Bundel - (MD) Mobiliteit en Duurzaamheid van 26 november 2021

Agenda bijlagen

Attendering agenda en vergaderstukken Statencommissie MD op 26-11-2021 1300 uur locatie Feestzaal, e-mail voorzitter MD van 5-11-2021.mht

Nazending Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 1300 uur locatie Feestzaal, e-mil voorzitter MD van 22-11-2021.mht

2e nazending digitale vergadering Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 1300 uur, e-mail voorzitter MD van 25-11-2021.mht

Verslag Statencommissie MD 26-11-2021.pdf

1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

Behandelvoorstel:
De Commissie wordt gevraagd om de agenda voor de Commissievergadering van 26-11-2021 ongewijzigd vast te stellen.

2 Spreekrecht externen

Iedere externe heeft het recht om in te spreken over een geagendeerd onderwerp dat te maken heeft met provinciaal beleid. Een persoon die wil inspreken meldt dit uiterlijk 24 uur voor aanvang van de commissievergadering via staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.
Het inspreken vindt plaats direct voorafgaand aan de behandeling van het betreffende agendapunt.
Voor meer informatie, zie de bijgevoegde spelregels.

Spreekrecht externen (6-4-2021).pdf

3 Verslag

Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk vrijdag 19-11-2021, 12:00 uur doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.
Alle ontvangen verzoeken tot wijziging worden in rood doorgevoerd in een gewijzigd conceptverslag waarop u, indien van toepassing, via de nazending wordt geattendeerd.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd het (gewijzigd) conceptverslag vast te stellen.

Conceptverslag SC MD 15-10-2021.docx

4 Overzicht moties, toezeggingen en aanbevelingen

U ontvangt de actuele lijsten moties, toezeggingen en aanbevelingen bij de nazending van de stukken op 22-11-2021. Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk donderdag 25-11-2021, 12.00 uur doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de adviezen van de voorzitter voor afdoening over te nemen.

Moties Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021.docx

Toezeggingen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021.docx

Aanbevelingen Statencommissie MD 26-11-2021.docx

5 Voorraadagenda

Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk vrijdag 26-11-2021, 12:00 uur doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de voorraadagenda vast te stellen.

Voorraadagenda Statencommissie MD na 26-11-2021.xlsx

Gewijzigde voorraadagenda Statencommissie MD na 26-11-2021.xlsx

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld tijdens de vergadering van 26-11-2021. Een verzoek tot agendering kan tot vrijdag 19-11-2021, 12:00 uur gemotiveerd worden gedaan bij staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.
Indien het verzoek door de voorzitter gehonoreerd wordt, wordt het ingekomen stuk toegevoegd aan de voorlopige agenda. Behandeling zal zich beperken tot de aangevraagde onderwerpen. Een bredere behandeling tijdens de vergadering, zonder dat hierom vooraf gemotiveerd is verzocht wordt door de voorzitter niet toegestaan.
Behandelvoorstel:
De commissie wordt gevraagd de lijst ingekomen stukken vast te stellen.

Overzicht lijst ingekomen stukken AVG Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021.docx

Overzicht lijst ingekomen stukken Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021.docx

Overzicht uitnodigingen Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021.docx

7 MOBILITEIT

7.1 13:00 - Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen, e-mail Griffie van 13-10-2021 (PS DOC-00190683)

De Buitenring Parkstad Limburg is grotendeels afgerond en GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen. Hiervoor legt GS u de volgende vragen ter sondering voor:
- Welke optie verkiest de Statencommissie MD ten aanzien van het verzoek van GS om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg?
a) PS adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
b) GS te vragen om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS;
c) PS adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en de huidige werkwijze (rapportage als Groot Project, als onderdeel van het IPML) te continueren;
- Indien de voorkeur uitgaat naar optie a) stemt de commissie MD dan in met het doorleiden van bijgevoegd Statenvoorstel naar PS en kan de commissie dan aangeven of dit een hamerstuk of bespreekstuk in PS dient te zijn?
Behandeling vindt plaats in 1 termijn, met een geplande behandelduur van 90 minuten.

Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen, e-mail Griffie van 13-10-2021 (PS DOC-00190683).pdf

7.2 14:30 - Rapport overschrijding infrastructurele projecten (Berenschot)

Op 19-3-2021 heeft de Controlecommissie in het besloten deel van haar vergadering aangegeven dat het rapport naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot kan worden doorgeleid wordt naar de commissie MD voor de inhoudelijke behandeling nadat dit compleet is inclusief de bestuurlijke reactie. De Concerncontroller heeft op 23-9-2021 het eindrapport vertrouwelijk toegezonden aan de Commissie. Gedeputeerde Staten kozen er vervolgens voor om hun bestuurlijke reactie (d.d. 30-9-2021) met bijlagen vertrouwelijk aan de Controlecommissie te zenden en deze vertrouwelijkheid te handhaven tot het moment dat de Controlecommissie de stukken openbaar maakte. De eerste mogelijkheid hiertoe was op 22-9-2021. De Controlecommissie heeft de vertrouwelijkheid opgeheven en het rapport voor inhoudelijke behandeling doorgestuurd naar de commissie MD van 26-11-2021.
Behandeling vindt plaats in 1 termijn, met een geplande behandelduur van 90 minuten.

Correctie (op PS DOC-185093) Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten Limburg (2).pdf

Eindrapport Berenschot inzake onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten, brief concerncontroller van 24-9-2021 (GS DOC-00185093).pdf

Bestuurlijke reactie op de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot d.d. 23 september 2021, brief GS van 28-9-2021 (DOC-00185240).pdf

Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de provincie Limburg en de bestuurlijke reactie,brief namens Controlecommissie van 4-11-2021 (PS DOC-00197502) .pdf

7.3 16:00 - Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg

In de gecorrigeerde versie is gezorgd dat de linken om door te klikken in het document werken.
In deze rapportage wordt gerapporteerd over de periode 1 januari 2021 tot 1 juli 2021.
U wordt verzocht de analyse van de Statenonderzoeker bij uw voorbereiding te betrekken.
Behandeling vindt plaats in 1 termijn met een geplande behandelduur van 1 uur.

CORRECTIE nieuwe bijlage bij Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, brief GS van 28-9-2021 (PS DOC-178189).pdf

Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, brief GS van 28-9-2021 (GS DOC-00178189).pdf

Analyse van VGR IPML3 in relatie tot de RGP2020, e-mail van 14-10-2021 (PS DOC-00191502).pdf

Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 16-11-2021 (GS DOC-00197560).pdf

Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML, beantwoording vragen over de Buitenring Parkstad Limburg, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 23-11-2021 (GS DOC-00202243).pdf

7.4 Rondvraag/mededelingen

Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.

8 DUURZAAMHEID

8.1 Rondvraag/mededelingen

Eventuele rondvragen bij voorkeur voor aanvang van de vergadering doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.

9 Sluiting

Van: Steeghs, Nellie
Verzonden: vrijdag 5 november 2021 14:25
Aan: Steeghs, Nellie
Onderwerp: Attendering agenda en vergaderstukken Statencommissie MD op 26-11-2021, 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor: leden Statencommissie MD, Gedeputeerde Staten en Directie
Betreft: attendering agenda en vergaderstukken Statencommissie MD op 26-11-2021, locatie Feestzaal

Geachte lezer,

De Statencommissie MD vergadert op vrijdag 26-11-2021 om 13:00 uur in de Feestzaal.

- conceptagenda en vergaderstukken vergadering van SC MD 26-11-2021

Melden actuele bespreekstukken voor de nazending
U kunt nog tot uiterlijk vrijdag 19-11-2021, 12:00 uur een gemotiveerd verzoek voor een actueel bespreekstuk indienen uit de lijst ingekomen stukken. Uw reactie per mail graag via staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.

Overzichten moties, toezeggingen en aanbevelingen bij de nazending
U ontvangt de actuele lijsten moties, toezeggingen en aanbevelingen bij de nazending van de stukken op 22-11-2021. Uw eventuele opmerkingen kunt u tot uiterlijk donderdag 25-11-2021, 12.00 uur doorgeven aan staten@prvlimburg.nl t.a.v. commissiegriffier Leonie van Birgelen.

Aanpassingen vergaderingen i.r.t. de aangescherpte coronamaatregelen
Volledigheidshalve treft u onderstaand de aanpassingen i.r.t. de aangescherpte coronamaatregelen geldend voor de commissievergaderingen nog een keer aan. U bent hierover reeds geïnformeerd op 3-11 jl. via e-mail.

- vergaderen in de Feestzaal rekening houdende met 1,5 meter afstand. Er is ruimte voor de voltallige commissie, GS-leden, directieleden, ambtelijke ondersteuning, de technische dienst en de griffie, alsmede de pers;
- publiek kan plaatsnemen in de Salle en Statenzaal (en via schermen de vergadering volgen);
- eventuele insprekers kunnen fysiek inspreken met in achtneming van de maatregelen;
- de vergaderingen worden tevens weer via livestream uitgezonden;
- de lunch kan worden genuttigd in het Prandium;
- er zijn extra vergaderruimtes beschikbaar voor fracties met 3 of meer Statenleden (zie onderstaande overzicht van extra vergaderruimtes);
- draag een mondkapje bij verplaatsingen in het gebouw.

Extra vergaderruimtes
De fracties hebben de mogelijkheid zich terug te trekken in de volgende ruimtes:

CDA	9 Statenleden	Veldekezaal (tijdens overleg Presidium de VIP-kamer)
Forum voor Democratie	3 Statenleden	H0.031
PVV	7 Statenleden	Tussenverdieping

VVD	5 Statenleden	Maaszaal
SP	4 Statenleden	D2.01
GroenLinks	4 Statenleden	Euregiokamer
D66	3 Statenleden	D2.02
PvdA	3 Statenleden	D2.04
LOKAAL-LIMBURG	2 Statenleden	Fractiekamer
Partij voor de Dieren	2 Statenleden	Fractiekamer
50PLUS	1 Statenlid	Fractiekamer
SVL	4 Statenleden	Observant

Met vriendelijke groet,

H. van der Linden
Voorzitter Statencommissie MD

Van: Steeghs, Nellie
Verzonden: maandag 22 november 2021 17:14
Aan: Steeghs, Nellie
Onderwerp: Nazending Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal

Bericht voor: **leden Statencommissie MD, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft: **nazending Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 13:00 uur, locatie Feestzaal**

Geachte lezer,

Onderstaand de wijziging(en)/aanvulling(en) in de agenda van MD 26-11-2021.

Attentie het Prandium is gesloten, Er volgt nog een aparte e-mail met aanmelding broodjes lunch per fractie of individueel.

Toegevoegde bijlagen/wijzigingen bij agendapunt:

4. Overzicht aanbevelingen, moties en toezeggingen

- Moties Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021
- Toezeggingen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021

Overzicht aanbevelingen volgt in een volgende nazending.

7.3 Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg

- Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 16-11-2021 (GS DOC-00197560)

Afmelden
Kunt u niet aanwezig zijn bij deze Commissievergadering, geef dit dan tijdig door aan de Griffie via staten@prvlimburg.nl t.a.v. Leonie van Birgelen.

Met vriendelijke groet,

H. van der Linden
Voorzitter Statencommissie MD

Van: Steeghs, Nellie
Verzonden: donderdag 25 november 2021 15:02
Aan: Steeghs, Nellie
Onderwerp: 2e nazending digitale vergadering Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 13:00 uur

Bericht voor: **leden Statencommissie MD, Gedeputeerde Staten en Directie**
Betreft: **2e nazending digitale vergadering Statencommissie MD op 26-11-2021 aanvang 13:00 uur**

Geachte lezer,

Attentie: in verband met digitaal vergaderen verzoeken we u om tijdig aan te melden, een kwartier voorafgaande aan de vergadering, via de Webex link die op 24-11-2021 (via e-mail 18:13 uur) met u is gedeeld.

Onderstaand de wijziging(en)/aanvulling(en) in de agenda van MD 26-11-2021.

Toegevoegde bijlagen/wijzigingen bij agendapunt:

4. MT lijsten
Aanbevelingen Statencommissie MD 26-11-2021

5. Voorraadagenda
Gewijzigde voorraadagenda Statencommissie MD na 26-11-2021

7.3 Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML, beantwoording vragen over de Buitenring Parkstad Limburg, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 23-11-2021 (GS DOC-00202243)

Met vriendelijke groet,

H. van der Linden
Voorzitter Statencommissie MD

Limburgs Parlement

provincie limburg

Notulen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid (MD) van 26 november 2021

Inhoud

Presentielijst van de leden van de commissie MD voor de vergadering van 26 november 2021 3

Voorzitter 3
Aanwezig: 3

1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda 4

2. Spreekrecht externen 4

3. Verslag 4

4. Overzicht moties, toezeggingen en aanbevelingen 4

5. Voorraadagenda 5

6. Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen 5

7. MOBILITEIT 5
7.1. Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen 5
7.2. Rapport overschrijding infrastructurele projecten (Berenschot) 11
7.3. Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 26
7.4. Rondvraag/mededelingen 39

8. DUURZAAMHEID 39

9. Sluiting 40

Presentielijst van de leden van de commissie MD voor de vergadering van 26 november 2021

Voorzitter
Linden, H.M.V. van der

Griffie
Birgelen-Droog, L. van
Steeghs, N.

Leden	**Partij**
Aanwezig:	
Baneke, P.D.	GroenLinks
Bastiaans, L.H.	VVD
Bosch, M.Th.	PVV
Caldenberg, M. van	SP
Geraats, J.M.L.	CDA
Hermans, L.J.	PVV
IJpelaar, W.A.J.	CDA
Loomans, ir. P.J.M.	Partij voor de Dieren
Megens, B.J.M.H.	PVV
Palmen, BBA, mevrouw E.E.C.	CDA
Reuser, J.A.A.M.	SVL
Vaessen, L.A.P.	D66
Vincken, drs. N.J.H.M.	SVL
Westhoff, R.J.H.	Forum voor Democratie
Wolters Gregório, J.	SP
Afwezig	
Berghorst, mevrouw mr. A.	PvdA
Fischer-Otten, mevrouw A.M.J.N.	50PLUS
Franssen, R.J.H.	LOKAAL-LIMBURG
Heldens, ing.T.M.	VVD
Jenneskens, MA, mevrouw M.T.P.	D66
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.	GroenLinks

Het College van Gedeputeerde Staten
Gaans-Gijbels, M.W.A. van

Burgercommissieleden	
Beucken, L. van den	LOKAAL-LIMBURG
El Attal, O.	PvdA
Piepers, R.	PvdA

Overige aanwezigen
7.2 de heer R. van der Mark (Berenschot)

Notulist: Het Notuleercentrum

1. Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

De voorzitter: Beste mensen, welkom. Het is 13:00 uur geweest, we willen starten met de vergadering. Dus de laatste vergadering na al twee dagdelen of drie dagdelen vergaderen. En ik hoop dus ook dat we dit snel en effectief af kunnen werken. De vergadering kan live worden gevolgd en daarom een bijzonder woord van welkom aan de volgers op afstand. Mijnheer Megens is al in de vorige commissievergadering gefeliciteerd, maar hij zit er vandaag weer, dus ook namens MD proficiat met uw verjaardag. Quorum is aanwezig, want anders waren we niet begonnen. Voordat we overgaan naar de inhoudelijke behandeling wil ik een aantal vergaderafspraken met u maken, zodat ook de vorm van vergaderen op een goede manier verloopt. Interrupties: als u wilt interrumperen, vraag dan mijn aandacht door even 'voorzitter' en uw naam te noemen. Dus geen handjes of aanverwante artikelen, ook geen chats want ook die dingen werken niet. Gewoon uw naam roepen en dan geef ik u bij gelegenheid het woord. Zet uw microfoon uit als u niet spreekt, want anders gaat het rondzoemen. Als u uw microfoon aanzet, dan duurt het even voor het geluid echt rondgaat. Dus doe het rustig aan, en tel even tot een-twee-drie, dan kunt u spreken. Onderling ruggenspraak met uw fractie zult u moeten doen via de middelen WhatsApp of e-mail, omdat dat niet via dit kanaal kan. Mocht er gestemd worden, dan moet dit in de vorm van een hoofdelijke stemming plaatsvinden. Hopelijk hoeven we het niet te doen, maar als het wel zover komt dan zal ik u daarover verder instrueren. Dat waren mijn huishoudelijke mededelingen. We hebben geen afmeldingen geloof ik voor vandaag. Dus we kunnen beginnen. En dan is de eerste vraag of er vanuit de commissie nog rondvragen zijn die u wenst in te brengen. Ik zie geen reactie, dus dat is dan niet van toepassing. Zijn er mededelingen vanuit GS? Ik zie vanuit GS ook geen reactie, dus die is er ook niet. Zijn er nog overige opmerkingen en suggesties naar aanleiding van de voorliggende agenda? Ik kijk weer naar het scherm en zie niemand reageren. Dus dan is dat ook niet. Dus dan kan ik met uw goedvinden de agenda voor deze commissievergadering ongewijzigd vaststellen. Voor de goede orde nog even de nadere vergaderafspraken. Per agendapunt is één woordvoerder aanwezig. Er zijn maximaal drie interrupties per persoon per onderwerp en u hebt een spreektijd van maximaal vier minuten. We werken met spreektijden voor de Commissie, maar ook voor de Gedeputeerde, en die heeft maximaal een half uur.

2. Spreekrecht externen

De voorzitter: Die zijn er niet, dus dat is ook niet van toepassing.

3. Verslag

De voorzitter: Dan kunnen we door naar agendapunt 3, Verslag. Er zijn geen wijzigingen ten aanzien van het verslag ontvangen en ik stel het verslag met uw goedvinden ongewijzigd vast. Ik zie geen reacties, dus dat is dan bij dezen geschied.

4. Overzicht moties, toezeggingen en aanbevelingen

De voorzitter: Ook op de overzichten zijn geen reacties ontvangen. Mijn vraag aan u is of u akkoord bent met de adviezen en het afdoen daarvan in de lijst van moties, toezeggingen en aanbevelingen. Ik zie geen reactie en constateer dat dat zo is.

5. Voorraadagenda

De voorzitter: Dan agendapunt 5, Voorraadagenda. Ik heb geen reacties ontvangen op de voorraadagenda, en ...

De heer Geraats (CDA): Voorzitter.

De voorzitter: Ja? Wie was dat?

De heer Geraats (CDA): Johan Geraats.

De voorzitter: Mijnheer Geraats, aan u het woord.

De heer Geraats (CDA): Ja voorzitter, gewoonlijk zit Wouter IJpelaar in deze vergadering, nu net aangesloten geloof ik. Hij is woordvoerder provinciale wegen. Ik weet niet of hij dit punt wil behandelen. Anders doe ik het even. Ik zie dat u bent aangesloten. Maar dat gaat over de vraag: in de vorige agenda zien wij De Hut - De Plank staan. Voor volgend jaar staat nog geen datum voor de behandeling van de PIP. En dan is de concrete vraag wanneer we eindelijk een keer de PIP gaan behandelen. Want het gaat al heel erg lang duren. Graag die vraag doorgeleiden naar GS.

De voorzitter: Oké, dan is de vraag aan de Gedeputeerde of hij hier direct antwoord op kan geven. Het woord is aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja voorzitter, dank u wel. Ik ben niet heel goed zichtbaar, dat ga ik proberen te verhelpen voor mijn beantwoording zo meteen. Maar op dit punt zullen we zo meteen ingaan, bij 7.2 geloof ik, IPML Daar zullen we dat hierbij betrekken, mijnheer Geraats.

De voorzitter: Oké. En ik kan u mededelen dat u nu wel goed zichtbaar bent, dus bij dezen. Dus dat punt wordt bij 7.2 opgepakt.

6. Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De voorzitter: Dan de lijst van ingekomen stukken en uitnodigingen. Die stel ik hierbij vast, mits er geen op- of aanmerkingen over zijn. Nee. Dan is hij bij dezen vastgesteld.

7. MOBILITEIT

7.1. Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen

De voorzitter: Goed, zijn wij bij agendapunt 7, dat betreft Mobiliteit, het sonderend stuk Analyse op verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen. Het is een sonderend stuk, dus het gaat in één termijn. GS heeft dit ter sondering aan u voorgelegd. En ik vraag u duidelijk aan te geven voor welke opties u kiest. Iedere fractie krijgt drie minuten, ik had gezegd vier, spreektijd. De Gedeputeerde Van Gaans krijgt twintig minuten. Dat zo gezegd zijnde, zal ik beginnen met de woordvoering. En ik start bij het CDA. Aan de woordvoerder van het CDA het woord.

De heer Geraats (CDA): Ja dank u wel, voorzitter. De heel grote infrastructurele projecten, die doe ik, en de heer IJpelaar doet alle provinciale wegen, de overige. Omdat dit een dossier is uit het verre

verleden zullen we zeggen hoe het gestart is. En iedereen die daar toen al bij was, die weet dat we in een vorige periode begonnen ooit ... of 'begonnen', toen wáren we begonnen aan deze Buitenring Parkstad. Als ik me goed herinner was er een start van € 125 miljoen. Inmiddels zien we de teller staan op € 447 miljoen. Dus er is wel heel veel gebeurd in die tijd. En wij vinden dan ook, zoals gevraagd wordt hier in dit voorstel, om in ieder geval het project wel te beëindigen als Gróot Project, maar wel te kiezen voor optie B. En dat wij het wel heel erg noodzakelijk vinden om hier een eindevaluatie over op te stellen. Want dit project verdient dat sowieso. Maar ook omdat het juist zo'n groot project is, volgens mij het grootste project dat de Provincie Limburg ooit heeft getrokken, uit het verleden. En dat wij ook goed kunnen bekijken waar het beter kan. Want zoals ik net al zei, is het financieel gigantisch uit de hand gelopen. Dat heeft een reden natuurlijk, dat heeft de reden dat het ook een heel mooie weg is geworden. Dat ten eerste. Maar ook dat het misschien wel heel erg luxe is aangelegd en dat er heel erg veel is gecompenseerd. En in de tijd ook allerlei kosten zijn gestegen. We hebben met verontreinigingen te maken gehad die we tegenkwamen uit het verleden. Grondverwerving was ook een groot item in dit dossier. Dus allerlei redenen om dit heel goed te gaan evalueren. En daarom kiezen wij voor optie B. Maar dat is aan de commissie. Als de commissie in meerderheid zou besluiten voor optie A, dan komt er een Statenvoorstel. En daarin adviseren we wel, als het dan wordt behandeld in de Staten, dat er dan bij de juridische afhandeling ook een financiële afhandeling wordt toegevoegd. Maar dat is alleen als de commissie in meerderheid kiest voor optie A. Maar wij zijn duidelijk voor optie B. Het is in ieder geval wat de CDA-fractie betreft een project dat ooit is geagendeerd. En het is ook goed dat een Provinciebestuur op een gegeven moment ambities heeft, maar we moeten heel goed kijken bij de evaluatie hoe je dit op een betere manier kunt managen. Want we zien een klein beetje min of meer..., of 'klein beetje', misschien wel meer dan een beetje, bij de Maaslijn hoe dit soort projecten zich kunnen gaan ontwikkelen en er telkenmale vele tientallen miljoenen euro's bij moeten. Dus wat ons betreft is het heel erg nodig om dit heel erg goed te evalueren. Tot zover een eerste bijdrage, voorzitter.

De voorzitter: Hartelijk dank. Keurig binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan Forum voor Democratie. En wie is de woordvoerder?

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): De heer Westhoff.

De voorzitter: Mijnheer Westhoff, aan u het woord.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Even de camera aanzetten. De heer Geraats heeft het allemaal goed verwoord. En ik sluit me eigenlijk helemaal aan bij zijn opmerkingen. Optie B is wat ons betreft een heel goede.

De voorzitter: Hartelijk dank. Als we er zo de vaart inhouden, dan gaat het lekker. Dan is de volgende woordvoering voor de PVV. En de woordvoerder is?

De heer Bosch (PVV): Mart Bosch.

De voorzitter: Mijnheer Bosch, aan u het woord.

De heer Bosch (PVV): Oké. Wij kiezen voor optie C. De reden hiervoor is dat de btw er nog achter staat. Er zijn verschillende projecten niet afgerond, waarvan woningen die we nog moeten verkopen. Er zijn nog heel wat mankementen op die Buitenring waaronder afschuivende gedeeltes van de gronden. De garantievoorwaarden zijn nog niet afgedekt, wat ons betreft. Vandaar dat wij ook eigenlijk dit Grote Projectenplan nog willen aanhouden om dat goed onder de aandacht te houden. En niet dat

straks wederom delen die zouden moeten toevallen aan de Buitenring, weggeschoven worden naar onderhoud of naar andere kosten weggeduwd worden. Vandaar dat wij er ook aan blijven vasthouden om dit toch nog één jaar door te voeren. En dan optie C in dit geval te doen. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bosch. Dan gaan we door naar de VVD. En de woordvoerder is?

De heer Bastiaans (VVD): Leon Bastiaans.

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans, aan u het woord.

De heer Bastiaans (VVD): Ja kort houden, we sluiten ons aan bij de woorden van collega Geraats. Het project is natuurlijk ook behoorlijk op zijn kop gegaan om allerhande redenen. En dat hebben we ook al deels kunnen lezen in het onderzoeksrapport van Berenschot. Wij gaan voor optie B.

De voorzitter: Goed. Dat was het, mijnheer Bastiaans? Dank u wel. Dan gaan we door naar de SP en de woordvoerder is mijnheer Wolters zo te zien. Dus aan u het woord.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja klopt voorzitter, dank u wel. Ik ga eigenlijk helemaal mee in het verhaal van de heer Bosch. En voor ons is optie C ook de meest voor de hand liggende. Omdat nog niet alles tot een goed einde is gebracht in ieder geval, zouden wij ook graag nog de vinger aan de pols willen houden. En aangezien het nu al in het IPML zit, waarom zouden we het daaruit laten als het werk nog niet af is. Dus ook onze voorkeur heeft optie C.

De voorzitter: Oké, hartelijk dank. Dan gaan we door naar GroenLinks. En ik vermoed dat de woordvoerder mijnheer Baneke is, dus aan u het woord.

De heer Baneke (GroenLinks): Dat heeft u helemaal juist, voorzitter. GroenLinks opteert voor optie B. En ja, de motivering is her en der al naar voren gebracht. We vinden het wel goed om te reflecteren op het proces en hoe een en ander financieel en juridisch is verlopen. En we zijn ook heel benieuwd hoe dit aansluit bij het stuk dat hier in het vervolg op de agenda staat, het rapport Berenschot, en of dat daarin een gelijke trend houdt.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we door naar de Partij van de Arbeid, en ik zie niet in beeld wie de woordvoerder is.

De heer El Attal (PvdA): Dat ben ik, Omar El Attal.

De voorzitter: Oké, aan u het woord.

De heer El Attal (PvdA): Ja. Eigenlijk in de lijn van wat mijnheer Geraats eerder al zei, willen wij ook opteren voor optie B. Een eindevaluatie kan ons helpen met het lessen trekken uit hetgeen er allemaal rondom die Buitenring is gebeurd.

De voorzitter: Oké, hartelijk dank. Een korte, bondige bijdrage. Dan gaan we door naar D66 en mijnheer Vaessen is de woordvoerder. Aan u het woord.

De heer Vaessen (D66): Dank u wel, voorzitter. Dan zullen we de vaart erin houden. Ook D66 kan zich vinden in optie B. Al hebben we wel begrepen uit de aanbiedingsbrief en die laatste mededeling van de portefeuillehouder dat we wel ook zaken blijven terugzien voorlopig nog in de

voortgangsrapportage IPML. Dat er nog wat vragen liggen. Maar het schrappen van de status Groot Project en dan een separate eindevaluatie is prima.

De voorzitter: Oké, hartelijk dank. Dan is het woord verder aan LOKAAL-LIMBURG, en de woordvoerder is mijnheer Van den Beucken. Aan u het woord.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Ja, als er een project hiervoor in aanmerking komt, voor ook optie B voor LOKAAL-LIMBURG, dan is het wel dit. Wat ik wel graag wil meegeven is dat de aandachtspunten die ook genoemd worden in het stuk, zes aandachtspunten, dan wel prominent meegenomen worden. Voor ons is het in ieder geval heel belangrijk dat ook in de Statenvergadering zelf daar nog eens goed over gesproken wordt. Het project verdient dat gewoon. Dus nogmaals, optie B.

De voorzitter: Hartelijk dank. Dan gaan we door naar de Partij voor de Dieren. En de woordvoerder daarvoor is?

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Peter Loomans.

De voorzitter: Loomans. Oké, aan u het woord.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, onze eerste reactie was eigenlijk: als je naar dit hele project kijkt, kies dan maar voor optie B met een eindevaluatie. Maar ja, toen gingen we het Berenschot-verhaal lezen, waar in onze ogen bijna dat hele project al is doorgelicht en waar ook al door GS allerlei maatregelen en acties zijn aangekondigd. Dus dan vragen wij ons eigenlijk af waarom we weer een consultant een dik rapport moeten laten schrijven, die waarschijnlijk dezelfde dingen gaat vinden als Berenschot. Dus om de nodige variatie te geven blijft voor ons optie A zeer zeker een mogelijkheid. Die hebben we nog niet gehoord vandaag. Maar ja, als mijn collega's allemaal kiezen voor die eindevaluatie vinden we het natuurlijk geen drama, maar dan zouden we wel graag willen voorstellen dat we daar heel pragmatisch mee omgaan en dan met name gaan kijken wat Berenschot nog niet bekeken heeft. Want anders is het gewoon copy-paste en dan leren we er uiteindelijk toch weer niets van. Dus wat ons betreft het liefst A. Als het B wordt, kunnen we er ook mee leven. Dank u wel.

De heer Bastiaans (VVD): Mag ik even een vraag stellen aan mijnheer Loomans?

De voorzitter: Wie was dat?

De heer Bastiaans (VVD): Leon Bastiaans.

De voorzitter: Oh, mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Mijnheer Loomans, mijn vraag is dan toch of u het onderzoek zoals dat in het Berenschot-rapport staat voldoende volledig vindt. Want volgens mij zitten daar nog wat open eindjes aan.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ik weet niet wat u dan bedoelt met open eindjes. Of u dan chronologisch bedoelt, dat het Berenschot-rapport eerder afgekomen is dan dit project afgerond wordt. Dan zou ik zeker kiezen voor alleen de Delta, wat Berenschot nog niet bekeken heeft, zoals ik het eigenlijk al net aangaf.

De heer Bastiaans (VVD): U bedoelt inderdaad niet … Ja sorry voorzitter, ik vind het een beetje lastig om via de voorzitter te praten middels deze systematiek.

De voorzitter: Dan mag u het nu formeel doen. Ga u gang.

De heer Bastiaans (VVD): Dank u wel. Nee, ik bedoelde inderdaad niet de open eindjes omdat het project nog niet afgerond zou zijn op het moment dat het Berenschot-onderzoek er kwam. Er is maar heel summier gekeken naar dit project. En als je naar wat tabellen kijkt in dat Berenschot-rapport, dan staan daar ook wat getallen nog niet helemaal ingevuld. Dus in die zin vond ik het wel nog wat open eindjes, die ik wel graag middels een goed onderzoek naar boven zou willen halen. Dus de vraag is dan ...

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja nogmaals, het mag van ons optie A zijn en als we met zijn allen dadelijk qua meerderheid besluiten dat het optie B is, kunnen we daar prima mee leven. Maar het onderzoeken voor het onderzoeken, daar zien wij niet zo veel heil in.

De heer Bastiaans (VVD): Nee oké, duidelijk. Dank je.

De voorzitter: Oké. In ieder geval mijnheer Loomans, u hebt al aangegeven: we kunnen leven met B. Dus dan zullen we dadelijk even kijken hoe we eruit komen. Maar uw voorkeur is A en die hebben we dan ook genoteerd. Dan gaan we door naar 50PLUS. En ik weet niet wie de woordvoerder is? Nee, wij missen 50PLUS. En dan gaan we naar de woordvoerder van SVL. En dat is?

De heer Reuser (SVL): Reuser.

De voorzitter: Mijnheer Reuser. Ja.

De heer Reuser (SVL): Goedemiddag, samen. Nou, wel een beetje saai in die zin. SVL is voorstander van mogelijkheid B om een aparte eindevaluatie op te laten stellen, gezien de grootte van het project en met name ook de aanzienlijke overschrijding van het budget. En wat wij van die evaluatie willen leren is om goed te reflecteren naar de toekomst. Dus optie B. Dat was hem.

De voorzitter: Oké, dank u. Dan gaan we nu het woord aan de Gedeputeerde geven, om te kijken wat die als reactie heeft op wat er gepresenteerd is. Mijnheer Van Gaans, aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dank u wel, voorzitter. Ja, geheel in lijn met de trend die is ingezet vanochtend kan ik het volgens mij ook kort houden. Ik meen te constateren dat een meerderheid van de Staten voor de zogenaamde optie B is. En die luidt dat GS wordt gevraagd om een eindevaluatie op te stellen en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS. En er daarnaast natuurlijk ook volgens de reguliere IPML-systematiek over te blijven rapporteren. Ja, ik was dat sowieso van plan te doen. Het lijkt me ook heel gezond dat je bij dit soort grote projecten, waar veel heeft gespeeld, dat je daar als organisatie ook van wilt leren. Dus ik was sowieso voornemens om zo'n eindevaluatie te doen. Dus dat gaan we dan ook bij dezen zo doen. Het moment van timing, wanneer we daarmee gaan starten, dat is natuurlijk wel nog even ... Er lopen nog een aantal onderdelen, dat werd ook genoemd, die ronden we af. En zodra het moment ertoe is, zullen wij starten met de eindevaluatie. En onderwijl blijven wij u informeren via de gebruikelijke IPML-systematiek. En dat was het eigenlijk wat mij betreft, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan wil ik toch even dat laatste puntje een beetje onder de aandacht brengen. Want dat was namelijk voor de partijen die C hadden gekozen wel een punt om C te kiezen. Dus u zegt eigenlijk: doe dat, de onderdelen die nog openstaan. Met name de PVV heeft er een aantal genoemd die afgerond zijn voordat het eindrapport wordt opgezet. Laten we daar even duidelijkheid over hebben, anders ontstaat er misschien een misverstand over. Kunt u dat toezeggen, dat die onderdelen dan zijn afgerond?

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja kijk, wij willen dat natuurlijk gaan doen. Je stelt een eindevaluatie op als die openstaande punten ook zijn afgerond. **Kijk, als dat verschrikkelijk lang gaat duren, dan moeten we het op een andere manier gaan doen. Maar in principe wil ik dat meenemen bij de eindevaluatie, inderdaad.**

De voorzitter: Oké.

De heer Geraats (CDA): Voorzitter, Johan Geraats.

De voorzitter: Ja, mijnheer Geraats.

De heer Geraats (CDA): Ja, als ik daar een vervolgvraag over mag stellen nog. Vooral het punt van die btw, dat is al een heel oud discussiepunt met het Rijk. Daar is ook nog een mededeling van gekomen, als ik het goed in mijn geheugen heb zitten. Wanneer kunnen wij verwachten dat daar duidelijkheid over komt? Want dat was al jaren geleden een discussiepunt bij Nuth. Vooral dat stuk bij die rotonde volgens mij, over die btw. Is daar vooruitgang geboekt bij het Rijk, dat er eindelijk toch een oplossing komt? Dat we die btw ook terug kunnen verwachten. Graag een reactie.

De voorzitter: Mijnheer Van Gaans, aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja, dat onderdeel van de btw, van de resterende Rijkswaterstaat-bijdrage, daar zijn inderdaad in 2015 al afspraken over gemaakt bij de samenwerkingsovereenkomst. En we zijn op dit moment wel nog steeds in overleg met Rijkswaterstaat over die eindafrekening. Dus er zit wel voortgang in, maar we zijn er nog steeds over in gesprek. Zodra de resultaten ervan bekend zijn zullen deze inderdaad ook worden opgenomen in de voortgangsrapportage IPML. Dus we zijn ermee bezig, maar het is nog niet afgerond.

De voorzitter: Oké, dank u. Dan concludeer ik dat u ervoor kiest om conform voorstel B een Statenvoorstel samen te stellen, en dat komt dan naar de Staten. Ja, mijnheer?

De heer Wolters Gregório (SP): De heer Wolters nog één keer. In mijn beleving is het er nu niet duidelijker maar juist onduidelijker op geworden, omdat wij bij optie C expliciet zeggen: niet instemmen met de beëindiging van de status Groot Project. En er lopen nu nog een aantal onderdelen die uitgevoerd moeten worden of afgemaakt moeten worden. En ik hoor de Gedeputeerde zeggen: ik ga een eindrapportage, een eindevaluatie opstellen op een gegeven moment. Maar betekent dat dat alle onderdelen die nog niet af zijn in de scope Buitenring wel totdat alles af is in het IPML besproken blijven worden? Want niet dat we straks een eindevaluatie hebben en een aantal dingen die gebeuren, op de achtergrond loopt dat rustig door, en dat verdwijnt ergens in een la of achter de geraniums. Dat PS wel een beetje grip houdt op hoe ver zijn we nu en zijn we nog achter verrassingen gekomen of niet.

De voorzitter: Ja goed, maar dat had ik wel begrepen uit de toezegging van de Gedeputeerde. Dus hij komt tegemoet aan uw wensen.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja voorzitter, misschien nog ter verduidelijking, als ik nog heel even mag. Dat we de status Groot Project eraf halen betekent niet dat we er niet meer over gaan rapporteren. Dat gaan we juist in de IPML blijven doen. Precies ook zoals u dat wilde, uw Staten.

De voorzitter: Goed, dat gezegd zijnde wil ik daarmee dan toch het hoofdstuk afsluiten, het agendapunt. En wij wachten op het Statenvoorstel dat door de Gedeputeerde zal worden aangeboden. Dank daarvoor. Dan zouden wij nu verdergaan naar het rapport: Overschrijding infrastructurele projecten, van Berenschot. Maar u heeft zo voortvarend ...

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Voorzitter?

De voorzitter: Momentje, mag ik even?

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Voorzitter, moment. Roel Westhoff.

De voorzitter: Ja?

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Ik moet me afmelden op dit moment.

De voorzitter: Oké. Jammer, maar...

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Bij dezen. Het is niet anders.

De voorzitter: Ja. In ieder geval, het rapport van Berenschot. Wij hebben zo voortvarend vergaderd dat we de persoon om wie het gaat nog even in de uitzending moeten halen om het zo te zeggen. Dus een klein momentje pauze, om even te kijken dat we de mijnheer van Berenschot ook in de uitzending hebben, zal ik maar zeggen. Dus even pauze.

T9033 Gedeputeerde van Gaans-Gijbels zegt toe een eindevaluatie op te stellen voor het project Buitenring Parkstad Limburg bij afronding van het complete project. Wanneer dit nog niet tijdig aan de orde is, zal de eindevaluatie al wel opgestart worden. Hierover worden de Staten geïnformeerd.

[SCHORSING]

7.2. Rapport overschrijding infrastructurele projecten (Berenschot)

De voorzitter: Goed. Beste mensen, dan moet het nu kloppen. En ik zie ook mijnheer Van der Mark in beeld. Dan gaan we door met agendapunt 7.2, Rapport Overschrijding infrastructurele projecten, door Berenschot. Voor de behandeling van dit rapport sluit de heer Van der Mark digitaal aan – dat is inmiddels dus gelukt. Hij is de steller van het rapport. Ik stel voor om eerst de commissie het woord te geven, waarbij iedereen vier minuten spreektijd heeft. Aansluitend geef ik eerst het woord aan de heer Van der Mark om te reageren op de vragen en daar heeft hij vijftien minuten voor. En aanvullend de Gedeputeerde, die daar ook vijftien minuten voor heeft. Ik begin nu aan de onderkant van mijn lijstje, en dan geef ik het woord aan SVL en mijnheer Reuser, aan u het woord.

De heer Reuser (SVL): Dank u wel, voorzitter. Uit de conclusies van het uitvoerige rapport van Berenschot valt te lezen dat van de onderzochte projecten een aanzienlijk deel budgetoverschrijding heeft. Dat is voor ons eigenlijk niet zo'n verrassing, want dat hebben we vanaf het begin meegemaakt. Een van de redenen daarvan is dat er te ambitieus geraamd werd in het verleden en dat er geen rekening gehouden werd met vertragingen. En dat vindt SVL zeer betreurenswaardig. Want bij elk project, of dat nu een groot project is of thuis in je eigen woning, is er altijd een overschrijding en er zijn altijd zaken zoals vertragingen. Dus waarom houdt de Provincie daar geen rekening mee. We hebben daar een aantal vragen over. Het realistisch ramen ligt als een van de aanbevelingen voor aan het College. Vraag hierbij aan het College is hoe zij dat concreet willen gaan realiseren. Tevens wordt er gewag gemaakt van het feit dat de Provincie de voortrekkersrol in het verleden nogal eens ad hoc en ongestructureerd naar zich toe wist te trekken. Hoe gaat GS dat voorkomen in de toekomst, die voortrekkersrol? En een van de grootste aandachtspunten vinden wij, is het gebrek aan een vast stramien om de projectfasering en de besluitvorming, maar ook daarbij de bijpassende informatievoorziening naar PS, beter gestalte te geven. Een aanbeveling die ik heb gelezen in het rapport is onder andere om de MIRT-systematiek toe te passen. Hoe staat GS hierin, als aanbeveling? En is dat te vergelijken met de vijf ontwikkellijnen die GS als reactie heeft gegeven op dit rapport? Tot zover deze vragen van SVL. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. En ik concludeer dat u de vragen aan de Gedeputeerde stelt. Dus voor mijnheer Van der Mark zit daar geen punt van aandacht in. 50PLUS, is die inmiddels wel of niet aangehaakt? Nee? Dan gaan we door naar de Partij voor de Dieren, de heer Loomans. Aan u het woord.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Goed, dank u wel voorzitter. Als wij het zo doorbladeren, dan lijkt ons dit een gedegen rapport met een heldere lijst van conclusies. Goed te zien dat er ook wel een document van GS is, waarin heel gespecificeerd de aanbeveling staat vermeld welke punten al zijn uitgevoerd en wat er nog allemaal in behandeling is. Voor zover wij kunnen zien, wordt het verbeteringsproces bevestigd door Berenschot, dat er in de laatste twee jaar veel verbeterd is. We hebben aan dat aspect weinig toe te voegen. Maar ik herken wel het punt dat de heer Reuser net noemde. En laten we dat dan even in onze woorden 'strategisch ramen' noemen. Want er is natuurlijk altijd een gevestigd belang van initiatiefnemers en waarschijnlijk gesteund door ambtelijke diensten die over de inhoud gaan maar niet over de financiën. En die er een belang bij hebben om kosten laag te ramen. Het project lijkt dan heel aantrekkelijk: 'het is Black Friday, dus overschrijdingen zien we later wel als het project eenmaal onderweg is. En dat we er dan nog een keer de stekker uittrekken, de kans daarop is niet heel erg groot.' Dus wat kun je nu doen om dat soort zaken te voorkomen. En om dan een concrete vraag te stellen richting de Gedeputeerde, die heel nadrukkelijk bij ons gedachtegoed past: hoe ga je nu voorkomen dat de kosten voor inpassing in het landschap, compensatie van de natuur, het kind van de rekening worden. Want we zien heel vaak dat als een project op een gegeven moment te duur wordt of er kostenoverschrijdingen zijn, dat dat de eerste punten zijn waarop bezuinigd wordt in de praktijk. Dus het zou fijn zijn als daar reactie op kan komen. Dat was het, dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dan concludeer ik ook weer dat dit een vraag is voor de Gedeputeerde, en niet voor de heer Van der Mark. Dan ga ik door naar LOKAAL-LIMBURG en dan is het woord aan de heer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ik dank u, voorzitter. Een goed leesbaar rapport, met duidelijke conclusies en aanbevelingen. Dank daarvoor. Eén centrale onderzoeksvraag en een fors aantal deelvragen. Veel conclusies komen voor ons eigenlijk niet echt als een donderslag bij

heldere hemel. Van een aantal bevindingen weten we dus ook al dat ze opgepakt worden. Er blijken diverse verklaringen voor budgetverhogingen te zijn gegeven. De meest in het oog springende zijn: onduidelijkheden over de scope, scope-wijzigingen en planningsoptimisme, en ambitieuze ramingen. Dus tijd, scope en financiën, dat zijn de kernwoorden. Maar daaraan gekoppeld is natuurlijk wel: kwaliteit. De prijzen van brand- en grondstoffen en bouwmaterialen zijn de afgelopen tijd fors gestegen en dat betekent dat het voor de aannemende partij ook lastiger wordt om binnen het budget te blijven. Behalve de budgetten in de gaten houden is een nog scherper toezicht op het gebied van kwaliteitsborging heel belangrijk. En een vraag daarbij is hoe er in deze barre tijden wordt geborgd en gecontroleerd dat werkzaamheden ook aan de gestelde technische duurzaamheids- en vooral veiligheidseisen voldoen. Graag een reflectie hierop van de portefeuillehouder. Wat er nogal eens aan ontbrak was dat partijen gelijktijdig dezelfde informatie hebben. Wel blij te lezen dat binnen het Limburgse IPM, het Integrale Projectmanagement, de meeste rollen goed ingevuld zijn. Het feit dat de Provincie meer prioriteit in de opwaardering van de Maaslijn gaf dan het Rijk, is nu een goede leermeester, lijkt onze fractie. Een afwegingskader voor de Provincie, en de voorwaarden waaronder samengewerkt moet worden, was eerst niet beschikbaar. De afspraken zelf zijn ook niet altijd duidelijk vastgelegd. Echter, vooral in het kader van de projectrapportage IPML is hiervoor nu aandacht gekomen. LOKAAL-LIMBURG is blij dat het situationele acteren bij gebrek aan duidelijke kaders en richtlijnen nu al onderhevig is aan een grote verbeterslag. We vragen het College wel ons te duiden hoever het uitvoeringskader infrastructurele projecten al in ontwikkeling is en welke uitwerking we daarvan mogen verwachten in het kader van dit onderzoek. Voldoende kennis in huis hebben, en vooral houden, is ook een heel belangrijke. Zeker bij projecten waar we logischerwijze niet de meeste kaas van hebben gegeten, niet alleen technisch maar ook juridisch, fiscaal en wat betreft contractmanagement, financiën en ruimtelijke procedures. Dit rapport wijst overigens niet enkel in de richting van GS, maar ook naar onszelf. Een sterk risicobewustzijn is een goede basis, maar daarmee alleen kom je er niet: de bijbehorende aanpak is essentieel. En dit zit opgeslagen in de talrijke aanbevelingen die meegenomen worden en die we ook onderschrijven. En zoals mijnheer Loomans ook al zei: GS heeft daar in ieder geval al behoorlijk op gereflecteerd in de bijlage, waarvoor ook dank. Tot zo ver, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan concludeer ik ook dat u geen vragen heeft aan de heer Van der Mark, en de vraag die er wel ligt is voor het College. Dan ga ik door naar D66 en dat is waarschijnlijk nog steeds mijnheer Vaessen. Ja mijnheer Vaessen, aan u het woord.

De heer Vaessen (D66): Dank u wel, voorzitter. We zijn blij dat er een keer nog eens goed gekeken is naar hoe wij omgaan met infraprojecten. Het heeft een goed rapport opgeleverd met goede aanbevelingen. Het rapport komt natuurlijk nu bij ons in de commissie op het moment dat er al allerlei werk in gang is gezet in de organisatie. Dat zien we ook in de bestuurlijke reactie van GS. Het is ook vorige week in de infosessie eigenlijk al heel goed toegelicht. Dus daar hebben we weinig verdere vragen bij. Ik ben wel nieuwsgierig of de heer Van der Mark misschien al wat kan reflecteren op de bestuurlijke reactie op het rapport, dus of die technisch iets kan zeggen over de stappen die wij al hebben ingezet. En verder blijkt ook uit dit rapport gewoon dat het belangrijk blijft dat wij bij grote infraprojecten steeds weer opnieuw lering trekken uit dingen die daar wel en niet goed in gaan. Ook als Staten zelf. We zijn natuurlijk ook op sommige punten zelf debet geweest aan allerlei vertragingen in projecten. Tot zo ver.

De voorzitter: Dank u wel. Dus mijnheer Van der Mark is niet voor niets aangeschoven, hij kan dadelijk reageren naar aanleiding van de vraag van D66. De Partij van de Arbeid is aan het woord, en dat is mijnheer Piepers, als ik het goed zie. Aan u het woord.

De heer Piepers (PvdA): Voorzitter, allereerst mijn complimenten aan de opsteller, de onderzoeker. Volgens mij een heel helder rapport, goede conclusie, aanbevelingen, voor mij honderd procent helder. Volgens mij heeft Berenschot ook wel eerder een onderzoek voor ons gedaan, in 2015, naar infrastructurele projecten. Daar kwam bijvoorbeeld uit dat ook de kennis voor de trein niet optimaal was in de organisatie. Mijn vraag is welke appreciatie de onderzoeker daaraan geeft en welke stappen daar ook in gezet zijn. Dus daar zou ik graag een appreciatie over willen. Vervolgens ook een compliment naar Gedeputeerde Staten voor de reactie die wij hebben ontvangen. Ik denk dat dat een reactie is die goed ingaat op verschillende dingen en vooral ook om de implementatie van het verbetertraject verder vorm te geven. Waar ik nog wel een vraag over heb, is om dat structureel te gaan doen in de IPML. Dat wordt nu volgens mij in de vierde eenmalig aangeboden. Ik zou graag structureel dat implementatietraject en ons lerend vermogen daarin terugzien. Volgens mij is dat allemaal helder. Misschien ook nog wel een vraag over de second opinions die niet altijd gegeven waren. En misschien is dat een vraag die zowel richting de heer Van der Mark als de Gedeputeerde kan. Hoeveel vaker doen wij dat nu? Want wij zien wel dat we dat bijvoorbeeld bij de Maaslijn op een gegeven moment hebben gedaan en daar kwam toen toch een andere conclusie uit: dat het niet altijd werkt. Maar in hoeveel gevallen hanteren we nu vaker het vier- of zes ogen-principe met externe partijen? En dan een misschien wat meer organisatorisch vraagstuk is voor mij toch nog wel dat projectteams niet altijd tijd hebben of de middelen hebben om het goed te doen, dus om echt ergens goed naar te kijken. Nu weten we ook dat de arbeidsmarkt op dit moment bijzonder krap is, expertise is moeilijk te vinden. Mijn vraag zou ook zijn aan de Gedeputeerde hoe onze organisatie nu in de jas zit. Hebben wij voldoende mensen, zit er genoeg kennis? Dus daar zou ik ook graag een appreciatie van de Gedeputeerde over willen. En wat wij er ook aan doen als dat niet zo is, om genoeg kennis aan ons te binden. Want dat is vooral iets als we kijken naar de manier van het spoor. Dat zei ik net al, daar zou ik ook nog wel een reactie van de Gedeputeerde op willen, vooral met de Maaslijn in het achterhoofd. Verder zien we, als we dadelijk ook nog naar de IPML-rapportage kijken, nog één klein dingetje. En dat is dat projecten waar vertraging is, die in het rood staan bijvoorbeeld, dat zijn toch vaak projecten waar wij een rol als trekker hebben. En mijn vraag is: zitten wij in alle projecten in de juiste rol? Dus kan daar nog een keer kritisch naar gekeken worden? We zien bijvoorbeeld de N280 in Roermond, die heeft bijna een perfecte doorlooptijd gehad. Allemaal keurig binnen het budget gebleven, volgens mij heeft de gemeente iets extra's betaald. Maar daar waren wij niet de trekker, daar was Rijkswaterstaat de trekker. Waren wij medefinancier. Dus de vraag is: past ons de rol die wij onszelf aanmeten overal? En daar had ik graag een reactie op. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Even een verhelderende vraag. De laatste vraag die u stelt, die reactie, van wie wenst u die te ontvangen?

De heer Piepers (PvdA): Ik verwacht die graag van de Gedeputeerde. Dat zou ik het meest passend vinden in dezen. Dank u wel.

De voorzitter: Ja, prima. Dan heeft u in ieder geval aan allebei de heren vragen gesteld. Die kunnen zich dan voorbereiden op de beantwoording. Dan ga ik verder met GroenLinks. Mijnheer Baneke, aan u het woord.

De heer Baneke (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Er valt in zoverre weinig toe te voegen aan hetgeen er al gezegd is, dat ook wij instemmen met het oordeel dat het een goed en doorwrocht rapport is. Een aantal zaken wil ik er even uitlichten. Mijnheer Piepers begon er ook al over: GS heeft gereflecteerd op de aanbevelingen en daar een antwoord op geschreven. Dat is een momentopname. Dus wij zouden ook graag zien dat GS duidelijk maakt hoe we dat in de toekomst gaan borgen. En misschien is het ook goed om daar over een jaar een keer een afspraak over te maken, van: hoe gaan

we er nu mee om. En of dat dan in het IPM al plaatsvindt of separaat, dat maakt GroenLinks niet zo heel veel uit. Maar dit moet wel geborgd worden, en niet zeggen van: ja, we gaan het beter aanpakken, en dat dat dan langzaam versloft in het stof van de tijd en andere dingen die dan opeens belangrijk zijn. Want dit is toch wel iets wat we mee moeten nemen, ook richting de toekomst. Dus dat is mijn vraag aan GS. En ik denk dat ik het daar zo ongeveer bij houd.

De voorzitter: Oké, dank u wel. Dan gaan we door naar de SP en dat is nog steeds mijnheer Wolters Gregório. Aan u het woord.

De heer Wolters Gregório (SP): Dank u wel, voorzitter. Ook van onze kant complimenten aan de onderzoekers voor het duidelijke rapport. Voor ons was het ook niet echt een verrassing dat er vanuit de Provincie steken zijn gevallen bij het opstellen van de diverse projecten. Ver voordat ik Statenlid was, kon ik daar wel in de lokale media ruim van meegenieten. Wat mij ontbreekt in het rapport, maar ook in de reactie van GS, is de achterliggende motivatie waarom er de afgelopen tien jaar zo weinig second opinions zijn uitgevoerd of waarom de risico's niet zo scherp zijn gecalculeerd. En dan bijvoorbeeld over de scope-zekerheidsstelling. Al die onzekerheden die in een scope van een bepaald project kunnen zitten, en de nieuwe systematiek, hoe gaan wij daar als Provincie mee om? Worden die onzekerheden apart meegenomen en wel scherp geformuleerd in bijvoorbeeld de risicoreserveringen voor een project? Dus dat is iets waar ik ook nog graag een antwoord op zou willen hebben. En we vinden het wel fijn, zoals eerder ook gezegd: het IPML zoals dat nu gehanteerd wordt, die rapportages zijn zeer duidelijk en ook vrij gedetailleerd. Dus het kost PS ook vrij weinig moeite om je goed in te lezen in een project en daar de informatie en de stand van zaken in te herkennen. En we zien ook in de brief van GS dat daar nu handen en voeten wordt gegeven bij andere vormen van werken, een nieuwe vorm van werken eigenlijk. En mijn vraag is: voor welke projecten kunnen we evaluaties over de effectiviteit van bijvoorbeeld een nieuwe kostenbegrotingssystematiek verwachten in de commissie? Is er een bepaald punt dat we zeggen: we hebben een of twee projecten waarbij we die nieuwe techniek hanteren, die systematiek? En óf tijdens het project óf net na afloop van een project evalueren we dat als GS, en delen we dat ook met de vakcommissie? Dat we een beetje een inzicht hebben in welke conclusies we getrokken hebben over de afgelopen tien jaar en welke aanbevelingen we eigenlijk omarmd hebben met zijn allen. En functioneert dat ook in de nieuwe manier van werken. Want het laatste wat we willen is nu een nieuwe systematiek opzetten en pas over tien jaar nog een keer gaan evalueren waarom we links en rechts toch nog iets laten vallen. Dat wil niet zeggen dat ik nu aangeef dat de nieuwe systematiek niet werkt, maar ik denk dat we er goed aan doen om tijdig de evaluatie op te pakken. Dus ik ben erg benieuwd naar de reactie op mijn vragen en op alle voorgaande vragen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Maar dan wil ik nog even weten of uw vraag over die second opinions ook voor de heer Van der Mark geldt of dat die alleen voor de Gedeputeerde is.

De heer Wolters Gregório (SP): Nee, ik miste die eigenlijk in allebei de stukken. Dus als ik van beiden een reactie zou kunnen krijgen.

De voorzitter: Oké, prima. Dank u wel. Dan gaan we door naar de VVD en daar is de heer Bastiaans de woordvoerder. Aan u het woord.

De heer Bastiaans (VVD): Dank u wel, voorzitter. Ja, ook voor ons kwamen deze conclusies en aanbevelingen niet helemaal vreemd over. Vandaar natuurlijk ook dit rapport, om dingen bevestigd te krijgen. Ik heb even inhoudelijk over het rapport een vraag: tabel 6 op pagina 14, die kan ik niet helemaal duiden. En ik weet niet of dat donkerblauwe balkje, de verticale kolommen, of daar een

beschrijving in had moeten staan. Daar had ik graag even een antwoord op. Dan op pagina 16, de tweede alinea, daar staat: 'Op basis van de bestudeerde documenten en gevoerde gesprekken stellen wij vast, dat er door de Provincie en andere partners bestuurlijke overeenkomsten en onderliggende documenten, overeengekomen afspraken over belangrijke risico's niet altijd scherp zijn vastgelegd.' En dan is mijn vraag eigenlijk of dat dan ook transparant wordt gemeld richting Provinciale Staten, als dat niet transparant wordt vastgelegd. Want anders worden wij natuurlijk altijd pas achteraf geïnformeerd, als het te laat is, of komen we tot de ontdekking. En dan die derde alinea, dat gaat over de Maaslijn, als ik me even goed eh ... Die ambities, vastgelegd in de agenda. 'Hiermee heeft de Provincie ook het risico op zich genomen een type project ... [0:54:04] naar zich toe te trekken waarvan zij weinig of geen ervaring, kennis of kunde in huis had.' En daar lopen eigenlijk twee opdrachten. Eén is de concessie met Arriva, waarin al bevestigd wordt dat wij in 2024 die elektrificatie voor elkaar zouden hebben. En dan de uitvoering van die elektrificatie. En is daar ook gekeken naar de verbinding van die twee projecten? Had daar niet betere afstemming moeten plaatsvinden tussen de twee afdelingen van kunnen we het überhaupt waarmaken om dat in die concessie zo hard te stellen? Want dat heeft ons natuurlijk in die tang geleid waar we niet meer uitkomen, hè. Anders zouden we misschien nog een keer kunnen zeggen dat we stoppen met die elektrificatie. En dan staat er nog op pagina 18, de tweede alinea, dat er een bepaalde druk vanuit PS gevoeld wordt. Dat de politieke druk vanuit PS om optimistisch naar hen te communiceren over de plannen en kosten erg groot zou zijn. Daar zou ik graag nog wel een onderbouwing van willen hebben. Want er wordt nu eigenlijk gesteld dat er een reden zou zijn waarom kosten overschreden zouden worden. Dan een vraag aan de Gedeputeerde. Het schema op pagina 35, zou dat even naar de huidige stand van zaken bijgewerkt kunnen worden? Dat er ten tijde van het onderzoek nog wat ontbrekende dingen waren. Ik zou het graag toch wel even een keer compleet willen zien. En dan even naar de algemene bevindingen in het rapport. Er staat toch nogal wat in geschreven over de organisatie. En ik weet dat het altijd een slecht gebruik is als je over de organisatie spreekt, maar goed, er is toch uit het onderzoek gebleken dat daar een tekortkoming is. En er is natuurlijk een bestuurlijke verantwoordelijkheid. De bestuurlijke verantwoordelijkheid gaat over tien jaar, dus dat zijn al drie Colleges die hierover geregeerd hebben. Dus je kunt daar een Gedeputeerde of een College natuurlijk ook niet helemaal verantwoordelijk voor stellen. Maar wat ik dan bijzonder knap vind is als er een dergelijk rapport komt, en er wordt een hele tijd over gedaan om daar onderzoek in te doen, dan komen conclusies en aanbevelingen vanuit het College een week later. Zes kantjes, zeer gedetailleerd, en met vijfenzeventig procent van de conclusies en aanbevelingen is men al bezig. En dan is het óf een heel erg groot compliment naar het huidige College toe, dat ze dat kunnen doen, dat ze het zo kunnen analyseren, óf moet het College misschien eerlijk zijn, van: nee, ook diezelfde ambtelijke organisatie heeft die conclusies en aanbevelingen geschreven. En dat antwoord zou ik heel graag willen hebben, want ik vind dat toch wel essentieel. Want hoe gaan wij nu borgen voor de toekomst dat wij die overschrijdingen niet meer krijgen. Of zegt de Gedeputeerde: nemen jullie maar van mij aan dat we die conclusies en aanbevelingen volledig gaan overnemen en overschrijdingen niet meer gaan plaatsvinden. Dus de vraag is of die conclusies en aanbevelingen echt honderd procent uit de koker van het College komen. Of is dit een volkomen voorbereid stuk vanuit de organisatie, in reactie op de tekortkomingen ván de organisatie? Dat zou ik erg raar vinden. En kan de Gedeputeerde deze aanbevelingen overnemen en toezeggen dat wij in de toekomst geen overschrijdingen meer krijgen?

De voorzitter: Punt. U bent anderhalve minuut over tijd.

De heer Bastiaans (VVD): Ai, sorry.

De voorzitter: Ja. Maar daarmee zullen we het afronden, want het was een concrete vraag op het einde. Dan gaan we door naar de PVV en de woordvoerder is mijnheer Bosch. Aan u het woord.

De heer Bosch (PVV): Ja, voorzitter. Zoals altijd, de PVV heeft heel wat jaren opmerkingen gemaakt over overschrijdingen, over het niet goed in de hand hebben van de organisatie en ook van de clusters die begrootten en die met de uitvoering belast waren. Dit rapport is voor ons niet een verrassing. Het is wel een verademing dat we nu eindelijk ook aan de organisatie echt beginnen te sleutelen, en ook meer borging gaan inbouwen. En een van die borgingen is ook... Als ik dat even mag zeggen: om het doel te bereiken is de controlefunctie in onze organisatie... Ben ik nog verstaanbaar? [Stilte.] Hallo? Voorzitter?

De voorzitter: Dames en heren, iets ging er fout. Maar als het goed is...

De heer Bosch (PVV): Ja, nu ben ik er weer.

De voorzitter: ... functioneert het nu weer, en mag mijnheer Bosch doorgaan. U mag ook van voren af aan beginnen. Misschien hebben wij iets gemist.

De heer Bosch (PVV): Dat heb ik niet nodig, ik denk dat iedereen ... Ik was bezig, om het doel te bereiken is de controlfunctie in de organisatie aangepast. En er is een ander, nieuw cluster opgericht in het concern. En dat is eigenlijk de third line of defense. Wat ik mij afvroeg, er staat hier dus onder andere een operationele auditor, een concern riskmanager, een medior governance. En waarschijnlijk risk en compliance en een concern information governance specialist. Ik moet u zeggen dat mij dat doet denken aan 'delegeren is goed, maar controle is beter natuurlijk'. En ik denk dat dat ook voor de toekomst wel een goede zet is geweest. Alleen vraag ik mij af of deze mensen daar ook tijdig worden meegenomen in het project, ook van het begin af aan? En verder moeten wij zeggen, vinden wij het rapport niet schokkend maar wel zitten er nog heel veel verbeterslagen in opgenoemd. En ik vind het ook goed dat wij dat overnemen, en zonder meer voor de organisatie en ook voor de rust in de organisatie. En ... [1:01:59] eigenlijk op basis van overschrijdingen van projecten, dat is voor ons een heel goede zaak. Dus tot zo ver, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ja, dan hoop ik dat in ieder geval de Gedeputeerde dan wel mijnheer Van der Mark de vragen hebben meegekregen. Want hier vielen ze een tijdje weg. En dan gaan we maar door met Forum, die er niet is volgens mij want die hebben afgehaakt. En dan is vervolgens het woord aan het CDA. En ik vermoed dat de heer IJpelaar de woordvoerder is, dus aan hem het woord.

De heer IJpelaar (CDA): Dat vermoedt u heel goed, mijnheer de voorzitter. Ja, en dan ben je als laatste en dan is veel gezegd. Ik denk dat we hier een rapport hebben liggen dat een bevestiging geeft van een aantal vermoedens en een aantal conclusies die wij in de loop der tijd met elkaar al hadden geconcludeerd. En dat is een soort verzameling en een ijkpunt. En dat is ook hetgeen waar we als commissie en als PS ook wel naar hebben gevraagd, dus dat is goed. Ik wil toch de vraag ook nog van de heer Baneke ... Misschien niet precies hetzelfde, maar ik zou ook graag nog een update over een jaar zien, omdat er een aantal zaken staan die nog opgepakt worden, zoals de reactie vanuit GS ook plaatsvindt. Dus ik weet niet of dat in samenspraak met Berenschot nog moet of dat dat vanuit GS zou kunnen alleen. Als dat wel zo is, dan moeten we misschien toch Berenschot over een jaar nog even kort betrekken of alle aanbevelingen zijn overgenomen. Kunt u dat verifiëren? Want dat zou het rapport natuurlijk wel helemaal afmaken, zeker ook omdat GS zo positief staat tegenover al die aanbevelingen. Wat ik wel nog een klein beetje mis, is eigenlijk de praktische vraag. En de praktische vraag is: kunnen wij nu de projecten aan, die wij als commissie en als PS ook richting u torpederen?

Want die voeling hebben wij denk ik ook wel nodig en die feedback ook wel. Dus voor welke projecten is de ambtelijke organisatie nu ingericht? En wat mogen wij nu ook van elkaar verwachten? En dat mis ik nog wel een klein beetje in het rapport ook. En ja, misschien ook wel in de reactie. En ik denk dat de control die we nu hebben richting de Maaslijn, dat dat onze vuurdoop gaat zijn. Dus daar kunnen we denk ik zien of deze maatregelen allemaal kloppen. En verder denk ik dat we op de goede weg zijn en zou ik inderdaad graag dat over een jaar als toezegging zien van de Gedeputeerde, met een datum dus ook. Zodat we dat ook kunnen opnemen. Ja, dat was het wel. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Dan nog even van mijn kant uit, stelt u de vraag over de feedback aan de heer Van der Mark of aan het College of aan allebei?

De heer IJpelaar (CDA): Allebei. Dus ik ben heel benieuwd voor allebei, welke projecten ... In de praktische zin van we hebben dit rapport nu gehad, wat mogen wij nu van elkaar verwachten.

De voorzitter: Oké, helder. Dan had ik al aangekondigd dat ik in de beantwoording als eerste de heer Van der Mark het woord zou geven. Dat wil ik bij dezen dan ook doen. En ik zal dadelijk nog even navragen bij de Statenleden of er een vraag gemist is. Maar ik ga ervan uit dat u toch de meeste opgeschreven heeft, omdat het er niet al te veel waren. Dus mijnheer Van der Mark aan u het woord.

De heer Van der Mark: Dank u wel, mijnheer de voorzitter. Ik zal proberen het zo goed mogelijk te beantwoorden. De eerste vraag waarbij ik aan de beurt kwam ging over D66, over de reflectie op de reactie van GS over alle aanbevelingen. Want ik zou bijna zeggen: het is niet aan mij om daar enorm op te reflecteren, maar ook aan u in uw controlerende rol, zou ik zeggen. Maar wat je in ieder geval ziet en wat ik lees, is dat er veel in beweging is. Dat constateert u ook al. Dus er worden veel producten gemaakt, zoals 'Zo Werken Wij' et cetera. En er wordt in ieder geval op heel veel punten gezegd, die producten die wij nu aan het maken zijn of aan het aanscherpen zijn of al voor een groot deel gemaakt hebben, daarin vinden onze aanbevelingen een weg, op weg naar een plaats. Of dat daadwerkelijk ook zo is en hoe het uiteindelijk uitwerkt, dat is dan van latere zorg. Daaraan hebben ook al een aantal mensen gerefereerd. Dat moet je eigenlijk over een jaar nog eens evalueren. Dat is één. Wat me wel opviel en wat ik niet helemaal kan doorzien is, we hebben een aantal aanbevelingen gedaan – ook wel even naar u toe – waarvan we hebben gezegd aan GS: ga dat samen eens met PS oppakken. Dus dan gaat het bijvoorbeeld over het informeren. Waar wilt u nu als PS graag over geïnformeerd worden. Of, we hebben ook gezegd: je moet als GS PS wat meer bij de hand nemen, in verwachtingsmanagement en dat soort zaken. Ik kan me voorstellen dat dat wel een interessant interactief proces kan zijn tussen GS en PS. Ik kan er niet in kijken of dat ook echt gebeurt, of dat ook echt gaat plaatsvinden, maar ik vind eigenlijk dat u als PS daar ook best wel iets over mag zeggen. Dus dat is even een aanbeveling naar u toe. De PvdA refereerde volgens mij aan een onderzoek dat ik een aantal jaren geleden heb gedaan naar de tram Maastricht-Vlaanderen, als ik het goed heb begrepen. En ik moet inderdaad wel zeggen dat ik bij het uitvoeren van dit onderzoek wel af en toe een beetje een déjà-vugevoel. Nu is het natuurlijk zo dat de scope van dit onderzoek, daar is bewust voor gekozen, tien jaar terug was. Dus daar valt dat 'tram' eigenlijk ook in. Maar wat je ziet: dus ook in het verlengde van het rapport dat we toen hebben gemaakt en dit rapport, zie je wel dat er ook weer heel veel beweging gaande is om dingen te verbeteren. Dus wat dat betreft zit er in ieder geval vooruitgang in. Maar inderdaad, de punten die we daar hebben geconstateerd waren voor een deel nu ook aan de orde. Maar ja, dat was ook tien jaar terug, dus dat is ook best wel een lange tijd. Een tweede vraag ging nog even over de second opinions. Dus wat wij geconstateerd hebben, is dat er af en toe een second opinion kwam. En vooral op een moment dat het zo ingewikkeld werd dat men dacht: dan moeten we er toch maar iemand anders naar laten kijken. En wat wij hebben geadviseerd en wat wij eigenlijk ook vinden, is dat je dat eigenlijk veel gestructureerder moet oppakken en moet

koppelen aan bepaalde fasen of eigenlijk bepaalde faseovergangen. Dus elk project heb je een aantal faseovergangen tussen eerst de ideeën, en naar planvorming, en verder de uitvoering. En eigenlijk, en dan kun je het ook koppelen aan die MIRT-systematiek, zou je in elke faseovergang wat meer gestructureerd kunnen kijken naar second opinion peer review, om in ieder geval iemand van buiten mee te laten kijken. Dus dat kan in ieder geval een stuk beter. En waarom het de afgelopen jaren niet heeft plaatsgevonden? Ja, niet aan gedacht misschien. U leidt het waarschijnlijk ook wel af uit het rapport. Zeker als je tien jaar terugkijkt, het was allemaal niet zo gestructureerd. Dus er werd enthousiast begonnen aan projecten en een project werd enthousiast uitgevoerd. En je ziet nu dat in alle verbeterslagen die we aan het maken zijn, er veel meer structuur in wordt aangebracht. Volgens mij hebben we daarmee ook de second opinions gehad. Volgens mij had de VVD had een aantal heel gedetailleerde vragen. Ik zie tot mijn grote spijt inderdaad dat de blauwe dingen, daar staan natuurlijk allemaal heel waardevolle woorden in, die blauwe balken niet leesbaar zijn voor u. Ik heb hier ook een print voor me liggen en ik moet zeggen dat het voor mij ook niet leesbaar is. Dus ik stel voor dat ik in ieder geval een versie zal doen toekomen waar die blauwe balken wel te lezen zijn. Maar op pagina 14 moet u zich voorstellen, daar gaat het om een aantal projecten die wij onderzocht hebben. En wat. Dus de eerste blauwe balk is van de Provincie zelf, en bij de andere kolommen gaat het over de NS of ProRail of gemeenten. Maar ik zal ervoor zorgen dat u in ieder geval een exemplaar krijgt waar dat duidelijk in staat. Nog een aantal vragen heel specifiek over pagina 16. Dat gaat over de bestuurlijke overeenkomsten die gesloten worden door de Provincie, helemaal aan de voorkant van de projecten, met partners. En dat daar bepaalde belangen en risico's niet altijd scherp zijn vastgelegd. En u vraagt of daar ook PS over wordt geïnformeerd. Ik denk in die mate van detaillering misschien in sommige gevallen wel en in sommige gevallen niet. Maar wat je wel ziet is dat, en dat geldt ook zeker voor de eerste jaren, als je niet scherp vastlegt wie waarvoor opdraait, als ik het maar even in huiselijke taal kan zeggen, dan wordt al gauw gekeken van dat gaat de Provincie wel betalen. Dus over dat soort dingen gaat het. En met name in de eerste jaren, we hebben naar die oudere projecten gekeken, kwam dat voor. De tweede vraag over diezelfde pagina ging over de kennis en kunde op het gebied van spoor, en daarmee de verbinding ook. Dus je hebt de concessiekennis en -kunde noem ik het maar even, en de projectkennis en -kunde. Het gaat hier heel specifiek over de projecten, dus het aanleggen van spoor. Spoorprojecten aanleggen, dat is niet iets waar de Provincie in ieder geval de goede kennis en kunde voor in huis had, en misschien ook wel heeft, maar in ieder geval toen niet had. Daar gaat het eigenlijk hier om en niet primair over de concessie. Maar u kunt zich voorstellen dat de kennis en kunde over het aanleggen van een trein, van spoor, elektrificatie, echt heel ingewikkeld is. En concessie is iets minder ingewikkeld. Maar we hebben geen onderzoek gedaan in hoeverre die kennis en kunde in huis is van de Provincie. En een volgende detailvraag ging over pagina 18 – dat gaat over de Maaslijn en de politieke druk om optimistisch te communiceren. Ja, dat is een politieke druk die door de Gedeputeerde toentertijd in ieder geval duidelijk werd gevoeld. En onder druk van de Staten om optimistisch te communiceren over planningen en kosten. Dus die druk is altijd erg groot. Overigens niet alleen bij dit project, maar je ziet dat ook bij andere projecten zich voordoen. Dan volgens mij een laatste vraag, van het CDA. Dat was meer een algemene vraag ook over de huidige projecten. Dat vroeg u van zijn die als je er nu naar kijkt ... U moet zich voorstellen, ons onderzoek is eigenlijk al een jaar geleden zo'n beetje afgerond. Dus we hebben door allerlei omstandigheden die zijn uitgelegd in de ... [1:13:26] communicatie. We hebben dus daar eigenlijk op dit moment geen beeld van. Ik kan u niet helpen om te zeggen welke projecten nu wel of niet op orde zijn. Dus ik denk dat dat een vraag is die meer bij de Gedeputeerde thuishoort.

De voorzitter: U mag ook vanuit een jaar geleden antwoorden, via de voorzitter.

De heer Van der Mark: Kijk, een aantal van die projecten zijn eigenlijk al bijna afgerond, ook al vorig jaar. Dus Ooijen-Wanssum, dat is volgens mij nu helemaal afgerond, dat was toen bijna afgerond. Je

had natuurlijk met name toen een Buitenring. Dat heeft u volgens mij op de agenda gehad. Dat is natuurlijk eigenlijk ook afgerond. En 280 was ook al afgerond, dat deel bij Roermond. Dus het speelt natuurlijk met name eigenlijk bij de opwaardering van de Maaslijn. Daarvan was nog niet alle kennis en kunde op orde. Maar dat was natuurlijk een onderdeel van het proces waar de Maaslijn zich op dat moment in bevond. Maar nu een jaar later zullen daar ongetwijfeld wel de nodige dingen gebeurd zijn, kan ik me zo voorstellen. Dus dat kunt u, denk ik, beter aan de Gedeputeerde vragen. Volgens mij heb ik alle vragen gehad en niets gemist, maar dat laat ik nog even over aan de tweede termijn eventueel.

De voorzitter: Een tweede termijn is er niet. Maar in ieder geval, ik had ook dat idee. Maar als er nu nog iemand is die zegt dat onderdeel van mijn vraag, want alle vragen zijn geweest, heb ik gemist, dan mag hij zijn vinger opsteken. Ik zie er niet één, dus ik ga ervan uit dat u volledig bent geweest, mijnheer Van der Mark. Dus hartelijk dank daarvoor. En u mag de complimenten voor het rapport meenemen. Alstublieft. Dan geef ik het woord aan mijnheer Van Gaans voor de resterende antwoorden. Aan u het woord, mijnheer de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dank u wel, voorzitter. Het zijn een heleboel vragen. Ik zou graag vragen om tien minuten schorsing, dan kan ik op een goed antwoord komen.

De voorzitter: Dat waren we eigenlijk niet meer van plan, dus ik wil het met dik vijf minuten afdoen.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dan gaan we dat proberen. Tot zo.

De voorzitter: Goed zo.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, als het goed is dan kunnen we weer starten, want alle beeldverbindingen en dergelijke zouden er moeten zijn. Dus ik wil het woord geven aan de Gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen aan hem gesteld. Mijnheer Van Gaans, aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dank u wel voorzitter. Dank u wel voor alle vragen die zijn gesteld. Veel van de vragen die zijn gesteld en ook naar voren zijn gekomen in het rapport van Berenschot hebben toch wel betrekking op een tijdspanne van tien jaar. Tien jaar geleden was ik met heel wat andere zaken bezig, maar ik zie ook wel dat de laatste twee jaar die verbeterslagen ook echt zijn gemaakt en vandaar dat het ook niet als een verrassing komt wat u hier ook terugleest. En ik zie die aanbevelingen van Berenschot ook vooral als een bevestiging dat wij als College en als organisatie de goede weg zijn ingeslagen. Er zijn goede stappen gezet. Volgens mij kun je grosso modo er eigenlijk gewoon drie verbeterslagen uit destilleren die we hebben doorgevoerd de afgelopen jaren op basis van de lessen die we zelf dus ook hebben geleerd. En dat is dus vooral eigenlijk dat we die kennis in huis benadrukken, dat we volgens nieuwe procedures en richtlijnen gaan werken, dat we in onze interne eigen organisatie checks and balances inbouwen, gateway reviews doorvoeren, dus dat je veel beter kunt sturen aan de voorkant in plaats van dat je aan de achterkant moet gaan bijsturen. Dat wil niet zeggen dat er nooit meer iets misgaat, maar je zit veel korter op de bal, je hebt veel meer beslismomenten. Dus met al dat gezegd hebbende denk ik dat we op een heel goede weg zijn. Maar dat betekent uiteraard niet dat er geen aandachtspunten meer zijn. En dat zijn dan volgens mij ook de vragen die u terecht aanstipt en ik zal ze proberen één voor één langs te gaan en zoveel mogelijk te groeperen. De eerste vraag dat was een vraag van SVL, maar die kwam ook in min of meer dezelfde bewoording terug in de vragen van de Partij voor de Dieren en LOKAAL-LIMBURG en

dat gaat over toch wel het realistisch ramen. Er zijn genoeg projecten uit het verleden, waarbij toch aan de voorkant een raming is gedaan, een besluit is genomen en dat we achteraf geconfronteerd werden met behoorlijke overschrijdingen. Dat willen we in de toekomst dus niet meer terugzien. Dus we hebben een leidraad kostenbegrotingssystematiek ontwikkeld. Daar zijn richtlijnen opgenomen over de manier hoe we gaan ramen en alle hoogrisicoprofielprojecten moeten ook een probabilistische raming krijgen. En als het gaat over transparantie, dat moet allemaal ook richting PS. In de nota wordt dat ook voorgelegd: Bandbreedtes, onzekerheden, risico's en de gehanteerde methodiek voor de ramingen. Dat wordt allemaal transparant en zichtbaar opgenomen en bij u ook voorgelegd aan de Staten bij de besluitvorming over de projectkredieten. Als ik het dan even ga doorpakken bij SVL. Zij vroegen ook nog van hoe gaat het College voorkomen dat wij een voortrekkersrol gaan pakken, bijvoorbeeld op projecten waar je misschien dat eigenlijk niet zou willen. Daartoe hebben we dus, als één van die twee grote verbeterpunten waarmee ik begon, nieuwe interne procedures en richtlijnen vastgesteld, nieuwe kaders ingebouwd. En één daarvan is het afwegingskader mobiliteitsopgave. Hoe moet je dat zien? Als een soort eerste trechtering. We gaan dus alleen projecten oppakken indien er wordt voldaan aan allerlei voorwaarden aan de voorkant, namelijk dat projectteams over de juiste expertise en de juiste ervaring beschikken. Met andere woorden projecten waar wij geen of onvoldoende verstand van hebben die gaan we dus niet meer als voortrekker oppakken, maar u als Staten doet natuurlijk ook mee in dat spel. Vervolgens kreeg ik van SVL de vraag om te reflecteren op de informatievoorziening en het toepassen van min of meer, zoals mijnheer Reuser dat noemde, de MIRT-systematiek.

De heer IJpelaar (CDA): Mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, ik wou toch graag de Gedeputeerde even attenderen op de opmerking daar doet u als Staten ook in mee of wij de projecten wel aan kunnen. Dat geeft u aan. Wij kunnen dat absoluut niet met ons vermogen inschatten. We kunnen wel controleren achteraf, maar van tevoren kan ik niet aangeven of u als ambtelijke organisatie ingericht bent voor een bepaald project. Dus ik wil dat dan toch wel even pareren met dat signaal verwachten we dan te allen tijde vanuit de kant van GS. Tenminste dat zou mijn opmerking zijn.

De voorzitter: Uw punt is helder. Ik geef het woord aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja kijk, dat is precies ook wat ik wilde zeggen. Wij bieden dat aan u aan bij de besluitvorming als alle onzekerheden, risico's, bandbreedtes et cetera. Dus wij leggen die informatie voor aan u en dan kunt u dat ook wegen met alle kennis die de heer IJpelaar wel heeft ongetwijfeld. Dan ga ik even naar de vraag van SVL over de informatievoorziening en het toepassen van de MIRT-systematiek. Ik zal hem zo interpreteren dat de heer Reuser onder de MIRT-systematiek het stap voor stap doorlopen van projecten bedoelt. Dat hebben wij overgenomen als Provincie in het 'Zo Werken Wij'-document. Daar zijn die faseringen voor projecten uitgewerkt. En daar wordt eigenlijk precies zoals bij de MIRT-besluitvorming de PS-besluitvorming per fase opgesplitst. Dus je krijgt eerst een initiatieffase. Daarin wordt om een kredietbesluit gevraagd. Daarna krijg je een afzonderlijk kredietbesluit voor het project aan het einde van de haalbaarheidsfase en tot slot dan ook nog een bijstelling. Dus dat zijn eigenlijk drie momenten, waar dus verplichte kredietbesluitmomenten worden voorgelegd aan PS. Dat is nieuw. En daarmee hebben dus ook de MIRT-systematiek geïntegreerd in onze werkwijze. Dan ga ik naar de vragen van de Partij voor de Dieren. Wat kun je doen om te voorkomen dat je te laag raamt en hoe ga je ervoor zorgen dat de kosten voor landschapsinpassing niet het kind van de rekening worden? Wordt hier als eerste op bezuinigd of niet? Kijk, we hebben in

die leidraad die ik zojuist noemde, die kostenramingssystematiek, maar ook het principe van 'Zo Werken Wij' eigenlijk een heel heldere, getrapte aanpak in beeld gebracht. En dat houdt in dat we dus, wat ik net ook zei, per fase en in verschillende fases alles helder gemarkeerd hebben. Maar dat betekent dus ook dat we naast de projectenkant, dus gewoon de aanleg, ook vooral aandacht moeten hebben voor de inpassing en alles wat ervoor benodigd is. En wij komen dus ook met integrale voorstellen daartoe. Dus het is niet zo dat er per definitie op landschapsinpassing als eerste zou moeten worden bezuinigd. LOKAAL-LIMBURG vroeg hoe we borgen dat werkzaamheden voldoen aan de technische voorschriften. Dat raakt eigenlijk aan hetgeen ik net zei, want je wilt intern alle kennis en kunde in huis hebben in de projectteams, dus een besluit of we een project wel of niet gaan doen en in de projectteams zijn alle rollen die in dat IPML ook naar voren komen vertegenwoordigd. Dan moet u in zo'n projectteam denken aan een technisch manager, een contractmanager. Zo zijn er meerdere mensen die verschillende onderdelen monitoren en technische voorschriften naleven. Dus daarmee is dat voldoende geborgd. Dan was de vraag waar staan we eigenlijk met ons kader infrastructurele projecten en hoe relateert dat tot het Berenschot-rapport. Kijk, ik ben heel blij dat we deze acquisitie hebben gedaan en dat jullie ook aan Berenschot gevraagd hebben kom hiermee en wat kunnen we hiervan leren. En ik zie dat dus ook nog niet als een statisch proces van Berenschot komt met een rapport, GS komt met een bestuurlijke reactie en dan is het allemaal prima. Nee, we blijven daar constant mee bezig. We willen dat ook telkens nog beter doen dan we al doen en we zullen ook op basis van ervaringen gaan herijken als wij dat nodig achten en Berenschot heeft ons dus veel informatie gegeven. Nogmaals, dat geeft ons vertrouwen dat we de goede weg zijn ingeslagen en daar putten we ook vertrouwen uit. Maar we zijn er dus nog niet zoals ik al zei. Een ander punt, dat kwam aan de orde bij de vragen van de VVD, de Partij van de Arbeid en LOKAAL-LIMBURG, was hoe zorgen ervoor dat we voldoende kennis en kunde in huis houden. Hebben we die kennis in huis? Ik denk, als ik dan toch even de actualiteit erbij pak, een project als de Maaslijn. Daarvan kunnen we met zijn allen concluderen dat we daar aan de voorkant niet alle kennis en kunde in huis hadden, maar dat is ook wel een hele lastige opgave. En kijk, we willen de Provincie natuurlijk neerzetten als een heel aantrekkelijke organisatie. En ik kan ook zeggen van die eerste 125 dagen die ik inmiddels werkzaam ben, het is een fantastisch mooie club en het is hier fijn werken. We hebben heel veel plek voor uiteenlopende professionals. Maar je komt er niet met alleen maar mensen werven. Je moet ook de goede mensen werven, de goede mensen aantrekken en behouden. En heel concreet, op het punt van infra en mobiliteit hebben wij onlangs twaalf nieuwe fte aangetrokken. Dat is echt fors en dat betekent dus ook dat we het binnen willen doen om te voorkomen dat we in de toekomst toch weer fouten gaan maken. En dat past ook precies bij die interne checks and balances, die gateway review-systematiek die we willen doorvoeren. Daar heb je ook mensen voor nodig en die hebben we dus ook aangetrokken. Even kijken. De vraag van de Partij van Arbeid die raakte ook weer aan hetgeen ik net ook al zei van kunt u structureel reflecteren en dat proefde ik toch wel bij meerdere mensen bij deze inbreng en het antwoord daarop is ja. Ik zie dit dus nogmaals niet als een statistisch product of proces, statisch. Het is een levend iets. [Geluidsstoring van 1:32:08 tot en met 1:33:55]. Daar ben ik weer. Nu heb ik zelf een probleem met de audio. Dat is precies het idee wat ik ook had, mijnheer Piepers om dat bij IPML te laten terugkomen en daar al dan niet een aparte passage aan te wijden. Dus dat is een toezegging en daar zal ik dus jaarlijks op terugkomen bij het IPML.

De voorzitter: Mag ik even? Wat is de toezegging? Want wij waren hier ook even verstoken van het beeld en de interruptie van mijnheer Piepers heb ik niet kunnen volgen.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: De toezegging is dat ik structureel zal gaan reflecteren op het implementatietraject van de aanbevelingen zoals die door Berenschot zijn gedaan middels de IPML-procedure.

De voorzitter: Uitstekend, hartelijk dank.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Even kijken. Dan ga ik naar de vragen van de Socialistische Partij. Waarom zijn er de afgelopen tien jaar zo weinig second opinions uitgevoerd. Het was niet standaard begreep ik, maar het werd dan pas gedaan op het moment dat er aanleiding toe was. Ik weet niet hoe vaak dat in het verleden is gedaan of waarom dat toen wel of niet is besloten. Kijk, wat wij gaan doen nu met die second opinions is dat we dat eigenlijk gewoon intern ook zelf die gateway reviews gaan inbouwen. En als dat om een second opinion vraagt dan zullen we dat gewoon gaan doen. Dat is wel nu min of meer geïncorporeerd in onze werkwijze. Dat raakt wel natuurlijk aan de onzekerheden die je ziet. En dat is natuurlijk de volgende vraag van mijnheer Wolters Gregório van hoe gaan we om met onzekerheden van die Grote Projecten. In de richtlijn 'Zo Werken Wij' is afgesproken dat wij in ieder geval alle onzekerheden transparant vermelden in de PS-nota's. Daar refereerde ik in het begin ook al aan. En door het gebruik van die probabilistische ramingsmethodiek kunnen de onzekerheden en de risico's financieel op tafel in de bandbreedte. Die leggen we dus ook voor en ook dat wordt transparant vermeld in de PS-nota's en zodra zo'n project dan de volgende fase ingaat, dan nemen die onzekerheden eigenlijk ook af. In het begin heb je dus heel veel risico's en dat wordt eigenlijk steeds minder, althans ze worden meer inzichtelijk. Dus in zo'n haalbaarheidsfase heb je bijvoorbeeld nog niet duidelijk wat de uitkomsten zijn van een planologisch onderzoek. Dat is een onzekerheid terwijl in de planvormingsfase de onderzoeken dan zijn uitgevoerd en dan heb je dus ook wat meer zekerheid over de uitkomsten van zo'n onderzoek. Dus op die manier zie je dat de onzekerheden door die werkwijze steeds verder als een schuine lijn naar beneden afnemen. Voor welke projecten kunnen wij dan evaluaties van 'Zo Werken Wij' verwachten vraagt de SP. Hoe komt die borging terug in evaluaties? We spraken net even over de Buitenring en daarvan zei ik ook bij een Groot Project wil je altijd na een afronding een evaluatie doen. Dat is heel gezond en dat is ook een standaardproces en dat maakt dus ook onderdeel uit van onze opleverbeslissing. Je gaat niet voor alle projecten een heel grote eindevaluatie doen, maar voor zo'n kleiner project zul je intern een review kunnen doen. En het doel hiervan is, en dat is wat ik net ook zei, transparantie maar ook verantwoording en lering eruit trekken, zowel uit grote en kleine projecten.

Wolters Gregório (SP): Voorzitter, als ik nog heel eventjes mag.

De voorzitter: Ja, ga uw gang.

Wolters Gregório (SP): Een verhelderende vraag. U haalt nu specifiek de projectplanning aan als het gaat om onzekerheden en risico's. Maar hoe gaan we om met de aanbesteding van projecten? Ik kan me ook heel goed voorstellen dat één van de taken van onze werkwijze is om zoveel mogelijk risico's juist niet op te nemen. Als we kijken naar tegenwoordig het beperkte aanbod van werknemers of een schaarste aan materialen, dan is dat niet een risico dat je als Provincie wilt dragen, maar dat moeten de opererende partijen maar van tevoren in hun eigen calculatie meenemen. En hoe vangen we dat soort dingen op? Doen we dat nu al of gaan we dat nu ook anders doen? Hebben we daar een systematiek voor die ongewijzigd blijft en wat is dat dan?

De voorzitter: Oké. Dat was een vraag van de heer Wolters Gregório. Dat is voor de notulen en dan geef ik nu het woord aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Kijk, volgens mij wat je wilt doen is per fase de risico's in beeld brengen en aan de voorkant afspraken maken, ook met zo'n aannemer: wie waarvoor verantwoordelijk is. Wat gaat de overheid doen? Wat raakt een aannemer? Et cetera. Zo wil je dat idealiter doen en zo gaan we dat doen. Ik hoop dat dat voldoende verhelderend is. Ik zie instemmend

geknik. Dat is het geval. Dan ga ik naar de vragen van de heer Bastiaans van de VVD. En de vraag over het blauwe balkje in tabel 6 pagina 14 en het schema op pagina 35 zijn volgens mij opgehelderd. **Er wordt een nieuwe versie toegestuurd.** [Onverstaanbaar 1:39:11]

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): De tweede tabel, het was de zaak om die aan te vullen naar de huidige stand van zaken en ons die aan te leveren. De eerste tabel was niet duidelijk. Die is opgelost. Die krijgen we toegezonden. Een tweede punt over de tabel was om die aan te vullen naar de huidige stand van zaken.

De voorzitter: Oké. Het woord is aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Volgens mij even heel zuiver: Dat zit in het rapport en het rapport is van Berenschot. Dus daar kan ik dan verder niet iets mee. Maar goed, mocht dat toch nog tot heel grote problemen leiden, dan stel ik voor dat u daar dan ook even met Berenschot over schakelt aan het einde van mijn rondje. Maar u vroeg wel, refererend aan het rapport, naar een stelling dat afspraken in bestuurlijke overeenkomsten niet altijd goed zijn vastgelegd en worden ze dan wel goed naar PS gecommuniceerd. Alle afspraken die in bestuurlijke overleggen worden genomen, dat zijn per definitie GS-besluiten en deze besluiten worden ook altijd opgenomen in het IPML. Dus het antwoord is ja, PS wordt altijd goed geïnformeerd. Maar verder wil ik toch even iets van mijn hart, want u stelde geen vraag maar er werd wel de indruk gewekt dat de bestuurlijke reactie op dat Berenschot-rapport iets zou zijn wat ambtenaren zelf zouden hebben opgesteld en waar GS dan niets van zouden hebben gevonden. Zo kwam het op mij over. En dat wil ik toch verre van mij werpen. Die bestuurlijke reactie is door GS opgesteld op basis van natuurlijk informatie die we ambtelijk hebben gekregen, maar het is een bestuurlijke reactie. En het is absoluut niet zo dat ambtenaren zelf maar dingen hebben goed zitten praten, lessen uit het verleden hebben getrokken en daar zelf met antwoorden zijn gekomen. Het is een bestuurlijke reactie. Het is een reactie namens GS en niet alleen van de ambtelijke organisatie dus. En die informatie die daarin staat, die antwoorden die kloppen, en die doen recht aan de werkelijkheid.

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Het was geen stelling maar een vraag. Inderdaad het is bij dezen bevestigd dat deze reactie dan ook van GS komt. Ik geef ook alle complimenten daarvoor dat u dat binnen een week voor elkaar hebt gebokst.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Kijk, die neem ik graag in ontvangst. Dank je wel. Even kijken. Ik pak even mijn stukken erbij. Volgens mij was ik dan bij de PVV aangekomen. Dat ging eigenlijk voort op nieuwe fte's zijn aangetrokken, kennis en kunde in de organisatie. Worden die mensen in ons concern meteen meegenomen in de projecten? Het antwoord is ja. Al die mensen die zitten samen in zo'n projectteam en die zullen dus ook meteen actief betrokken worden bij het vaststellen en beoordelen van het nieuwe systeem dat we hebben ingevoerd intern. Dat ging dus over die checks and balances waar ik het over heb. En om dan even in de Engelse termen te blijven. Wij hebben three lines of defence ingebouwd. Dat klinkt heel erg spannend. Zo moet u zich dat niet voorstellen, maar het zijn dus eigenlijk drie verdedigingslijnen die we intern hebben doorgevoerd. En de eerste en de tweede lijn en de derde lijn dat is echt wel een soort van verdediging om ervoor te zorgen dat controllers, auditors en projectmanagers allemaal goed met elkaar werken en die drietrapsraket ook echt als een verdediging werkt. Tot slot de vraag van de heer IJpelaar van het CDA. Er waren eigenlijk

meer vragen. Hij vroeg wat we eigenlijk kunnen verwachten van elkaar. Wat kunnen nu die projecten ook aan die wij richting u torpederen, maar ook andersom volgens mij. Zo begrijp ik althans de vraag van het CDA. Kijk, ik zei net ook al: U bent ook bij dat spel betrokken en in alle processen en stappen die we zetten zijn transparantie, risico's en alle informatie op de haalbaarheidsfase allemaal zeer belangrijke afwegingen, net als technische haalbaarheden et cetera en organisatorische aspecten. Die leggen wij allemaal aan u voor. Dus bij alles waar u toe besluit en wat wij voorleggen denk ik dat we ook al heel helder hebben van wat we wel kunnen en niet kunnen. En als ik het gevoel heb van dat we niet geëquipeerd zijn om grote projecten aan te kunnen, dan gaan we die ook niet zo uitvoeren. Dat was het wat mij betreft voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel.

De heer IJpelaar (CDA): Voorzitter, mag ik heel even.

De voorzitter: Dan wilde ik nu even gaan kijken van is er nog iemand die iets gemist heeft in de beantwoording en ik snap dat mijnheer IJpelaar dat is en mijnheer Van den Beucken. Dan geef ik eerst het woord aan mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dank u wel. Ja, ik snap de reactie van de Gedeputeerde natuurlijk dat hij zegt wij geven altijd netjes in kaart welke risico's er zijn. Mijn opmerking ging ook niet per se over de risico's in de breedte. Er werd heel duidelijk in het rapport gesproken over dat de organisatie, de ambtelijke organisatie, niet ingericht was om een aantal projecten die wij toch als Staten wilden uit te voeren. En we hebben ook afgesproken dat daar een scheiding in zit. Dus u geeft wel een tipje van de sluier. We hebben nu weer twaalf fte dacht ik aangenomen. Dus ik kan me daar een voorstelling van maken, maar sec het onderdeel of de organisatie geëquipeerd is om projecten uit te voeren, en met name ook op de achtergrond wat een Berenschot omschrijft van dat was niet het geval en toen dachten wij ook allemaal dat dat toch het geval was, dat risico dat kunnen wij nooit benoemen en dat staat ook nooit expliciet in een stuk wat wij krijgen. Daar staat niet van goh de ambtelijke organisatie kan dit aan. Dus dat organisatorische aspect, en dat wil ik ook heel graag bij de ambtelijke organisatie houden en dan via u hebben, daar moeten we natuurlijk wel zeker van zijn en ik denk dat dat nu zo is maar daar zouden we wel graag een reactie van willen. En in de toekomst verwacht ik dat dat dan ook via u komt.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja dank u wel voor deze verheldering. Inderdaad, kijk Berenschot heeft dat goed gezien dat onze organisatie daar toen niet voldoende toe geëquipeerd was. Dat hebben ze goed gezien en ik ben ook blij, overigens ook met u allen. Ik merk dat iedereen goed de stukken heeft gelezen en de materie tot zich heeft genomen. Dat vind ik ook fijn. Dan kunnen we ook een goede discussie met elkaar voeren en dit is één van die elementen. Berenschot heeft dat goed gezien. U heeft dat goed gezien en we hebben daar natuurlijk op geacteerd inderdaad, echt heel breed. In de breedte zijn we daarmee bezig, en dan twaalf fte. En dat is eigenlijk onderdeel ook van die drieslag die we de afgelopen tien jaar hebben ingebouwd: Je eigen kennis en kunde op orde brengen, nieuwe procedures en richtlijnen vaststellen en checks and balances, gateway reviews, three lines of defence inbouwen. Je kunt nooit zeggen we hebben alles 100% zeker en we hebben alles tot de max, elk risico, uitgesloten. Maar ik denk wel dat ik u nu recht in de ogen kan aankijken via een scherm, dat ik zeg van ja, we hebben de basis op orde en we kunnen dat ook aan. En we blijven uiteraard verbeteren en we blijven ook zoeken naar de juiste mensen die uitvoering kunnen geven aan onze taken en ambities.

De voorzitter: Oké. Dan geef ik nu als laatste het woord aan de heer Van den Beucken want hij had ook nog een opmerking.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja voorzitter, dank u wel. Bedankt voor de uitvoerige antwoorden van ieders vragen. Dat schept wat meer duidelijkheid. Ik heb nog één ding wat boven de markt hangt. Dat is namelijk een second opinion, tweede mening, tweede advies. Is dat iets wat situationeel gaat zijn of zijn daar ook kaders die aangeven wanneer, in welk opzicht waarom er een second opinion moet plaatsvinden.

De voorzitter: Dat heeft hij gezegd.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ja. Het antwoord daarop is ja. Dat is situationeel. Dus we hebben eerst intern die gateway reviews ingebouwd en andere procedures. Als de aanleiding ertoe is, dan gaan we een second opinion uitvoeren, dus op meerdere momenten in het project ook nog wel.

De voorzitter: Oké. Dat was de laatste opmerking. Het is een informerend stuk. Dus het was in één termijn en daarmee sluit ik het onderwerp af. En vooral het verhaal dat het een dynamisch gegeven is en dat we via IPML op de hoogte worden gehouden van hoe het allemaal reilt en zeilt in de aanbestedingswereld enzovoorts. Dat geeft ons in ieder geval als Staten de gelegenheid om ook doorlopend vragen te stellen. En overigens is daar deze commissie ook voor. Dus als Statenleden zich geroepen voelen om op dit onderwerp terug te komen omdat ze denken wij hebben er al een tijdje niets van gehoord, dan is ook de commissie daarvoor een geëigend onderwerp om het zomaar eens te zeggen. Dan was de vraag of wij even zouden kunnen schorsen voor wat benen strekken en sanitaire stops en aanverwante artikelen. Dat wil ik dan doen tot drie uur en dan gaan we om drie uur verder met agendapunt 7.3. Dus dan is de vergadering nu geschorst.

T9034 Gedeputeerde van Gaans-Gijbels zegt toe structureel vanaf IPML-4 te rapporteren over de voortgang van de verbetermaatregelen/te reflecteren op het implementatietraject en de aanbevelingen van het rapport Berenschot.

[SCHORSING]

7.3. Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg

De voorzitter: Oké beste mensen, het is drie uur. Dus ik wil doorgaan met 7.3 maar ik ontdek dat ik zojuist vergeten ben mijnheer Van der Mark te bedanken. Het komt een beetje als mosterd na de maaltijd maar ik wil toch daar nog even kond van doen. Dan agendapunt 7.3 informerend stuk, 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg. De behandeling van de voortgangsrapportage vindt plaats in één termijn. Iedere fractie krijgt drie minuten spreektijd en GS vijftien en ik start nu weer bij het CDA omdat de heer IJpelaar nieuw is in de club. Dus aan hem het woord om de aftrap te doen. Mijnheer IJpelaar, aan u het woord.

De heer IJpelaar (CDA): Mijnheer IJpelaar moet even opstarten. Ja, daar zijn we. Dank. IPML wordt er eigenlijk iedere keer weer beter op. Dus dat is wel prettig om als Statenlid te zien. Wel een noot vooraf en ik denk dat het misschien meer een procesmatige opmerking is. Wat wij wel heel erg jammer vonden is dat de IPML sonderende sessie vrijdag natuurlijk compleet in de verdrukking raakte en dat maakt dat deze commissie ook misschien wel wat technischer of wat inhoudelijker wordt van aard, tenminste qua inbreng voor ons. En ik denk dat we de Griffie dan ook moeten aankijken en

elkaar om de volgende keer dat wij de IPML bespreken ook echt de ruimte te nemen aan de voorkant om dit document met elkaar zeg maar technisch te bespreken om dan vervolgens nog wat politieke accenten in de commissie te maken omdat dit toch wel één van de allerbelangrijkste documenten is van onze commissie. Dat gezegd hebbende denk ik dat het goed is dat we gewoon op alle projecten...

De heer Bastiaans (VVD): Mag ik even interrumperen. Leo Bastiaans, VVD.

De voorzitter: Ja, gaat uw gang.

De heer IJpelaar (CDA): Hij hangt er spontaan van vast. Kijk, dat is gemakkelijk. Ik ga wel even. Dan kan de heer Bastiaans daarna aansluiten. Ik denk dat het dus ook goed is om gewoon de projecten die nu op dit moment op rood staan om daar toch nog even met elkaar doorheen te lopen. Dus ik zou de Gedeputeerde toch willen vragen om daar kort op te reflecteren en dan met name de huidige situatie, want waar we nu bij IPML ook mee geconfronteerd worden is dat dit peildatum 1 juli is en dat maakt het natuurlijk ook wel heel lastig, met name ook omdat er een aantal keren besluitvorming Q3, besluitvorming Q4 2021 in terugkomt. Dat is misschien nog wel een opmerking die ik wil maken dat ik het af en toe lastig vind om te destilleren welke besluitvorming. Is dat besluitvorming PS of is dat besluitvorming GS? Dus dat vind ik nog wel lastig. En dan de projecten die ik graag nog zou horen, de actuele situatie, is de N280, de rehabilitatie, daar zou een mogelijk dekkingstekort zijn en daar zouden we op terugkomen. De N280 Leudal. We gaan daar geen PIP vaststellen. Dus ik ben wel heel benieuwd wat daarop de reactie ook van GS is. Dan hebben we nog de N281 Terworm. Daar zou ook een financieel tekort zijn. Dan hebben we nog de N270 en dan met name zou er nog wel kort even de impact van de N270 komen op de N554. We hebben ook begrepen dat de inwoners van Mierlo op dit moment toch echt wel een beetje in de squeeze tussen enerzijds de Provincie bestuurlijk en anderzijds de gemeente. Dat mag natuurlijk eigenlijk nooit het geval zijn dat als wij met elkaar aan het onderhandelen zijn tussen twee overheden dat dan de inwoners de dupe worden. En zij zijn natuurlijk al een hele tijd aan het wachten wat er met die provinciale weg gaat gebeuren. Dus daar zou ik ook wel een korte reflectie op hebben vanuit GS. Dan de N271 van Well, daar de rotonde. Dan hebben we nog een hoofdpijndossier dat maar niet op blijft schieten. Dat is De Hut-De Plank. Fase 1 dat zou mogelijk nu eindelijk lopen maar bij fase 2 zien we toch dat er een financieel tekort op zit en dat is toch eigenlijk wel een project dat vorige periode al ruimschoots besproken is. Bij station Maastricht loopt het ook niet lekker. En de Greenport Bikeway van America en de stationsomgeving van Venray Q4. En dan wil ik toch excuseren voor de wat technische vragen maar ik denk dat het wel belangrijk is dat we daar even een update met elkaar over hebben. Dank u wel. Dat was het.

De voorzitter: Dank u, mijnheer IJpelaar. Het was wel een beetje te lang maar vooruit. Dan Forum voor Democratie. Die was er niet meer geloof ik en dan gaan we door naar de PVV en de woordvoerder is mijnheer Hermans. Aan u het woord.

De heer Hermans (PVV): Dat ging snel voorzitter. Dat is rap. Voorzitter, in zijn algemeenheid wordt er gesteld dat de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de rapportage zou verbeteren, wat ook de transparantie ten goede zou komen. Maar ik heb het hele stuk doorgenomen en ik heb er echt af en toe mee zitten worstelen. Er wordt toch regelmatig van de hak op de tak gesprongen en een voorbeeld met name over de tram Maastricht-Hasselt. Over die tram vinden we iets, en dan moet ik even gaan spieken, op pagina's 5,19, 38, 127, 198, 199 en ga maar door. Probeer zaken die een bepaald project betreffen dan toch op een of andere manier te bundelen en apart te houden. Dat zou mijn advies zijn. Die andere projecten kom ik daar weer tegen en een stukje verderop weer en dan punt. Nader ingaand op de tram voorzitter. Mijn voorstel in dezen zou zijn dat het nu echt tijd is om als

Provincie met Maastricht en Vlaanderen toch eens rond de tafel te gaan zitten en een besluit te nemen hoe op een verantwoorde manier de stekker uit dat project kan worden getrokken. De PVV heeft namelijk sterk de indruk dat partijen niet meer willen maar bang zijn de zwarte piet toegespeeld te krijgen waardoor degene die straks de stekker uit het project trekt moet opdraaien voor het merendeel van de gemaakte kosten. De vraag wordt overigens ook nog in het stuk geopperd: Is het politieke draagvlak er nog wel. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan voorzitter nog een paar vraagjes. Op pagina 5 van de samenvatting worden G-73, 74 en 75 genoemd als prioritaire gebiedsverkenningen. Dan duurt het nog tot pagina 45 wat ermee bedoeld wordt en om welke gebiedsverkenningen het gaat. En dan is mijn vraag waarom zit de gemeente Beekdaelen in drie gebiedsverkenningen? Sinds wanneer zit Beekdaelen in de Westelijke Mijnstreek voorzitter? Dat wil ik nog graag horen. Dan de verbreding A2. In het vierde kwartaal, ik weet niet of dat inmiddels gebeurd is, want het is wat mijnheer IJpelaar zegt, we liggen een tijdje achter, in het vierde kwartaal vindt de ondertekening plaats van die verbreding. Die ondertekening vindt plaats met het Rijk, de gemeenten en de Provincie. Hoe zit het met de garantstelling voor die drie dwarsverbindingen? Tot welke hoogte ziet u het? Om welk bedrag zou dit gaan? Dan de gemeente Kerkrade. Ze willen € 850.000 meer voor de rotonde voor ... [2:07:25]. Hoe zit het met de monitoring slash is de capaciteit van die rotonde voldoende? Ik kom daar regelmatig en ik heb er nog nooit een probleem gehad. Daarmee samenhangend, voorzitter, de gemeente Kerkrade kan dat wel willen, maar de Provincie heeft voor eenzelfde Buitenring waar dit een gevolg van is al € 10 miljoen afgedekt voor een inspanningsverplichting van de desbetreffende Parkstadgemeente. Is Kerkrade dat vergeten? Dat was het voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij door naar de VVD en ik ga er nog er steeds van uit dat de heer Bastiaans woordvoerder is en in de hoop dat hij toch in de uitzending is, zou ik hem het woord willen geven. Mijnheer Bastiaans, aan u het woord.

Spreker [2:08:18]: Mijnheer Bastiaans, mijnheer de voorzitter, is niet meer in de uitzending zoals ik dat zie. Ik weet niet of de Griffie dat ook heeft geconcludeerd? Misschien krijgen we nog de aansluiting op een later moment.

De voorzitter: We zullen dat even in beraad houden. Dan is de SP aan de beurt en dat is mijnheer Wolter Gregório. Aan u het woord.

Wolters Gregório (SP): Dank u wel, voorzitter. De sprekers voor me hebben al een heel aantal projecten aangehaald waar we dezelfde vragen en dezelfde zorgen delen. Een terecht punt van de heer Hermans is dat hij vraagt om bundeling van info per project zodat wij die info niet op vijf verschillende plekken hoeven te zoeken en volgens mij is dat de vorige keer bij de bespreking ook al gevraagd. Ik weet niet of we een toezegging kunnen krijgen dat dat een volgende keer op een efficiëntere manier wordt verzameld. En het enige punt dat ik nog wilde inbrengen is dat ik het idee heb dat sommige projecten misschien op groen staat in deze rapportage waar dat eigenlijk niet hoort. Ik heb het niet bij allemaal gecheckt maar het viel me net op dat bijvoorbeeld bij slimme VRI's het sein op groen staat terwijl financiën en de digitale infrastructuur daar nog niet voor op orde is. Dan is mijn vraag waarom die dan op groen staat en niet op geel of op oranje. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we door naar GroenLinks en ik denk dat mijnheer Baneke het woord voert. Dus aan u het woord.

De heer Baneke (GroenLinks): Dat weet u heel goed voorzitter. Twee dingen slechts in aanvulling op wat allemaal genoemd is. Een en ander doorlezende zijn we ook voor het clusteren van informatie

op begrijpelijke wijze. En daarnaast twee punten die zoals ik al zei die ik er even uit wil pikken. We zijn als GroenLinks wel voor de trein zoals u weet. Dus onze vraag gaat over het station Maastricht-Noord. Daar staat het behoorlijk op rood, vooral qua financiën. Het project loopt al sinds 2015 zie ik in het stuk. Kunnen we daar nog op doorpakken en waar zit hem de bottleneck en hoe valt dit nog over de eindstreep te trekken. Dat is vraag 1. En vraag 2 gaat, niet verwonderlijk, over de Maaslijn. Er zijn wat recente ontwikkelingen op het gebied van de Maaslijn, onder andere ProRail heeft een document met een B-scenario afgescheiden en daar heeft dan Arriva dan weer op gereageerd. Dus ik zou wel even een reflectie van de Gedeputeerde willen op de recente ontwikkelingen en hoe wij daar als Provincie op acteren. Dat was het voorzitter.

De voorzitter: Hartelijk dank. Dan gaan wij naar de Partij van de Arbeid en daar is mijnheer Piepers de woordvoerder. Aan u het woord.

De heer Piepers (PvdA): Dank u wel voorzitter. Ook even kort. Ik wilde wel eerst een compliment geven voor de leesbaarheid van dit stuk. Het werkt wel echt goed als je in één oogopslag kunt zien waar wat staat, dat je daarnaartoe kunt springen en dat ook iemand die niet expert is daar vrij makkelijk toch een overzicht van krijgt. Dus naast de kritiek op het stuk voor het clusteren ook even een compliment. Daarnaast even in aanvulling op de heer Baneke wat vragen over de Maaslijn. Dat zal u ook niet verbazen. Volgens mij als we kijken naar de Maaslijn, hoe realistisch is het dat er geen vertraging komt? Het lijkt er steeds meer op, want één van de risico's die ook in het IPML genoemd wordt is dat die gronden laat of te laat worden aangeschaft of verworven. Dus daar had ik graag nog een wat verdiepender uitleg over. Daarnaast had ik ook nog de vraag, want we hadden met Arriva afgesproken dat de concessie met gesloten beurzen een jaar verlengd zou worden. Nu heeft Covid volgens deze rapportage en volgens de informatiesessie afgelopen week daar ook een invloed op. Mijn vraag is eigenlijk wat zijn de gevolgen voor de concessie en voor ons voorstel daarover? Wat zijn de gevolgen eigenlijk? Moeten we dan nog een jaar verlengen met een gesloten beurs of noem maar op en wat is ook de stand van zaken van dat Statenvoorstel destijds want volgens mij had de Europese Unie hier ook nog iets over te zeggen, of dit wel kon op deze manier en dat heeft ook echt wel effect op de risico's die benoemd staan in dit stuk. Dus daar had ik nog even graag een reactie op en dat was het eigenlijk voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter: Hartelijk dank en dan gaan we door naar D66 en ik ga ervan uit dat mijnheer Vaessen de woordvoerder is. Aan hem het woord.

De heer Vaessen (D66): Dank u wel voorzitter. Het gras is voor mijn voeten weggemaaid. Het gaat heel rap. De heer IJpelaar heeft al een aantal projecten genoemd waarover ik inderdaad ook nog wel wat reflectie zou willen en ik sluit me heel graag aan bij de woorden van collega Baneke en de heer Piepers waar het gaat over Maastricht-Noord en de Maaslijn en ik ben ook heel erg benieuwd naar een reflectie op dat terugvalscenario daarin. Over de rapportage zelf is het inderdaad wat mij betreft leesbaarder geworden. Overigens in de infosessie werd opgemerkt dat men zoekt naar het wat digitaal ontsluiten van het geheel en wij zouden het wel heel mooi vinden als dat een soort van dashboard kan opleveren, al is het maar op hoofdlijnen, waar je wat actueler in kunt duiken, als het ware om te kijken hoe zaken ervoor staan en natuurlijk niet in plaats van deze rapportage. Die stellen we verder ook erg op prijs, maar dat zou een mooie aanvulling zijn. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Oké. Hartelijk dank. Dan gaan we door naar LOKAAL-LIMBURG en daar is de woordvoerder de heer Van den Beucken. Aan u het woord.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja dank u wel voorzitter. Veel projecten zijn al genoemd. Prima. Graag ook straks een reflectie op een aantal zaken die op rood staan. Dan wordt er op pagina... die slaan we over. We lezen dat er oog is voor de mate waarin 'Zo Werken Wij' toegepast kan worden, bijvoorbeeld vanwege strijdige afspraken met partners. Kunt u daar wat meer duiding aan geven? Dan pagina 44, de versnellingsagenda in verband met COVID-19. Daar hebben we de volgende vraag over. Zijn er extra risico's doordat deze projecten versneld worden en worden deze versnellingsprojecten wel op gelijke wijze aangevlogen, dit via de leidraad kostenbegrotingssystematiek en uitvoeringskader structurele projecten? Dan de gebiedsverkenning Limburg-Noord. Momenteel worden oplossingsrichtingen in kaart gebracht en wordt een pakket maatregelen samengesteld dat op draagvlak kan rekenen bij de partners. De planning is om dit af te ronden in de tweede helft. De vraag is of we daarmee op koers zitten en wanneer daar de resultaten van kunnen komen. De watersnood afgelopen zomer, intens en grootschalig. Op diverse plaatsen zijn verzakkingen en andere problemen ontstaan en we beseffen dat deze IPML een peildatum van 1 juli heeft maar toch hebben we erover twee vragen. In hoeverre en hoeveel provinciale wegen zijn hierbij betrokken of staat de Provincie anderszins aan de lat? Zijn de financiële gevolgen in beeld en komt het ten laste van de risicoreservering? De oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken.Het blijft toch een beetje verbazingwekkend dat de doorstroming als een grotere bijdrage gezien wordt dan het aspect veiligheid. Als daar iets in het geding is, dan is het de veiligheid, want iedereen die daar vaak komt die kan dat beamen voorzitter. Dus van het grootste belang is dat de financiering daar rondkomt en de stikstofproblematiek geen roet in het eten gooit. Dan even een uitstapje naar de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij, toch wel een beetje een vreemde eend in de bijt vanwege het toeristische karakter. Zij willen graag de lijn uitbreiden naar Valkenburg voor zover wij geïnformeerd zijn. Wij zien in de rapportage een groen licht, maar kunt u deze uitbreiding naar Valkenburg in het licht van deze rapportage duiden. Dan nog een uitstapje naar Horst aan de Maas, al eerder genoemd, volgens mij door de heer IJpelaar, de N454, een heel gevaarlijke weg, loopt door Tienray, en daar hebben we al eerder vragen over gesteld en wanneer de gemeente die weg niet overneemt, dan zou de Provincie verkeersremmende maatregelen nemen. Snelheidsverlaging zou het veiliger maken en zou ervoor zorgen dat ring rond Wanssum meer benut wordt. Dan is de vraag aan het College die ik heb: Blijft u in gesprek met Horst aan de Maas? Wat kan er verwacht worden van het groot onderhoud 23/24? En welk laaghangend fruit kan daar naar voren gehaald worden? Wat betreft de quickscan voor de volgende ... [2:17:03] stellen wij voor de N266, N275 Nederweert naar voren te brengen en de N270 in Venray. Een laatste opmerking: Op bladzijde 36 daar geven ze aan dat het zinvol is om rekening te houden met nieuwe eventueel exogene risico's maar ook de leidraad kosten begrotingsproblematiek en de implementatie van het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij' wordt als een risico genoemd. Maar de leidraad en het uitvoeringskader die zouden toch juist bedoeld moeten zijn om risico te vermijden of het in te dammen. Dus dat komt bij ons een beetje vreemd binnen. Misschien kan het College dat in een ander perspectief duiden voor ons. Tot zover.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. Dan gaan wij nu naar de Partij voor de Dieren. De heer Loomans is de woordvoerder. Aan u het woord.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voorzitter voor deze rapportage. Het is in ieder geval een heel fijne manier om zo'n enorme bulk informatie op een heldere manier voorgeschoteld te krijgen. En misschien toch ook eens een keer dank aan de Griffie voor de analyses die wij erbij krijgen omdat dat voorwerk ons werk toch ook wel weer een beetje lichter maakt. Het werd al eerder gezegd het gras is voor onze voeten al weggemaaid. Dat is maar goed ook want het regent buiten. Dus wat dat betreft houd ik het hierbij. Dank u wel.

De voorzitter: Heel mooi. Dank u. En dan gaan we naar 50PLUS. Die is er niet. Dus daar hoeven we niet heen. En dan SVL ten slotte en de heer Reuser is de woordvoerder. Aan u het woord.

De heer Reuser (SVL): Ja, er is helemaal geen gras meer denk ik als je als laatste komt, maar goed we gaan beginnen met een compliment aan degene die het stuk in elkaar heeft mogen zetten. Dat is geen sinecure als je kijkt wat er allemaal voor projecten lopen om daar één grote bulk, werd net genoemd, van te maken. Ik vind dat knap. Het is heel knap om het te lezen trouwens. Dat valt best wel mee in de opzet zoals het nu is. Zeker met het stoplichtprincipe valt het voor niet-deskundigen heel goed te lezen. Dank ook aan de Griffie voor hun bijdrage daarin. Ik heb nog twee vragen in die zin. Een twintigtal mobiliteitsopgaven zijn gekozen om binnen het versnellingskader geplaatst te worden. Welk risico lopen we daarin en waarom zijn net die twintig mobiliteitsopgaven gekozen? Is daar een bepaalde reden voor? Als Maastrichtenaar zult u het zeker kunnen duiden dat ik een vraag heb over hoe het nu eigenlijk met dat buikpijndossier van de tram zit en hoe kunnen wij als Provincie daar eigenlijk een positieve invloed op uitoefenen zodat daar een einde aan komt, want hier in Maastricht krijgt men daar echt genoeg van en met name de tegenstanders en dat kan ik heel goed begrijpen. Ook het station Maastricht staat nog steeds onder druk, dik in het rood. De vraag die ik heb is wat kunnen we daaraan doen, hoe kunnen we daarin doorpakken. Daar zou ik het voor vandaag bij laten. Het laatste sprietje gras laat ik graag over aan onze Gedeputeerde om daar een mooi antwoord op te geven en het gras te laten groeien. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u, mijnheer Reuser. Goed, dan zijn de vragen naar aanleiding van dit stuk bekend en is het aan de Gedeputeerde om daarop te antwoorden. Volgens de reglementen heeft u daar vijftien minuten voor. Ik vraag mij af of u het redt maar in ieder geval mijn streven is om zeker om vier uur de vergadering te beëindigen. Dus mijnheer Van Gaans, u hebt enig respijt maar met twintig minuten moet het toch lukken denk ik. Gaat uw gang.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Ik vind het knap dat u dat zo voor mij kunt denken alvast, maar het is dus vruchtbaar weer ook buiten en dat merk ik ook aan alle vragen die gesteld zijn. We hebben van noord tot zuid de hele provincie gehad en het zijn veel technische vragen. Dus ik moet wel heel nog even de antwoorden met de betreffende ambtenaren kort schakelen dat ik ook de goede informatie heb. Dus ik zou toch tien minuten willen schorsen eigenlijk.

De voorzitter: U hebt mijn verhaal gehoord. Vier uur is het einde vergadering en als u tien minuten schorst dan heeft u nog twintig minuten om te beantwoorden.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dat gaat lukken.

De voorzitter: Alstublieft. Dan gaan we dat zo doen. Dan is de vergadering geschorst tot vijf voor half vier.

De heer IJpelaar (CDA): Voorzitter, ik heb al de opmerking gemaakt over het in de squeeze komen van de voorbespreking van het IPML maar nu heb ik een aantal projecten genoemd en daar zou ik toch gewoon de Gedeputeerde de ruimte willen geven om daar op een fatsoenlijke manier op te antwoorden. Dus als dat niet vier uur is dan is dat niet vier uur, want we hebben het voorgesprek over het IPML ook al niet gehad en dit zijn toch projecten waar beantwoording vereist is. Dat merk je ook commissiebreed. Dus laten we de beantwoording in ieder geval gewoon ook na vier uur door laten gaan als dat nodig is.

De voorzitter: Hij gaf aan dat hij het zou redden. Dus laten we dat eerst maar eens eerst even afwachten.

[SCHORSING]

De voorzitter: Oké beste mensen, als ik goed geïnformeerd ben kunnen we weer beginnen. De tijd van de schorsing is voorbij. Dus ik vraag aan het College of zij in staat zijn te starten met de beantwoording.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dat is het geval voorzitter. Ik zal het snel doch zorgvuldig en zo uitvoerig als mogelijk proberen te beantwoorden, maar ik wil ook recht doen aan de behoeften van de Staten. Ik ga even beginnen met het lijstje van de N-wegen, ik zal het even de N-wegen-bingo noemen. Nee wacht, ik neem een algemeen punt. Even een correctie. Het lijkt mij goed om ook de Staten even te informeren dat het altijd mogelijk is om technische vragen vooraf toe te sturen. Dan kunnen wij daar ook op inspelen en dan kunnen wij daar, precies zoals de heer IJpelaar het ook al wenst, hier met elkaar van gedachten wisselen over enkele politieke accenten. Dus weet dat dat altijd mogelijk is. En wat betreft alle opmerkingen die zijn gemaakt over het IPML, kijk een werksessie die hebben we gehad. Dat is eigenlijk wel het moment dat je daarover zou kunnen gaan praten vind ik eigenlijk maar ik heb gehoord wat er is gezegd en wij zullen ook, dat zeg ik even nu bij dezen tegen alle opmerkingen die gemaakt zijn: Fijn dat u die complimenten heeft overgebracht. Wij proberen dat ook steeds te verbeteren en duidelijker te maken. We zullen gaan kijken hoe we het beter kunnen gaan clusteren zonder nu de hele structuur overhoop te gaan gooien weer. Maar **we zullen kijken hoe we het de volgende keer nog duidelijker en nog leesbaarder kunnen maken voor u**. Dan ga ik nu echt beginnen met de beantwoording. Ik ga in het lijstje van boven naar beneden. Eerst De Hut-De Plank. De actuele stand van zaken is dat de PIP naar verwachting in de tweede helft van 2022 ter besluitvorming wordt voorgelegd en dus ook in de commissie komt. Overigens zal tegen die tijd waarschijnlijk de Omgevingswet in werking zijn getreden. Dan is er geen sprake meer van een PIP maar van het instrument genaamd projectbesluit, maar dat komt in de planning op hetzelfde neer. Dus de tweede helft 2022. Dan de N280, de rehabilitatie, onvoldoende dekking, wat is hiervan de impact? Ja kijk, als er onvoldoende dekking zou zijn dan moeten we gaan kijken hoe we op een andere manier iets kunnen verzinnen. Dat is mogelijk via andere assets, als je dan gaat kijken naar verharding, markering, bebording et cetera, maar daarvoor moet wel eerst de raming worden geanalyseerd en bekeken worden wat de oorzaak is hiervan en wat dan de eventuele behoefte is aan aanvullende kosten. De N280 Leudal, wat als het PIP niet onherroepelijk wordt vastgesteld, wat is daarvan de impact? Daarvan zou ik zeggen is het ook een beetje speculatief. Dat is echt een wat als-vraag, maar goed ik ga er toch op in. Als dat niet onherroepelijk wordt vastgesteld dan zou dat betekenen dat het hele PIP-proces opnieuw zou moeten worden opgestart en worden doorlopen. Dat betekent in de praktijk dat er dus een aantal maanden vertraging optreedt, dus een vertraging in de planning. Daar zitten ook extra kosten aan verbonden maar dat is natuurlijk wel allemaal afhankelijk van die reden van vertraging, maar het zou ook zomaar kunnen zijn dat de Raad van State het PIP slechts deels vernietigd en dan zou je op die onderdelen waar de Raad van State dan zware kritiek op heeft reparatie kunnen uitvoeren, als ik het zo mag noemen. Maar ook dat heeft natuurlijk consequenties voor de planning en dus daarmee qua kosten. De N281, viaduct Terworm: eigenlijk hetzelfde als over de N280 rehabilitatie. Daar geldt hetzelfde voor. Kijk, het viaduct is toegevoegd aan de totale rehabilitatie 281 en als daar een tekort optreedt dan moeten we kijken hoe we dat kunnen dekken. En dat kan dus ook hier omdat het over een totale rehabilitatie gaat ook weer diezelfde assets die ik net ook al noemde als het gaat over de verharding, markering of bebording, maar eerst moet worden gekeken wat de oorzaak is en hoe binnen die aanvullende behoeften te kunnen voorzien in de kosten.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar had een aanvullende vraag?

De heer IJpelaar (CDA): Ja, hartelijk dank. Ja, ik hoor de Gedeputeerde spreken over als er een financieel tekort is, maar in het IPML staat gewoon als reden waarom die in het rood staat kort aangegeven dat er een financieel tekort is of een financieel tekort verwacht wordt. Dus ik verzin dat niet. En dat IPML dat dateert op 1 juli. Dus ik ga er eigenlijk vanuit dat wij daar nu wel wat meer duidelijkheid over hebben. En de Gedeputeerde laat het een beetje overkomen nu alsof we dat nu moeten gaan bezien, dan vraag ik mij af wat er dan in de afgelopen maanden gebeurd is.

De voorzitter: Oké, het punt is helder. De Gedeputeerde kan gaan antwoorden.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Nee maar mijnheer IJpelaar, even heel sec en heel zuiver, er staat nu wel verwacht. Het is een verwachting. Het is nog niet aan de orde. Dus ik kan ook nog niet zeggen of dat daadwerkelijk zo zal zijn. Dat is het ook. Dus het is nog niet aan de orde. Het wordt verwacht en als dat zo zal zijn dan gaan we kijken hoe we die dekking elders kunnen halen. Zoals het daar staat klopt het feitelijk ook. Even kijken. Dan waren er een aantal vragen gesteld over de N270 in relatie tot de N554 en N556, wat is de impact van deze planning daarop? Kijk die N554 en 56 die kruisen niet de scope van het project N270 via Venray. Dat betekent dus dat er geen impact is op de planning van de overdracht. Wat wel zo is, is dat die N554 aansluit op de randweg in Wanssum. Daar speelt natuurlijk wel het een en ander en dat heeft u ook vernomen in de media natuurlijk. Het is een langslepend iets al en ik snap heel goed dat de omwonenden daar behoefte hebben aan verduidelijking en welke kant gaat het op. En de laatste stand van zaken is ook dat wij als Provincie een tijd geleden volgens mij een soort van laatste bod hebben gedaan aan de gemeente en het is een tijdje stil geweest vanuit de reactie van de gemeente. En ik heb ook aangedrongen bij de wethouder om daar snel met een reactie op te komen, juist ook vanwege die duidelijkheid die gewenst is, maar ik wil het ook even hier heel duidelijk stellen. Het is hier de gemeente die 100% aan zet is en niet de Provincie. Wij zijn heel erg tegemoetgekomen aan wat de gemeente van ons heeft gevraagd. We hebben een aantal punten meegewogen. We hebben een heel goed bod neergelegd. Maar het is nu echt aan de gemeente om daar nu überhaupt op te reageren. Daar zit ik nog een beetje op te wachten, maar ik heb herhaaldelijk bij de wethouder daarop aangedrongen.

De voorzitter: Momentje. Ik zag mijnheer Hermans bewegingen maken. Nee?

De heer Hermans (PVV): Nee voorzitter, ik zag wel mijnheer IJpelaar.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar had nog een vraag zag ik.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dat klopt.

De voorzitter: Een korte vraag graag.

De heer IJpelaar (CDA): Ja. Over het bod gesproken, is dat openbaar, want er waren allerlei wilde verhalen dat die twee verschillende bedragen die werden genoemd erg uiteen lagen en misschien kunt u daar heel even op reflecteren als dat kan.

De voorzitter: Mijnheer IJpelaar, ik wil u erop wijzen dat u uw derde interpellatie hebt gehad. Dus vanaf nu is het niet meer mogelijk. De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Wouter, je kunt altijd nog even appen. Nee, dat mag niet. Nee, ik ga niet concreet in op wat het bod precies is. Wat ik wel kan zeggen is dat het eerste bod door de gemeente al als te laag werd ervaren. Toen hebben ze een verbeterbod ingebracht. Ik ga niet speculeren over die bedragen. Dat is echt iets wat ik met de bestuurder zelf wil bespreken. Dus dat is nog zeker niet openbaar, maar op een of andere manier zullen wij u daar wel over gaan informeren maar in dit stadium nog niet. Dan ga ik met uw goedbevinden door naar de rotonde N271 Well. De aangepaste planning, wat is hiervan de impact? Er is nu een aangepaste planning en vooralsnog is dat alleen een vertraging van drie kwartalen. De eventuele kosten van die vertraging die hebben we pas inzichtelijk als er een stikstofoplossing is en daarbij kijken wij uiteraard naar het Rijk. De A73 Zaarderheiken, wat is de impact van een mogelijk tekort? In de financiële programmering hebben wij al rekening gehouden met een mogelijk tekort, maar ook hiervan geldt het gaat niet zozeer over alleen het tekort financieel. Het gaat hier vooral over stikstofproblematiek. En ook hiervoor is het echt in afwachting van het Rijk tot daar een oplossing voor komt. Station Maastricht kwam meerdere keren terug, specifiek het station Maastricht-Noord fase 2. Daarvan kan ik u berichten dat afgelopen dinsdag het College heeft ingestemd met het beëindigen van dit project. U wordt daarover geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder. Die had volgens mij allang in iBabs moeten staan. Ik weet niet waar dat is blijven hangen maar dat besluit hebben we genomen om daar nu niet mee verder te gaan omdat de verwachte kosten zo hoog waren dat alle projectpartners gezegd hebben dat we er in deze fase niet mee door kunnen gaan, maar we houden het wel levend. Dus het blijft wel terugkomen in het Toekomstbeeld OV, maar in deze fase hebben we dus het besluit genomen om dat project zo te beëindigen.

De heer Baneke (GroenLinks): Voorzitter, mag ik nog iets additioneel vragen.

De voorzitter: Wie was het? Mijnheer Baneke? Aan u het woord.

De heer Baneke (GroenLinks): Dat heeft u heel correct. Mijn vraag is een beetje: als de kosten nu al dusdanig exceptioneel zijn, verwacht u dat in de toekomst die kosten gaan dalen of denkt u dat er een andere financiering gevonden kan worden?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dat is een beetje in een glazen bol kijken of kosten omlaag- of omhooggaan als het gaat om alternatieve financiering. Kijk, iedereen ziet het belang van de modal shift: We willen mensen uit de auto halen en in de trein krijgen. Dat ziet iedereen. Dat ziet de gemeente Maastricht, dat zien wij, maar dat ziet ook het Rijk. En dan is natuurlijk ook wel een beetje de vraag van als het Rijk dat met zoveel woorden gaat belijden in zijn Toekomstbeeld OV dan zou je ook wel kunnen verwachten dat er misschien op een zeker moment financieel boter bij de vis komt. Maar wij zien nu wel dat die kosten zo hoog zijn en dat die eigenlijk niet opwegen tegen de baten van het project. Dus ik kan niet inschatten of het omhoog- of omlaaggaat, maar nogmaals ik houd het dus wel levend en ik blijf het wel op de agenda houden voor het Toekomstbeeld OV. Van het ene station in Maastricht gaan we naar de stationsomgeving Venray. Hoe verhouden wij ons tot de gemeente was daar de vraag. We hebben samen met de gemeente gekeken naar de scope van deze stationsontwikkeling en op basis daarvan is een subsidieverzoek door de gemeente Venray bij ons ingediend en dat ligt nog dit jaar ter besluitvorming voor bij ons College. De Greenport Bikeway, wat is de impact van een no-go? Even voor de mensen die het niet goed weten: De greenport Bikeway die loopt dus van Deurne, America, Sevenum, Venlo naar Krefeld. Enkele delen daarvan zijn al gerealiseerd maar zonder een go. Dus ingeval van een no-go dan zou een laatste schakel ontbreken van een echt hooggewaardeerde fietsroute, een hoogwaardige snelle fietsverbinding tussen America

en Deurne. Er wordt gewerkt aan de voorbereidende werkzaamheden en nog in deze Collegeperiode zou bekend moeten zijn of het in principe go of no-go wordt. En dan is het aan een volgend College om te kiezen voor een eventueel vervolg daarop. Even kijken. Dan ga ik naar de vragen van de PVV. Over de tram: Ja, dat is inderdaad een buikpijndossier, een hoofddossier. Ik weet niet welk etiket erop werd geplakt. Ik heb er zelf geen buikpijn of hoofdpijn van maar het is wel een dossier dat mij ook nauw aan het hart gaat en prominent op de agenda staat bij mij. Als Nederlandse partners, dus Maastricht en Provincie Limburg, staan wij gereed om ons deel van de gemaakte afspraken na te komen. Aan de Vlaamse zijde echter is een politieke discussie aan de orde volgens mij over het Spartacus-project. Het heet Spartacus-project, waar de tram Maastricht-Hasselt deel van uitmaakt. Ik heb de afgelopen weken en maanden ook met de minister contact gehad, met de lijn, met allerlei partners, en wij hebben aangedrongen op duidelijkheid, want dat is volgens mij waar iedereen op zit te wachten en als iemand zou besluiten om de stekker eruit te trekken dan zou dat een oplossing zijn maar dat is niet waar wij voor gaan. In eerste instantie willen wij duidelijkheid en ik heb eind januari 2022 weer een bestuurlijk overleg met minister Peeters van Vlaanderen en ze heeft in dat laatste overleg dat wij hadden ook aangegeven dat zij met duidelijkheid gaat komen. Daar hebben wij echt op aangedrongen. Maar ik wilde ook even zeggen ik wil niet die stopdiscussie gaan starten, want dan komen we in aansprakelijkheidskwesties en de heer Hermans schetste dat ook. Maar daar willen wij dus zeker niet in terechtkomen en ook vooral niet omdat wij aan onze zijde alles hebben gedaan wat nodig is om dit project wel te laten slagen. Dat wat betreft de tram, maar ik zie dat er nog een reactie komt.

De heer Hermans (PVV): Ja, toch even een reactie voorzitter. U schetst zelf de duidelijkheid, maar u heeft zelf in een van uw laatste reacties aangegeven van … [2:50:04] en dat staat te gebeuren en gaat het niet door dan worden jullie geconfronteerd met die en die meerkosten. Dus ik heb zoiets van neem het standpunt dan in van kijk naar die kosten, neem ieder zijn deel voor zijn rekening, want de Belgen willen niet meer. Ik hoor € 300 miljoen exploitatie. Ga er maar aan staan, plus de rest dat er nog bij komt allemaal, maar goed ik wacht het nog even af en we zullen wel zien waar het schip strandt.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: We gaan erop letten dat het schip niet strandt en ik ga dat niet begraven. Dan had u een vraag over de gemeente Beekdaelen, waarom dat die in drie gebiedsverkenningen zou zitten. Bij mijn weten zit Beekdaelen alleen in de gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek en niet in de overige gebiedsverkenningen. Dat zou althans zo moeten zijn. Laat ik het zo zeggen. Maar als u ergens gelezen heeft dat het in meerdere verkenningen zit dan is dat een omissie.

De heer Hermans (PVV): Voorzitter, mag ik?

De voorzitter: Ja, ga uw gang.

De heer Hermans (PVV): Er zit een kaartje bij, uit mijn hoofd 75, 76 en 77. Daar staan die grote lijnen getrokken en Beekdaelen valt in drie van die gebieden die omcirkeld zijn. Dus vandaar mijn vraag. Ik weet nog niet wat het inhoudelijk te zeggen heeft dadelijk of financieel. Dat weet ik ook nog niet. Maar het staat duidelijk op het kaartje. Dus ze vallen in drie van die verkenningen.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Oké. Ik ga er even naar kijken en even kijken of daar enige verheldering op kan komen. Dan ga ik even naar de A2. Daar vroeg u van hoe zit het met de garantstelling over die dwarsverbindingen, om welk bedrag gaat het. Op dit moment is een maximaal bedrag geraamd van € 750.000. Dat is ook in het IPML opgenomen. Ook gemeenten hebben een

garantstelling opgenomen, maar welk deel van die garantie aangesproken gaat worden, welke onderdelen, dat is op dit moment nog niet duidelijk. Dan de laatste vraag van de PVV ging over de gemeente Kerkrade en de rotonde, hoe staat het met de monitoring. Uit die monitoring blijkt dat die rotonde aangepast dient te worden en daarvoor is een financiële bijdrage voorzien aan gemeente Kerkrade en zoals u ook in het IPML kunt zien ligt eind dit jaar dat ter besluitvorming voor in het College. Even kijken. De Socialistische Partij vroeg naar de slimme VRI's, de slimme stoplichten. Waarom staan die op groen als er nog van alles aan de hand is. Kijk, vanuit het uitvoeringskader slim, veilig, duurzaam, de heer Wolters Gregório was ook bij die sessie afgelopen vrijdag waar dat uitvoerig aan de orde is gekomen, daarbinnen is ook onze ambitie om die intelligente stoplichten, die VRI's, versneld uit te rollen en het eerste concrete voorbeeld daarvan is het toepassen van die VRI's in Noord-Limburg. De reden dat het op groen staat is omdat de scope, tijd en financiën allemaal inzichtelijk zijn. Kijk, er zijn bij de risico's wat risico's genoemd die zouden kunnen optreden maar dat is tot op heden nog niet gebeurd en daarom staat het dus gewoon op groen. Even kijken. GroenLinks, de heer Baneke, vroeg naar station Maastricht-Noord ook. Daar heb ik al op geantwoord. Dan over de Maaslijn en reflectie op het artikel en het terugvalscenario. Kijk volgens mij, uit het verbeterplan van ProRail, en dat heb ik ook toegestuurd met een mededeling, blijkt gewoon dat grondverwerving wel het grootste risico is. Maar met het verbeterplan zitten wij maximaal aan de knoppen om ervoor te zorgen dat we eind 2024 gaan halen. Dus we zijn ons bewust van de risico's maar het is niet zo dat we denken van we gaan het niet halen. Dus het is een beetje een als,dan-kwestie en een eventuele vertraging is dus ook niet aan de orde. Dat zou ook van mij kort en krachtig een reflectie zijn op het artikel. Daar wordt nog verwezen naar Arriva die eventueel een compensatie zouden willen. Kijk, wij weten als er vertraging gaat optreden als gevolg van niet tijdig klaar zijn van de elektrificatie dat Arriva dan nog met de diesellocomotieven zou moeten doorgaan. Dan willen ze daar een vergoeding voor. Maar al die andere zaken die zijn voorlopig nog niet aan de orde. Dus daar zou mijn reflectie dan ook ophouden want dat is gewoon nog niet aan de orde. In het verlengde hiervan vroeg de PvdA over de projectrisico's. Daar ben ik al op ingegaan. Er zijn meerdere risico's. Nogmaals, grondverwerving is de grootste en we hebben in goed overleg... wacht, ik ga nu even misschien iets te snel. De Partij van de Arbeid vroeg in het verlengde eigenlijk van hoe gaan we om met die concessie die dan met gesloten beurzen verlengd zou worden. Wij hebben in goed overleg met Arriva daar afspraken over gemaakt en wij hebben gezamenlijk besloten dat er een ad-hoccommissie komt die wordt ingezet om zodanig te komen tot een advies hoe we hiermee het beste om kunnen gaan. In principe hebben we verschillende visies en daarom vinden we het juist verstandig om zo'n commissie, een ad-hoccommissie, noem het een commissie van wijzen, in te schakelen. De verwachting is dat hierover in q1 volgend jaar een advies komt van die commissie over de duur van die verlenging en de heer Piepers refereerde nog naar het EU-haakje. Er is informeel contact geweest met de Europese Commissie en de motivering voor verlenging van de concessie is niet onmogelijk maar hij ligt wel lastig en dat zit hem dan vooral erin dat het risico bestaat dat het besluit voor verlenging tot bezwaren leidt bij andere vervoerders, maar goed nogmaals, een commissie van wijzen buigt zich daarover en daar komen we dus in q1 hopelijk op terug. De fractie van LOKAAL-LIMBURG vroeg onder andere, of vooral als eerste, naar de impact van de watersnood: Hoeveel provinciale wegen zijn daarbij betrokken, wat is de impact, waar komt dat terug en welke risicoreservering. Laat ik beginnen met het feit dat het natuurlijk grote schade heeft berokkend aan iedereen, heel veel mensen, heel veel ondernemers. Het leed is groot. Maar de schade aan de provinciale wegen is ten opzichte van de rijks- en gemeentelijke wegen relatief beperkt gebleven. Het betreft voornamelijk de N-595, de N-278 en 271. De totale schade die bedraagt om en nabij € 500.000. Dat is te overzien. Deze schade, deze kosten, die hebben we weer geclaimd bij het Rijk. Die heeft de WTS. Dat is de Wet Tegemoetkoming Schade bij rampen en dat is dus al met al redelijk te overzien. Dan ging het over de A-74 Zaarderheiken. De oplossing daarvoor dat is toch vooral stikstof en dat is echt aan de minister. Zij heeft in principe alle projecten nu stopgezet en in de financiële programmering over dit project heeft

het College al rekening gehouden met een mogelijk tekort. We zitten nu echt in afwachting van een uitspraak over die stikstofproblematiek en de aanleg van de parallelbaan is natuurlijk die doorstroming. Uiteraard is de verkeersveiligheid ermee gediend. En ik probeer natuurlijk met wat er in mijn macht ligt er ook op aan te dringen dat dit gewoon snel wordt opgepakt zodra er hier een besluit over is genomen. Vervolgens ging het over de ZLSM. Kunt u de uitbreiding naar Valkenburg duiden in relatie tot het groene licht wat er staat? Er wordt nu onderzocht of dit mogelijk is en medio 2022 komt hier duidelijkheid over. Dan ging het over de versnelling. Wat gebeurt er als we de N-wegen Nederweert en Venray in principe naar voren trekken? Dan gaat het over N-266 en de N-275 Nederweert.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Voorzitter.

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank tot dusver voor de beantwoording. Wat betreft dat naar voren trekken, dan gaat het niet om de N-266 en de N-275 of N-270, maar dan gaat het om de N-554. Dat gaat over die weg die nu ook weer in de media uitgemeten wordt. Dat is Horst aan de Maas, meer door Tienray.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dat is juist hetgeen waar ik net zo uitvoerig naar refereerde. Daar zijn we over in gesprek met de gemeente en de gemeente is hier aan zet. Zij moeten met een reactie naar ons toekomen en vervolgens kunnen we daar het gesprek over voeren. Dus daar kan ik ook niet op vooruitlopen. Ik wacht in eerste instantie op een formele reactie van de wethouder. Maar daarmee begrijp ik dus ook dat de vraag niet betrekking had op de N-wegen die ik net noemde.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Voorzitter, dat is een vraag aan mij. Nee. Dat heeft te maken met het voorstel. Daar werd namelijk ook naar gevraagd. Als u suggesties heeft om namelijk in de volgende … [2:59:37] quickscans voor projecten die niet vallen onder de regeling Grote Projecten toch nog eens een keer extra te laten monitoren, dan waren de N-266 en N-275 Nederweert en de N-275 in Venray, daar onze suggesties van. Dus dat is denk ik de verwarring die zo-even optrad.

De voorzitter: Oké. Het woord is aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Dat is dan helder. Dank je wel daarvoor. Even kijken. Dan ga ik naar de leidraad als risico en dat vond u vrij vreemd. U duwt dan volgens mij op een zekere paragraaf 7.1.2. Daaruit zou je, als je dat zo leest, inderdaad kunnen lezen dat de leidraad het probleem is maar zo is het uiteraard niet bedoeld. Wij zullen de risico's beschrijven via de leidraad zoals die bij u bekend zijn. De leidraad zelf is uiteraard niet het probleem. Dan de methode 'Zo Werken Wij' en de mate waarin dat toegepast kan worden in relatie tot tegenstrijdigheden met zekere partners. Even kijken, hoe ga ik daarop antwoorden? Kijk, vanwege die nieuwe systematiek 'Zo Werken Wij' zou een hogere raming noodzakelijk kunnen zijn maar in het verleden is een maximale bijdrage met partners afgesproken. Dat is dus niet zozeer een tegenstrijdigheid maar daar zijn al goede afspraken over gemaakt in het verleden. Dan kom ik bij de laatste vraag. Dat was de vraag van SVL over de twintig mobiliteitsopgaven die zijn gekozen om binnen het bestemmingskader te plaatsen en ook vooral de vraag waarom specifiek die twintig projecten. We hebben gekeken op basis van welke uitgangspunten opgaven kunnen worden versneld en daarbij hebben we ook gekeken naar de eventuele risico's die er daarbij zijn, bijvoorbeeld, ik noemde het net al even, de aan te kopen gronden, landelijke procedures die daarbij gepaard gaan en het draagvlak in de omgeving. Dat is dus vooral vanwege het doel om de

Limburgse markt, de Limburgse sector die het lastig heeft in deze periode, te kunnen helpen en daarom hebben we dus voor deze selectie nu gekozen. Daarmee hoop ik alle vragen van de commissie te hebben beantwoord voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik vind dat u prima uw best hebt gedaan en ook keurig binnen de tijd bent gebleven, tenminste het is u vergeven dat u er twee minuten overheen bent gegaan. En ik kijk nog even naar de commissie, want het is een behandeling in één termijn, of er nog vragen die eerder gesteld zijn gemist zijn. Mijnheer Bastiaans waren we even kwijt maar hij is er ook weer. U had niet zoveel vragen gesteld. Dus ik weet niet of er nog een punt is waarvan u zegt daar moet ik even op reageren. Dan wil ik u daar nog een keer de kans toe geven.

De heer Bastiaans (VVD): Ja dank u voorzitter, zeer attent. Ik was me inderdaad even kwaad aan het maken dat ik niet ingebeld kon worden. Dus ik heb eigenlijk heel veel gemist. Mijn vraag aan de heer IJpelaar toen ik geen verbinding had was eigenlijk bedoelde hij met zijn vraagstelling of hij eerst met de Griffie en de Staten de IPML in behandeling wil nemen in een soort van overleg. Dat is de vraag aan de heer IJpelaar. Voor de rest wil ik alleen mijn complimenten geven over IPML en de vragen die ik had die heb ik net bij de beantwoording al gehoord. Dus daar heb ik verder geen aanvullende vragen voor. Maar één vraag misschien nog: Als wij deze manier van vergaderen voortzetten, kunnen we dan in iBabs ook een noodnummer vermelden waar we kunnen bellen als een verbinding verbreekt en we moeten contact zoeken want ik kwam alleen maar bij de lijn uit aanvankelijk van toets 1 en dan weet u het antwoord.

De voorzitter: Goed. We hebben het er wel over gehad hier. Zijn we veroordeeld tot meer en vaker op deze manier vergaderen, dan zal er best aan gewerkt gaan worden. Dus ook dat punt nemen we dan even mee. Dan mag mijnheer IJpelaar nog even een antwoord geven op uw vraag die u hem gesteld hebt.

De heer IJpelaar (CDA): Geldt het niet als een interruptie mijnheer de voorzitter, want anders dan durf ik natuurlijk niets te zeggen.

De voorzitter: Ik geef aan dat u antwoord mag geven op een vraag. Dat is geen interruptie.

De heer IJpelaar (CDA): Gelukkig.

De voorzitter: Ik hoop wel dat het kort kan.

De heer IJpelaar (CDA): Zeker. Anders had ik hem ook nog wel een keer gesteld in de rondvraag. Dus dank voor deze opmerking. Maar ik zou willen voorstellen om bij de volgende IPML, dat is vier dan, om daar in ieder geval niet alleen zeg maar op lay-out en een beetje op het document zelf te reflecteren, en ik denk dat dat ook niet de bedoeling was, maar door de verandering van fysiek naar digitaal is dat veranderd, maar dat we deze technische reflectie op projecten, die met name in het rood zijn, dat we die aan de voorkant van de commissie toch even met elkaar doen. En dat was mijn voorstel. Dus ik weet ook niet wanneer IPML-4 op de agenda staat. Want mijn tweede voorstel daarvoor zou zijn om dan in ieder geval iets minder tijd tussen de vaststelling van IPML en de bespreking te laten want anders dan moet ik wel heel vaak op projecten gaan vragen wat de bestuurlijke actualiteit op dit moment is. 1 juli tot nu vind ik een erg grote afstand om het IPML te bespreken als ik heel eerlijk ben. En dat ligt waarschijnlijk ook aan ons omdat we natuurlijk in een andere situatie zaten in juli. Ik zie de Griffie knikken. Ja. Oké, dan is dat helder, maar dat was mijn reflectie op uw vraag, mijnheer Bastiaans.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Voorzitter, mag ik daar nog iets aan toevoegen?

De voorzitter: Ja kort.

Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels: Richting de heer IJpelaar en ook de andere Statenleden, nogmaals wij zijn altijd bereid technische vragen vooraf te beantwoorden en u weet ook dat wij altijd bereid zijn om zo'n technische sessie ook met u te beleggen, maar dat is ook vooral een beetje aan uzelf en aan de Griffie om dat goed te plannen maar weet dat er wat ons betreft alle ruimte voor is.

De heer IJpelaar (CDA): Daarom maak ik ook de opmerking richting de Griffie.

De voorzitter: Nee, nu wordt het een beetje pingpongen. Duidelijk is dat je vooral de technische vragen vooraf instuurt en dat is ook een verantwoordelijkheid die je als Statenlid zelf moet nemen. En ik denk als dat goed en consequent gebeurt dat we al wat opruimen. En als we daarmee dan nog ruis op de lijn hebben, dan kunnen we kijken hoe we die dan op moeten lossen, maar ik zou inderdaad dat verzoek willen ondersteunen...

De heer IJpelaar (CDA): Wij gaan toch over onze eigen agenda, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter: Jawel, dat klopt.

De heer IJpelaar (CDA): Dus **ik wou gewoon een ordevoorstel doen hier in de commissie dat de volgende keer dat wij IPML bespreken, en ik weet niet wanneer dat is, dat we in ieder geval een technische sessie vooraf hebben**. Dat was natuurlijk ook, alleen dan langer dan een uur. Laat ik het zo zeggen.

De voorzitter: Oké. **Ik denk dat we over dit punt nog even moeten debatteren, ook onderling hier, hoe we dat dan gestalte gaan geven**, maar uw hartenkreet is duidelijk. Dat betekent dus ook dat we daarmee aan het eind van dit agendapunt zijn. Ik meen dat ik dan dat al enigszins heb samengevat in het feit dat we in ieder geval iedereen oproepen om zijn technische vragen vooral vooraf in te sturen zodat die daar antwoord op heeft en om dan van tevoren nog even te kijken van moeten we gezamenlijk nog even zoeken naar zijn er nog punten. Dat wil ik dan even toch nog eens intern met de Griffie goed bespreken. Daarmee hebben we het agendapunt gehad.

T9035 Gedeputeerde van Gaans-Gijbels zegt toe duidelijk inzichtelijk te maken waarom projecten op meerdere plaatsen in het IPML-3 terug te vinden is.

T9036 Gedeputeerde van Gaans-Gijbels zegt toe inzichtelijk te maken waarom de gemeente Beekdaelen zich bevindt in de verschillende gebiedsverkenningen in het IPML-3.

7.4. Rondvraag/mededelingen

De voorzitter: Dan zijn we nu aan de rondvraag/mededelingen. Ik kijk even rond of die er zijn. Nee, die zijn er niet want die hadden ingeleverd moeten worden.

8. DUURZAAMHEID

De voorzitter: Dan zijn we bij duurzaamheid. Daar is dus niets van te melden.

9. Sluiting

De voorzitter: En dan zijn we bij de sluiting en dan dank ik u allen voor de Ausdauer die getoond is, zeker degenen die gisteravond al begonnen zijn bij de eerste sessie tot nu toe. Het was niet weinig maar het is in ieder geval dan toch op een goede manier gelukt en ik sluit de vergadering om tien minuten over vier. Ik dank u voor de aanwezigheid en wens u een prettig weekend.

Vastgesteld in de vergadering van 28 januari 2022,

De commissiegriffier,

M. Hazen

De voorzitter,

M. Jenneskens

Limburgs Parlement

provincie limburg

Spreekrecht
Alle inwoners van Limburg, belangenorganisaties, overheidsorganisaties en bedrijven hebben het recht om tijdens een Commissievergadering of Provinciale Statenvergadering te spreken over een onderwerp dat op de agenda staat.

Spelregels aangaande het spreekrecht

- Spreekrecht geldt alleen voor een onderwerp dat op de agenda staat.
- De voorzitter bepaalt de spreektijd per spreker. Meestal krijgt een spreker maximaal vijf minuten tijd. Er vindt geen discussie plaats tussen de spreker en Statenleden. Statenleden kunnen de spreker wel om verduidelijking van zijn of haar standpunt vragen.
- Bij een Statenvergadering spreken de sprekers na de opening van de vergadering. Voor alle sprekers samen is er maximaal dertig minuten beschikbaar.
- Bij een Statencommissie spreken de sprekers direct voor de behandeling van het betreffende agendapunt. Voor alle sprekers samen is er maximaal dertig minuten beschikbaar.
- Onderwerpen en stukken op de lijst ingekomen stukken voor een Statencommissie gelden niet als onderwerpen die op de agenda staan. Alleen als een stuk van deze lijst als bespreekstuk op de agenda staat, kan hierop spreektijd worden aangevraagd.

Wanneer niet inspreken?

- Over een besluit van de Provincie waartegen bezwaar, beroep of administratief beroep kan of kon worden ingesteld (dit geldt alleen voor spreken tijdens een Statenvergadering; bij een Statencommissie kunt u wel spreken, ook al staat er nog een rechtsgang open).
- Over een aangelegenheid waarover u een klacht kunt indienen volgens artikel 9.1 van de wet Algemene wet bestuursrecht (een ieder heeft het recht om over de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens hem of een ander heeft gedragen een klacht in te dienen bij dat bestuursorgaan).
- Over benoemingen, keuzen, voordrachten of aanbevelingen van personen.
- Over een onderwerp in een Statenvergadering waarover u ook al in een vergadering van een Statencommissie heeft gesproken.

Sprekers krijgen meestal het woord op volgorde van aanmelding. De voorzitter kan van deze volgorde afwijken als dit nodig is voor de vergaderorde.

Het inspreken gebeurt niet anoniem, tenzij u nadrukkelijk aangeeft dat uw naam niet genoemd mag worden zowel tijdens het inspreken als in de notulen van de vergadering.

Indien u van het spreekrecht gebruik wilt maken, geef dit dan uiterlijk 24 uur vóór aanvang van de Statenvergadering of Statencommissievergadering door aan het secretariaat van de Griffie: staten@prvlimburg.nl.

Heeft u nog vragen? Neem gerust contact op met het secretariaat van de Griffie: (043) 389 78 39 of staten@prvlimburg.nl.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Concept Notulen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid (MD) van 15 oktober 2021

INHOUDSOPGAVE
Notulen 15 oktober 2021

	Presentielijst	**Pagina 4**
1	**Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda**	**Pagina 5**
2	**Spreekrecht externen**	**Pagina 5**
3	**Verslag**	**Pagina 5**
4	**Overzicht moties, toezeggingen en aanbevelingen**	**Pagina 6**
5	**Voorraadagenda**	**Pagina 6**
6	**Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen**	**Pagina 8**
7	**MOBILITEIT**	**Pagina 8**
7.1	**G-21-028 Statenvoorstel inzake provinciaal inpassingsplan opwaardering Maaslijn**	**Pagina 8**
7.2	**P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg**	**Pagina 20**
7.3	**Rondvraag/mededelingen**	**Pagina 31**
8	**DUURZAAMHEID**	**Pagina 31**
8.1	**Informerend stuk Eerste voortgangsrapportage Provinciale Energie Strategie**	**Pagina 31**
8.2	**Rondvraag/mededelingen**	**Pagina 58**
9	**Sluiting**	**Pagina 58**

Presentielijst van de leden van de Commissie MD voor de vergadering van 15 oktober 2021

Voorzitter
Linden, H.M.V. van der

Griffie
van Birgelen-Droog, L.
Muris, F.
de Kreij, J.
Steeghs, N.

Leden	**Partij**
Aanwezig:	
Baneke, P.D.	GroenLinks
Bastiaans, L.H.	VVD
Bosch, M.Th.	PVV
Caldenberg, M. van	SP
Geraats, J.M.L.	PvdA
Heldens, ing.T.M.	VVD
Hermans, L.J.	PVV
IJpelaar, W.A.J.	CDA
Jenneskens, MA, mevrouw M.T.P.	D66
Loomans, ir. P.J.M.	Partij voor de Dieren
Megens, B.J.M.H.	PVV
Mertens, mevrouw mr. K.G.M.	GroenLinks
Palmen, BBA, mevrouw E.E.C.	CDA
Reuser, J.A.A.M.	SVL
Vaessen, L.A.P.	D66
Vincken, drs. N.J.H.M.	SVL
Westhoff, R.J.H.	Forum voor Democratie
Wolters Gregório, J.	SP
Burgercommissieleden	
Van den Beucken, L.	LOKAAL-LIMBURG
Lemmens-Graus, L.	GroenLinks
Piepers, R.	PvdA
Richter, M.	50PLUS

Gedeputeerde Staten
Van Gaans, M.W.A.
Roefs, mevrouw C.W.J.M.

Overige aanwezigen
de heer Verhoof (Bureau Goudappel Coffeng)
de heer Klein Nagelvoort (Bureau Goudappel Coffeng)

Notulist
Het Notuleercentrum

1 Opening, mededelingen voorzitter, inventarisatie rondvraag/mondelinge mededelingen portefeuillehouder en vaststelling agenda

De voorzitter: Welkom. We willen starten. Een volle zaal. Dus quorum hoeven we niet te tellen. Dat is er gewoon. Dan kom ik gelijk bij agendapunt 1, de opening. Ik heb u al welkom geheten. Afmeldingen zijn er niet. Dan kom ik bij de agenda. Zijn er vanuit de commissie nog punten voor de rondvraag die u wenst in te brengen?

De heer Geraats (CDA): Voorzitter.

De voorzitter: Ja, mijnheer Geraats.

De heer Geraats (CDA): Wouter IJpelaar van onze fractie komt iets later. Hij had een andere afspraak, maar hij zal zo snel genoeg binnenlopen denk ik.

De voorzitter: Prima. Dat was het? Mijnheer Baneke.

De heer Baneke (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. We zijn een half uur later begonnen zodat de planning waar ik mij op had voorbereid mij niet meer past want ik moet om vier uur weg. Dus ik hoop dat de onderwerpen voor vier uur afgetikt kunnen worden.

De voorzitter: Ik hoop dat uw oproep voor eenieder een signaal is om fors aan te pakken en te zorgen dat we op tijd klaar zijn. Dat gezegd hebbende, zijn er nog mededelingen uit GS? Ik kijk en ik zie geen woordmeldingen. Dus die hebben we ook niet. Zijn er overige opmerkingen en suggesties naar aanleiding van de voorliggende agenda van vanmiddag? Dat is al gezegd. U moet om vier uur weg. Dus dan wilt u in ieder geval uw onderwerp behandeld hebben. Dan constateer ik met uw goedvinden dat de agenda voor deze commissie ongewijzigd is vastgesteld. Voor de goede orde, en om die vergaderorde een beetje erin te houden, geef ik nog even mee dat er per agendapunt, per fractie, één woordvoerder is en maximaal drie interrupties toegestaan zijn. En een interruptie is een korte vraag en geen betoog. We werken met spreektijden voor de commissieleden en GS en ik benoem bij ieder agendapunt hoeveel spreektijd u krijgt en ik vraag u dringend om uw betogen binnen die spreektijd te doen.

2 Spreekrecht externen

De voorzitter: Er hebben zich vooralsnog geen insprekers gemeld en dan zijn wij toe aan het verslag. Dat is agendapunt 3.

3 Verslag

De voorzitter: Er is een wijziging ontvangen en dat betrof het verkeerd vermelden van een naam. Dat is gecorrigeerd. Dus ik stel voor om het conceptverslag van de vergadering van 24-10-2021 gewijzigd vast te stellen.

De commissiegriffier: Nee, het is 24-9

De voorzitter: Ja, u hebt gelijk. We lopen voor. Is iedereen daarmee akkoord? Dan dank ik u daarvoor.

4 Overzicht moties, toezeggingen en aanbevelingen

De voorzitter: Het overzicht van de moties, toezeggingen en aanbevelingen. Op de overzichten zijn geen reacties ontvangen. Mijn vraag is aan u of u akkoord bent met de adviezen voor afdoening in de lijst van moties, toezeggingen en aanbevelingen? Ik kijk rond en ik zie geen meldingen. Dus dan constateer ik dat het zo is.

5 Voorraadagenda

De voorzitter: Met u wil ik graag kijken naar de voorraadagenda van 26 november. Die is redelijk vol. De vraag is, en dat stel ik u voor, we weten niet of GS nog punten daaraan toevoegt of doorschuift, maar in ieder geval zoals die er nu ligt om in ieder geval donderdagavond 2 december in uw agenda te reserveren voor het geval we de agenda van 26 november niet helemaal kunnen behandelen. Bent u daarmee akkoord? Het is min of meer een winstwaarschuwing. Mijnheer Baneke?

De heer Baneke (GroenLinks): Ik ben daar niet mee akkoord want ik heb daar reeds een afspraak staan.

De voorzitter: Kunt u ook niet voor een vervanger zorgen?

De heer Baneke (GroenLinks): Dat valt nog te bezien.

De voorzitter: Oké. Goed. Maar de rest is er dan van op de hoogte? Mijnheer Heldens.

De heer Heldens (VVD): Voorzitter, wij worden daar ook niet vrolijk van om op donderdagavond te moeten komen terwijl vrijdag hier de vergaderdag is. Dus ik zou opteren voor een nieuwe datum op een vrijdag. Het is altijd het probleem dat het nooit kan, maar wij hebben ook nog meer werkzaamheden te doen en ik zou er echt voor willen pleiten om daar heel, heel terughoudend mee te zijn.

De voorzitter: Goed, ik krijg te horen dat de donderdag altijd de uitloop is zoals gewoonlijk, maar laten we dan in ieder geval ervoor zorgen dat we dan de 26ste die agenda afwerken. Ik bedoel dat is altijd het meest voordelige en we zijn er niet op uit om de donderdag tot verkapte vergaderdag te bombarderen, maar voorzichtig moeten we wel zijn en we moeten wel zorgen dat we alle punten op tijd af hebben. Mijnheer Geraats.

De heer Geraats (CDA): Misschien op dit punt, want gisteravond hadden we ook bij RLN ditzelfde probleem dat er heel veel punten op staan. Het is misschien wel goed om alvast te kijken of een reservevrijdag er nog inzit. Ik snap wel dat de VVD dit inbrengt. Dus op zich is het voor iedereen het prettigste dat op vrijdag zoveel mogelijk gebeurt maar we weten ook allemaal dat nu even heel veel bij elkaar komt.

De voorzitter: Goed. Dit gezegd zijnde doe ik een vurige oproep om de 26ste zeer gedisciplineerd te vergaderen zodat we de agenda af kunnen werken en anders zitten we met een probleem dat we dan de 26ste op moeten lossen. Technische vragen vooraf, wordt mij ingefluisterd, zou heel erg helpen om ervoor te zorgen dat we op die dag slagvaardig kunnen vergaderen. Dus als u die hebt stuur die op tijd in zodat u uw antwoorden krijgt. Goed, dan wil ik nog het volgende aan u voorleggen. Vanuit LOKAAL-LIMBURG heb ik het verzoek gekregen om iemand die veel kennis heeft over afstanden van windmolens tot woonobjecten uit te nodigen in de commissie om daar een toelichting op te geven en

mijnheer Van den Beucken heeft het verzoek ingediend. Dus als hij het even nader kan toelichten dan kunnen we daar daarna over beraadslagen.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja voorzitter, dank u wel. Gedurende de jaren hebben wij het thema veiligheid, leefbaarheid en gezondheid hoog op de agenda gezet, zeker in relatie tot alles wat te maken heeft met de energietransitie. Dat heeft geresulteerd in een motie om een onderzoek te laten doen naar fysieke afstanden tot woonobjecten. Dat werd vervolgens ontraden en die hangt nog boven de markt. Wij hadden in ieder geval graag gewild om een bekend audioloog, een klinisch fysicus, de heer Jan de Laat, die is landelijk bekend en verbonden aan het Leids Universitair Medisch Centrum, hiernaartoe te halen om ons eens goed te laten informeren over de onzin en de zin van windturbines in relatie tot de afstand van woonkernen. Daar kun je in ieder geval iets van opsteken.

De voorzitter: Goed. En dan is de vraag aan de commissie of wij mijnheer Jan de Laat uitnodigen en wat betreft die uitnodiging, als die tot stand komt, zal pas in het nieuwe jaar die vergadering kunnen plaatsvinden, maar ik vraag u om bij handopsteken aan te geven of u ervoor bent dat mijnheer De Laat wordt uitgenodigd in de commissie.

De heer Vaessen (D66): Voorzitter, ik vind het prima om mensen uit te nodigen hoor, om een visie vanuit hun expertise te geven, maar het lijkt mij dan wel verstandig, omdat er natuurlijk wel nog tegenstrijdige onderzoeken zijn op dit gebied, om ook wel nog iemand anders uit te nodigen. En of we die bij RIVM of GGD of waar dan ook moeten zoeken dat weet ik zo niet, maar daar zou ik dan wel voor willen pleiten.

De voorzitter: Daar valt wat voor te zeggen, maar wie neemt dan de taak op zich om hem uit te nodigen?

De heer Vaessen (D66): Zullen eens kijken of we die via u bij de Griffie mogen neerleggen.

De voorzitter: We zullen er even over puzzelen maar dan loop je ook het risico, als je het andere mensen in handen geeft, dat die niemand kunnen vinden en dat er dus op die dag niemand verschijnt. Dus dat risico zit erin. Maar goed, dan alsnog weer de vraag. Mijnheer Van den Beucken?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dan heb ik een vraag. Als dat in de praktijk moeilijker blijkt te zijn, is er wat op tegen dat zij niet op dezelfde dag komen? Ik bedoel we onthouden wat de vorige spreker heeft gezegd en we kunnen dat combineren met de gegevens die we van een andere deskundige krijgen. Is dat een probleem?

De heer Vaessen (D66): Nee, ik zou dat liever op dezelfde dag zien voorzitter.

De voorzitter: Oké, wij zullen kijken of we dat voor elkaar kunnen krijgen. Is de commissie ervoor dat we dan in het nieuwe jaar twee deskundigen uitnodigen om hun mening te geven en ons te informeren over vooral het ultrasoon geluid dat plaatsvindt bij windmolens en dat waarschijnlijk van invloed kan zijn op de veilige afstand van wonen tot die windmolens? Wie is ervoor om die uitnodiging de deur uit te doen? Ja, dat is de meerderheid. Dus dan hebben we werk en dan gaan we dat doen. Dank u wel. Dan gaan we door. Dan hebben we hiermee de voorraadagenda gehad en die kunnen we vaststellen.

6 Lijst (AVG) ingekomen stukken en (AVG) uitnodigingen

De voorzitter: En dan met uw goedvinden stel ik de lijst van ingekomen stukken vast. Ik zie ook geen punten daarop, woordmeldingen.

7 MOBILITEIT

De voorzitter: Dan zijn we toe aan agendapunt 7, mobiliteit.

7.1 G-21-028 Statenvoorstel inzake Provinciaal Inpassingsplan opwaardering Maaslijn

De voorzitter: En dan behandelen we het Statenvoorstel inzake het Provinciaal Inpassingsplan opwaardering Maaslijn. We bespreken dit onderwerp in twee termijnen. U krijgt daarvoor in eerste termijn vijf minuten per fractie en daarna is het woord aan de heer Van Gaans en hij krijgt dan 30 minuten en vervolgens is de tweede termijn en daar krijgt u als fractie drie minuten.

Gedeputeerde Van Gaans: En collega Roefs.

De voorzitter: Oké, prima. Ik lees voor wat er staat, maar dan weten we dat nu ook. Mevrouw Roefs dus ook. Goed, dan gaan we beginnen en dan wil ik het woord maar als eerste geven aan de heer Wolters Gregório. Tenminste dat is de enige van de SP die er is. Dus gaat uw gang.

De heer Wolters Gregório (SP): Dank u wel voorzitter. Goedemiddag allemaal. IBabs doet het wel weer gelukkig. Dat scheelt. Het Statenvoorstel inzake Provinciaal Inpassingsplan opwaardering Maaslijn. Wat onze fractie betreft hebben we daar de afgelopen periode al heel veel over gezegd en ook al heel veel besluiten in genomen. Wat ons betreft lijkt dit zeer onwijs om niet in te stemmen met het PIP zoals het er nu ligt. Dus wij zullen daar wel mee gaan instemmen. Toch blijven er een aantal zaken bij ons naar boven komen die redelijk zorgen baren, nu al maar ook in de toekomst en die hebben eigenlijk alles te maken met de kosten die we al hebben gehad en meerkosten die we liever niet in de toekomst gaan krijgen. Dus aan de hand daarvan heb ik nog een paar vragen voor GS en ik hoop dat daar een bevredigend antwoord op kan komen. In het stuk lezen we dat we een risicoreservering op het project hebben staan van € 41,84 miljoen. Mijn vraag is: is dat maximaal voor alle partijen bij elkaar of is in ieder geval de € 10,46 miljoen een maximum voor Limburg? Dat was de eerste. We hebben ook ingecalculeerd één jaar vertragingskosten van € 13,6 miljoen en mijn vraag aan GS is: Loopt er in de periode tot 2024 op de achtergrond nog een traject om te kijken mochten we aan vertraging toekomen dat we niet zeggen hier is € 13,6 miljoen om het af te handelen maar dat we dat bedrag beperkt kunnen houden? Wordt er op de achtergrond alvast aan mitigatie gedaan? En we lezen daar het zinnetje met toekomstige tegenvallers nog in. Dat betreft de concessie na 2024 en verder maar ik zie daar eigenlijk geen gedetailleerde omschrijving van en dan vind ik toekomstige tegenvallers vrij algemeen. Dus of ik heb het in het stuk niet kunnen vinden, en dan laat ik mij graag bijpraten, maar ik zou daar graag een iets gedetailleerdere omschrijving van kunnen terugvinden wat dan die toekomstige tegenvallers mogen zijn waardoor wij aan die risicoreservering moeten komen. Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is het woord aan de woordvoerder van GroenLinks en dat is mijnheer Baneke.

De heer Baneke (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. 3.500 pagina's leesvoer dat gaat je in het weekend niet in de koude kleren zitten moet ik zeggen. Ik moet heel eerlijk bekennen dat ik ze niet

allemaal tot op de letter en komma heb nageplozen. Financiën, waar mijn buurman het over had, hebben wij eigenlijk vorige week al besproken in de Staten wat mij betreft. Dus daar ga ik het niet over hebben. GroenLinks is zoals u weet een voorstander van de Maaslijn. Wij hebben niet heel veel rare dingen gezien. Dus wij zullen ook niet heel veel vragen opwerpen. Ik heb er wel drie en die zijn gerelateerd aan de natuurcompensatie. Dat was eigenlijk de enige waar wij wat vraagtekens bij hadden. De eerste vraag is: Hoe weten wij dat de natuurcompensatie de juiste natuurcompensatie is? Dat vinden wij niet echt nog heel duidelijk aangetoond. Hoe onderbouwen wij, hoe streven wij ernaar dat die natuurcompensatie ook daadwerkelijk wordt nageleefd en niet wordt geput uit andere potjes die daar eigenlijk niet voor bedoeld zijn? Laten we het zo maar zeggen, ook mede naar aanleiding van artikelen die onlangs in de krant verschenen. En is er een controlemoment ingebouwd? Stel natuurcompensatie heeft plaatsgevonden en natuur is een levend iets, hoe weten we dat na een x-aantal jaren die natuurwaarden nog steeds dezelfde zijn en hebben wij dan een verplichting om die te onderhouden gedurende een bepaalde periode of heeft de aannemer die verplichting en hoe zorgen wij dat dat geborgd blijft? Dat zijn onze drie vragen.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij door naar mijnheer Richter, 50PLUS.

De heer Richter (50PLUS): Ja, dank u wel voorzitter. In aansluiting op de voorgaande sprekers kan ik ook namens 50PLUS aangeven dat wij instemmen met het Provinciaal Inpassingsplan. De voorgaande sprekers hebben vragen gesteld. Daar sluiten we ons bij aan. Dan wacht ik graag op het antwoord van de Gedeputeerde. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Mijnheer Loomans, Partij voor de Dieren.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voorzitter. Zoals u weet zijn wij groot voorstander van de elektrificatie van de Maaslijn. Duizenden Limburg hopen hier uiteindelijk dagelijks de voordelen van te ervaren en wij hopen dan ook dat dit zo geplaagde project zonder verdere vertraging of kostenoverschrijding gerealiseerd kan worden. Maar dat neemt niet weg dat we toch een aantal kritische kanttekeningen plaatsen bij dit project en dan vooral over de gevolgen voor de natuur. Zo lezen wij dat er bijna vier hectaren aan bosgebied verdwijnt waarvan 2,16 hectaren in Limburg. Daaronder vallen ook 149 bomen waarvoor in Limburgse gemeenten een gemeentelijke kapvergunning aangevraagd moet worden. Voor alle bomen geldt een herplantingsplicht van een-op-een, voor gemeentelijke bomen mogelijk een hogere herplantverplichting. Gekapte bomen vallen echter niet zomaar een-op-een te compenseren. Uit onderzoek blijkt dat er om de natuurfunctie van een gekapte volwassen boom te compenseren ongeveer 2.000 jonge bomen aangeplant zouden moeten worden. Waarom is er in de effectenanalyse niet voor gekozen om hoe dan aan bovenwettelijke natuurcompensatie te voldoen? In totaal worden er dus 149 volwassen bomen op Limburgse gemeentegrond gekapt waarvoor een kapvergunning nodig en waar dus een herplantverplichting voor geldt. In totaal worden er echter 499 bomen in Limburgse gemeenten gekapt. 149 worden gecompenseerd. 350 gekapte bomen zitten nog zonder compensatieverplichting. Gaat de Gedeputeerde er bij gemeenten op aandringen deze bomen alsnog te compenseren? Wat de diersoorten betreft worden verschillende dassenburchten verstoord tijdens de aanlegfase. In Limburg is dat onder meer het geval in Reuver en Venray. We kunnen ons allemaal het Roermonds dassendrama van afgelopen winter herinneren. Het rapport natuur stelt voorop dat er alleen buiten de kwetsbare periode voor de das gewerkt zal worden aan het spoor. Wij hopen dan ook dat hier strak de hand aan gehouden zal worden. Graag een reactie van de Gedeputeerde. Daarnaast lezen wij dat de spoorverdubbeling van Venray en Reuver een grotere kans op aanrijding met dieren op gaat leveren. Om dit te voorkomen worden faunapassages aangelegd. In de provincie Noord-Brabant wordt voor de bouw daarvan afgestemd met de dassenwerkgroep Brabant. Over die uit Limburg wordt enkel vermeld

dat er gebruik gemaakt wordt van informatie over verkeersslachtoffers van Das en Boom, maar door de spoorverdubbeling is er juist sprake van een novum. De informatie is nog niet aangepast aan de nieuwe situatie. Waarom wordt de aanleg van faunapassages in Limburg niet afgestemd met Das en Boom zoals in Brabant wel gebeurt. Juist zo kunnen we aanrijdingen voorkomen. Tot slot worden nog talloze andere soorten aangetast. Daarbij denken wij aan vleermuizen, amfibieën, insecten, reptielen, vogels. Daarvoor worden weliswaar compensatiemaatregelen genomen, maar hier wordt alleen het aantal hectares gecompenseerde en vernietigde natuur vermeld. Voor ons is dit onvoldoende. We zouden daarom ook kwalitatieve indicatoren in voortgangsrapportages opgenomen willen hebben waarmee gemonitord wordt of de compensatiehectares ook daadwerkelijk in gebruik genomen worden door deze diersoorten. Graag hier ook weer een reactie van de Gedeputeerde. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Dan gaan wij naar de Partij van de Arbeid, de heer Piepers.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Ja, dank u wel voorzitter. Het is allereerst een goede ontwikkeling denk ik dat we de Maaslijn eindelijk gaan opwaarderen. Als Maaslijnveteraan, zo mag ik mijzelf ondertussen wel noemen, ben ik daar in ieder geval heel blij mee. Volgens de cyclus hebben we het eigenlijk al uitgebreid gehad over de financiën voor het PIP, want anders zouden we hier nu niet zitten. Het is ook fijn dat de trilproblematiek op sommige plaatsen gemitigeerd wordt. Dat was goed om te lezen en volgens mij was het in Swalmen en nog een paar andere plaatsen. Daar zijn mijn dorpsgenoten natuurlijk heel erg gelukkig mee volgens mij. Dat is één. En tot slot heb ik wel een vraag over de inwoners van Smakt bij Venray. Ze hebben natuurlijk veel zienswijzen en hebben de zienswijzen ingediend. Nu snap ik dat zij wat ongemak hebben. Dus als zij drie minuten langer moeten gaan doen voor een spoorwegovergang dan is dat vervelend. Dat is ongemak. Maar er waren ook wel wat opmerkingen over participatie en informatie die zij hadden. Dus graag even ook in het vervolgtraject daar ook aandacht voor. Dus kijk even naar het omgevingsmanagement daar. Een voorbeeld waar wij vorige week met de commissie RLN waren, was de Lob van Gennep. Dat was wel een voorbeeld van hoe kun je de omgeving meenemen en hoe kun je daar kijken of je van één en één wat zij zeiden vijf kunt maken, maar hoe kun je van één plus één drie maken. Dus hoe kun je die omgeving daar beter in meenemen. Dat was eigenlijk een oproep en een vraag om daar even nog op in te gaan. Dat waren onze punten wat betreft het PIP. Dank u wel.

De voorzitter: En de woordvoerder van de PVV is mijnheer Bosch?

De heer Bosch (PVV): Dat ben ik toevallig.

De voorzitter: Dan gaat uw gang mijnheer Bosch.

De heer Bosch (PVV): Zoals u weet hebben wij niet ingestemd met de financiering. Wij vinden wel dat de Maaslijn er moet komen maar wij hebben dus ook in dezen geen bijdrage voor het inpassingsplan. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan mijnheer Vaessen, D66.

De heer Vaessen (D66): Ja, dank u wel voorzitter. Wij hebben natuurlijk in de Statenvergadering pas uitgebreid stilgestaan bij de Maaslijn en wij hopen dan ook dat met de bestuursafspraken die we daar bekrachtigd hebben er nu echt vaart in dit project gebracht kan worden. En als het goed is brengt vaststelling van het PIP in die twee provincies dat allemaal weer wat dichterbij. Inhoudelijk hebben wij wel de indruk dat er een goed onderbouwd stuk ligt, ruimtelijk inhoudelijk. We gaan er met de capaciteitsvergroting en de elektrificatie van de Maaslijn in Limburg niet alleen in bereikbaarheid maar

ook in de milieubelasting op vooruit. Zijn er aandachtspunten te formuleren op geluid, trillingen en landschap? De heer Baneke heeft daar goede aanvullende vragen op gesteld. Dus wij zijn ook wel benieuwd naar die antwoorden. We hebben inhoudelijk verder niet veel vragen. Er zijn wat risico's beschreven waar we een paar vragen bij hebben want daar liggen namelijk de mogelijke toekomstige verassingen of negatieve verrassingen voor het project in beschreven. Laten we maar beginnen met aannemen dat ProRail van de Gedeputeerde de laatste keer goed begrepen heeft en ervan doordrongen is dat er grote noodzaak is om geen verdere vertraging op te lopen in het project. We lezen dat ProRail de partij is die de gesprekken gaat voeren over verwerving van gronden. Is daar al een stand van zaken over te geven? Zijn ze al gestart met die gesprekken? Zit daar dan al schot is? Als ze nog niet zijn begonnen, is er dan al beeld bij wanneer ze dat gaan doen? En we horen graag hoe het College zelf de beschreven risico's inschat. Bijvoorbeeld hoe reëel wordt het eerste beschreven scenario geacht want er zijn natuurlijk nogal wat zienswijzen? Is het dan niet gewoon ook reëel om te verwachten dat er ook echt wel beroepen zullen worden ingesteld, waarmee dat het onherroepelijk PIP begin 2022 wel wat optimistisch lijkt. En als we in Q3 van 2022 overgaan tot gunning zoals beschreven wordt, als we niet meteen begin 2022 zo'n onherroepelijk PIP zouden hebben, blijven we dan op schema voor de tijdige oplevering? We zijn ons er verder van bewust dat een voortvarende insteek hier wel ook een procedure meeneemt die risico's met zich meebrengt maar wij onderkennen wel dat de voortvarendheid heel hard nodig is. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij door met de heer Van den Beucken, LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Bespraken we vorige keer in deze commissie het opgehoogde krediet van deze spoorverbinding om hier een haalbaar PIP te kunnen behandelen, vandaag is die Maaslijn ook een heet hangijzer, maar dan meer in de ruimtelijk-technische zin en we treffen ook heel wat lijvige stukken aan. De wens en de noodzaak van deze Maaslijn staat voor ons in ieder geval niet ter discussie en als je een dergelijke inpassing wilt gaan maken dan vraagt dat niet alleen financiële offers. Het landschap, flora en fauna, historische monumenten en ook een groep inwoners zal niet ongemerkt voorbijgaan aan de inpassing. Dit gaat niet alleen over het mogelijk maken van een elektrisch net, schonere treinen, een verbeterde Maaslijn. We spreken ook over mitigeren, beperken, herstellen, compenseren, inpassen landschap en voorzieningen ten behoeve van die Maaslijn en ook bomen horen tot de offers en dat kunnen we zien in het PIP, de toelichting op bladzijde 61. In de gemeente Venlo bijvoorbeeld is het aantal te verwijderen bomen min of meer te overzien volgens de tabel. Het aantal is 31, vijf herplant. Daarentegen wordt in de bijlage landschapsplan op twee plekken gesproken over ik citeer: "kappen van een groot aantal bomen in de natuurzone" en ik citeer "kappen beeldbepalende bomen buiten de veiligheidszone." Dus dat is behoorlijk diffuse informatie en dat geldt eigenlijk ook wel voor de compensatie en wij weten dat bij het besluit over schonere en snellere treinen dus ook dat prijskaartje hangt en we weten ook dat het 1 miljoen bomenplan los staat van het Maaslijn-project. Enkel de bomen met vergunningsplicht worden gecompenseerd. In dit geval worden in totaal bijna twee derde van de 800 bomen niet gecompenseerd en de vraag aan de Gedeputeerde is of dit gebruikelijk is. Waarom niet allemaal de bomen en hoe rijmt dat met de ambitie om één miljoen nieuwe bomen te planten? In hoeverre ziet dit PIP vooruit naar fase 2 van de opwaardering van de Maaslijn bij dubbelspoor en mogelijke toevoegingen van stations in het kader van OV 2040? Dat vragen we ons af. Op veel plekken is technisch en bestemmingsplan-technisch voldoende ruimte voor portalen en dubbelspoor, maar er zijn ook nog enkele plekken waar dat vooralsnog niet kan en we proberen even een beeld te krijgen hoe dit zit. Wij gaan ervan uit dat daar waar nu al dubbelspoor is, zoals een deel tussen Swalmen en Roermond, meteen die portalen krijgt. Maar mogen we concluderen dat daar waar dubbelspoor en portalen nu technisch niet mogelijk zijn er masten gebouwd worden voor enkelspoor? En mogen we dan ook afleiden dat daar waar nu nog geen dubbelspoor voorzien is, maar waar dat

technisch zou kunnen, ook masten komen en bij verdubbeling dus dubbele masten of worden daar ook portalen geplaatst? Belangrijk is om de effecten in de aanlegfase ook goed te monitoren. Daar zijn wij blij mee en we zijn blij dat dit gehoor heeft gevonden aan de aandachtspunten van de commissie m.e.r. De laatste vraag die we eigenlijk hierbij hebben is: Is aan te geven waar en hoelang er eventueel een treinenstop is gedurende de werkzaamheden? Tot zover voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan Samen Voor Limburg en de woordvoerder is mijnheer Vincken als ik het goed zie. Aan u het woord.

De heer Vincken (SVL): Dank u wel, voorzitter. Onlangs zagen we ook geen problemen in de financiële aspecten van de Maaslijn. Daar hebben we dan ook groen licht voor gegeven. In dit geval bij de technisch-materiële aspecten geven wij ook graag groen licht. Opschieten is het devies.

De voorzitter: Dank u wel. Dan Forum, de heer Westhoff.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Met betrekking tot het PIP van de Maaslijn hebben we vorige keer ook aangegeven dat we daarmee akkoord gaan. De vragen die de vorige keer gesteld zijn die zijn goed beantwoord en als ik naar de techniek kijk en alles, zijn we daar ook mee akkoord. Dus verder geen vragen.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. De woordvoerder van het CDA is mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dank u wel mijnheer de voorzitter. We hebben het natuurlijk al uitgebreid over de Maaslijn gehad. Onderdelen van het PIP zijn al teruggekomen. Dus er zijn eigenlijk alleen nog een aantal highlights waar wij wat vragen over hadden. Er is een zienswijze gekomen van de gemeente Venray op het onderdeel Smakt. Dat is nog niet volledig verwerkt. Daar zijn jullie nog in onderhandeling. Hoe reëel is de vraag van de gemeente Venray en biedt dit een oplossing ook voor de inwoners van Smakt? Daarnaast had ik nog een vraag over de calamiteiten rondom het dorp Smakt. Is er ook gekeken, want dat kon ik niet terugvinden, of in een calamiteitensituatie die sluiting van die overweg problemen levert en of dat al dan niet oplosbaar is? Dan vroeg ik me nog af of er juridische risico’s zitten aan het niet zo effectief zijn van de onderdempers. Nu worden de onderdempers als wonderoplossing aangedragen voor alle zeg maar trillingsproblemen die wij als Provincie ook moeten oplossen aangezien het een project is dat we graag zouden willen zien doorgaan. Bieden die onderdempers voor de huidige problemen de oplossing of niet? Want er staat dat dat nog niet helemaal ondervonden is en dat de leverancier bepaalde specificaties heeft. Dus dan heb ik daar graag nog iets over. En kan de Gedeputeerde nog in algemene zin terugkomen op de zienswijzen en hoe zijn inschatting is dat wij 2024 gaan halen met deze binnengekomen zienswijzen, al dan niet later. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u en dan de woordvoerder van de VVD. Dat is de heer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Ja, dank u wel voorzitter. We zijn nog steeds op het goede spoor om ervoor te zorgen dat de Maaslijn zo snel als mogelijk geëlektrificeerd kan worden en ik hoop niet dat een heleboel vragen ertoe gaan leiden dat we dit project dadelijk de das om gaan doen. Die moest ik even lenen met dank aan mijn collega. Wij vinden dit gewoon te belangrijk om hier nu voor te gaan liggen. Het is een goed project. Het is een goed initiatief en ik begrijp alle vragen maar we moeten er ook van overtuigd zijn dat wij snel aan de gang moeten zodat dit project geen vertraging op gaat lopen. Dank u.

De voorzitter: Oké. Dan hebben we de ronde gehad. Dan is het woord aan het College. Wenst het College nog een korte schorsing?

Gedeputeerde Van Gaans: Ja.

De voorzitter: Vijf minuten? Oké, dan is de vergadering vijf minuten geschorst tot 14.03 uur.

[SCHORSING]

De voorzitter: Beste mensen gaan we plaatsnemen? Dan is het 14.07 uur en ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan het College en dat heeft tot 14.37 uur om de vragen te beantwoorden. Ik heb begrepen dat de heer Van Gaans de aftrap zal doen. Dus aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans: Dank u wel voorzitter. Dank aan alle leden voor het stellen van de vragen. Gezien de aard van de vragen zijn collega Roefs en ik tot een bepaalde verdeling gekomen, waarbij ik de vragen van de SP en D66 zal beantwoorden en collega Roefs de andere vragen gezien onze respectievelijke portefeuilles. Ik zou kunnen beginnen met een heel algemeen verhaal maar volgens mij heeft u ook allen aangegeven dat het van groot belang is dat dit PIP wordt vastgesteld om verdere vertraging te voorkomen. Nut en noodzaak van de Maaslijn hebben we ook in de Statencommissie al plenair besproken met elkaar, het financiële aspect idem dito. Desondanks waren er nog een paar vragen over onder andere de risicoreservering. De heer Wolters Gregório vroeg is die risicoreservering zoals aangegeven in het stuk maximaal voor alle partijen. Ja. We hebben dus nu een P85-raming. Dus dat bedrag staat voor alle partijen en over die specifieke risico's die daarbuiten vallen bent u ook dus geïnformeerd en heeft u ook ingestemd met het bestuurlijk akkoord en dat zijn dus de 50/50-risico's. Loopt er in die periode tot 2024 een kostenmitigerend traject? Dat was uw volgende vraag. We hebben dagelijks natuurlijk aandacht voor alle beheersmaatregelen, kostenbesparingen en kostenmitigerende maatregelen, voor zover die er zijn. Wij blijven dat benadrukken in alle gesprekken die we hebben en ook conform het akkoord dat we hebben gesloten. Dan waren er drie vragen over wat zijn de toekomstige tegenvallers waar we rekening mee houden. Dat gaat in feite over alles dus boven die P85. Dat kan dus zijn over bijvoorbeeld de vertragingskosten voor Arriva als er meer dan één jaar vertraging optreedt. Dat is een voorbeeld waar we rekening mee kunnen houden, maar in feite is dat dus alles wat dus niet volgens die afgesproken P85-raming valt. Dat zijn even kort de antwoorden wat mij betreft op uw vragen.

De voorzitter: Mijnheer Wolters Gregório, u had een aanvullende vraag?

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, als ik het heel kort mag verduidelijken, geldt er voor alle risico's boven de P85-raming zoals we ze nu hebben na 2024 ook de 75-25 of is dat 50-50?

Gedeputeerde Van Gaans: Dat is 50-50. Ja. Dank u wel voorzitter. Sorry, ik ging wel erg snel door de bocht. Dan ga ik naar de vragen van D66 over de grondverwerving. De heer Vaessen vroeg of ik een stand van zaken kon geven ten aanzien van de grondverwerving, hoe dat met die gesprekken verloopt. Nadat het ontwerp-PIP is vastgesteld, daarmee werd ook publiekelijk wat de planning ongeveer zou zijn, is ProRail direct gestart met het opstarten van de gesprekken. Dus die zijn opgestart en worden reeds gevoerd. En het gaat hierbij, als ik het goed heb, over een grondverwerving van iets meer dan 300 percelen, verdeeld over 100 tot 110 eigenaren. Dus die gesprekken zijn al opgestart. Dus het is niet dat die nu pas gaan beginnen. Hoe gaan we om met de Raad van State en de mogelijke vertraging. Dat was een vraag en wat is de uitlooptijd voor het onherroepelijk PIP? Kijk, je kunt wel verwachten dat er dus bezwaren of beroepen gaan komen. De

Raad van State laat zich, ondanks wat wij misschien zouden willen, niet aansturen door wat wij vinden. Er is rekening gehouden met een doorlooptijd van negen maanden en zoals het er nu naar uit ziet blijft die periode ook gewoon staan. Dat eigenlijk gezegd hebbend is er rekening mee gehouden in de vigerende planning. Dat was de beantwoording van mijn kant en dan zal collega Roefs op de andere vragen ingaan.

De voorzitter: Oké. Mevrouw Roefs.

Gedeputeerde Roefs: Dank u wel. Ik begin eerst met de vragen over de natuurcompensatie. Het is duidelijk dat u zich zorgen maakt. Dat kan ik mij ook voorstellen als u de getallen zoals ze er nu staan leest of er wel voldoende natuurcompensatie is. Laat ik daar het volgende over zeggen. Wat er nu aan getallen is genoemd qua bomen die omgekapt moeten worden en waarvoor compensatie is dat is hetgeen er op dit moment bekend is. Dus die compensatie is inmiddels bekend. Wat er in totaal gekapt moet worden dat is een indicatie. Daar wordt gewoon het verdere onderzoek nog naar gedaan en wij zullen zorgen dat u de juiste informatie daarover krijgt. Als het gaat om de kosten voor de natuurcompensatie die zijn bepaald op € 112.000, dan zit dat in de projectplanning en de Provincie die zal dat besteden. De natuurcompensatie vindt plaats in de goudgroene natuurzone en wordt in dat kader ook beheerd. Over de dassenburchten: Er is geen sprake van vernietiging van dassenburchten maar wel een mogelijke verstoring tijdens de aanlegfase. Wij zullen ons ook laten adviseren door Das en Boom wat betreft de faunapassages.

De voorzitter: Moment. Mijnheer Baneke heeft een vraag.

De heer Baneke (GroenLinks): Ja dank u wel voorzitter. Het kwartje moest even vallen, de woorden van de Gedeputeerde: “De natuurcompensatie vindt plaats in de goudgroene natuurzone.” Dat betekent dus dat wij natuur gaan inbrengen in natuur terwijl we het ergens anders weghalen. Dus per saldo verliezen wij dan natuur?

Gedeputeerde Roefs: Nee, dat is niet zo.

De heer Baneke (GroenLinks): En als ik dat fout zie dan hoor ik graag het tegendeel beweerd.

De voorzitter: Het woord is aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Roefs: Dat gaan we zeker niet doen: Niet op natuurgebieden. En overigens goudgroene bestaat niet meer. We hebben een groenblauwe mantel tegenwoordig volgens mij.

De heer Baneke (GroenLinks): Het was uw opmerking voorzitter.

Gedeputeerde Roefs: Maar dat kan toch niet? … in de nog niet ontwikkelde gebieden van het Natuur Netwerk Limburg.

De heer Baneke (GroenLinks): Nog één opmerking daarover want de gebieden die wij nu compenseren bestaan niet uit gebieden, volgens mij, dat zijn stukken naast het spoor en aanverwante trajecten. Dat wordt wel gedefinieerd als natuur maar dat is geen onderdeel van een natuurnetwerk. Dus in mijn optiek verlies je dus per saldo hectaren.

De voorzitter: Het woord is aan de Gedeputeerde.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Maar nu weet ik het niet meer want de heer Baneke zegt dat die stukken die naast het spoor zijn geen natuur zijn. Dus dan hoeven we die ook niet te compenseren? Nu snap ik het niet meer.

De voorzitter: Ik denk dat we het beste het woord kunnen geven aan de Gedeputeerde en de vragen die het oproept bewaren tot de tweede termijn. Dat geeft in ieder geval wat orde in de zaak en dan kunnen mensen zich ook op hun antwoorden voorbereiden. Het woord is aan de Gedeputeerde.

Gedeputeerde Roefs: Ja, het lijkt mij dat ik hier een gedegen antwoord in de tweede termijn op moet geven. Nu verzanden we in woorden en blijft het onduidelijk. Even kijken, waar was ik? De faunapassages had ik gehad. Er is nog een vraag gesteld over de kwalitatieve indicatoren. Wij zullen kijken of daar inderdaad voldoende aan gedaan wordt, want kwalitatief ten opzichte van bomen natuurlijk wel, maar volgens mij had u eigenlijk het over kwalitatieve indicatoren daar waar het gaat over fauna. Dus daar hoor ik anders in de tweede termijn nog graag een toelichting op.

De voorzitter: Mijnheer Loomans, u had ook een aanvullende vraag.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, misschien mag ik even een aanvulling op de Gedeputeerde leveren over die natuurcompensatie en die kwalitatieve indicatoren want dat is laatst in een andere commissie ook al even naar voren gekomen toen het ging over natuurcompensatie bij VDL. Toen hebben we ook gezegd het is heel erg leuk dat we kwantitatief kijken hoe dat oppervlak er moet komen aan nieuwe natuur maar als er daarna verder nooit meer iemand naar kijkt, dan weten we niet wat de kwaliteit daarvan is. Dus we vinden eigenlijk dat op het moment als we spreken over natuurcompensatie dat we niet alleen naar de omvang moeten kijken maar ook naar hoe ontwikkelt die zich in de tijd en voldoet die aan de criteria die we daar eigenlijk voor hebben. Welke kwalitatieve indicatoren we daarvoor moeten hebben durf ik niet te zeggen. Ik ben geen ecoloog. Maar ik zou het heel erg op prijs stellen als vanuit de Provincie daar gewoon een soort voorstel komt van dit zijn de criteria waarop wij die natuurcompensatie gaan volgen en kijken of die ontwikkelt zoals dat moet. Dank u wel.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Roefs: Dan zijn er nog wat vragen gesteld over de situatie bij Smakt. In feite is het zo dat ProRail uiteindelijk de afwaardering regelt en dat het verkeersbesluit genomen wordt door de gemeente Venray. Dus daar heeft de Provincie hierna eigenlijk niets meer mee van doen. En dat betekent dus dat daar waar inwoners zich zorgen maken zij dus zich bij het verkeersbesluit bij de gemeente Venray moeten vervoegen. Dan is nog de vraag gesteld door LOKAAL-LIMBURG over het dubbelspoor. Het wordt in ieder geval zo ingericht dat als het straks in 2040 misschien overal dubbelspoor is dat we nu al alles doen of in ieder geval geen maatregelen nemen die dat onmogelijk maken. Dus dat wat we doen is ook geschikt voor het dubbelspoor. In ieder geval hoeven we niets af te breken. U heeft ook nog gevraagd hoeveel tijd er dan geen treinverkeer is bij de aanleg. Dat is op dit moment nog niet bekend. Volgens mij voorzitter heb ik dan de vragen beantwoord.

De voorzitter: Ik heb nog iets staan van calamiteiten bij het dorp Smakt. Ik weet niet of dat voldoende behandeld is, maar in ieder geval doen we anders onrecht aan de vragensteller in de eerste termijn.

Gedeputeerde Roefs: Volgens mij is dat voor het PIP daar waar we dat moeten gaan maken op zich niet van belang. Ja calamiteiten zijn belangrijk maar niet van belang voor dit PIP. Het zijn natuurlijk ProRail en de veiligheidsregio, dat soort organisaties, die gaan over het calamiteitenplan. Of

misschien heeft u bedoeld dat er een spoorweg gesloten wordt waardoor je om moet rijden als er calamiteiten zijn. Dat wordt natuurlijk in beeld gebracht door de veiligheidsregio als het gaat om aanrijtijden enzovoorts. Dus volgens mij valt dat buiten de scope van het PIP.

De voorzitter: Oké. Dat was in ieder geval de eerste termijn.

De heer IJpelaar (CDA): Mijnheer de voorzitter ik heb ook nog een vraag gesteld over de juridische houdbaarheid van de onderdempers.

De voorzitter: Ja, dat klopt. Die staat er ook nog op. Ja, vanwege het experimentele karakter

De heer IJpelaar (CDA): Ja.

De voorzitter: Precies. De Gedeputeerde als het nog lukt.

Gedeputeerde Roefs: Als uiteindelijk blijkt dat ze niet werken dan moeten we opnieuw het onderzoek verrichten van wat werkt wel of in hoeverre wel en ook kijken wat er vervolgens nog aan extra maatregelen genomen moet worden.

De voorzitter: Dan zijn we nu toe aan de tweede termijn. U hebt allen drie minuten tijd om daar gebruik van te maken en ik wil u tevens vragen… Nee, dat doen we na de beantwoording in tweede termijn. Mijnheer Wolters Gregório, aan u het woord. Dank u wel. Dan gaan we naar GroenLinks, mijnheer Baneke.

De heer Baneke (GroenLinks): Dank u wel, voorzitter. Mijn enige vraag was, en ik hoop dat de Gedeputeerde daar wat langer over kan nadenken van hoe we voorkomen dat dingen dubbeltellen voor de natuur terwijl ze eigenlijk en/en zouden moeten gebeuren en voor de rest kunnen wij instemmen met het PIP.

De voorzitter: Oké, mijnheer Richter van 50PLUS.

De heer Richter (50PLUS): Geen tweede termijn. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u. Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja dank u wel voorzitter. Ik bedank de Gedeputeerde voor de beantwoording. Volgens mij heb ik nog één vraag open staan en dat ging over niet zozeer alleen het aantal bomen dat gekapt wordt maar de compensatie daarvan, of dat een-op-een gebeurt of dat dus de aantallen vermenigvuldigd worden. Zoals ik al aangaf, als je het effect dat een volwassen boom heeft op de omgeving, als je alle factoren bij elkaar telt, en je zet daar kleine boompjes voor terug, dan zou je een gigantisch aantal nieuwe bomen moeten hebben als je hetzelfde over wilt laten nemen. Daar is nog geen antwoord op gekomen. Mocht het zo zijn dat het pas komt nadat er een totale inventarisatie gedaan is, dan wel graag ook dan de uitleg erbij welke redenatie erachter zit. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. De Partij van de Arbeid, mijnheer Piepers.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Ja, dank u wel voorzitter. Ik merk aan mijn politieke linkerkant maar ook fysiek aan mijn rechterkant dat er wat vragen zijn over die natuurcompensatie en

ik herken dat wel, maar volgens mij zitten in elk plan wat wij doen vaker compensatiemaatregelen bij het aanleggen van iets en mijn vraag is, zonder dat ik ons wil overvloeden in informatiesessies hierover, kunnen wij een keer goed kijken in een uitlegsessie hoe doen wij het beheer van nieuwe natuur om het zomaar te zeggen. Hoe gaan wij daarmee om? Volgens mij zit daar heel erg een vraag en het lijkt me handig dat we gewoon een keer in een andere sessie, en niet per se hier op detailniveau, die informatie tot ons krijgen. Verder is de opmerking over Smakt voor mij helder. Ik snap dat wij daar niet per se een rol in hebben. Ik snap ook dat wij in de communicatie daar misschien met corona niet altijd al het goede hebben kunnen doen of genoeg informatie hebben verstrekt misschien voor het gevoel van die mensen. En mijn oproep is kijk daar toch nog even naar hoe wij, in samenwerking met ProRail of met iemand anders of met de gemeente, toch even recht kunnen doen aan die zienswijzen die gegeven zijn, dus niet zozeer een concrete actie maar een samenwerking met de partijen die dat gaan doen, om daar even de aandacht aan te geven die dat nodig heeft. Dat was hem. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Bosch heeft geen vragen. Mijnheer Vaessen ook niet. Mijnheer Van den Beucken ook niet. Mijnheer Vincken.

De heer Vincken (SVL): Ik hoorde, ik weet niet wie het gezegd heeft, ik geloof mijnheer Loomans, een opmerking die ik helemaal niet begrijp. Als je één boom kapt moet je er dan 12.000 nieuwe voor planten?

De heer Vincken (SVL): Maar dat begrijp ik ook niet. U vergeet de factor tijd waarschijnlijk.

De heer Vincken (SVL): Voorzitter, ik begrijp het niet en het klopt ook niet.

De voorzitter: Ik denk dat dit een verhaal is dat jullie samen buiten de vergadering moeten wisselen.

De heer Vincken (SVL): Nee, ik ben het er niet mee eens, want hier wordt een verkeerde indruk gewekt.

De voorzitter: Nee, als ik mag: mijnheer Loomans probeert te zeggen dat als je het bladoppervlak en het vermogen van een volwassen boom die je omkapt moet compenseren, heb je op dat moment meer nodig dan één kleine boom van twee of drie jaar oud. Dat is de essentie van het verhaal.

De heer Vincken (SVL): Als je de tijdfactor verwaarloost zeker, maar het wekt echt een verkeerde indruk.

De voorzitter: Goed, daar zult u van mening over blijven verschillen. We gaan door met mijnheer Westhoff. Dank u wel. Het CDA, mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Ja, dank u wel mijnheer de voorzitter. Ik verbaas me in ieder geval wel een klein beetje over de collega-Statenleden en de gelatenheid die er heerst rondom Smakt en het komt allemaal wel goed. Ik vond de beantwoording toch nog wat miniem en ook de juridische risico's. We hebben in de Statenvergadering twee weken geleden, vrijdag was het geloof ik, de afgelopen Statenvergadering, een redelijk felle discussie gehad over de impact die het kan hebben op het moment dat wij vertraagd zijn en nu zien we een PIP en daar staan een aantal risico's in. Ik moet zeggen dat ik nog niet helemaal gerustgesteld ben in de risico's en dan zijn bomen en dassen het minste waar ik mij op dit moment zorgen over maakt omdat dat achteraf nog te regelen is, maar nu moeten we flink aan de bak met al die mensen die hier hebben te kennen gegeven dat ze het er op de

een of andere manier niet mee eens zijn. En ik heb ook even gevraagd we hebben de zienswijze gezien, acht GS het nu reëel dat we hier minnelijk uitkomen? Over hoeveel trajecten verwachten we dat dit tot de Raad van State zou kunnen komen? Daar zou ik toch nog graag wat duiding bij willen en de opmerking van de mensen in Smakt moeten voor de verkeerssituatie maar naar Venray dat vind ik natuurlijk heel raar. Het is een PIP, een Provinciaal Inpassingsplan, wij trekken de provinciale broek aan met dit plan en vervolgens zeggen we dan ja maar het onderdeel waar het wat lastig wordt daar gaan we dan naar Venray. Dus zonder het al te politiek te maken, vraag ik toch: de mensen in Smakt vragen om een volwaardige ontsluiting op de Loobeekweg als ik het me goed herinner. Die spoorwegovergang die zou nu niet voldoende zijn. Daarnaast is er nog een Sint Jozefweg. Die zou volgens de gemeente Venray totaal niet geschikt zijn en men doet een beroep op de Provincie van goh, kom ons tegemoet. Daar zou ik graag een antwoord op willen hebben en het antwoord over de onderdempers van als die niet werken dan gaan we een andere oplossing zoeken. Men vraagt nu om een juridisch dekkende oplossing, want wij zijn wettelijk verplicht om een aantal oplossingen aan te reiken waardoor wij de wettelijke kaders van trillingsoverlast halen. Dus het is aan u om die oplossing juridisch dicht te spijkeren. Als dat zo is, is dat voor mij prima, al komen er grasmatten te liggen, maar het gaat toch erom dat we die datum van 2024 halen en als daar een onzekerheid inzit dan hadden wij dat graag gehoord van GS. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, en dan gaan we naar de VVD, de heer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Voor ons staan alle seinen op groen.

De voorzitter: Dank u wel en dan krijgt het College de kans voor de tweede beantwoording. Ik weet niet of daar een rolverdeling is. Mevrouw Roefs zal de beantwoording doen. Aan u het woord.

Gedeputeerde Roefs: Wij komen schriftelijk terug op de compensatie, waar die plaatsvindt. We houden u op de hoogte over het plan rondom de bomenkap en hoe dat verder loopt, hoeveel dat is en hoe we dat verder oplossen. De suggestie die gedaan werd om een keertje goed te kijken van hoe doen we dat dan eigenlijk met compenseren dat hoort in een andere commissie thuis en bij een andere portefeuillehouder, maar ik denk dat daar zeker aan gewerkt kan worden. **Ik vind het een goed idee om met de gemeente Venray eens even kort te sluiten van hoe zullen we communiceren over wie waarvoor verantwoordelijk is als het gaat om die overweg bij Smakt.** En dan ga ik meteen naar de heer IJpelaar. Die situatie bij Smakt is gewoon verkeerstechnisch heel gevaarlijk. Daar moet dus gewoon echt iets aan gebeuren en daar moet een stukje voor omgereden worden voor de tractoren met name want die zijn te traag bij het over die overgang heen gaan omdat ze moeten wachten tot ze voorrang kunnen krijgen. Dus het is heel erg goed dat die situatie opgelost wordt, zeker als er treinen harder rijden en als er misschien wel ooit meer treinen gaan rijden. Dat betekent dat er een klein stukje omgereden moet worden en dat voor dat stukje weg wordt gekeken wat er gedaan moet worden om dat verkeersveilig genoeg te maken. En dat is niet verwijzen naar de gemeente Venray, maar daar hebben wij gewoon op dit moment geen taak in. En daar waar het gaat over juridische risico's, er is geen enkele trilling en geen enkel geluid dat boven de grenswaarde komt. Dus juridisch is er niets afdwingbaar en zijn wij bezig met streefwaarden en vanwege die streefwaarden zetten wij die onderdempers in. Die zijn nog niet in werkelijkheid getest, maar blijken die niet te werken of minder te werken dan we nu denken dat ze zullen werken dan kijken we wat er vervolgens aan aanvullende maatregelen nodig is. Dat was het voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Dan rest mij nu even de fracties langs te gaan om te kijken of het een bespreekstuk wordt of een hamerstuk. De SP?

De heer Wolters Gregório (SP): Voor ons is het een hamerstuk.

De voorzitter: Oké. GroenLinks.

De heer Baneke (GroenLinks): We krijgen nog schriftelijke informatie. Daar wilde ik even op wachten.

De voorzitter: Oké. 50PLUS.

De heer Richter (50PLUS): Hamerstuk.

De voorzitter: Oké. Partij voor de Dieren.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Onder voorbehoud van de schriftelijke informatie een hamerstuk.

De voorzitter: Oké, Partij van de Arbeid.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Hamerstuk.

De voorzitter: De PVV onthoudt zich van stemming. D66, hamerstuk. LOKAAL-LIMBURG?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Hamerstuk.

De voorzitter: SVL?

De heer Vincken (SVL): Hamerstuk.

De voorzitter: Dank u. Forum.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Hamerstuk.

De voorzitter: Oké. CDA?

De heer IJpelaar (CDA): Wij laten nog even weten of het een hamerstuk of een bespreekstuk wordt.

De voorzitter: Dat mogen ze dan in het Presidium vernemen denk ik. Ja, dank u. VVD?

De heer Bastiaans (VVD): Hamerstuk.

De voorzitter: Dan concludeer ik dat het voor de meeste fracties een hamerstuk is. Alleen GroenLinks wacht even op de schriftelijke beantwoording en het CDA zal in het Presidium laten weten wat het wordt. Ja? Dank u wel. Dat was dan agendapunt 7.1 als ik het goed bekeken heb. We gaan door naar agendapunt 7.2 maar voor we dat kunnen doen moet er eerst geschorst worden om een beeldverbinding tot stand te kunnen brengen. Dus ik schors de vergadering voor vijf minuten en dat is tot 14.38 uur. De vergadering is geschorst.

T8992 Gedeputeerde Roefs zegt toe Provinciale Staten schriftelijk te informeren ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan Maaslijn over de natuurcompensatie (w.o. bomenkap) met daarin aandacht voor het Natuur Netwerk Limburg en de kwaliteitstoeslag.

T8993 Gedeputeerde Roefs zal Provinciale Staten schriftelijk informeren over het proces dat met de gemeente Venray en ProRail doorlopen wordt inzake de afwaardering overweg Pelgrimslaan in Smakt.

[SCHORSING]

7.2 P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg

De voorzitter: Oké, dames en heren, ik krijg het bericht dat we kunnen beginnen. De beeldverbinding zal dadelijk tot stand gebracht worden. We zijn toe aan een Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV-concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV-concessie in Limburg. En daar zijn de twee heren, te weten de heren Klein Nagelvoort en Verhoof als ik het goed begrepen heb. We bespreken dit onderwerp in twee termijnen. U krijgt daarvoor in eerste termijn drie minuten per fractie en dan zal daarna de commissie antwoord geven, de heer Van Caldenberg, eventueel bijgestaan door de heren van het Bureau Goudappel Coffeng. Wie mag ik het eerst het woord geven? Ik denk dat ik nu eens aan de andere kant begin en de VVD vraag om de aftrap te doen. Ik weet niet wie het gaat doen? Mijnheer Bastiaans? Aan u het woord.

De heer Bastiaans (VVD): Ik mag woordvoerder zijn maar wij hebben verder geen vragen.

De voorzitter: Oké. Dan gaan we door naar het CDA. Wie is daar de woordvoerder? Mijnheer IJpelaar, aan u het woord.

De heer IJpelaar (CDA): Prachtig stuk. Het is alleen een aantal jaren te laat natuurlijk. Dus we hebben veel feiten gezien die we inmiddels al weten, waarvoor dank, en het jammere is dat we natuurlijk geen trenduitspraken kunnen doen dankzij de corona. Wat ons wel opviel was dat ook weer hier heel veel schuld en blaam lag bij het materieel en de dieseltreinen. Ik vroeg me wel af of dat zeg maar allemaal te wijten was aan het slechte materieel of dat daar ook reële problemen op die Maaslijn aan zijn toe te wijden als er bijvoorbeeld elektrische treinen hadden gereden. Dat komt nog niet helemaal uit het stuk maar verder een prima stuk.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Westhoff, Forum.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Geen vragen.

De voorzitter: Geen vragen. We gaan naar SVL, mijnheer Reuser.

De heer Reuser (SVL): Ja prima stuk. Dank je wel ook aan de Controlecommissie voor het vaststellen daarvan. Wij kunnen ons bij de vier aanbevelingen zeer goed aansluiten. Over aanbeveling nummer 5, maar dat komt waarschijnlijk omdat ik daar te weinig vanaf weet, richt ik de vraag aan mijn collega's hier. Welke kaders kunnen wij gaan formuleren, zo wordt als aanbeveling gesteld. Hoe wordt dat gerealiseerd? Ik heb daar geen flauw idee van. En wie gaat dat dan doen? Dus dat is eigenlijk meer een vraag aan mijn collega's dan aan het College. Dank u wel.

De voorzitter: Oké. De heer Van den Beucken, LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel, voorzitter. Ook van mij geen langdurige inbreng. Voor de vier aanbevelingen zijn we erkentelijk. Wie is er aan zet wordt gevraagd. Het zou zomaar kunnen deze commissie. Alleen het vaststellen van bepaalde marges en procenten is denk ik voor vandaag een beetje zwaar werk, maar ik denk dat dat wel bij ons zou moeten rusten.

De voorzitter: Oké, helder. Mijnheer Vaessen, D66.

De heer Vaessen (D66): Dank u wel, voorzitter. We gaan het ook niet al te lang maken. Er ligt een goed stuk en ik denk dat het ook goed is om bij tijd en wijle een keer de thermometer erin te steken om te kijken hoe het gaat met onze concessie. Dus daarom is het goed dat dat nu een keer gebeurd is. Natuurlijk heeft de werkelijkheid ons alweer wat ingehaald, zeker als we kijken naar de Maaslijn. Wat ons betreft rollen er prima aanbevelingen uit het onderzoek. De meeste zullen we ook onverkort overnemen. Alleen bij de eerste aanbeveling vragen we ons wel af hoe dit nog anders in te vullen is dan dat op dit moment wordt ingevuld door die afspraken die wij bekrachtigd hebben, die bestuursafspraken. Dus daarom kunnen we ook de reactie die GS op het onderzoek heeft gegeven wel goed begrijpen. Wat D66 betreft nemen we alleen aanbevelingen over die we ook echt reëel kunnen gaan uitvoeren en als die eerste zo kan worden uitgelegd als in de reactie van GS dan hebben we geen moeite met het overnemen van alle aanbevelingen.

De voorzitter: Oké, dank u wel. De woordvoerder van de PVV. Dat is de heer Hermans. Aan u het woord.

De heer Hermans (PVV): Dank u wel, voorzitter. In dit geval ben ik de woordvoerder, maar we hebben geen vaste woordvoerder op dit gebied. Want er werd wel naar gevraagd maar dat bekijken we van geval tot geval. Ik werd even getriggerd door de opmerking van mijnheer IJpelaar over de uitval van de diesel en als je kijkt op het staatje op pagina 40 dan is die uitval vrij constant. Het enige wat wel opvalt is dat op het moment dat je meer elektrisch gaat inzetten is er ook meer elektrische uitval. Dus daar had ik wel graag van geweten hoe dat kan. Dan hebben we de hoofdvraagstelling kunnen lezen dat Arriva in het algemeen de kwaliteit levert zoals die in de concessievoorwaarden is opgenomen. Dat doen ze dus en dat is wat ons betreft voldoende voor dit gebeuren. Dank u.

De voorzitter: Oké, dank u wel. De Partij van de Arbeid, mijnheer Piepers.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Dank u wel, voorzitter. Ik heb ook een vraag naar aanleiding van het rapport, want in de vorige cyclus hadden we het potje Berghorst en ik herinner me dat mevrouw Berghorst hier heel vaak om heeft gevraagd. Het is bijna zou ik willen zeggen het rapport Berghorst, even gekscherend. Over het algemeen kijken we naar een goede kwaliteit. Daar zijn we natuurlijk wel blij. We hebben daar wel een paar vragen over. Ook als je kijkt bijvoorbeeld naar de uitval van de Maaslijn, dan zien we eigenlijk dat het ook komt door verouderd materieel en hij valt volgens mij twee keer meer uit dan een elektrische trein. Dus volgens mij is dat ook meteen het antwoord op de vraag van de heer Hermans hier naast me. Maar eigenlijk is ook de vraag wat gaat er gebeuren als het materieel dat verouderd is ook nog verouderd blijft. Wat gaat daarop gebeuren? Dat is er één. Twee is eigenlijk het [onverstaanbaar 1:24:10] systeem wat wij kennen. Er staat in dat we daar nog niet zo heel ver mee zijn. Dat is meteen een vraag aan de Gedeputeerde van hoe staat het daar dan mee? Kunt u daar even een toelichting over geven? Daarnaast is er in 2024 een midterm review. Volgens mij is het goed om na 2024 ergens richting een nieuwe concessie dat even goed te agenderen omdat het anders de waan van de dag wordt om nog een keer zo'n fijn rapport te krijgen,

en dat dan niet door de Controlecommissie te laten doen maar door GS bijvoorbeeld, dat we dit wel één keer in de zoveel tijd, om de x aantal jaren, nog een keer doen, ook om te leren voor een nieuwe concessie. Dan is er nog één vraag. Er zit een groot risico zag ik, deze ook even naar de Gedeputeerde denk ik, richting de kosten. Omdat OV door corona natuurlijk een stuk minder is, zijn er veel kosten gemaakt of moet er geschrapt worden in het OV-aanbod. We zagen in één van de statistieken dat er veel busvervoer is over het algemeen. We gaan dus gewoon busvervoer schrappen en de vraag is hoe de Provincie en de Gedeputeerde ook daarnaar kijken. Dus dat is even één van de dingen waar mijn vraag nog over is, want ook onze dorpen en kernen moeten wel bereikbaar blijven. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. De Partij voor de Dieren, mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Dank je wel voorzitter. Ook wij kunnen ons vinden in de aanbevelingen die in het rapport worden gedaan. We willen die dan ook heel graag overnemen. We hebben nog wel een paar vragen over de voortgang van de concessie. Het stuk zegt dat de OV-concessie zorgt voor duurzame mobiliteit in de Provincie Limburg per trein, bus en auto en vooral de elektrificatie van de Maaslijn komt hier uitvoerig naar voren maar daar hebben we het zojuist al uitgebreid over gehad. Ons gaat het nu meer over de brede verduurzaming van het OV en daarbij zien wij dat elektrische bussen een inhaalslag maken. Het aandeel van het aantal buskilometers van elektrische bussen steeg in 2019 met 23%. Vanaf 2027 moet de gehele ingezette busvloot zero emissie zijn. Wij vinden echter niet terug hoever Arriva staat met die elektrificatie van bussen sinds 2019. Misschien dat de Gedeputeerde daar meer duidelijk over kan verschaffen. En is de streefdatum om te elektrificeren in 2027 nog in zicht en hoe wordt dat geborgd? Ook zou inmiddels in elke bus een laadpunt moeten zijn voor elektrische fietsen en in alle streekbussen mochten enkele fietsen vervoerd worden. Daarover waren in het vervoersplan geen uitzonderingen opgenomen. Toch is de werkelijkheid anders. In verschillende streekbussen zijn fietsen niet toegestaan en als het wel mag is het enkel na de ochtendspits waarbij ook nog eens een extra dagkaart aangeschaft moet worden voor de fiets. Daarbij zijn ook laadpunten voor elektrische fietsen niet aanwezig dus. Het lijkt ons niet alleen een slecht signaal voor pendelende Limburgers maar ook voor fietstoeristen die onze mooie provincie aandoen. Gaat de Gedeputeerde Arriva alsnog houden aan de gemaakte afspraken? Graag een reactie. Verder bestaat de vloot van Arriva nog uit lijntaxi’s en shuttles. Over de verduurzaming daarvan lezen wij niets terug. Kan de Gedeputeerde ons daar nog meer over vertellen? Tot slot om te eindigen waar ik begon: We kunnen ons vinden in de gedane aanbevelingen. We vragen ons wel af of we over de voortgang van die verduurzaming van de Arriva-concessie regelmatig en blijvend geïnformeerd kunnen worden door Gedeputeerde Staten. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u. Mijnheer Richter, 50PLUS.

De heer Richter (50PLUS): Ja dank u, voorzitter. Ook wat 50PLUS betreft een prima voorstel. We sluiten ons aan bij de opmerkingen die gemaakt zijn over de aanbevelingen en we wachten het antwoord van de Gedeputeerde af. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Dan gaan we naar GroenLinks met mevrouw Lemmens.

Mevrouw Lemmens-Graus (GroenLinks): GroenLinks ondersteunt de uitkomsten en de aanbevelingen naar aanleiding van dit onderzoek. Het is nu aan Provinciale Staten om de vijfde aanbeveling in werking te stellen. Het is fijn dat de Griffie heeft aangeboden hiertoe een Statenvoorstel te willen uitwerken en GroenLinks wil in ieder geval graag van dat aanbod gebruikmaken. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter: Dank u en mijnheer Wolters Gregório van de SP.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja dank u wel voorzitter. Als SP hebben we ook met belangstelling dit rapport gelezen en wij herkennen ons ook in de aanbevelingen die worden gedaan. Iets wat wij ons afvragen en wat we eigenlijk ook aan GS willen vragen is, er wordt hier vaak gekscherend omgesprongen met deze term, of wij het OV ook niet als basisinfrastructuur moeten gaan zien, ook gezien de aanbevelingen uit dit rapport. En een vraag over het rapport zelf is: We meten eigenlijk de kwaliteit van het OV in Limburg maar we lezen er eigenlijk niets over terug wat werknemers betreft zelf. Dus er wordt heel vaak gesproken over het materieel: Ligt iets aan het materieel of niet. Maar goed, OV is natuurlijk ook werk door mensen voor mensen. Dus is het niet volgens de onderzoekers ook aanbevelingswaardig om de volgende keer die factor mee te nemen in een vervolgonderzoek? Buurtbussen zijn al door een aantal collega's aangehaald. Het buitengebied wordt nu eigenlijk zeer minimaal bemenst en ook nog heel veel door vrijwilligers waar mensen wel een volwaardig kaartje moeten betalen voor diezelfde dienst. Als we dan kijken naar de toekomst, waar we nu al een aardige blik hebben op wat zelfrijdend vervoer met zich mee gaat brengen, lijkt het ons verstandig om te gaan kijken naar 2025 en verder om dat buitengebied eventueel van zelfrijdende diensten te gaan voorzien, maar wat betekent dat in de bredere context voor de concessie met Arriva? Tot 2031 gaan er straks arbeidsplaatsen verloren die door zelfrijdende voertuigen worden opgevuld. Hoe gaan we met die mensen om? Misschien kunnen we de kosten die er worden bespaard in de nabije toekomst alvast naar voren halen en nu extra mensen in dienst nemen om toch de dienstverlening iets uit te breiden zodat het buitengebied beter bediend gaat worden. Hoe staat GS daarin? Dan zien we ook nog dat de extra kosten voor de diesels die er nu rijden, ook bij een eventuele verlenging, wel al worden genoemd als een groot risico. We hebben daar bij een vorig agendapunt ook al over gesproken. In hoeverre zijn wij nu al in onderhandeling bijvoorbeeld met de leasemaatschappij om het risico op te kunnen vangen bij een eerste of tweede jaar vertraging op de Maaslijn om die toch te laten rijden en daardoor geen extra uitval te krijgen? En als laatste heb ik nog de groei van het spoorgoederenvervoer. Dat wordt ook genoemd in het onderzoek dat dat een risico met zich meebrengt op het enkelspoor van de Maaslijn ten opzichte van personenvervoer. In hoeverre is ons contact met bijvoorbeeld het Rijk dat meer goederenvervoer over de lijn graag ziet gaan in het kader van verduurzaming en minder vrachtverkeer op de weg en hoe managen we dat met het personenvervoer dat Arriva voorziet op deze lijn? Tot zover. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u. Ik stel voor dat de beantwoording allereerst door de heer Van Gaans wordt gedaan en wat er overblijft door mijnheer Van Caldenberg en hij kan dan selecteren wat hij doorverwijst naar de heren van Bureau Goudappel zodat we dan op die manier een volledige beantwoording krijgen. Mijnheer Van Gaans aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans: Dank u wel voorzitter. Ik zal proberen alle vragen goed te beantwoorden. Het was een beetje rijp en groen door elkaar. Het ging over het onderzoeksrapport, de kwaliteit van Arriva. Vervolgens wordt er ook gekeken naar hoe gaan we in de toekomst om met het OV. Uiteraard ben ik bereid daar wat gedachten met u over te wisselen. Laat ik even beginnen met het begin. Uw Staten hebben zelf gevraagd om een onderzoek te willen doen naar de kwaliteit. Het College heeft daar graag zijn medewerking aan verleend. Wij zijn ook, en daar wil ik echt mee beginnen, heel blij met die conclusies en bevindingen die Goudappel heeft gesteld, in de eerste plaats voor de Limburgse reiziger die over het algemeen een kwalitatief goed openbaar vervoersysteem tot zijn of haar beschikking heeft. We hebben weleens de neiging om alle incidenten uit te vergroten maar het is ook heel goed om eens even stil te staan bij al datgeen dat wel goed gaat en daar mogen we ook met zijn allen even een plek voor geven. Op de tweede plaats ben ik blij dat de bevindingen, en dan gaat

het misschien ook wel een beetje over medewerkers van Arriva waar de SP naar vroeg. Het is ook een compliment voor hen dat zij er ook zeg maar alle dagen zo goed voor zorgen dat zij deze kwaliteit aan de reiziger kunnen bieden. In de derde plaats ben ik blij ook voor de Statenleden omdat, zoals de bevindingen, stellen wij goed op weg zijn om uitvoering te geven aan ons openbaarvervoerbeleid en daarbij de kwaliteit geleverd wordt die wij met zijn allen voor ogen hebben. Dus daar wil ik even mee beginnen. Al die aanbevelingen die Goudappel doet die volg ik natuurlijk graag op. Ik ben het eens met de stelling dat veel dingen al een beetje achterhaald zijn want een aantal verbeteringen zijn al in gang gezet. Dan heb ik, als ik het even goed beluister, een aantal rode draden geïdentificeerd. Eentje gaat over de informatiebehoefte richting de Staten over hoe kunnen we vaker dit soort kwalitatieve exercities met elkaar doorlopen. Ik kan natuurlijk heel makkelijk zeggen als u dat vraagt dan kunnen we dat op deze manier doen, maar ik kan me ook voorstellen dat we dat gewoon proactiever met u gaan delen. Er zijn vragen gesteld over duurzaamheid. Ik pak hem even erbij. Er waren een aantal vragen over een puntensysteem. Dat antwoord moet ik u even schuldig blijven. Dus daar vraag ik ook even ambtelijke ondersteuning om op dat puntensysteem even terug te komen. En dan ga ik nu denk ik maar proberen alle punten te beantwoorden. Even kijken, want een aantal vragen zijn aan de onderzoekers gesteld. Een aantal vragen zal misschien de voorzitter van de Controlecommissie beantwoorden. Dus vul mij ook gerust aan als ik een vraag niet beantwoord heb. De brede verduurzaming: hoe staat het met de verduurzaming van de elektrische vloot? Arriva was in het begin, wat ik weet, een van de eerste vervoerders die echt gewoon voorliep op de rest als het gaat over de verduurzaming van de elektrische vloot. Hoe staat het ermee? Volgens mij staat de doelstelling die is afgesproken, namelijk om eind 2026 volledig emissievrij te gaan rijden, overeind en heb ik ook geen enkel signaal dat ze dat niet gaan halen. Dus daar ben ik ook heel blij mee. Fietsen in de streekbussen en laadpalen bij bussen. Even kijken. Dat was de heer Loomans. Dat antwoord moet ik even schuldig blijven. Ik denk als wij dat hebben afgesproken met Arriva dat dat een onderdeel is van het kwaliteitsplan dan houden wij Arriva daar ook aan natuurlijk vanzelfsprekend, maar ik weet niet hoe strikt dat geformuleerd is in de kwaliteitsafspraken.

Gedeputeerde Van Gaans: Oké, heel goed. Dan is het eerlijk antwoord als dat erin staat dan houden wij Arriva daar ook aan en dan zullen wij daar ook aandacht voor vragen als wij met hen daarover spreken en nu in dit geval ook heel actief.

De voorzitter: Ja gaat uw gang als het een verhelderende vraag is.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): De Gedeputeerde had het even over oplaadpunten bij de bushaltes maar **het gaat om oplaadmogelijkheid in de bus**, dus terwijl de fiets ook in de bus staat, dus dat je die op kunt laden tijdens de rit. Dat staat op pagina 102.

Gedeputeerde Van Gaans: Oké, **dat zullen we meenemen.**

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Overigens hebben we daar, als ik het goed weet, met Arriva in een aantal sessies wel wat over gewisseld, ook over hoe het materieel zeg maar toekomstbestending kan worden ingezet en hier ook invulling aan wordt gegeven. Dus er wordt al wel al met Arriva over van gedachten gewisseld en het OV-team gaat het ook verder oppakken. OV als basisinfrastructuur was een vraag. Ja, als u mij gewoon vraagt, je kunt natuurlijk overal definities aan koppelen, maar OV is net als weginfra, vind ik, natuurlijk wel een basisinfrastructuur. Het gaat over verschillende modaliteiten. Dus je kunt er juridische discussies over voeren met elkaar. Persoonlijk ben ik van mening dat OV natuurlijk net als weginfra gewoon een basisinfrastructuur is. Over de afspraken over

de leasecontracten voor Arriva bij eventuele vertraging kunnen wij niet gaan onderhandelen. Sterker nog, volgens mij heeft Arriva die elektrische treinen al besteld. Dus als wij 2024 niet zouden gaan halen, dan moet Arriva dus gewoon langer blijven rijden en gaat die dieselaar, die dus de treinstellen levert aan Arriva, gewoon alles in rekening brengen. Dus we kunnen daar niet nog opnieuw over gaan onderhandelen. Dat is helaas gewoon een feit, maar goed nogmaals alles is er op gezet om 2024 gewoon te halen en daarmee proberen we ook die risico's te beheersen. Er was een vraag over het goederenvervoer op de Maaslijn. Kunt u die vraag misschien even een keer herhalen zodat ik hem goed begrijp.

De heer Wolters Gregório (SP): Jazeker, via de voorzitter, de vraag was hoe de verwachte groei van spoorgoederenvervoer niet gaat conflicteren in de toekomst met het personenvervoer dat Arriva voor ons op de Maaslijn voorziet.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Even kijken. Volgens mij gaat het hier gewoon over de capaciteitsverdeling op het spoor en er zullen meer goederenvervoertreinen gaan rijden maar dat is echt aan ProRail die dit volgens vaste procedures organiseert. Dat is heel sec het antwoord op uw vraag. Even kijken. Ik ga even terug naar mijn eigen aantekeningen. Ik kijk even naar mijn rechterhand. Op het puntensysteem kom ik zo meteen nog even terug. Volgens mij is het misschien goed dat even nu de onderzoekers en de Controlecommissie even wat antwoorden kunnen geven en dan probeer ik terug te komen zo meteen op vragen die nog zijn blijven liggen.

De voorzitter: De heer Van Caldenberg, aan u het woord.

De heer Van Caldenberg (SP): Voorzitter, dank u wel. Kunt u mij horen? Ja. Allereerst dank u wel voor de complimenten en die complimenten gaan in de richting van de Controlecommissie maar ook zeer zeker in de richting van het bureau dat de Controlecommissie hierbij heeft ondersteund, Bureau Goudappel Coffeng, maar die complimenten gaan eigenlijk ook naar uzelf als Staten want u hebt als Staten bewust ervoor gekozen om deze controlefunctie zo uitvoerig te beleggen en u mag er best trots op zijn in vergelijking met andere provincies dat u op deze wijze uw controlerende taak ook invulling geeft zodat u ook met deze rapporten op tafel komt en dat daar de discussie over gevoerd kan worden, de leerpunten van getrokken worden en uiteindelijk ook overgegaan wordt tot verbeteringen in de praktijk. Vervolgens bent u eigenlijk niet van de reguliere werkwijze gewend dat het rapport van de Controlecommissie direct in de vakcommissie komt, maar wij hebben als Controlecommissie nagedacht over hoe kunnen wij ervoor zorgen dat die rapporten die gemaakt worden door de Controlecommissie niet in de ingekomen stukken blijven liggen en daar vervolgens blijven hangen. En we hebben vervolgens geconcludeerd dat het heel verstandig zou zijn om de rapporten die wij opleveren eigenlijk door te sturen naar de agendering van de reguliere vakcommissies, zodat de discussie waar ook de heer Reuser het over heeft, over de aanbevelingen en wat gaan we ermee doen, ook in de commissie kan plaatsvinden. En ik ben als voorzitter van de Controlecommissie in ieder geval verheugd dat ook een aantal van u de handschoen heeft opgepakt en ook met de Gedeputeerde in discussie gaat over hoe gaan we in de toekomst een aantal van deze zaken realiseren. Het is daarbij goed om te weten dat de Controlecommissie niet in die zin een politiek oordeel velt over de uitkomsten van het rapport maar louter een begeleidende rol en een goedkeurende functie heeft op het onderzoeksproces en zich dus in die zin ook niet bemoeit met de conclusies en aanbevelingen die eruit komen. Dat zijn de conclusies en aanbevelingen in dit geval getrokken door het Bureau Goudappel Coffeng. Verder denk ik dat het goed is om aan te geven dat een aantal van u aangaf, er staan een aantal conclusies in en het is jammer dat we die eigenlijk nu

weten want we hadden die liever al wat eerder geweten. Ik denk dat een aantal van u die ook al wat eerder wist. Het is goed dat die nu op deze manier ook geconcludeerd worden, maar het is ook goed om aan te geven dat dit onderzoeksproces iets langer heeft geduurd dan gebruikelijk is en dat heeft er alles mee te maken dat we een ordentelijk proces hebben waarbij zowel ambtelijke als bestuurlijke hoor en wederhoor dient plaats te vinden en vooral die laatste fase van die bestuurlijke hoor en wederhoor die heeft wat langer geduurd in dit proces. Niet dat u denkt dat is het College te verwijten, want in dat geval was er geen College dat een bestuurlijke reactie kon gaan geven. Dat maakt dat vanaf het moment dat we die bestuurlijke reactie wel hebben ontvangen dat nu ook op tafel ligt. Dat kruist en ik denk dat de heer Vaessen dat terecht doet met een aantal ontwikkelingen op het gebied van de Maaslijn, want als het gaat over de Maaslijn heeft u natuurlijk recent een aantal besluiten genomen, maar u moet wel weten dat het College van GS in die zin wel al op de hoogte was van de conclusies van dit onderzoek en die daarin ook hopelijk heeft meegenomen, maar ik ga ervan uit dat de Gedeputeerde daar nog iets over kan zeggen eventueel. Dat was hem wat mij betreft als het gaat over het algemene proces. Er zijn nog een aantal kleinere individuele vragen gesteld. De vraag van de IJpelaar zou ik evenals de vraag van de heer Vaessen en de vraag van de heer Hermans eigenlijk willen doorleiden naar de heren van Goudappel Coffeng.

De voorzitter: Goed heren aan de overkant. Dan is nu het woord aan u. Ik weet niet wie van u het woord doet maar brand los. Dan kunnen wij dadelijk aan de tweede termijn beginnen.

De heer Verhoof: Even kijken. Volgens ging de eerste vraag die gesteld was over het aantal klantenservicepunten. Was dat de vraag?

De heer IJpelaar (CDA): Ik zal de vraag nog een keer herhalen. In het rapport komt veelvuldig de Maaslijn terug in combinatie met verouderd materieel en daar worden echt een aantal problemen naartoe… geschreven wil ik niet zeggen want dat betekent dat jullie niet objectief zijn, maar de schuld ligt vaak bij die situatie. Ik was heel benieuwd als die situatie er niet was geweest, dat is natuurlijk heel hypothetisch, maar is dat op een of andere manier te objectiveren? Waren op het moment dat we daar ander materieel hadden gehad alle problemen opgelost geweest of waren er dan nog een aantal problemen waar we misschien in de toekomst nog wel rekening mee moeten houden?

De heer Verhoof: Het is natuurlijk inderdaad puur hypothetisch en lastig in te schatten. Wat je blijft houden natuurlijk is dat de Maaslijn een enkelsporig baanvak is met relatief weinig inhaalmogelijkheden of kruismogelijkheden, alleen bij de meeste stations. Dus een elektrisch treinstel dat defect staat zal dezelfde impact hebben als een dieseltreinstel dat defect raakt. Wat je vaak wel ziet met elektrisch materieel is dat je wat meer flexibiliteit hebt in bijvoorbeeld rijtijden. Het materieel, een heel technisch verhaal, dat trekt wat sneller op en remt wat sneller af. Dus je kunt wat marge inlopen die je met een dieseltreinstel gewoon wat lastiger in kunt lopen. Dus dat is wel één van de redenen dat een elektrische dienst meestal wat betrouwbaarder is dan een dienst uitgevoerd met dieselmaterieel.

De voorzitter: Oké. En vraag nummer twee was van de heer Vaessen. Kunt u hem misschien nog een keer herhalen mijnheer Vaessen?

De heer Van Caldenberg (SP): De vraag die ging over de aanbeveling.

De heer Vaessen (D66): Ja, die ging over de eerste aanbeveling en de vraag was daarbij eigenlijk in lijn met ook de bestuurlijke reactie van GS die we gezien hebben. Is dat nog anders in te vullen dan met de bekrachtiging nieuwe bestuursafspraken die daarover gemaakt zijn met I&W?

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Verhoof: Ja, dat gaat over het risico natuurlijk weer van de Maaslijn bedoelen jullie. Daar bedoelen we eigenlijk mee dat mocht je tegen een situatie aanlopen dat je een vertraagde elektrificatie hebt dan heb je een terugvalmogelijkheid nodig in theorie mocht Arriva er bijvoorbeeld niet uitkomen met de leasemaatschappij en zul je toch iets van alternatief materieel moeten voorzien. Dat is wetende dat dat een hele lastig markt is. De opstart hier op de Maaslijn is ook niet helemaal vlekkeloos gegaan in het begin, zeker bij de vorige concessie, juist ook door dit materieelvraagstuk. Dus in het beste geval heb je natuurlijk die treinen nog een jaar langer of het mocht het nodig zijn anderhalf of twee jaar langer. Maar het is wel goed om in ieder geval te denken over een terugvaloptie en daar misschien ook gewoon open het overleg met Arriva over te voeren. Zij zijn ook de partij denk ik inderdaad, wat net ook al terecht werd opgemerkt, die hier in principe leidend in zijn. Zij hebben ook de contracten met de leasemaatschappij en hebben dus ongetwijfeld ook al hierover informatie ingewonnen. Ik kan me niet voorstellen dat ze dit helemaal tot op de spits drijven. Dus dat lijkt me het belangrijkste punt wat betreft deze aanbeveling.

De voorzitter: Oké, dank u wel. En de derde vraag die was blijven liggen kwam van mijnheer Hermans. Misschien kan hij hem ook nog even kort toelichten?

De heer Hermans (PVV): Uit het overzicht lijkt het alsof hoe meer elektrische bussen ik inzet hoe groter het risico op uitval is, want het lijkt wel een-op-een te lopen. Klopt dit?

De voorzitter: De onderzoekers. Gaat uw gang.

De heer Verhoof: Dat is een terechte conclusie en dat zie je vaak in het eerste jaar terug. Dat zie je eigenlijk in heel Nederland wel en in elke concessie, en u bent misschien ook wel bekend met Oost-Nederland, de IJssel-Vecht-concessie, waar je ook veel uitval hebt gehad. Wat dat betreft is het toch weer relatief nieuwe techniek. Elektrische bussen zijn gewoon net wat anders in gebruik dan dieselbussen waar we natuurlijk al misschien wel honderd jaar mee rijden en dat zit hem er deels in dat bijvoorbeeld het laadsysteem net even wat anders is. Bussen moeten gaan laden. Dat luistert best wel nauw, met bijvoorbeeld, ook weer technisch, een bus moet heel recht onder een laadpaal staan want anders werkt de laadinfrastructuur niet en dan wordt er eigenlijk niet geladen. Dan verwacht je dus een opgeladen bus, heb je een lege bus en valt er een rit uit in principe. En anderzijds zijn er met nieuw materieel ook softwaretechnisch dingetjes. Ook hier geldt het is een nieuwe techniek. Ik weet niet of dat hier aan de orde is geweest maar in IJssel-Vecht had je bijvoorbeeld situaties met bussen die de melding lege accu gaven en dan uit een soort van veiligheidssysteem stil kwamen te staan terwijl de accu niet leeg was. Dus de vervoerder gaat er dan van uit we hebben op tijd geladen maar de bus denkt dat dat niet is gebeurd en dan krijg je dus een rituitval. In het algemeen zie je dat dit in de loop van de tijd wel een stuk beter gaat en ik denk als je de cijfers van dit jaar en van afgelopen jaar zou zien, dus van 2020 en dit jaar, dat je al een heel veel beter beeld wat betreft de elektrische uitvoering zult zien.

De voorzitter: Oké, dank u. Dan hebben we daarmee alle vragen gehad of het moet zijn dat mijnheer Van Gaans nog iets heeft gevonden dat hij wil beantwoorden?

Gedeputeerde Van Gaans: Ja, ik heb genoeg zaken gevonden.

De voorzitter: Nee, u zei ik moet nog even kijken.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik zit ondertussen te kijken, maar ik zie ook dat heel veel punten zijn aangestipt die niet zozeer doelen op dit rapport zelf maar echt op de toekomst van het OV et cetera. Ik wil best gewoon een hele discussie hier met u over hebben. We hebben op 19 november ook een werksessie over ontwikkelplan OV en heel veel vragen die gesteld zijn lijken mij per definitie … Sorry?

Gedeputeerde Van Gaans: Ik snap hem even niet.

De voorzitter: Nee, gaat u door.

Gedeputeerde Van Gaans: Maar dat lijkt me per definitie een onderwerp waar we daar ook ruim de tijd voor hebben, enkele uren, om daarover met elkaar van gedachten te wisselen. En of het een slaapfeestje wordt, als ik hem zo moet begrijpen? Het is ook een beetje aan onszelf om dat dynamisch te houden. Dus ik wil heel graag nu die discussie ook doen met u maar volgens mij zijn heel veel vragen ook al beantwoord door de heren van Goudappel, ook over dat puntensysteem. Ik stel zelf voor om dat bij 19 november allemaal te betrekken.

De voorzitter: Oké. Dat is een prima voorstel. Dan ga ik nu de tweede ronde maken. Mijnheer Wolters Gregório u heeft nog een vraag?

De heer Wolters Gregório (SP): Die stel ik in de tweede termijn.

De voorzitter: Dan ga ik het rijtje even af. We waren bij de VVD begonnen. Een tweede termijn mijnheer Bastiaans?

De heer Bastiaans (VVD): Nee, wij hebben nog steeds geen vragen?

De voorzitter: Dank u wel. Het CDA, mijnheer IJpelaar.

De heer IJpelaar (CDA): Wij zien uit naar 19 november.

De voorzitter: Geweldig. Mijnheer Westhoff.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Ik sluit mij aan bij mijnheer Bastiaans.

De voorzitter: Fantastisch. Mijnheer Reuser ook. Mijnheer Van den Beucken?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Geen tweede termijn.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Vaessen?

De heer Vaessen (D66): Geen tweede termijn.

De voorzitter: En mijnheer Hermans niet. Mijnheer Piepers?

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Ja voorzitter**, ook wij kijken uit naar 19 november, dan wel alvast die twee vragen over het [onverstaanbaar 1:51:08] systeem meenemende en de vraag over hoe wij omgaan met eventuele verschraling in het OV. Die twee vragen wil ik dan meteen geagendeerd hebben voor die sessie.**

De voorzitter: Ik zal dadelijk aan de Gedeputeerde vragen of hij die alvast op de agenda zet. Mijnheer Loomans?

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Geen tweede termijn.

De voorzitter: Mijnheer Richter.

De heer Richter (50PLUS): Geen tweede termijn.

De voorzitter: Mevrouw Lemmens?

Mevrouw Lemmens-Graus (GroenLinks): Ik wilde even opmerken dat het voor ons wel een bespreekstuk is omdat er nog een besluit moet worden genomen door PS over die informatievoorziening. Verder geen vragen.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Wolters Gregório.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja dank u wel voorzitter. Ik had nog één vraag eigenlijk aan de onderzoekers zelf en die ging over de medewerkers of het welzijn van de medewerkers dat naar onze mening bijdraagt aan de kwaliteit van het OV. Daar zie ik in het onderzoek eigenlijk niets van terug. Is dat interessant om de volgende keer expliciet wel mee te nemen. Er werd net door de onderzoekers ook nog die leasemaatschappij voor de diesels aangehaald. Mijn vraag aan de Gedeputeerde is of hij dat dan in het volgende overleg met Arriva mee kan nemen en dan aan de Staten kan rapporteren wat daaruit is gekomen? En over het groeien van het spoorgoederenverkeer zegt de Gedeputeerde dat is iets voor ProRail en zij doen dat volgens de procedure. Nu is onze recente ervaring met ProRail die dingen volgens procedures oppakken geen hele beste herinnering en ook daar wil ik vragen of hij dat proactief op de agenda kan zetten hoe daarmee wordt omgegaan? Dank u wel.

De voorzitter: Oké. Dan heb ik geconstateerd dat er twee vragen nog zijn voor de Gedeputeerde en eentje voor de onderzoekers. Dan zou ik eerst het woord aan de onderzoekers willen geven. Dan kunnen we misschien die sessie afronden en die vraag was van mijnheer Wolters Gregório. Hebt u die opgenomen heren?

De heer Klein Nagelvoort: Zeker van personeel lijkt ons niet heel …

De voorzitter: Oké, gaat uw gang. Het was de vraag over het personeel. Misschien kunt u hem nog even herhalen, mijnheer Wolters. Dan is die meteen actueel en kunt u er meteen op antwoorden.

De heer Wolters Gregório (SP): De vraag was bij het kijken naar kwaliteit van OV of het welzijn van de medewerkers de volgende keer interessant is om expliciet mee te nemen in het vervolgonderzoek.

De heer Klein Nagelvoort: Dat kunnen wij onderschrijven.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. Dan is het woord nu aan de Gedeputeerde, mijnheer Van Gaans.

Gedeputeerde Van Gaans: Ja nogmaals over de dieseltreinen: Arriva gaat ervan uit dat ze vanaf eind 2024, laat ik het zo zeggen, niet meer nodig zijn. **Het punt over het goederenvervoer zullen we in die gesprekken met ProRail betrekken. Over het informeren van de kwaliteit** schiet mij te

binnen dat wij inmiddels u ook halfjaarlijks informeren over de kwaliteit van het OV. Dus dat doen we al en **dat blijven we ook doen.** Die kwam even terug uit de eerste termijn.

De voorzitter: Oké. En dan wil mijnheer Van Caldenberg ook nog een afsluitende opmerking maken. Dan geef ik aan hem het woord.

De heer Van Caldenberg (SP): Ja voorzitter misschien in de richting van mevrouw Lemmens, niet omdat ik zou willen aangeven dat die informatiebehoefte die zij heeft onterecht zou zijn. Helemaal niet. Maar als het gaat over datgene wat u als Staten met dit voorstel gaat doen dan is dat opdracht geven aan het College van GS om hiermee aan de slag te gaan. Dus het is eigenlijk een opdracht, een voorstel van u allen, aan het College. Ik wil alleen even nader toelichten dat dat de procedure is. Mocht u van het College informatie willen over allerlei zaken, dan kunt u die van het College uiteraard krijgen. Mocht u het als bespreekstuk willen opvoeren, dan zie ik er nu al naar uit om in ieder geval aan de andere kant van de tafel te gaan zitten. Misschien tot slot in de richting van de heer IJpelaar: een slaapfeestje gaf hij aan. Volgens mij is dit juist iets waar je heel erg wakker bij zou moeten blijven, maar mijn ervaring met slaapfeestjes is dat er meestal weinig geslapen wordt maar dat er heel veel wakker gebleven wordt. Dus dat is goed.

De voorzitter: De Gedeputeerde moet nog kort even reageren. Dus aan hem het woord.

Gedeputeerde Van Gaans: Het is natuurlijk aan u om er een bespreekpunt van te maken of niet maar GS heeft natuurlijk al gereageerd met een brief aan de Controlecommissie. Dat is ook openbaar. Daarin hebben wij aangegeven wat wij gedaan hebben, wat wij doen en wat wij gaan doen. Dus in die zin hoop ik ook dat u daar kennis van heeft genomen en is het ook verder aan u natuurlijk.

De voorzitter: Mevrouw Lemmens, aan u.

Mevrouw Lemmens-Graus (GroenLinks): Ja, het gaat erover dat de Griffie heeft aangeboden om over de wijze waarop PS dan geïnformeerd wil worden een voorzet te doen en daar zal PS dan toch ook een besluit op moeten nemen.

De voorzitter: Dus u zegt, het moet formeel besloten worden in de Statenvergadering. Of het dan een bespreekstuk of een hamerstuk is dat laten we dan maar even in het midden, maar het punt moet wel op de agenda komen en **dan ligt het bij de Griffie om daar een voorstel voor te maken** en dat ook in te dienen, **zodat er een besluit over genomen wordt. Dan zullen we zorgen dat dat gebeurt.** Hebt u er dan bezwaar tegen dat we het in eerste instantie als een hamerstuk doorgeleiden?

Mevrouw Lemmens-Graus (GroenLinks): Nee, geen enkel bezwaar.

De voorzitter: Dan zullen we het als een hamerstuk op de Statenagenda zetten. Dat was het wat mij betreft. Ik wil de heren van Goudappel bedanken en ook de Controlecommissie en de Gedeputeerde. En dan hebben we het agendapunt hiermee afgerond. Dank u wel. Dan schorsen we een paar minuutjes voor de wisseling en dan kan het volgende verhaal naar voren komen. De vergadering is twee minuten geschorst.

[SCHORSING]

7.3 Rondvraag/mededelingen

8 DUURZAAMHEID

8.1 Informerend stuk Eerste voortgangsrapportage Provinciale Energie Strategie

De voorzitter: Oké, beste mensen, kunnen wij onze plekken weer innemen? Dan zijn wij nu toe aan agendapunt 8 onder het hoofdstuk duurzaamheid en dat is het Informerend stuk eerste voortgangsrapportage Provinciale Energie Strategie. Vorige week is een informatiebijeenkomst over dit onderwerp gehouden. De presentatie en de beantwoording van de gestelde vragen vindt u terug op iBabs op 8 oktober. Dit onderwerp is geagendeerd door de gedeputeerde Van Gaans. Hij krijgt dan ook het woord om de agendering kort toe te lichten. Aan u het woord mijnheer Van Gaans.

Gedeputeerde Van Gaans: Niet over de agendering. Het gaat over het samenvoegen van de PES en de waterstofagenda. Daar hebben we een informatiesessie vorige week over gehad en het leek ons een goed idee om de rapportage over de waterstofagenda integraal binnen het PES-programma op te nemen vanwege twee redenen, één omdat dat inhoudelijk overlap heeft en twee omdat als je het niet doet dan krijg je op twee afzonderlijke momenten verschillende voortgangsrapportages die over en heen naar elkaar verwijzen. Ik denk dat de integratie van die twee, de consistentie, de duidelijkheid en integraliteit ook voor uw Statencommissie goed zouden zijn. Dus dat is het voorstel van ons of u ermee akkoord kunt gaan om dat samen te voegen.

De voorzitter: Oké, dank u wel voor de toelichting. Dan kan ik nu een rondje maken en wil ik beginnen bij de PVV. Ik weet niet wie de woordvoerder is. Mijnheer Megens, aan u het woord.

De heer Megens (PVV): Ja, dank u wel voorzitter. Laten we beginnen bij het begin en dat is het creëren van draagvlak. De PVV heeft hier al herhaaldelijk aandacht voor gevraagd. Hier zou een verbetering in komen, maar wat is er nu daadwerkelijk verbeterd en wat heeft het College gedaan om dit te verbeteren? Hoe worden onze inwoners ondertussen betrokken bij de totstandkoming van grote projecten en hoe worden ze betrokken in de energietransitie? In de voortgangsrapportage is bij KPI-16 op pagina 47 geheel niets ingevuld. Hebben we hier geen ontwikkelingen of kunnen we gewoon concluderen dat 50% lokaal eigendom niet haalbaar of uitvoerbaar is? Ondertussen ziet thuis iedereen de energierekening stijgen en spiegelen we de inwoners voor dat lokaal eigendom draagvlak creëert en dat ze hiervan profiteren, maar er gebeurt in werkelijkheid helemaal niets. De PVV heeft herhaaldelijk gevraagd wat houdt die 50% lokaal eigendom in? Wat verstaan we onder lokaal eigendom en hoe wordt dit ingevuld? Keer op keer krijgen we geen of een ontwijkend antwoord. Het wordt tijd dat hier antwoord op komt. Daarom vraagt de PVV ook het College hier meer duidelijkheid over te geven. Dan hebben we de zonneladder. Dat is ook nog steeds een punt van zorg bij de PVV. Er is inmiddels een brief aan de gemeente gestuurd met de vraag om zich hieraan te houden. De zonneladder zou uitgebreid worden in de omgevingsvisie. Daarna werd het een verordening. Maar hoe monitoren we nu daadwerkelijk of iedereen zich aan deze zonneladder houdt? Kan deze ook niet toegevoegd worden aan het dashboard waar de KPI's benoemd worden zodat we weten op welke gronden de grootschalige projecten straks gebouwd worden. Ook hierop graag een antwoord van het College. Uit de brief van 30 augustus van het College over kernenergie blijkt dat motie 2625 eigenlijk niet is uitgevoerd zoals bedoeld door PS. Tot 2030 ziet de Gedeputeerde geen plek voor kernenergie. Dit is eigenlijk wel kwalijk, vooral omdat in de technische sessie over kernenergie bleek dat we niet moeten afwachten maar juist meters moeten gaan maken. Alleen dan is realisatie van een kleine kerncentrale rond 2030 wel mogelijk. Dit is ook in lijn met hoe de PVV dit graag ziet. Is het College bereid om hier actief mee aan de gang te gaan en zo nee, waarom niet? Tot slot voorzitter, we hebben een dashboard ingericht welke duidelijk moet maken waar we in monitoren en waar we staan. Maar bijvoorbeeld KPI 16, 17 en 18 staan onder constructie. Wat is hier de reden van? Op het

dashboard worden alleen maar cijfers gebruikt vanuit het CBS. Waarom verzamelen we niet zelf recente gegevens aan de hand van verleende vergunningen of subsidies om zo een meer real time overzicht te hebben? Hier heeft de PVV ook graag meer duidelijkheid over.

De voorzitter: Mijnheer Megens, sorry ik was even te laat maar er is een vraag van D66.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, ik had hem iets verder terug. Ik hoor de PVV beginnen met draagvlak en vervolgens de ambitie stellen van een kerncentrale in 2030 en ik vroeg me eigenlijk gewoon oprecht af als we het hebben over dat draagvlak hoe u zo'n inspreekavond voor zich ziet. U wilde geen windmolen of zonnepaneel. Dus hier komt een kerncentrale. Wat verwacht u dan dat de reactie van de omwonenden zal zijn?

De voorzitter: De heer Megens.

De heer Megens (PVV): Ja dank u wel voorzitter. Ik zou zeggen laten we hier gewoon eenzelfde procedure starten en dan horen we van de inwoners wel of er wel of geen draagvlak is.

Mevrouw Jenneskens (D66): En begrijp ik dan goed dat als…

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens via de voorzitter als het kan.

Mevrouw Jenneskens (D66): Via u, voorzitter, begrijp ik dan goed dat als er geconstateerd wordt dat er geen draagvlak is dat de PVV tegen die kleine kerncentrale is?

De heer Megens (PVV): Dan zullen wij waarschijnlijk misschien tegen die kleine kerncentrale stemmen, als er maar draagvlak is. Maar we moeten eerst uitwijzen dat er draagvlak of geen draagvlak is en dat is nu niet het geval bij de windturbines.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Megens rondt zijn betoog af.

De heer Megens (PVV): Wij willen ook graag meer duidelijkheid over hoe hard de KPI's zijn die gesteld zijn. Dat was eigenlijk de laatste vraag die we hadden. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ja ik was vergeten te zeggen dat u drie minuten had. Dus ik heb er niet streng op gelet maar voor de rest geldt het wel. We gaan door met mijnheer Piepers.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Ja, dank voorzitter. Nu is het hek van de dam zullen we maar zeggen. Nee, ik heb enkele vragen. Als we kijken naar de KPI richting die 60.000 woningen. Eigenlijk zouden we die iets aangescherpt willen zien van wat voor soort woningen worden gasloos en welk type woningen zijn dat: Bij welke inkomensgroep, zijn dat vrijstaande huizen, zijn het sociale huurwoningen. Want zo kun je ook kijken waar je komt met je middelen. Ik kan me namelijk voorstellen dat een woningcorporatie dat sowieso gaat doen en dat er een groep is die tussen wal en schip kan vallen. Dan kunnen we ook kijken waar we onze middelen, ook al zijn die beperkt, wel effectief kunnen inzetten voor de Limburger. Dan is er ook nog een onderzoek energiearmoede aangekondigd. Het zal niemand ontgaan zijn dat de energieprijzen de pan uitstijgen. Volgens mij moest het nog beginnen maar ik zou ook even graag de stand van zaken van het onderzoek willen weten, maar ook hoe die stijgende energielasten daarin meegenomen kunnen worden, om daar ook even een goed overzicht van te hebben. En als we kijken naar die energielasten dan hebben we natuurlijk één instrument. Dat is Duurzaam Thuis als het gaat om particulieren. Volgens mij zit er een

bepaald rentepercentage aan gekoppeld. Mijn vraag is: Welke mogelijkheden zijn er om dat rentepercentage nog aantrekkelijker te maken voor bijvoorbeeld particulieren zodat ook mensen met een relatief lagere beurs dat kunnen doen. Ik weet niet zeker welke gemeente het is, maar volgens mij was het de gemeente Venlo die momenteel ook met zo'n project bezig is waar zij zelf niet heel veel verdienen aan die lening. Dat hoeft ook niet per se want je bent een overheid, maar ook niet een verlies lijden want ik zou ook natuurlijk wel goed om willen gaan met onze schatkist om het zomaar te zeggen. Dan als we komen op lokaal profijt en draagvlak, ik ben ook wel [onverstaanbaar 2:09:18] dat als er wel draagvlak is dan is de PVV blijkbaar voor windturbines. Dus dat is wel goed om te horen. Maar ik zou wel wat willen weten over hoe staat het met dat lokaal profijt en bij welke projecten is bijvoorbeeld een leefbaarheidsfonds opgericht? Dat zijn juist van die dingen. Maak het inzichtelijk, ook gezien de motie Palmen volgens mij die we samen hebben ingediend daarover. Maak eens inzichtelijk welk leefbaarheidsfonds is waar of op welke manier krijgt dat vorm? Wat kunnen we daarvan leren? Hoe kunnen we dat uitbreiden? Dat is één concrete vraag maar daarin kan ook het eigenaarschap meegenomen worden. Hoe zit het met de nieuwe projecten zoals nieuwe windparken, nieuwe zonnevelden? Nieuwe kerncentrales hoor ik aan mijn linkerkant. Hoeveel eigenaarschap is daar in handen van de lokale bevolking of een lokale energiecorporatie? Dan is het inzichtelijk. Dan zijn ook mijn buren tevreden maar ben ik ook tevreden daarmee. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Oké. Mijnheer Loomans, aan u het woord.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja, dank u wel voorzitter. Wij hebben deze eerste voortgangsrapportage van de PES met veel interesse gelezen en zoals u waarschijnlijk ook wel van ons verwacht hebben we de nodige opmerkingen en vragen. Laat ik beginnen met de vier KPI's die het College wil aanpassen. Met de KPI 6 en 19 hebben wij geen probleem, met KPI 8 en 12 wel. KPI 8 gaat over de CO_2-reductie bij LEA-bedrijven. Volgens een grafiek in het rapport produceren die nu circa 4,8 megaton CO_2. Blijkbaar was er een doelstelling om die in uiterlijk 2030 te realiseren met 0,7 megaton en daar wil men nu slechts 0,4 megaton van maken. Nu was 0,7 megaton maar circa 14% van 4,8 en 0,4 is nog maar 8%. Als wij nu een klimaatwet hebben waarin een CO_2-reductie is afgesproken van 49% in 2030 en de EU van 55%, ongetwijfeld wel in relatie tot een ander referentiejaar, dan kan het toch niet waar zijn dat de ambitie voor de industrie hier wordt verkleind. Een extra inspanning lijkt ons hier meer op zijn plaats. Het aanpassen van KPI 12, 60.000 aardgasvrije woningen, niet in Zuid-Limburg maar in heel Limburg, is ook min of meer halveren van de doelstelling. Zeker nu de gasprijs de hemel in schiet is dit toch een curieuze aanpassing. Als het College daarbij blijft, zou ze dan als compensatie met de woningcorporaties in overleg kunnen gaan om in 2030 meer dan 95% van alle sociale huurwoningen geïsoleerd te hebben? Dat reduceert ook aardgasverbruik en dus ook de CO_2-emissies. Graag een reactie van de Gedeputeerde. Naast de KPI's zijn wij blij om te lezen dat de Provincie Limburg het recente SER-advies over biomassa gaat volgen. Wij hopen dat dit daadwerkelijk gaat leiden tot afbouw van het verbranden van bomen voor elektriciteitsopwekking en verwarming. Wel vragen wij ons af op welke termijn dit gerealiseerd gaat worden. Ook hierover graag een reactie. We lezen in de stukken ook over logistieke hallen en bedrijfsgebouwen. We hebben er eerder op aangedrongen en blijkens de mededeling van portefeuillehouder van eerder deze week wordt nu in de Limburgse verordening een juridische grondslag opgenomen om zon op dak te verplichten voor deze bedrijven. Hiervoor willen wij onze complimenten uitspreken. Verwant met logistieke hallen zijn datacenters die ook nog eens grote energieslurpers zijn. Daarover en over andere grote energieslurpers lezen wij niets terug in de voortgangsrapportage. Als wij met pijn en moeite meer duurzame energie gaan produceren en die vervolgens ter beschikking gaan stellen aan nieuwe bedrijven die graag willen laten zien hoe duurzaam ze zijn dan worden we daar niet wijzer van. Hoe zit het daarom met de groei van het energieverbruik? Welke grote verbruikers zijn erbij gekomen? Kunnen daarover indicatoren

opgenomen worden en worden datacenters ook meegenomen in het instrumentarium om zon op dak te verplichten? Sowieso leiden al deze hallen tot verdozing van het landschap. Dat zou voorkomen moeten worden met de omgevingsverordening. Wat gebeurt er in de omgevingsverordening daaromtrent en wat is daar de uitkomst van? Dan lezen wij dat mestverwerking de bron is voor zoiets als groen gas. Wij vragen ons hardop af wat daar groen aan is en wat het klimaat daar beter van wordt. Of het besparen van groen of duurzaam opwekken van energie: Dat was toch de doelstelling van de PES. De energie zou groen zijn omdat er door mestverwerking minder metaalemissies uit de mest komen. Dus hoe meer mest, hoe groter de besparing. Dat is toch de omgekeerde wereld. Wij wachten overigens nog op een toegezegde onderbouwing van het College waarin uiteen wordt gezet wat er groen is aan mestvergisting. Zonder goede tegenargumenten blijven wij bij onze mening dat mestvergisting geschrapt wordt uit de PES. Is de Gedeputeerde hiertoe inmiddels bereid? Tot slot, lijken er partijen in dit huis te zijn die coûte que coûte een kerncentrale in Limburg willen bouwen, maar in welke vorm en op welke manier dan ook en dit ten koste van het gezonde verstand. Daarbij doen er veel verhalen de ronde over kernenergie. Laat ik kort zijn. Bij vrijwel iedere vorm van energieopwekking treedt er links- of rechtsom in de productieketen wel emissie van broeikasgassen op. Per uitgestoten CO_2-equivalent zijn de kosten van kernenergie echter veel hoger dan die voor wind, zon en water en is de implementatietijd, de doorlooptijd voor realisatie veel langer. Vanwege de urgentie van effectief klimaatbeleid moeten we nu resultaat gaan boeken en niet pas over vijftien of twintig jaar.

De voorzitter: Mijnheer Loomans, u bent al een minuut te laat.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ik heb nog een halve alinea.

De voorzitter: Dat is een beetje te veel. U krijgt nog tien seconden.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): En dan heb ik nog niets gezegd over de langetermijnrisico's en kosten voor opslag van het kernafval. Die wordt namelijk afgewenteld op de maatschappij en niet doorberekend in de kilowattprijs. En dan is er natuurlijk nog de morele vraag of wij voor kortetermijngewin mogen gokken met het lot van toekomstige generaties. En mijn verhaal over thorium mag ik niet meer vertellen dankzij de voorzitter.

De voorzitter: Oké. Maar mijnheer Bastiaans heeft een vraag. Dus wie weet wat er komt.

De heer Bastiaans (VVD): Ik ga u helpen mijnheer Loomans. U hebt vorige week ook die prachtige sessie bijgewoond over kernenergie en daar hebt u een staatje aangeleverd met voor mij onrealistische cijfers. Maar we hebben de heer Van Durpel, de spreker, gevraagd om daar eens naar te kijken en een staatje te maken waar we een vergelijking hadden van wat is de CO_2-uitstoot per megawattuur energie voor kernenergie, voor een windmolen op land, voor een windmolen op zee. Hebt u dat staatje terugontvangen?

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Nee.

De heer Bastiaans (VVD): Dat hebt u ook niet. U haalt dat nu weer aan namelijk. We hebben ook eigenlijk min of meer afgesproken van we houden dat staatje eens een keer tegen het licht en gaan dan piepen of miepen over wel of niet verstandig. Klopt dat?

De voorzitter: Wat is uw vraag?

De heer Bastiaans (VVD): Klopt dat? Hadden wij daar een afspraak over? Wij zouden eigenlijk volgens mij ook dat staatje al aangeleverd krijgen?

geen microfoon 2:16:04]

De voorzitter: Even om het scherp te houden. Dat staatje is er. Dus er kan over dat staatje gedebatteerd worden. Dan is uw vraag wanneer gaan we dat doen?

De heer Bastiaans (VVD): Inderdaad. Want ik vind het wel dan knap lastig als iets gisteren geüpload wordt om dat hier vandaag te behandelen.

De voorzitter: Precies. En daarom denk ik is het misschien verstandig dat we daar de volgende commissievergadering, als het dat kan lijden, een afspraak over maken. Zullen we het zo vastleggen? Dan leggen we het zo vast in de notulen. En dan hebben we daarmee de woordvoering van de heer Loomans gehad en is mevrouw Mertens aan de beurt.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Ja voorzitter, dank je wel. Ik zal kort zijn. Wij hadden twee vragen, namelijk ten aanzien van KPI 6 en KPI 12 en bij KPI 6 kwamen wij tot de conclusie, maar misschien hebben wij dat dan verkeerd geïnterpreteerd, dus graag enige toelichting, dat onze ambitie bijgesteld wordt, dat wij nu maar 15,5 megaton CO_2-reductie willen realiseren in 2030 in de plaats van 2,5 megaton per jaar uiterlijk in 2030. Dus graag daar een toelichting over. En bij KPI 12 verbaast het ons dat de ambitie om 60.000 aardgasvrije woningen te realiseren in Zuid-Limburg nu wordt verspreid over geheel Limburg en dat wordt dan vervolgens ook nog gekoppeld aan de RES Zuid-Limburg en het feit dat die doelstelling daar niet meer in opgenomen zou zijn. Ik dacht toch gelezen te hebben dat die doelstelling niet in de RES opgenomen is maar dat het onderdeel zou moeten zijn van de transitievisie warmte en dat dat dus los staat van elkaar. Dus ik begrijp ook niet waarom dat eruit gehaald is. En bovendien als wij nu zeggen we zien niet dat die 60.000 aardgasvrije woningen in Zuid-Limburg realiseerbaar zijn, laten we dan onze Zuid-Limburgse gemeenten in de steek? En wat kunnen we wel doen om ze niet in de steek te laten? Dat was het. Dank u wel.

De voorzitter: Oké, dank u. Mijnheer Wolters Gregório, gaat u door namens de SP? Ik dacht uw collega?

De heer Wolters Gregório (SP): Nee, mijnheer Van Caldenberg heeft blijkbaar nog andere [onverstaanbaar 2:18:55].

De voorzitter: Gaat uw gang.

De heer Wolters Gregório (SP): Als eerste dank voor dit stuk. Heel interessant en ook fijn dat we dit regelmatig met elkaar kunnen bespreken. Het aanpassen van de KPI's is net door voorgangers al aangehaald. Daar verbazen wij ons eigenlijk ook wel een beetje over. En om dan toch nog een keer op die 60.000 woningen terug te komen. Wij lezen hier eigenlijk de opgave voor de RES Zuid-Limburg wordt alweer kleiner en een stukje wordt uit de RES Noord- en Midden-Limburg gehaald. Dan is mijn vraag komt daar iets voor in de plaats dat dezelfde doelstelling ongeveer nastreeft of halen we sec de doelstelling weg bij de RES Zuid-Limburg door dit zo op te schrijven? En dan nog een paar andere dingen. Om bij de RES te blijven: Wanneer de gemeenten door een RES-beleid meer opwekken dan eigenlijk was voorzien, dus als gemeenten nog daadkrachtiger van start gaan, mag dit dan van de provinciale wind-op-land-doelstelling worden afgehaald, omdat we het toch eigenlijk allemaal gezamenlijk oppakken en ook omdat wij die opgave als te groot zien voor wat realistisch haalbaar is

voor de Provincie? Even kijken. Om de investering in ons net niet gigantisch te laten zijn is onze vraag of er voortgangsgesprekken zijn met Enexis over opwek en opslag in de wijk? Waar wij het net niet hoeven te verzwaren kunnen we sneller overgaan op hernieuwbare energie is onze mening en waar we wellicht het geld normaalgesproken in netverzwaring zouden stoppen kan dit nu gebruikt worden om de wijken meer zelfvoorzienend te maken. Een ander punt is: Wat is de laatste stand van het overleg met de C8 over de verduurzaming van hun bestand? Net werd ook al de energiearmoede aangehaald en onze opvatting is, nu er ook landelijk aandacht voor is, is het waarschijnlijk ook het moment om daar extra budget voor te kunnen vragen mits wij met goede plannen komen. En als laatste een ding over de laadinfra dat wij samen met Noord-Brabant regelen. Uit gemeenten en verschillende uitvoeringsinstanties komen ons minder positieve berichten ter ore. Dus ik wil eigenlijk aan GS vragen of u kunt toelichten hoe de planning en uitrol wat dat betreft verloopt, of daar hiaten zitten waar wij nog iets aan kunnen doen? Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan wij over naar de VVD. Mijnheer Bastiaans, aan u het woord.

De heer Bastiaans (VVD): Dank u wel voorzitter. Ik was gisteren nogal verbaasd. Er kwam toevallig weer voorbij op Nederland 1 of NPO 1, Nieuwsuur, zeg ik het goed, dat twee provincies zich zelfstandig hadden aangemeld voor kernenergie. Dat waren Zeeland en Brabant en nog steeds niet Limburg. U weet dat er een motie ligt en ik ben ook blij te lezen dat de motie van samen met het Rijk op zoek naar een locatie in Limburg voor kernenergie in ieder geval in het stuk beschreven staat. Maar we houden ons wel aan datgene wat in de motie staat en ik hoop ook dat het College toe kan zeggen dat we einde dit jaar wel zijn aangemeld bij het Rijk dat wij kernenergie willen in Limburg. Dat hoeft voor ons, voor alle duidelijkheid, geen grote centrale zijn. Wij praten als VVD ook over die modulaire kleinschalige kernreactor. Dus daar willen wij toch graag invulling van zien. Ik zie een interruptie.

De voorzitter: Ja inderdaad. Dus laten we beginnen bij mijnheer Wolters.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja dank u wel voorzitter. Ik hou hem heel kort. Het punt dat mijnheer Bastiaans maakt is eigenlijk vrij duidelijk, maar onze interim-Gouverneur die heeft eigenlijk eenzelfde soort voorstel gedaan bij het project de Maaslijn waar we een unanieme motie hebben aangenomen van geen euro meer erbij en daar heeft hij een mooie bemiddelingsprocedure gevoerd. Is het voorstel dat GS ten opzichte van kernenergie in Limburg doet niet eenzelfde variant die toch ook recht doet aan de motie zoals u die heeft geformuleerd?

De voorzitter: En wat is uw vraag?

De heer Wolters Gregório (SP): De Gouverneur heeft op de Maaslijn bemiddeld. Dus het is niet exact expliciet geworden zoals in de tekst in de motie die unaniem was aangenomen staat. De motie die u heeft ingediend voor kernenergie in Limburg die heeft ook een expliciete tekst. Zo geeft GS hem niet weer, maar GS is wel in bemiddeling met het Rijk en andere provincies om op een of andere manier kernenergie waar mogelijk toch in te passen bij ons. Is dat niet eenzelfde handreiking die GS nu doet aan u?

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Volgens mij heeft GS nog geen handreiking naar ons gedaan over de invulling van die motie.

De voorzitter: Oké. Dan had mevrouw Jenneskens ook een vraag.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, in de PES hebben we altijd heel veel gesproken over haalbaar, betaalbaar en met draagvlak. We hadden het er net ook al over. En ik hoor nu eigenlijk dat we los van alle inhoud van die PES dan toch maar vast naar Den Haag moeten zeggen van goh graag een kerncentrale, een kleintje. En ik vraag mij eigenlijk af hoe zich dat verhoudt tot de inhoudelijke uitgangspunten, tot dat vergaren van draagvlak, tot dialoog met de omwonenden, tot alle dingen die je nodig hebt voor zorgvuldige besluitvorming. Dus ik vraag eigenlijk even de reflectie van mijn collega. Betekent die kerncentrale ook dat we er hoe dan ook er een willen en dat het draagvlak er niet meer toe doet of hoe ziet de VVD dat dan?

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Wij zijn absoluut voor draagvlak. Laat ons dat vooropstellen. Maar om iedere keer ons te blijven verschuilen achter oude feiten, met nieuwe reactoren die er zijn, nieuwe technologieën die er zijn, dat vind ik ook te ver gaan. En we kunnen blijven vooruitschuiven, maar er zal een betere mix van onze energiebronnen moeten komen en daarvoor willen wij pleiten om in ieder geval iets eraan toe te voegen en voor ons is dat een kleine kernreactor.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, dan nog één punt want we hebben het hier natuurlijk over een PES en die gaat tot 2030 en in de lezing vorige week of de deskundige die we hadden die zei 2030 op zijn vroegst is al heel erg risicovol. Dus breidt u dan nu de horizon van deze PES daarmee ook uit? Hoe ziet u dat dan in de tijd en het tweede punt dat daar natuurlijk ook bij hoort is ook wel: Wij zijn wel eens samen bij een bewonersbijeenkomst geweest over de komst van een grootschalige energieopwekking. Daar werd nooit al te enthousiast op gereageerd. Hoe verwacht u dat Limburg zal reageren op het nieuws dat wij wel als één van de drie provincies onszelf supergeschikt achten om een kernreactor te hosten?

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Ik vind het wat ver gaan om hier deze discussie te voeren. Dat is niet aan ons hoe het College daar invulling aan wil geven. Met dat plan zullen ze naar ons toe moeten komen hoe zij daar invulling aan willen geven, maar wij denken wel, en dat durf ik best uit te spreken, dat een veilige centrale heden ten dage bouwen absoluut tot de mogelijkheden behoort.

Mevrouw Jenneskens (D66): Dan nog even over die tijdshorizon. Dat moet dan voor 2030 om in deze PES te passen of hoe ziet u dat?

De heer Bastiaans (VVD): Dat zien wij realistisch.

De voorzitter: Oké. Maar mevrouw Jenneskens de volgende keer via de voorzitter. Dat is de derde keer en dat is beslist de laatste. Mevrouw Mertens.

Mevrouw Mertens (GroenLinks): Dank u wel voorzitter. Ik was vorige week niet bij die kennissessie maar ik had wel een terugkoppeling gekregen van mijn collega de heer Baneke en hij vertelde mij het was een heel interessante sessie en er werd ook gezegd er moet eerst nagedacht worden over de vraag waarom wij een kerncentrale in Limburg zouden willen hebben, wat het doel daarvan zou zijn en dan is mijn vraag aan de VVD: Als de VVD graag die kerncentrale in Limburg wil, met welk doel is dat dan? Waarom zou deze energie een goede bijdrage zijn aan de energiemix?

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Ook wij hebben ons geconformeerd aan het verdrag van Parijs. Wij moeten die doelen halen en als wij op deze wijze doorgaan met het realiseren van zon op dak en zon van wind dan gaan wij die doelen niet halen. Dus wij denken dat we een versnelling kunnen aanbrengen en dan moet u eigenlijk toejuichen om sneller een relatief schone, ik zeg het misschien nu wel goed mijnheer Loomans, energiebron toe te voegen aan onze energiemix en die is realistisch haalbaar voor 2030.

De voorzitter: Dan is nu de laatste vragensteller op dit onderwerp naar mijnheer Bastiaans, de heer Loomans, want volgens mij hebben we alles wel zo'n beetje gehad. Gaat uw gang.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja dank u wel, voorzitter. Ik vind het heel interessant wat de heer Bastiaans zegt, want hij wil dus absoluut de doelen van Parijs halen voor 2030 maar alle signalen die tot nu toe naar boven zijn gekomen is dat een kerncentrale never nooit voor 2030 gerealiseerd gaat worden. Dus eigenlijk hoor ik de heer Bastiaans zeggen dat wij op korte termijn fors onze investeringen in zon en wind gewoon flink moeten gaan uitbreiden omdat we anders die doelen niet halen. Ik herken de zorg van mijnheer Bastiaans. Ik ben heel blij dat hij dat op die manier heeft verwoord. Dank u wel.

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans.

De heer Bastiaans (VVD): Dat spreek ik tegen, mijnheer Loomans. Dat heb ik zo niet gezegd en zeker niet zo bedoeld. Een kerncentrale, als u er nu mee instemt, is voor 2030 gerealiseerd.

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans, gaat u verder met uw betoog.

De heer Bastiaans (VVD): Ik ga verder met mijn betoog. Ik was nog niet zo ver. In punt 4, de risico's, staat te lezen dat in verband met de infrastructuur de Provincie daar in afwachting is van een wetswijziging. En onze vraag is hoe wilt u die wetswijziging aangepast zien? Even kijken. Dan staat er een overzichtje op pagina 21, een overzichtje tot en met 2018. Dan denk ik hoe actueel is dat overzichtje? Is daar geen actueler overzicht van aan te leveren? Ik heb hem hier op iBabs, pagina 21. [geen microfoon 2:29:41] En dan gaan wij naar het mijnwaterproject. Misschien ben ik foutief geïnformeerd over die 60.000 woningen. Volgens mij is die afspraak destijds gekoppeld aan het beslissen over een mijnwaterproject, maar ik kan me vergissen want dat was nog voor onze tijd. Maar dan staat er een heel mooi verhaal in van het is redelijk succesvol en het hele land kijkt naar ons, zelfs van buiten de grenzen kijken ze naar ons mijnwaterproject. Dan denk ik als het zo succesvol is waarom zijn er nog zo weinig woningen aangesloten? Waarom moeten we dan die doelstelling verlagen? En om dan zo maar te zeggen we halen dat niet en we gaan dit uitvlakken over heel Limburg dat vind ik wat te makkelijk want dan zou ik daar ook graag een onderbouwing van zien van wat doen Noord- en Midden-Limburg dan? Of gaat u dadelijk zeggen we gaan 10.000 woningen doen voor Zuid-Limburg en omdat we er 60.000 hebben afgesproken moeten Noord- en Midden-Limburg er maar 50.000 doen. Daar had ik graag toch meer een onderbouwing voor. Is het mijnwaterproject dan wel succesvol? Dat is dan natuurlijk de vraag.

De voorzitter: Kunt u gaan afronden?

De heer Bastiaans (VVD): Ik ben heel veel geïnterrumpeerd.

De voorzitter: Zeven minuten staat hier op de tijd.

De heer Bastiaans (VVD): Ik ben hier door het ambtelijk apparaat opgehouden met welke pagina bedoel je en weet ik wat allemaal. Is er een voortgangsrapportage van Hagenhof [2:31:31] voorhanden want ook daar maak ik me toch wel een beetje zorgen over en dat is gisteren ook wel bevestigd. Op pagina 27 van de PES staat ook weer een staatje over de energie-infrastructuur van wat Enexis heeft gemaakt. Dan vraag ik me af nu zijn we alweer een jaar verder. Wat heeft Enexis nu al gedaan om de problematieken die ze zien de komende jaren op te lossen. We zijn nu een jaar verder en we blijven nog daaraan hangen. De rest kan ik bewaren voor de tweede termijn als u dat liever hebt.

De voorzitter: Die is er niet, maar ik wou het toch hier maar bij laten en mevrouw Palmen het woord geven.

Mevrouw Palmen (CDA): Ja dank u wel voorzitter. Ik heb al tal van punten van mijn inbreng door mijn voorgangers genoemd gehoord. Dus daar kan ik bij aanhaken. Ik zou eerst graag met een compliment willen beginnen. Dat heb ik vrijdag al gedaan over het dashboard want dat ziet er heel mooi uit, maar ook over de motie verplicht zon op dak die nabij is. Het is heel mooi om dat te lezen. Ook een compliment aan ons allen, want door ieders input, hoe gevarieerd ook, zijn we toch tot hier gekomen en dat gaat dan gelukkig de goede weg op. Dus complimenten daarvoor en uiteraard ook aan het College. Tegelijkertijd hoor ik ook heel veel dingen. We willen allemaal maar ik hoor heel veel dingen die we vooral ook niet willen en ik zou dat toch een beetje willen omdraaien van wat kan er dan allemaal wel. Mijnheer Bastiaans zei al terecht er moet toch een energiemix zijn. Dus in tegenstelling tot mijnheer Loomans zou ik toch aandacht willen vragen voor het groene gas en waterstof. Volgens mij hebben we dat gewoon heel hard nodig om tot verwarming van de gebouwde omgeving te komen, om opslag te kunnen creëren. Het is wellicht nog geen heilige graal maar volgens mij hebben we gewoon op dit moment niet heel veel anders. En in het kader daarvan zou ik willen vragen wat mijnheer Bastiaans ook al aanhaalde richting de infrastructuur, want ik heb die passage ook gelezen. Dan sluit ik aan op de vraag wat gaat Enexis doen. Je ziet kleine initiatieven in Limburg door ondernemers opgestart worden op waterstof en groen gas, die ook met de infrastructuur bezig zijn en zou dat niet gewoon iets voor Enexis moeten zijn. En aanvullend daarop als die netcapaciteit, die uitbreiding, zeven jaar gaat duren en we staan nu zeven jaar stil, dan moet er gewoon iets gebeuren. Dus wat kunnen wij als Provincie richting Enexis dan doen en wat kan Enexis doen om daar op een andere manier vorm aan te gaan geven? De KPI's die achterblijven die zijn al genoemd. Het rapport IPCC is daar heel duidelijk in. We moeten vooruit en niet achteruit. Ik had nog een vraag over een toezegging op een meldpunt. Dat dateert al van heel lang geleden. Daar heb ik een keer schriftelijke vragen over gesteld? Dat is toegezegd. Een Community of Practice werd het toen genoemd. Maar ik kan het nergens meer terugvinden. Dus ik zou graag willen weten wat daar de status van is. Het gaat dan om een meldpunt waar mensen praktijkproblemen kunnen melden op de energietransitie. Even kijken. Over de infrastructuur hebben we het al gehad. Daar zou ik nog vooral ook mee willen geven om daar toch de koppelkansen te zien. Het zijn misschien vaak maar kleine initiatieven. Ik noem maar even iets: Grote logistieke daken. Als er geen capaciteit is op het net, waarom daar dan niet een tankstation aangekoppeld, een waterstoftankstation of alleen maar laadpalen. Ik noem maar even wat. Dat kan van alles zijn. Dus ik zou vooral in willen zetten op win-winsituaties en koppelkansen. Datzelfde geldt ook voor het groen gas want er zijn in den lande heel veel mooie casussen van, gewoon rendabel. Dat hoeft niet met meer mest zeg ik even via de voorzitter richting mijnheer Loomans, maar wel met mest die we hebben want volgens mij is dat een prima oplossing. Dan zijn er nog wat zorgen over de werkgelegenheid. Dat wordt al genoemd en ik snap ook wel dat het College

geen ijzer met handen kan breken, want er is heel veel krapte, maar de opleiding van onderuit komt naar ik heb vernomen ook niet heel goed van de grond. Misschien kunt u wat nader duiden of er daadwerkelijk wordt ingezet op goede technische opleidingen die klaar zijn voor de duurzame toekomst, maar zelfs als die er zijn of komen dan duurt dat een tijdje voordat die mensen in het veld staan en dan lees ik dat er 50 zijinstromers zijn die het moeten gaan doen en volgens mij kan Enexis wel een veelvoud daarvan plaatsen. Dus ook daar geldt u kunt geen ijzer met handen breken, maar wat kan er mogelijk nog wel? De energiearmoede werd al genoemd. Daar kunnen wij volledig bij aansluiten. Volgens mij wordt het zelfs niet eens genoemd in de rapportage en dat vind ik toch wel heel jammer. We weten allemaal welk deel van de bevolking weer het hardste getroffen wordt en dat moeten we gewoon allemaal niet willen. Het schrappen van de verhuurdersheffing is ook nog niet allemaal helder. Dus wat kan het College richting corporaties doen en richting die mensen met een laag inkomen doen om toch mee te kunnen? En dan heb ik nog een laatste vraagje over de zonneladder. Daar zijn al veel vragen over gesteld. Die duiding is er ook wanneer dat in de verordening komt en ook richting gemeenten. Dat begrijp ik allemaal. Maar er ligt ook nog heel veel potentieel op parkeerplaatsen met dubbelgebruik. Daar zie ik veel te weinig van. Wat is daar de status van? En bijvoorbeeld een voorbeeld bij Venlo, waar ik begrepen heb dat Rijkswaterstaat voor 1,4 miljoen kapotte glasplaten gaat vervangen. Dat doet Rijkswaterstaat. Daar gaan wij niet over. Maar ik zou toch willen vragen of wij daar niet wat kunnen pushen of vragen waarom dat niet gewoon zonnepanelen kunnen zijn, want vanaf Greenport tot voorbij Tegelen, [onverstaanbaar 2:37:31] weet dat vast wel, is één lange weg van glas.

De voorzitter: Maar ik moet nu streng worden want u heeft nu het dubbele van de tijd op.

Mevrouw Palmen (CDA): Excuseer. Ik dacht nog wel dat ik zo snel was. Mijn laatste opmerking is dat wij akkoord zijn met het onderbrengen van de waterstofagenda in de PES.

De voorzitter: Goed. Dank. Mijnheer Westhoff.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Ik denk dat ik het iets korter ga maken.

[geen microfoon 2:37:55]

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Het is goed. Verder geen probleem. Wij ondersteunen in feite het initiatief van VVD en PVV met betrekking tot kernenergie en met name dat in ieder geval het proces moet worden opgestart om het te gaan onderzoeken en niet op basis van de gegevens die vanuit landelijk komen want zij denken alleen maar aan hele grote centrales, maar ook vanuit de gegevens die we vorige keer gekregen hebben met betrekking tot die kleinere centrales, dan met name bijvoorbeeld een eerste initiatief bij Chemelot. Dat is een grootverbruiker van energie. Dus in dit geval waar kan het toegepast worden? Bij Chemelot zou het goed kunnen passen.

De voorzitter: Mijnheer Wolters Gregório, u had een vraag.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja dank u wel voorzitter, mijnheer Bastiaans vroeg mij ernaar. Hij zei net er wordt niets over in het stuk gezegd maar op pagina 29 wordt op allebei uw punten al ingegaan. Misschien moet u dat nog een keer opnieuw teruglezen.

De voorzitter: Mijnheer Westhoff, aan u het woord.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Door de PVV werd aangehaald dat de zonneladder in

die KPI's meegenomen wordt. Dat ondersteunen we ook. Dat vinden we ook een goed idee. En de opmerking van het CDA met betrekking tot groen gas, in tegenstelling tot de uitspraken van, mijnheer de voorzitter, mijnheer Loomans, met betrekking tot groen gas en dat het onzin is, ik denk dat daar toch echt nader onderzoek naar gedaan moet worden. Er spelen van allerlei processen in dit geval en oudere en nieuwere technieken. Met name die nieuwere technieken zijn echt de moeite waard om een keer goed te onderzoeken c.q. een keer te presenteren op dezelfde manier zoals dat ook gebeurd is met kernenergie. Ik ben benaderd door een aantal mensen die daar graag informatie over willen verstrekken. Dus dat is één.

[geen microfoon 2:39:35]

De voorzitter: Heren, vooral heren, laten we het zakelijk houden.

De heer Westhoff (Forum voor Democratie): Met betrekking tot de informatie, met betrekking tot Enexis, zou ik ook graag duidelijker naar voren willen krijgen wat de stand van zaken is. Het is op dit moment een grote bottleneck met betrekking tot alle initiatieven, of dat initiatieven zijn die wij ondersteunen of niet, maar dat maakt verder niet uit. Dat zou wat ons betreft ook wat duidelijker gepresenteerd kunnen worden. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan gaan we naar mijnheer Van den Beucken van LOKAAL-LIMBURG. Mijnheer Vincken? Ja, sorry. Hoe langer het duurt hoe meer ik jullie nog als één partij zie. Sorry, mijnheer Vincken, aan u het woord.

De heer Vincken (SVL): Mijnheer de voorzitter, ik vergeef u het feit dat u mij overslaat want er is al zoveel over kernenergie gezegd en in feite is het mijn onderwerp. Ik vind het vervelend dat mijnheer Megens en mijnheer Bastiaans zich ermee beginnen te bemoeien. Omdat er zoveel gezegd is moet ik enorm gaan improviseren nu om niet in herhalingen te vallen. Ik moet weer opnieuw mijn verbazing uitspreken dat mensen nog steeds zo principieel tegen kernenergie zijn. Je moet dat eigenlijk anders benaderen volgens mij. Je moet jezelf de vraag stellen hoe kan het zonder. Ik heb in de vele sommetjes die ik de afgelopen jaren gemaakt heb hier, iedere keer opnieuw aangetoond dat het met alleen wind en zon niet kan. Eén getalletje haal ik er nog even uit. Als je dus de hele energie van Limburg tot 2050 wilt vervangen door windmolens dan heb je 5.000 turbines nodig. Het kan gewoon niet zonder kernenergie. Daarom ben ik iedere keer opnieuw verbaasd. Maar goed, er is voortschrijdend inzicht wat mij betreft en ik hoop bij jullie ook. In de eerste plaats de situatie die zich op het ogenblik voordoet met de brandstofprijzen die voor een flink deel veroorzaakt wordt door het versneld afschakelen van de kolencentrales en de kernenergiecentrales, in Duitsland onder andere en in België die afgeschakeld gaan worden. Er zijn inmiddels al tien landen die Macron volgen. Macron heeft duidelijk gezegd dat de kleine centrales een plaats moeten krijgen in de Europese taxonomie waar duurzame energiebronnen in opgenomen worden. Dat is een ontwikkeling in Europa en wij blijven maar een beetje, tenminste een deel van ons, een pas op de plaats maken. Wij zijn tegen kernenergie. Dertig jaar geleden was dat ook het argument van groen in het algemeen. Het duurt zolang om een kerncentrale te realiseren, dus we gaan er niet aan beginnen. Als we dertig jaar geleden begonnen waren hadden we al tien jaar geleden een aantal kerncentrales gehad.

[geen microfoon 2:42:37]

De heer Vincken (SVL): U haalt windenergie en zon erbij. Prima. Het is nodig en dat zei mijnheer Van Durpel ook dat er richting kernenergie een gelijk speelveld gecreëerd wordt in vergelijking met zon en wind. Zon en wind drijven volledig op subsidies. Als je diezelfde subsidies zou inzetten naar

onderzoek, planning, vergunningverlening, noem maar op, van kernenergie, zou bij dat gelijke speelveld kernenergie eruit rollen als een energiebron die zonder subsidie kan werken. Een stabiele overheid, snelle vergunningen, garanties van de overheid zijn noodzakelijke dingen. Ik val even terug op wat mijnheer Van Durpel zei. Kortom, wij moeten niet afwachten. Wij kunnen niet morgen al met een centrale beginnen maar wij kunnen wel morgen beginnen met concrete voorbereidingen in onze eigen Provincie en op zijn minst een signaal geven aan Den Haag dat dat moet gebeuren. Ik ga bijna afronden voorzitter. Dit is een algemeen verhaal dat ik toch even kwijt wilde. Ik wil nog even ingaan op KPI 12. Daar worden 60.000 woningen die eerst in Zuid-Limburg van het gas af moesten uitgesmeerd over heel Limburg. Dat is nogal een aanpassing. Een concrete vraag van mij: heeft het debacle van het groene net in Sittard-Geleen hiertoe geleid? Verder nog een tweede vraag ook in die richting van KPI 12. Daar wordt gezegd dat het technisch ingewikkelder en kostbaarder is, dat dat de reden is voor dat uitsmeren zeg maar. Maar is het ook niet zo dat het draagvlak om met name bestaande woningen over te schakelen op gas er niet of nauwelijks is? Dat was mijn tweede concrete vraag. Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: Dank u. Dan is het woord aan de heer Van den Beucken van LOKAAL-LIMBURG.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dank u wel. De tijd gaat snel en we zijn weer toe aan de eerste informatieve sessie en er staan in dit stuk diverse moties, toezeggingen en amendementen vermeld die een belangrijke relatie hebben met de PES en de voortgang daarvan, maar LOKAAL-LIMBURG heeft steeds de noodklok geluid over veiligheid, leefbaarheid en gezondheid en dat resulteerde in een toezegging, namelijk een randvoorwaardelijke lijn energietransitie ingebed in de leefomgeving. En binnen dit kader is de afstand van industriële windturbines tot woonobjecten zeer belangrijk, dit in verband met de effecten van infrasoon geluid. En die minimumafstanden die komen niet tot uitdrukking in de huidige normen betrekking hebbende op geluid en geluidsoverlast. Bij de behandeling van de POVI hebben we dan ook een motie ingediend om tot onderzoek te komen naar verantwoorde concrete afstanden van windturbines met als doel deze in de omgevingsverordening op te nemen, dit om de inwoners te beschermen. En wij waren stomverbaasd over de reactie van het College op deze motie. Daar waar veiligheid en gezondheid bij het vorige College draagvlak leek te hebben, werd nu door een andere Gedeputeerde beargumenteerd dat de huidige regels louter bestaande uit geluidsnormen voldoende zijn. Dat zijn dezelfde regels die je ook ziet voor verkeers- en industrieoverlast. Vraag aan het College: Hoe moet het verder met die afstandsnormen tot woonobjecten. De rode draad voor LOKAAL-LIMBURG is en blijft dus een veilige, gezonde en leefbare energietransitie. De acceptatie van impactrijke ingrepen, welke dat ook mogen zijn, zal nooit op een goede manier gestalte krijgen als niet eerst de daken, zowel van particulieren als van bedrijven, vol komen te liggen en daarom blijven we KPI 3 nauwgezet volgen en moeten we hier maximaal op blijven inzetten. Een begrip dat meteen al opduikt in de voortgangsrapportage bij de behandeling van KPI 6 is het marktfalen en afnemende multiplier. Weer een vraag: Wat betekent dit voor de totale voortgang? We zijn content met het dashboard PES en we hebben daar vorige week al over gesproken en de KPI’s 16,17 en 18 zijn nog in bewerking en dat roept vragen op, want dit zijn juist de KPI’s die samenhangen met het gevoel dat inwoners bij de energietransitie krijgen, samenhangen met acceptatie, meedoen, geloofwaardigheid. Wanneer denkt het College dat we deze KPI’s kunnen gaan volgen? We hebben nu 22 KPI’s maar zoals de PES en de RES voortdurend in beweging zijn kunnen we ons ook voorstellen dat er met de tijd nog wat KPI’s bijkomen en er komt hopelijk een moment dat de Provincie meer zicht krijgt op de energie-infrastructuur en er meer sturingsmogelijkheden komen hierop. Dan lijkt het ons verstandig om hiervoor een KPI te ontwikkelen, een KPI toekomstbestendige infrastructuur, dit met betrekking tot capaciteit en aansluitingen van zowel hoofdinfra als lokale infra. Immers deze structuur is van levensbelang om tot een planning te komen in het kader van de PES. De vraag is hoe kijkt ons College daartegenaan? Kan het College

een tussentijdse inkijk geven of en hoe Limburg samen met de andere provincies optrekt richting nationale wetgever om de netwerkbeheerders met de neus dezelfde kant op te krijgen. De energieprijzen, ook al genoemd, en de brandstofprijzen spuiten als vuurpijlen de hemel in en dat brengt LOKAAL-LIMBURG tot een thema dat sowieso al hoog op de agenda staat, energiearmoede, een onderwerp waar ook meerdere definities voor zijn. Ook voor de rol die de Provincie vervult in dit thema valt mogelijk in de toekomst mogelijk een KPI te formuleren, net zoals voor realisatie van concrete energiebesparende maatregelen, één van de pijlers in de trias energetica.

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken, u bent over de vier minuten.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ik rond binnen 30 seconden af.

De voorzitter: Oké.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Energiebesparing zit ook verdisconteerd in een andere KPI, maar de concrete maatregelen die daarbij gepaard gaan, zouden wij op de een of andere manier ook graag nog willen gaan monitoren. Grondspeculatie voor wat betreft wind- en zonneparken is wat ons betreft ongewenst. Dus we hopen in de volgende voortgangssessies toch echt wel wat meer te weten te komen hoe dit aangepakt zal gaan worden. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u. Mevrouw Jenneskens, D66.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, ik zal het netjes via u doen. Zodat de kleine Limburgertjes die vandaag geboren worden, ook nog eens een gezond stukje aarde overhouden om groot op te worden. Dat is uiteindelijk wel waar we het voor doen en die had ik vandaag nog niet gehoord. En dan kunnen we misschien wel met zijn allen blijven onderzoeken wat de toekomst brengt en gezellige kleine kernreactortjes of onze eigen sommetjes blijven maken zoals collega Vincken en Loomans graag uitwisselen, maar we kunnen nu ook beginnen en dat moeten we ook doen. Allereerst dank namens D66 voor het stuk en vooral ook voor het dashboard waarin de KPI's inzichtelijk zijn gemaakt. Ik heb er echt al veel schik mee gehad. Wij zijn ambitieus maar er is ook ontzettend veel al gezegd. Dus ik zal even proberen de hoofdlijnen eruit te halen. Allereerst aansluitend op wat collega Mertens zei, KPI 6 die stellen we eigenlijk naar onder bij en onze vraag is: Waarom is dit eigenlijk de keuze. Als het een kwestie is van de beschikbare middelen, zou het dan niet verstandiger zijn om terug te komen met een voorstel om die middelen aan te vullen of een garantstelling te regelen in plaats van het terugschroeven van die ambitie? En ik las de Kamerbrief over de SDE++-subsidies en daar wordt als uitvoering van die motie Grinwis een wat flexibelere systematiek gehanteerd om te voorkomen dat die projecten op de plank blijven hangen. Dus het openstellingsbudget kan wat groter zijn dan het budget in onze begroting. Zouden we niet veel meer moeten kijken naar dit soort systematieken in plaats van aan de voorkant al onze ambitie omlaag bijstellen? Graag een reactie van het College daarop. Over energiearmoede is ontzettend veel al gezegd. Ik heb daar een aantal vragen bij. Ik weet dat het onderzoek is aangekondigd. Het CDA had het ook al over de woningcorporaties. De vraag van D66 is: Wordt er ook gesproken met die woningcorporaties en vooral de bewoners van die huizen zodat we ook heel scherp in beeld krijgen waarom en hoe dat werkt. We hebben wat vragen over het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Daar hebben we in Limburg echt een grotere uitdaging dan op andere plekken. En dan is ook de vraag wat kunnen we daar nog meer in doen? Is dat in de lobby? Is dat met de mijnwatermethode? Is dat met de restwarmte van Chemelot en andere industrie? Wat zouden we meer kunnen doen en wat zouden we kunnen versnellen? Even ook nog terug naar de netbeheerder. Wat zou Enexis ook kunnen doen om bijvoorbeeld de aansluiting van sociale woningbouw op het net goedkoper te maken want dat is uiteindelijk wat ons betreft, of als wij

ons goed hebben laten informeren, wel iets waar Enexis en daarmee wijzelf ook een klein beetje over gaan. De vraag is ook nog: We zetten ons in voor de waterstofleiding naar Chemelot. Wat kunnen we aanvullend eigenlijk doen om die warmte van Chemelot ten goede te laten komen van de mensen die dat het beste kunnen gebruiken daar in de omgeving? Dan over actielijn 4. Daar wordt gesproken over de corporaties en één van de vragen die bij ons nog altijd leeft is: Wat kunnen wij doen aan de voorkant om te zorgen dat we onze voorwaardenscheppende rol om die corporaties deel uit te laten maken van zo'n initiatief groter maken. We hebben een motie ingediend bij de omgevingsvisie over de ruimtelijke inpassing van de energietransitie. Wij hebben vooral vragen over hoe zouden we die processen anders kunnen doen, wat is de rol van de Provincie op het moment dat er gemeentegrensoverschrijdend gedacht wordt en zou u ons hier ook nog iets uitgebreider over willen informeren in lijn met de motie Van Wageningen.

De voorzitter: Mijnheer Bastiaans heeft een vraag.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ik wou net beginnen over kernenergie.

De heer Bastiaans (VVD): Dat kunt u nog altijd doen. Mevrouw Jenneskens, ik hoor u ook zeggen, en andere collega's ook, over die energiearmoede en met woningbouwcorporaties aan de slag gaan. Ik heb ook al eens een keer in het Statendebat gemeld dat er ook woningbouwcorporaties zijn die gewoon gratis zonnepanelen leggen op woningen van hun huurders, gratis en voor niets. En mijn pijnpunt daar is dat daar nu net ook weer gesproken werd over die G8-corporaties die eigenlijk grotendeels gesitueerd zijn hier in Zuid-Limburg en steeds meer naar het noorden dunner worden. Deelt u ook met mij het idee dat als het in Noord-Limburg mogelijk is dat woningbouwcorporaties gratis en voor niets zonnepanelen op de daken leggen van hun huurders dat dat toch ook mogelijk moet zijn hier in Zuid-Limburg. Deelt u die mening?

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, de heer Bastiaans vindt met mij natuurlijk een Noord-Limburgse aan zijn zijde. Dus ongetwijfeld is dat mogelijk. Maar mijn punt was eigenlijk: We hebben soms de neiging om te praten over woningbouwcorporaties en over vooral de bewoners van die woningen, terwijl als we veel scherper kijken naar wat is daar echt aan de hand dan komen we denk ik tot de beste oplossingen en daar zou dit er eentje van kunnen zijn.

De voorzitter: En bent u daarmee aan het eind van uw betoog? Mijnheer Van den Beucken heeft ook een vraag.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja voorzitter dank u wel. Wellicht is mevrouw Jenneskens op de hoogte gebracht van een project dat al eerder genoemd werd in Venlo. Is zij het met mij eens, via de voorzitter natuurlijk, dat complete ontzorging er ook toe bij kan dragen dat mensen die administratief niet zo onderlegd zijn en niet zo'n goed initiërend vermogen hebben toch ook aan zonnepanelen gaan? Moeten we daar niet in het kader van de PES wat harder op gaan sturen?

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Voorzitter, ik vind dat niet echt aan mij want ik hoor ook van woningbouwcorporaties allerlei geluiden dat bijvoorbeeld met isolatie of op hele andere manieren er veel grotere uitdagingen liggen. Als dit een oplossing is, dan zal de woningbouwcorporatie daar

waarschijnlijk wel mee komen. Dus ik zou dat gesprek ook wel willen afwachten. Sorry, er zit iemand heel erg nee te knikken, maar het ontzorgen absoluut.

De voorzitter: Goed. Gaat u verder. Nee, u hebt nog een vraag? Welke is dat?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja, want ik denk dat er wel een misverstand gerezen is, en dat wijt ik vooral aan mijzelf. Het gaat hier om particuliere woningeigenaren, in die zin. Dus dat had ik er wel duidelijker bij moeten zeggen. Mea culpa maxima.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens, gaat uw gang.

Mevrouw Jenneskens (D66): Daar ben ik het helemaal mee eens. Daar hebben we in het verleden ook weleens moties over ingediend, ook over het loket dat mensen kan helpen om in die wirwar iets te vinden, want we hebben zelf een Duurzaam Thuis lening aangevraagd. Ik vond dat knap ingewikkeld. Ik ben blij dat mijn wederhelft die voor zijn rekening nam. En tot slot voorzitter nog heel even over het favoriete onderwerp van onze commissie, kernenergie. Kom alstublieft, vraag ik aan de Gedeputeerde, terug naar de Staten voordat u ons een gezellige kleine kernreactor intekent op de kaart. Tot zover.

De voorzitter: Dank u wel. Dan hebben wij de commissie gehad. We hebben één termijn. Dus de Gedeputeerde geeft nu antwoord en als er niet op gestelde vragen gereageerd wordt dan mag daarover gevraagd worden, maar we gaan geen debat aan. Dus dat betekent ook voor mijnheer Loomans dat hij nu een heel concrete vraag moet hebben want anders gaat de Gedeputeerde antwoorden.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Noem het een technische vraag. De heer Bastiaans refereerde net aan de antwoorden die mijnheer Van Durpel zou geven, want ik had hem vorige week een lijstje meegegeven, vergelijking tussen verschillende soorten energie. Ik heb net even gekeken wat er precies in het antwoord van hem staat maar hij geeft eigenlijk aan dat hij niet voldoende tijd heeft gehad om het echt uit te kunnen zoeken en in hele algemene zin geeft hij dan gewoon wat dingetjes.

De voorzitter: Goed. Dan denk ik dat we op dit onderwerp nu niet verder komen en dan geef ik nu de Gedeputeerde het woord.

Gedeputeerde Van Gaans: Dank u wel voorzitter. En precies om hetgeen wat u zegt, namelijk dat er maar één termijn is en ieder zegt ik houd het heel kort maar vuurt dan toch binnen één minuut acht vragen op mij af, bijvoorbeeld mevrouw Jenneskens. Maar omdat er dus heel veel, ik geloof 41, verschillende vragen zijn gesteld en er maar één termijn is, zou ik toch graag even willen schorsen dat u ook het goede antwoord krijgt waarmee u ook tevreden het weekend in kan gaan straks. Dus ik zou willen vragen om tien minuten schorsing.

[SCHORSING]

De voorzitter: Dames en heren, wilt u uw plaatsen innemen? Dan kunnen wij de laatste ronde voor vandaag laten plaatsvinden. Dus het woord is aan de Gedeputeerde voor beantwoording van de vragen gesteld in eerste en tevens laatste termijn van de commissie. Mijnheer Van Gaans, aan u het woord.

Gedeputeerde Van Gaans: Dank u wel voorzitter. Voordat ik ga beginnen vroeg de heer Westhoff nog over waterstof. Mijnheer Westhoff, in uw richting, u vroeg mij nog wanneer wij dan de volgende voortgangsrapportage hebben over waterstof. Dat is dus bij de volgende voortgangsrapportage over de PES. Dan wordt ook over de waterstofagenda gerapporteerd. Als ik even terugkijk naar de vragen allereerst dank daarvoor. Er zijn een aantal hoofdbrokken als ik blokjes ga maken. Dat is tegenwoordig helemaal hip. Ik heb een blokje over de KPI's en de aanpassingen, een blokje over draagvlak en participatie, een blokje energiearmoede, een blokje kernenergie, een blokje Enexis, een blokje nieuwe ontwikkelingen en een blokje over het dashboard. Het gevaar bestaat als ik ook daadwerkelijk alleen die blokjes ga beantwoorden dat ik mensen ga overslaan. Dus ik ga één voor één de vragen beantwoorden en als ik denk dat ik een vraag al heb beantwoord dan zal ik die dus ook overslaan. Dus u moet ook vooral goed blijven luisteren, maar daar twijfel ik niet aan bij u. Ik ben allereerst blij dat deze eerste voortgangsrapportage nu voorligt. Volgens mij geeft dat op een consistente wijze aan hoe wij aan die KPI's de afgelopen maanden gewerkt hebben, wat we gaan doen. Vanaf nu gaan we dus verder met de voortgangsrapportage. De eerstvolgende is volgens mij voorzien in Q2 2022. Dus heel veel dingen die verbeterd kunnen gaan worden dat zullen we ook straks vanaf die tweede voortgangsrapportage gaan verwerken. Ik ga bovenaan beginnen in het lijstje. Dan begin ik bij de PVV. Dat is in feite dus het blokje eigenaarschap et cetera en dat heeft betrekking op KPI 16. Wat houdt 50% lokaal eigendom in? 50% eigenaarschap dat betreft in feite het gemiddeld getal over de projecten die aan de orde zijn, dus niet per se per project maar over het geheel en de participatie daarvan, dus echt het lokaal eigenaarschap, dat wordt via de RES'en handen en voeten gegeven. Omdat de uitvoeringsagenda's van die RES'en nog niet helemaal klaar zijn en de Provincie niet afzonderlijke trajecten wil starten zonder die gemeenten, is die KPI 16 ook nog niet ingevuld. Dat is ten aanzien van KPI 16. Dan was er een vraag over het dashboard, waar dus ook complimenten voor werden uitgedeeld. Hoe kunnen we monitoren of iedereen zich aan die zonneladder houdt? Kan dit worden toegevoegd aan het dashboard? Ik begrijp dat u nog vragen heeft over die Limburgse zonneladder, die invulling van motie 2685. De duiding hiervan die staat ook opgenomen in de omgevingsvisie en de ontwerp omgevingsverordening. Dus ik zou u eigenlijk ook willen vragen om deze inhoudelijke vragen vooral te bewaren voor de behandeling van die omgevingsverordening. En dat is volgens mij in november in de commissie en op 17 december in PS. Over het inzicht in projecten zonneparken en windparken in de leefomgeving is geen landelijke informatie beschikbaar en dat betekent dat we zelf gemeenten systematisch dienen te bevragen daarop.

De voorzitter: Mijnheer Megens had een vraag.

De heer Megens (PVV): Ja, dank u wel voorzitter. Ja, dat is wat we keer op keer eigenlijk horen van stel het bij de omgevingsvisie, stel het bij de omgevingsverordening. We worden van het kastje naar de muur gestuurd en ik denk dat we toch wel een keer recht hebben op een duidelijk antwoord hierop.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Volgende week is er een werksessie hierover. Dus dat is niet van het kastje naar de muur. Volgende week is de werksessie, november de Statencommissie en dat is het en daar krijgt u ook uw antwoord. Klaar. Dus ik ga niemand van het kastje naar de muur sturen. Het is de eerste keer dat ik deze vraag krijg, ik geef u een eerlijk antwoord en dat is het. Over de zon-op-dakprojecten in de planvorming, over dat inzichtelijk maken, is er hetzelfde antwoord. Dat kunnen we niet goed in beeld krijgen. Projecten met een ruimtelijke procedure wel. Daarbij gaat het dus om de zonneparken en de windparken, dus niet zon op dak maar de zonneparken. Deze komen namelijk ook voor advies langs bij ons in de Provincie ter advisering aan de provinciale belangen. **En ik kan u wel toezeggen dat we ons gaan inspannen om op basis van principebesluiten van gemeenten voor**

die zonneparken en windparken waar ik het over had een overzicht te creëren van deze projecten aan de planvorming en die zullen we dan ook toevoegen aan het dashboard. Dan doe ik een uitstapje naar de kernenergie. Over kernenergie hebben we een hele goede sessie gehad vorige week en ik ga ook niet nogmaals alles samenvatten wat daar is gewisseld. Laat ik beginnen met het standpunt te herhalen van GS. Daar ga ik mee beginnen. In de mededeling portefeuillehouder die ik u eind augustus heb toegestuurd hebben wij aangegeven dat wij geen ontwikkeling voor kerncentrales in Limburg voorzien voor 2030 en hiermee worden dus in goede orde de grote traditionele kernreactoren benoemd. Het Rijk kent inmiddels al die waarborglocaties voor die grote kerncentrales, waarbij Borssele het meest voor de hand ligt en volgens mij is kernenergie rijksbeleid en is het nieuwe kabinet eerst aan zet. We moeten dus niet vooruitlopen op een locatie voor een kernenergiereactor want we hebben ze ook gehoord. En volgens mij was dat ook een conclusie die we allemaal daar getrokken hebben, vergt een nieuwbouw van kerncentrales een cruciale fase nul. Dus voordat we stap 1, 2, 3, 4 gaan doorlopen moeten we eerst de vraag stellen over fase nul en fase nul zijn dus vragen, hij noemt het deriskings geloof ik, waarbij je risico's gaat uitsluiten, over de technologische expertise of die wel of niet aanwezig is, vragen over radioactief afval, de rol van kernenergie ten behoeve van de toekomstige energie-infrastructuur en wat gaan we doen omtrent het regelgevend kader. Dat zou de eerste stap moeten zijn. Ik heb erover na zitten denken ook het afgelopen weekend. En ik denk we kunnen wachten tot het kabinet zegt we gaan nu een stap zetten en dan gaan we het huiswerk doen of we gaan toch gewoon nu alvast ons huiswerk doen en we gaan dat starten. **En ik kan u dan ook toezeggen dat GS dus niet op haar handen gaat zitten en zal dus ook in licht van hetgeen is gewisseld en van deze fase nul nu haar huiswerk gaan doen. Dat betekent dus dat we dus een gezamenlijk gefinancierd onderzoek willen gaan doen naar de veiligheid, technische kansrijkheid van kerncentrales op Limburgse bodem.** Daarmee hoop ik ook voldoende comfort te hebben gegeven aan de heer Bastiaans dat we nu eens echt werk gaan maken van die motie.

De voorzitter: Gedeputeerde, u zei ik kan u toezeggen. Bij een toezegging hoort een datum om het een toezegging te laten zijn. Dus wanneer denkt u uw huiswerk klaar te hebben?

Gedeputeerde Van Gaans: We gaan nu starten. Dat onderzoek dat gaan we nu vormgeven. Dus daar gaan we na vandaag mee aan de slag. Ik kan niet zeggen wanneer dat klaar is want dat moet aanbesteed worden. Daar moet financiering voor worden gevonden. We moeten met die onderzoekers die dat gaan doen de goede vragen op tafel leggen. Ik kan mij ook voorstellen dat we daar in deze commissie ook nog eens over spreken hoe we dat gaan doen, dat we ook de goede vragen meegeven. Dus als ik iets toezeg dan ga ik ermee aan de slag nu.

De voorzitter: Maar kunnen we dan zeggen in maart of april hebben wij een tussenrapportage over de stand van zaken?

De heer Vincken (SVL): Voorzitter.

De voorzitter: Ja.

De heer Vincken (SVL): Mag ik een korte opmerking maken. Mijnheer Van Gaans, we hoeven niet het wiel uit te gaan vinden. Het KMPG-rapport bijvoorbeeld en het TNO-rapport zijn hele goede rapporten. Die moet je alleen goed lezen en niet selectief.

De voorzitter: Mijnheer Vincken, dit moeten we niet gaan doen. De Gedeputeerde heeft zijn verhaal klaar. Hij heeft gezegd ik ga aan het werk en ik vraag om zijn toezegging voor elkaar te krijgen dat hij

een datum noemt en van mijn part van de tussenrapportage over de stand van zaken en als dat in maart kan dan kunnen we dat in de commissie behandelen.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik hou me even bij mijn eigen toezegging en **dat kunnen we dan bij de tweede voortgangsrapportage van de PES doen in Q2 2022.** Dat lijkt me het meest logische moment. En toch even, want ik hap niet graag, maar ik heb het rapport heel goed gelezen, en als u het ook heel goed heeft gelezen, dan heeft u ook opgemerkt dat die hele fase nul niet aan de orde is geweest in het KPMG-rapport en daarom zeg ik dat gaan wij dus doen.

De voorzitter: Oké, dat gezegd zijnde heeft mijnheer Bastiaans nog een vraag daarover.

De heer Bastiaans (VVD): Ik ben in ieder geval blij met deze toezegging dat daar nu wel werk van wordt gemaakt, maar **misschien is het toch handig dat wij toch nog een keer in een klein comité, vanuit dit comité, op een wat meer informele manier even kijken van wat houdt dan die stap in die u wilt zetten.**

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Dat lijkt me heel goed dat we inderdaad ook die fase nul ook met de goede vragen aan de start gaan.

De voorzitter: Oké, mijnheer Van Gaans, ga verder.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik blijf bij de PVV, de vraag over hoe gaan we de burgers betrekken bij de energietransitie. Kijk, ik praat niet graag over mensen maar graag met mensen en het is ook geen provinciaal dingetje. We hebben zoiets als Regionale Energie Strategieën en daar zitten de bestuurders in, de gekozen gemeentebestuurders van die burgers. Dus op die manier zouden ze sowieso al betrokken moeten zijn. Dat betekent dat je ze moet informeren en niet alleen maar door brieven te sturen maar ook mogelijkheden moet geven om van gedachten te wisselen. Dat geven we handen en voeten via de Regionale Energie Strategieën. Waarom worden KPI's 16 en 17 niet uitgewerkt in het dashboard? Voor eentje heb ik net al gereageerd. KPI 18 is kwalitatief en in het dashboard rapporteren we alleen kwantitatief. Dus daarom is die niet opgenomen. **KPI 16 en 17 die worden nog deze maand uitgewerkt** en het is bij deze KPI's wel nog even zoeken naar welke gegevens gebruikt kunnen worden om dat echt te kunnen volgen maar die worden uitgewerkt en dat gaan we dus verder nog opnemen. Even om u ook mee te nemen waarom dat niet is. Voor heel veel data zijn wij afhankelijk ook van het CBS. Dat opvragen kost vaak veel tijd. Soms hebben we dan ook met andere dataleveranciers te maken. Dus wij zijn grotendeels ook afhankelijk van die gegevens en het is ook niet heel efficiënt om daar een hele eigen systematiek voor op te tuigen. Dus dat is de reden dat er soms ook wat vertraging in zit. Dan ga ik naar de aanpassing van de KPI over de 60.000 aardgasvrije woningen. Over de monitoring was dat allereerst. Welk type woningen gasloos worden gemaakt dat wordt niet apart gemonitord en dit is weer één van die datasets waar we afhankelijk zijn van het CBS. Wel weten we vanuit de praktijk dat bij een deel van die nieuwbouwwoningen de woningbouwcorporaties vaak vooroplopen met isolatiemaatregelen en gasloze woningen zoals een aansluiting straks op een warmtenet maar dat kunnen we niet apart monitoren. Daar is een vraag over.

De voorzitter: Mijnheer Piepers.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Voorzitter, volgens mij is het zo dat elke gemeente op dit

moment de transitievisie warmte ook aan het vaststellen is. Volgens mij moet dat eind dit jaar of begin komend jaar. Volgens mij worden dan ook doelgebieden aangewezen tot ongeveer 2030. Volgens mij loopt dat redelijk parallel met elkaar. Als we die gegevens nu eens hierop leggen, dan kunnen we wel alvast kijken welke woningen zijn dat en welke types worden daarbij gepakt? Ik noem het even de buurten waar minder weerstand tegen klimaatmaatregelen zijn. Worden die gepakt of zijn het toch andere wijken? Dus daar zou ik even naar willen kijken en dan zouden we die uitsplitsing denk ik in samenwerking met de regio's wel kunnen maken.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Ja, ik denk dat dat een hele goede zou zijn. Het is wel afhankelijk van de kwaliteit natuurlijk van die plannen en ik weet ook dat heel veel kleine gemeenten echt moeite hebben. Zij hebben niet voldoende ambtenaren om dat soort dingen uit te werken. Met een slag om de arm denk ik wel dat het een hele goede invalshoek zou kunnen zijn.

De voorzitter: We gaan geen tweede termijn houden.

De heer Piepers (Partij van de Arbeid): Volgens mij stellen wij in het kader wonen ook weleens mensen ter beschikking aan gemeenten. Volgens mij zijn daar ook goede koppelkansen. Ik wil hem meegeven en niet een debat. Maar ik wil hem meegeven.

De voorzitter: Oké.

Gedeputeerde Van Gaans: Daar ben ik mij van bewust en wij leveren al relatief veel ambtelijke capaciteit aan die gemeenten, maar goed ook wij zitten krap in ons jasje. Maar wat wij kunnen zullen wij maximaal de kennis ook delen met die gemeenten en hen daarbij helpen. Dat is gewoon staand beleid. Het onderzoek over de energiearmoede kwam ook vaak terug. Wat is de stand van zaken, al dan niet in een gesprek met de C8. Het onderzoek naar de energiearmoede gaat starten. Dat is ook een rijksonderzoek. Die start in ieder geval nog dit jaar. De afronding is voorzien voor het einde van april 2022 en de energielasten gaan daar zeker een onderdeel van uitmaken. Dat staat overal hoog op de kaart. Er was laatst nog zelfs een Europese top die helemaal in het teken hiervan stond. Overigens kregen we wel bericht vanuit Den Haag dat die energiebelasting dus weer behoorlijk omlaaggaat. Dus dat is wel weer positief en dat gaan mensen echt merken.

[geen microfoon 3:25:55]

Gedeputeerde Van Gaans: Ja, je moet ergens beginnen. Op welke manier was de vraag ook van de PvdA zouden we het rentepercentage van Duurzaam Thuis nog lager kunnen maken om het aantrekkelijker te maken voor mensen met een lager inkomen om daar gebruik van te maken? Dat is een beetje een technisch verhaal. Die rente is gebaseerd op de ondergrens van het tarief dat de Provincie hanteert. Wij weten niet zeker of die ondergrens nog verder omlaag kan omdat de rente al heel erg laag is. Dat zouden de collega's van financiën eens even goed moeten bekijken. Daarnaast wordt de rente weer opgehoogd met de renteopslag van de Stichting Volkshuisvesting Nederland. Daar hebben wij als Provincie weer geen invloed op en dat kunnen wij dus daarom ook niet zomaar verlagen, maar **we willen wel uitzoeken of in combinatie met gemeenten sommige renteloze leningen verstrekt kunnen worden en of dat überhaupt mogelijk is**, maar dat moeten we verder gaan onderzoeken. Daarbij worden we volgens mij ook wel geholpen door het energiearmoedeonderzoek waarin dus ook mogelijkheden voor sturing zitten. Dus dat gaan wij even afwachten.

[geen microfoon 3:27:03]

Gedeputeerde Van Gaans: Ja. Even kijken. De fondsstructuur inzichtelijker maken voor bewoners. Ik kan mij voorstellen, en dat had ik zelf ook toen ik begon met deze portefeuille, dat ik even door de bomen het bos niet meer zag aan alle regelingen en subsidies. Via de Community of Practice wordt vooral die kennis gedeeld, maar die fondsstructuren moeten gewoon echt verduidelijkt worden in de RES'en. Daar ligt echt een opgave om dat duidelijker te maken. Daar bent u ook overigens wel geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder in september deels. We gaan dat niet als Provincie zelf nog verduidelijken. Dat moet echt via de RES'en opgepakt worden. Ik ga wat snel er doorheen. **Kunnen we lokaal eigenaarschap inzichtelijk maken of kwantificeren**? Dat bespeurde ik ook op meerdere plekken. Ja, **dat kan, deels**, niet volledig, maar **wat we kunnen zullen we inzichtelijk gaan maken en ook uploaden in het nieuwe dashboard**. Dat was ook richting de PvdA dus nog. De LEA-bedrijven, de aanpassing KPI 8, waarom gaan we naar 0,4 megaton, kunnen we hiertoe iets compenseren al dan niet met de woningcorporaties? We zijn altijd volgens mij met die LEA-bedrijven uitgegaan van die 0,4 megaton. Dat is ook echt ergens een ambtelijke omissie of er is ergens met een fout cijfer gerekend, maar dat is altijd 0,4 megaton geweest, niet 0,83. Dat is gewoon een omissie geweest. Dat cijfer is ook altijd gecommuniceerd en opeens dook daar 0,83 op, maar dat klopt dus niet. Dus dat echt gewoon puur een omissie. Dat is een omissie. Biomassa, op welke termijn volgen wij het SER-advies op? Daarvoor verwijs ik graag naar de opgenomen tekst zoals die er ook staat in de voortgangsrapportage KPI 14. Daarin wordt ook gezegd dat de collega's nog een kansenkaart zullen opstellen waarover u nog wordt geïnformeerd. En de vraag over de energieslurpers: Welke grote gebruikers zijn erbij gekomen en nemen we datacenters mee in zon op dak? Hier hebben we specifiek in de omgevingsvisie en die ontwerp omgevingsverordening waar ik het even over had specifiek aandacht voor. Een zon op dak verplichting gaat vanzelfsprekend ook gelden voor distributiecentra die met die verdozing als ik het zo mag noemen gepaard gaan. De relatie met die omgevingsverordening over die verdozing. Ik pak hem daar even door. Zoals ik al zei wordt dat dus in die omgevingsvisie en ontwerp omgevingsverordening opgenomen. Dat zit er dus in wat mij betreft. **De mestverwerkingstoezegging** die had ik inderdaad gedaan bij de commissie FEB geloof ik toen we spraken over het Limburgs Energiefonds. **Die komt eraan en dat zal binnenkort met de Staten gedeeld worden.** Even kijken. U heeft veel vragen gesteld. Dus ik ga gestaag verder. De oorspronkelijke formulering van KPI 6 met een CO_2-reductie van die 2.5 megaton per jaar in uiterlijk 2030 dat biedt geen doelstellingen voor de tussenliggende periode. Dat kan betekenen dat dus in de jaren 2021 en 2029 geen CO_2-reductie hoeft plaats te vinden maar alleen hoeft te scoren in 2023. Dus in feite is dat geen goede doelstelling. Dus om een realistische en ambitieuze doelstelling te hanteren hebben we die KPI aangepast die dus projecten dwingt om ook in die tussenliggende jaren te presteren. Dus dit is min of meer een aanscherping van de KPI en niet een afzwakking en zo moet u hem lezen. Dat is ook dus conform de rapportagestructuur van het LEF en die is weer overeengekomen met de Europese Investeringsbank. Dit is gehanteerde normale systematiek en de reductie wordt dus per project ingeboekt op het moment van de financial closure en dat is dus het sluiten van de financieringsovereenkomst. Dan ga ik naar KPI 12, de verspreiding van aardgasvrije woningen over heel Limburg. Waarom staat dit in de RES, dat hoort toch in de transitievisie warmte te staan? Halen we die doelstelling weg bij de RES Zuid-Limburg? Die ambitie van 60.000 woningen is niet verlaagd. Alleen het zoekgebied voor die KPI is vergroot. Dus voor Noord- en Midden-Limburg was eerder überhaupt geen doelstelling opgenomen. In de concept-RES voor Zuid-Limburg was wel een doelstelling opgenomen voor een bepaald percentage, maar deze is later uit de RES gehaald en daarom zou het niet gepast zijn om vanuit de Provincie vast te houden alleen aan de locatie Zuid-Limburg en daarom hebben we het dus verspreid over heel Limburg. Die transitievisies warmte waar we het net al even over hadden die worden pas einde van dit jaar vastgesteld, hopelijk, en we hebben

ervoor gekozen om het aantal uit de doelstelling te houden, niet eruit te halen maar om het zoekgebied te vergroten. We blijven natuurlijk streven naar 60.000 en als het meer kan dan zullen we ook streven naar meer, maar ik kan u ook meenemen naar de tijd dat het Nationaal Klimaatakkoord werd uit onderhandeld. Toen zat ik in een andere hoedanigheid daar aan tafel en toen was men in de stellige overtuiging dat dit een heel realistisch aantal zou kunnen zijn en inmiddels weten we in heel Nederland, onder andere door een tekort aan handjes en ander voortschrijdend inzicht dat die ambities die toen in het Nationaal Klimaatakkoord zijn gesloten ook niet realistisch zijn, maar wij blijven daar onverminderd aan vasthouden.

De voorzitter: Mijnheer Wolters, een vraag.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, ik dacht ik stel even een vraag, dan kan de Gedeputeerde wat drinken. Die opgave die is neem ik aan gezamenlijk tot stand gekomen om die 60.000 woningen in RES Zuid-Limburg te verwerken. Is die dan eenzijdig door RES Zuid-Limburg eruit gehaald zonder dat men ons te overleggen, want het blijft nog steeds overkomen als er is een opgave in de RES Zuid-Limburg gezet die gerelateerd is aan de PES en we doen die nu niet maar er komt ook niets voor in de plaats en dat is eigenlijk een beetje waar ik bij de RES Zuid-Limburg al de hele tijd tegenaan loopt. Dat is dat er steeds tegen de Provincie wordt gezegd er kan een hele hoop niet maar er komt nooit iets voor in de plaats dat wel kan. In hoeverre zijn daar gesprekken over geweest of gaan die nog komen om het weer compleet te maken?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Kijk, wij zijn gewoon een partner in de RES. Dus wij zijn daar gewoon bij betrokken. Het is niet dat wij eenzijdig werden geïnformeerd hierover, maar het zat in de concept-RES en die is later inderdaad gewoon eruit gehaald.

Gedeputeerde Van Gaans: Jawel. Het zoekgebied is vergroot. Dus die 60.000 woningen in Limburg die gaan we gewoon halen, maar die opgave van 60.000 is wel uit de RES Zuid-Limburg gehaald feitelijk.

De voorzitter: Mijnheer Loomans.

De heer Loomans (Partij voor de Dieren): Ja voorzitter, mag ik nog heel even terugkomen op KPI 8 over die LEA-bedrijven, want zoals ik al zei als de nationale klimaatwet een reductie van 49% voorstelt, Europa 55%, er allerlei doelstellingen liggen voor de gebouwde omgeving, vindt de Gedeputeerde het dan reëel dat we de LEA-bedrijven maar een reductie met 8% opleggen? Voor mij voelt het heel scheef in ieder geval, niet eerlijk.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik begrijp het helemaal en ik denk ook dat de vraag niet moet zijn hoe kunnen we minder gaan doen. We hoeven niet hetzelfde te doen, maar hoe kunnen we meer gaan doen, want dat zal ook de opgave vanuit de fit for fifty-five moeten zijn maar het moet wel ook realistisch zijn en de hogere reductie, ik heb echt hier met de bedrijven ook gesproken zelf, nu geloof ik ze ook niet altijd op hun blauwe ogen, maar die 0,79 ton is gewoon echt niet haalbaar en als alle experts mij aanreiken dat dat niet kan, dan kan ik ook wel zeggen en toch moet u het gaan doen. Misschien dat ze het dan ook wel halen, maar dat betekent dat bedrijven zullen vertrekken. Dus dit is het meest haalbare.

De voorzitter: Oké, mijnheer Bastiaans en dan wil ik toch vragen om de vragen zoveel mogelijk te beperken.

De heer Bastiaans (VVD): Ja, dank u voorzitter. Ik hoor de Gedeputeerde zeggen van die 60.000 die gaan wij gewoon halen, maar die onderbouwing dat was mijn vraag. U spreekt met de bedrijven op de blauwe ogen geloven we. Ik hoor dit nu. Ik zou graag die onderbouwing hebben. Hoe gaat u die 60.000 halen want ik geloof het namelijk niet.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Hoe gaan we dat halen? Volgens de manier waarop we die hebben ingericht en met de KPI's gaan we monitoren hoe we dat halen en als blijkt dat we het niet gaan halen dan gaan we met elkaar in gesprek om te zorgen dat we het wel gaan halen, maar ik heb dus nu geen aanleiding om vernemen dat we die 60.000 niet zouden gaan halen. Dus ik heb gewoon vertrouwen in de aanpak die wordt geschetst. We kijken naar nieuwbouw en met woningcorporaties gaan we in gesprek hoe we dat voor elkaar kunnen krijgen. Een belangrijk onderdeel daarbij zijn die handjes. Misschien dat ik die ook meteen kan beantwoorden dan en vanuit het Rijk ziet men het natuurlijk ook. Dus ik verwacht ook dat vanuit het nieuwe kabinet hier ook wel openingen worden geboden waarmee wij kunnen meeliften. Dus ik ben nog altijd gewoon wel in de stellige overtuiging dat we dat gewoon gaan halen, maar mocht blijken dat we het tussentijds toch niet gaan halen dan moeten we andere stappen gaan overwegen. Maar voor een belangrijk deel daarvan zijn we afhankelijk van de handjes inderdaad. Ook dat is een groot probleem. De installateurs, de mensen die dat moeten gaan doen, is een langjarig issue inderdaad. Het ministerie van EZK heeft daar ook een Techniekpact. Mevrouw Keijzer was dat nog. Zij heeft dat gesloten met mbo-instellingen, maar je moet dus wel heel vroeg beginnen inderdaad in dat basisonderwijs om mensen te verleiden om te kiezen voor het vak techniek en uiteindelijk moet dat ertoe gaan leiden, want de uitstroom is nu relatief laag en we hebben heel veel meer nodig. En waar wij kunnen blijven wij dat aanstippen, maar goed ook daar kunnen wij niet heel veel meer dan dat alleen maar aanjagen en bemoedigen. Even kijken. Waar was ik gebleven? De energiearmoede heb ik gehad. De fondsstructuur heb ik gehad. Mestverwerking komt eraan. Ambitie bijgesteld heb ik ook gehad. Mag een initiatief voor wind/zon bij de RES van de PES worden gehaald? Dat was een vraag van de SP. De doelstelling waar we het hier over hebben is niet iets landelijks versus de Limburgse RES'en. Dus onze inspanningsverplichtingen die zijn leidend. Als onze Limburgse RES'en ambitieuzer zijn, en de realisatie dus sneller gaat, dan is dat prettig voor Nederland, maar dat leidt niet direct tot andere ambities. Wel is het zo dat om de twee jaar alle RES'en worden herijkt. Dus plannen kunnen naar boven en naar beneden worden bijgesteld, al naar gelang de voortgang en ambitie, maar die landelijke opgave van die 35 Terawattuur die blijft leidend.

De heer Wolters Gregório (SP): Mag het van de voorzitter?

De voorzitter: Ja, voor de laatste keer.

De heer Wolters Gregório (SP): Ja, om te verduidelijken, het ging mij niet zozeer om die 35 Terawatt die de RES'en moeten gaan opwekken maar wij hebben een opgave als Provincie voor wind op land en daar is vorig jaar of het jaar daarvoor een boetehoeveelheid bijgekomen omdat we niet op tijd hebben gerealiseerd. Mijn vraag is eigenlijk meer om die extra doelstelling van wind op land in Limburg te verkleinen als dat mogelijk is door een overprestatie op beide RES'en. Mag dat worden weggestreept? Weet u dat nu al of kunt u navragen bij het Rijk of dat akkoord zou zijn?

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Het antwoord is ja. Ik keek even naar rechts. Ik dacht al van wel maar ik knikte voor de zekerheid even maar het antwoord is ja. Dus het kan ervan worden afgetrokken dan. Even kijken. Dan ging het over de verzwaring van het elektriciteitsnet. Dat is inderdaad ook een landelijk issue. Gelukkig is het in Limburg nog niet zo erg als in sommige delen van Brabant of andere delen in het land waar bedrijven dus überhaupt niet meer kiezen om zich daar te vestigen omdat gewoon het emmertje van het elektriciteitsnet vol is. We zien ook in Limburg steeds meer plekken waar dat emmertje ook al vol begint te raken. Dus die verzwaring van elektriciteitsnet is misschien wel het allerbelangrijkste, tenminste dat vind ik één van mijn belangrijkste dossiers. En overal waar ik kom in Den Haag, deze week waren we met het College in Brussel, in gemeenten, in gesprekken met TenneT, met Enexis, overal benoem ik dit: In de IPO bestuurlijke adviescommissie energie waar ik in zit. U wilt niet weten in welke landelijke gremia ik allemaal af en toe mag komen opdraven, maar overal vertel ik hetzelfde verhaal. Dit is van cruciaal belang voor Nederland en voor Limburg op de eerste plaats natuurlijk. Dus overal voeren we die gesprekken over een verzwaring van het elektriciteitsnet, concreet over hoe we dat kunnen gaan doen in woonwijken door inzetten van omslag en opslag. Daar wordt niet zozeer over gesproken hoe we lokaal zeg maar die netten kunnen verzwaren. Maar dat staat wel op de agenda voor Enexis, als die gemeenten verder zijn met die plannen voor die warmtetransitie. Dus dat komt wel terug maar nu nog niet.

Mevrouw Palmen (CDA): Sorry.

Gedeputeerde Van Gaans: Mijn antwoord gaat nog verder hierover. Misschien dat ik daarmee ook uw volgende vraag waarschijnlijk alweer tegemoetkom. Wij hebben in onze Limburgse energiestudie wel gekeken naar deze uitdaging rond de verzwaring van elektriciteitsnetten in woonwijken en elke woonwijk die vraagt natuurlijk om maatwerk want die kent zijn eigen eigenaardigheden en specifieke kenmerken. En we hebben gesprekken met bedrijventerreinen, de RES-regio's, Chemelot en leerbedrijven om tot slimme oplossingen te komen in verband met de knelpunten voor Enexis voor die nieuwe aansluitingen.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (CDA): Ja dank u wel voorzitter. Dank voor de beantwoording en mooi dat u daar zo ontzettend flink uw best voor doet in den lande en dat geloof ik ook meteen, maar ik hoor alleen maar steeds het woordje netverzwaring. Dat snap ik. En ik snap als je zegt waterstof als opslag, dat zei u net ook al, dat dat misschien nog geen heilige graal is of iets duurder uitpakt, maar volgens mij hebben wij momenteel niets anders en je ziet dat ondernemers daar dan toch al mee aan de slag gaan en dat is mooi. Maar waar ik eigenlijk een beetje op aan wilde sturen is die infrastructuur en datzelfde is ook bij groen gas natuurlijk. Ik lees al in de beantwoording van de vragen en ook in het stuk dat dat ook met wetten te maken heeft en dat Enexis niet mag investeren in opslag. Is daar dan nog iets te doen of als zij dan niet in die opslag investeren kunnen ze dan wel aan de lat staan voor de benodigde infrastructuur, want nogmaals we hebben niets anders en als we zien dat we steeds meer gaan elektrificeren, zowel in verwarming als ook in auto's, ik ben geen expert, maar er ligt toch volgens mij wel een goede winstwaarschuwing dat we het zonder een vorm van opslag gewoon niet gaan redden. Als ik dan zie dat voor de waterstofagenda, als ik het goed gelezen heb, in de begroting toch maar € 380.000 is uitgetrokken, dan denk ik zou dat dan niet allemaal meer en sneller moeten met de middelen waarin het kan, want ik snap dat er juridische beperkingen daarin zijn. Concreet wat kunnen we ermee en hoe kunnen we het beter aanjagen? Dank u wel voorzitter.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Dit heeft echt specifiek betrekking op de actielijn 1 uit de PES, zeg over die energie-infrastructuur en we hebben ook volgens mij schriftelijke vragen daarover beantwoord, maar ik ga het toch even dan iets meer met u uitdiepen. Voor het anders en beter programmeren, laat ik het dan even zo noemen, zijn er een aantal dingen die in gang moeten worden gezet. Daar zijn we ook al deels mee begonnen, namelijk met een matrix proberen uit te vragen aan alle partners met alle up-to-date informatie over nieuw aanbod, nieuwe vragen naar de energie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Als je dat inzichtelijk maakt dan kun je ook je huiswerk gaan doen. We hebben dus die Limburgse energiestudie gedaan voor 2030 en 2050, maar het afgelopen jaar is overal wel duidelijk geworden dat er heel veel acute knelpunten, en u schetst daar een paar van, zijn bijgekomen. Met zo'n matrix krijg je dus inzicht in wat er nodig is. Daarmee krijg je weer inzicht in de ruimtelijke reserveringen en de inpassing daarvan. Dus dan moet je dus eigenlijk komen tot een soort van afwegingskader en wij zijn afhankelijk inderdaad van de wijzigingen van de wet, collectieve wet warmtevoorziening heet die geloof ik, maar ondertussen zijn we wel al op Limburgs niveau aan het kijken wat we wel eraan kunnen doen, vooruitlopend op die wetswijzigingen, zodat we dus van die gemeenten en van alle partners inzichtelijk krijgen wat de vraag is lokaal en hoe je daarop kunt anticiperen. Dus de eerste stapjes daartoe die worden nu gezet.

De voorzitter: Mevrouw Jenneskens.

Mevrouw Jenneskens (D66): Ja voorzitter, ik worstel even met het volgende in aanvulling op mevrouw Palmen. Je hebt natuurlijk ook nog die Dunkelflaute en dat soort dingen. U benoemt net waterstof, breder trekken, kijken wat er nodig is in Limburg. En u heeft ook net de toezegging gedaan over de kerncentrale en de optie nul. En als ik dan nadenk over de systeemstudie en een kerncentrale zitten daartussen nog 100 andere mogelijkheden die potentieel dan nodig zijn voor Limburg. Mijn vraag was eigenlijk, en ik hoop niet dat ik nu de toorn van de kerncentrale boys over me heen krijg, zou u wellicht ook kunnen toezeggen om die andere opties, of het de omslag van de Clauscentrale is, die andere dingen die nodig zijn in die structuur, ook mee te nemen of in ieder geval dat blikveld breed te houden?

De voorzitter: De Gedeputeerde en daarbij moet ik aangeven dat hij nog tien minuten tijd heeft om zijn vragen verder af te werken.

Gedeputeerde Van Gaans: Oké. Dan ga ik het nog korter proberen te doen. In de richting van Marlou Jenneskens kan ik zeggen dat **we** ondertussen, want wat voor het een geldt dat geldt ook voor het ander, ook **bezig zijn met het in de markt zetten van de onderzoeken naar op- en omslag**. Daar zijn we nog mee bezig. Veel concreter dan dat kan ik het niet maken, alleen dat we dat aan het uitwerken zijn en **dat u daar spoedig over geïnformeerd zult worden**.

Mevrouw Jenneskens (D66): Dat is een toezegging. Voorzitter, via u.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik informeer u gewoon.

De voorzitter: Dan is het enige wat er nog ontbreekt een datum. Het was spoedig.

Gedeputeerde Van Gaans: Dus we gaan dat in de markt zetten. Laat het einde van het jaar zijn dat we u daarover informeren.

De voorzitter: Uitstekend.

Mevrouw Palmen (CDA): Mijnheer de voorzitter, die beantwoording mag ook schriftelijk of met een belletje. Dat hoeft niet per se nu gezien de tijd. Maar in het tweede dictum van de motie op- en omslag staat gemeenten aansporen in gesprek te gaan met partijen die iets doen in waterstof en groen gas. Daar heb ik in de beantwoording nog niets over zien terugkomen, want de motie staat nu in de schriftelijke vragen als afgedaan. En nog een tweede is, ook in die schriftelijke vragen waar ik nog geen antwoord op heb gehad, maar misschien kunt u daar als Provincie niets mee. Dat weet ik dan even niet. Dat hoor ik dan. Maar bedrijven moeten aan een duurzaamheidsdoelstelling voldoen ieder jaar. Die leggen dan bijvoorbeeld zonnepanelen op hun dak en die willen gaan leveren om de volgende doelstelling te halen en dat kan dan niet. Zij krijgen daar wel een boete op. Dat lijkt me toch niet wenselijk. Dus wat kunnen wij daarmee? Wat kunnen wij er als Provincie mee? Kunt u dat bij het Rijk neerleggen, want **dat lijkt me wel een beetje krom dat ondernemers wel willen maar niet kunnen buiten hun macht en er toch voor beboet worden**.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Nee. Dat ben ik ook met u eens, maar **ik stel voor dat we daar even schriftelijk op terugkomen dan als vervolg op de schriftelijke vragen die gesteld zijn**. De laadinfrastructuur, de planning en uitrol rond laadinfra, zijn er hiaten waar we iets aan kunnen doen op basis van signalen? Dat waren vragen van de SP maar ook van het CDA. We hebben dus samen met Brabant een aanbesteding gedaan en Vattenfall gaat die laadpalen plaatsen. Het oplaadvraagstuk mag geen sta in de weg zijn vinden wij bij het aanschaffen van een elektrische auto. Soms kun je opladen bij je eigen woning. Soms moet dat via een paal in het publieke domein. Die aanpak die loopt volgens mij naar wens. Dus die signalen dat het niet goed zou lopen die herken ik niet. Een potentieel knelpunt is bijvoorbeeld wel een gemeentelijke parkeervisie of -beleid. Daar moeten we wel aandacht voor houden, maar grosso modo zijn wij niet in de veronderstelling dat die uitrol achterloopt. Dus dat gaat gewoon goed. Die energie-infra dat was die wetswijziging. Het kwam net even aan de orde. VVD en LOKAAL-LIMBURG vroegen daarnaar. We hebben daarop vanuit het IPO, want dat geldt niet zozeer alleen voor de provincie Limburg, over hoe we die wetswijziging zien. We hebben op 15 februari daar een ambtelijke reactie op ingediend. Daarbij leggen we de focus op zes aspecten. Allereerst voor meer experimenteerruimte voor netdelers op het gebied van transport en distributie van waterstof, ruimte te bieden aan netbeheerders ten behoeve van de opslag, financiële ondersteuning van zoveel mogelijk initiatieven op het gebied van de opslag. Een derde punt is dat provincies een belangrijke rol kunnen spelen als initiator en facilitator voor efficiënte energiesystemen. Het kunnen beschikken, en dat is een vrij essentiële, over de aansluit- en verbruiksgegevens ten behoeve van het toezicht en de handhaving van de wet milieubeheer. We willen dat die wet het mogelijk maakt om algemene middelen te kunnen inzetten in de financieringskosten van netbeheerders en we hebben daarin benadrukt dat we een koppeling willen zien met de omgevingswet. Die wet ligt stil. Ik had gehoopt dat het kabinet er de afgelopen maanden aan had getrokken, want alle partijen in het land, zowel de decentrale overheden, de regionale overheden, het Rijk, TenneT, bedrijven, burgers, iedereen zit te wachten tot die wet wordt aangepast en dat heeft ook de allergrootste spoed wat ons betreft en daar hebben we ook op aangedrongen bij de staatssecretaris van EZK. Mijnwater hoe succesvol is dat? Even kijken. Hoe kan ik dat heel kort samenvatten? Het is heel succesvol. Nee kijk, we zijn op de korte termijn natuurlijk aan het kijken hoe we die grote projecten zo goed mogelijk kunnen laten slagen en we zijn op zoek ook naar grote Europese financieringsmogelijkheden. Die zijn er binnenkort in de Recovery and Resilience Facility, een grote pot geld. Dat is een tweede pot eigenlijk. Of een tweede lobby eigenlijk naast die verzwaring van het elektriciteitsnet zijn deze grote projecten, deze kansrijke projecten, het groene net, mijnwater.

Hoe kunnen we via het groeifonds, via RRF et cetera, daar maximaal gebruik van maken. Daarover zijn we ook met de gemeenten in gesprek. Daar lopen heel veel gesprekken over en dat moet eind dit jaar leiden tot ergens een indiening. De nationale overheid moet die plannen indienen in Brussel. We zijn samen met Bulgarije het enige land dat nog geen plan heeft ingediend en bij ons is alles erop gericht dat de Limburgse belangen ook voor deze projecten zo goed mogelijk daar in die proposities komen. Even kijken. Volgens mij heb ik nu heel veel beantwoord. De zonneladder: Ja, daar hebben we van gezegd daar komen we op terug. De zonnepanelen op parkeerplaatsen die was nog blijven liggen. Ik was in Weert. Nee in Ospel was ik bij een symposium of een kennisdelingsevent precies over dit onderdeel van hoe kunnen we zonnepanelen op parkeerplaatsen stimuleren. Hoe kunnen we dat meervoudig ruimtegebruik stimuleren? Ik heb daar gezegd het is een hele simpele innovatie. Die staat echt nog in de kinderschoenen in Limburg. Helaas, want zonnepanelen boven een parkeerplaats betekent dat je auto in de schaduw staat in de zon, dat je energie opwekt, droog, comfortabel en het wekt stroom op. Dus we hebben er als Provincie op ingezet om die kennisdeling met heel veel overheden te versterken en wat mij betreft krijgt dat gewoon een grote uitrol. Daarnaast zijn wij voornemens om voorbeeldprojecten over meervoudig ruimtegebruik met partners te verbinden en ook te kijken of we daar financiële ondersteuning voor kunnen bieden. De normering windturbines: Die vraag is al heel vaak aan de orde gekomen en u krijgt van mij ook hetzelfde antwoord als collega Roefs en ook onze voorgangers hebben gegeven, namelijk dat de afstandsnormen volgens onze mening geen goed alternatief vormen voor de in Nederland bestaande systematiek voor de bestrijding van hinder en het bevorderen van de veiligheid. De Raad van State heeft ook aangegeven dat de normen toegesneden moeten worden op de lokale situatie en een algemene afstandsnorm voldoet niet aan deze lokale afwegingseis. Daar kunnen we een heel debat over voeren maar u weet ook welk antwoord u van mij gaat krijgen.

De voorzitter: Mijnheer Van den Beucken.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Ja voorzitter, het is ook niet de bedoeling om nu een debat te voeren. Ik denk dat de inwoner echt niet gebaat is hiermee, maar hoe kan het dan dat in Noord-Holland bijvoorbeeld wel aan iets dergelijks gewerkt wordt. Hoe kan het zijn dat in de omringende landen heel serieus naar de gezondheid en de veiligheid van mensen gekeken wordt.

De voorzitter: De Gedeputeerde.

Gedeputeerde Van Gaans: Naar de externe veiligheid kijken wij ook gewoon, maar wij kijken ook naar de slagschaduw. Wij kijken naar hinder et cetera. Afstandsnormen zijn gewoon geen goed alternatief volgens de experts en dan volg ik die.

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Dan concludeer ik daarover dat de meeste Europese landen raar bezig zijn en dat we hier Nederland in ieder geval denken dat we op deze manier de gezondheid van de inwoners kunnen borgen. Ik vind dat jammer. Ik zou graag met een prettig gevoel naar huis zijn gegaan. Ik ben in ieder geval wel blij dat fase 0, wat de heer Bastiaans ook belangrijk vindt, wel meegenomen is, maar als het dan gaat om de gezondheid van de inwoners…

De voorzitter: Wat is uw vraag?

De heer Van den Beucken (LOKAAL-LIMBURG): Mijn vraag is of u kunt begrijpen dat ik dat zo oppak?

Gedeputeerde Van Gaans: Dat begrijp ik en ik had ook u graag met een goed gevoel het weekend in

willen sturen, maar dit is gewoon onze eerdere lijn en daar wijken wij ook nu niet van af.

De voorzitter: Mevrouw Palmen.

Mevrouw Palmen (CDA): Dank u wel voorzitter. Sorry dat ik zoveel vragen stel maar ik heb er nog twee, want ik hoorde u net wel iets zeggen over de community…

De voorzitter: Maar misschien is het verstandiger dat de Gedeputeerde eerst zijn verhaal afmaakt.

Mevrouw Palmen (CDA): Excuseer.

De voorzitter: Ik dacht dat hij nog niet aan het eind van zijn betoog was. Ik kan het mis hebben maar goed.

Gedeputeerde Van Gaans: Ik had de Community of Practice inderdaad overgeslagen. Heel goed dat u mij er scherp op houdt.

Mevrouw Palmen (CDA): Dan heb ik nog een tweede, als het mag voorzitter. Dan kunt u die meteen meenemen. **Kunnen we van de glasplaten langs de A73 nog zonnepanelen maken** of kunt u daar iets meer richting Rijkswaterstaat of is dat al een done deal zal ik maar zeggen? Dank u wel.

Gedeputeerde Van Gaans: Het antwoord op vraag 2 moet ik u even schuldig blijven. **Dat ga ik even na** maar ik kan dat wellicht wel ergens aan de orde brengen als we hierover spreken. Ik weet niet of dat al is gedaan maar ik zal het even nagaan. Mocht dat nog niet zo zijn dan zal ik het in ieder geval als open vraag poneren. Over de toezegging over **dat meldpunt Community of Practice** vraagt u waar staan we nu eigenlijk. Dat is deels in schriftelijke vragen al beantwoord begrijp ik. We verwezen toen naar de uitvoeringsagenda's van de RES'en maar dat is nog niet in de lucht omdat er nog gewerkt wordt aan die uitvoeringsagenda's. Dus dat is de stand van zaken, maar **daar komen we in de tweede voortgangsrapportage zeg ik hierbij toe, ook in Q2 2022, op terug**.

Mevrouw Palmen (CDA): Dank u wel. Helder.

Gedeputeerde Van Gaans: Dan was ik volgens mij aan het einde gekomen bij mevrouw Jenneskens. Zij had een aantal vragen over de energiearmoede: Spreken wij met woningcorporaties en bewoners? Ik was vorige week in Kerkrade bij een heel goed project waarin we hierover hebben gesproken, over energiearmoede, maar we komen ook, even los van mijn werkbezoeken, met een mededeling portefeuillehouder hoe we in hetzelfde traject van die RRF et cetera met die proposities aan de slag gaan. Er is ook een nationaal isolatieprogramma. Dat is vooral particulier. Dus wij gaan ook kijken met die woningcorporaties hoe we dat grootschaliger kunnen aanpakken. Dan had u een vraag hoe kan Enexis de aansluiting op het net van sociale woningbouw goedkoper maken. Bij mijn weten zijn op dit moment geen knelpunten bekend voor het aansluiten van woningen. Dus dat zou wel een theoretisch probleem kunnen zijn. Vanuit de energiewet die thans geldt mag Enexis tegelijkertijd geen eigen prioriteringen aanbrengen. Dat gaat first come, first serve. Dat is juist één van die onderdelen die we het liefst uit die wet willen slopen. Als we het anders willen vraagt dat dus die wetswijziging en goed doordachte criteria voor andere prioritering en daar werken wij dus ook samen vanuit het IPO, Netbeheer Nederland en het Rijk ook aan. Wat kunnen we ervoor doen aan de voorkant dat corporaties een groter aandeel hebben in de energietransitie, wat is onze rol? Hierbij doen wij dat via meerdere sporen, nationaal via de RRF, via de Regionale Energie Strategieën, in de lobby nationaal en de lobby internationaal. En dan had u een vraag over de informatievoorziening kernenergie.

Daarover houd ik uw Staten uiteraard nauw op de hoogte en daarmee hoop ik nu heel veel vragen te hebben beantwoord.

De voorzitter: Oké. Dank u wel. Dan zie ik daar verder geen reactie op. Dus dan zullen we dat voor waar aannemen. De toezeggingen die u gedaan hebt die hebben we al vastgelegd volgens mij want daar hebben we de datum bij benoemd en daarmee is de toezegging van toepassing.

T8994 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe naast de SDE++ subsidiebeschikkingen tevens inzicht te bieden in de voorgenomen wind- en zonneparken die bekend zijn o.b.v. principebesluiten en deze te verwerken in het Energie dashboard vanaf de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).

T8995 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe bij voorkeur gezamenlijk gefinancierd onderzoek met het Rijk te starten (naar verwachting start Q4 2021) naar de technische kansrijkheid kernenergie voor Limburg (focus op SMR's) en hierover via de voorgangsrapportage PES te rapporteren en een klein comité van PS te betrekken bij de opzet/vraagstelling van dit onderzoek.

T8996 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe uit te zoeken of rente op leningen Duurzaam Thuis verlaagd kan worden en hierover via de voortgangsrapportage PES te rapporteren.

T8997 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe in Q4 2021 een onderzoek te starten naar mogelijkheden op- en omslag, groen gas en waterstof e.d., waarvan de voortgang via de voorgangsrapportage PES wordt meegenomen.

T8998 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe schriftelijk PS te informeren over de mogelijkheden om de geluidsschermen op de A73 te vervangen door zonnepanelen.

T8999 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022) terug te komen op Communities of Practice.

T9000 Gedeputeerde Van Gaans zegt toe schriftelijk terug te komen op hoe we de verduurzaming van de gebouwde omgeving door de woningcorporaties kunnen versnellen.

8.2 Rondvraag/mededelingen

De voorzitter: Dan zijn we toe aan het punt van de rondvraag en de mededelingen waar geen woordmeldingen van waren, dus die er ook niet is.

9 Sluiting

De voorzitter: En dan kom ik toe aan de sluiting en dan dank ik u allen voor uw inbreng. Ik wens u een fijn weekend en ik sluit de vergadering om 17.26 uur als ik het goed zie. Dus dan zijn we net binnen de tijd.

Vastgesteld in de vergadering van 26 november 2021,

De commissiegriffier,	De voorzitter,
Van Birgelen-Droog	Van der Linden

Limburgs Parlement

provincie limburg

Moties Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
2606	(PS) Provinciale Staten 29-06-2020 24.20. G-20-032 Statenvoorstel Voorjaarsnota 2020, brief GS van 12-5-2020 (GS 2020-19385)	Motie 2606 Gewijzigd Vaessen cs inzake Vaart achter de IC naar Aachen	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Zich blijvend en onverminderd in te zetten voor een IC-verbinding naar de regio Aachen, als cruciale verbinding voor Nederland en Limburg met internationale HSL-station Aachen Hbf gelegen aan het Europese Hogesnelheidsnetwerk - In gesprek te blijven met alle relevante partners aan Duitse en Nederlandse zijde en te bevorderen dat het ministerie van I&W in gesprek gaat met partners aan de Duitse zijde van de grens om zo te komen tot een gedragen internationale IC-verbinding tussen Nederland en Aachen - Zich in te zetten om deze IC naar Aachen onderdeel te laten zijn in de Hoofdrailnetconcessie per 2025, dan wel via een andere afspraak zal bereiken dat deze IC in 2025 kan starten - Provinciale Staten te informeren over de voortgang van de inzet en besprekingen.	01-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	De Provincie werkt samen met het Ministerie van IenW, de Provincie Noord-Brabant en ProRail aan een snelle IC verbinding naar Aken. 24-8-2021 De Provincie werkt samen met het Ministerie van IenW, de Provincie Noord-Brabant en ProRail aan een snelle IC verbinding naar Aken. ProRail heeft in een zorgvuldig ingericht en breed gedragen proces, op basis van de alternatieve plannen van NS en Arriva mogelijkheden uitgewerkt om een intercityverbinding op korte termijn (2025) mogelijk te maken. De conclusie is dat een intercityverbinding naar Aken per 2025 niet mogelijk blijkt omdat beide varianten niet inpasbaar zijn binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen, zonder aanvullende maatregelen. De gefaseerde aanpak gaat uit van verbetering van de verbinding			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
						Heerlen-Aken op korte termijn door na het gereedkomen van infrastructuur aan Nederlandse en Duitse zijde een tweede regionale sneltrein te rijden van Maastricht en Heerlen naar Herzogenrath (2023) en Aken (2025). De uitkomsten van de nadere verkenning van ProRail benadrukken nogmaals de noodzaak voor maatregelen rond station Eindhoven om dit station als (internationale) knoop verder te kunnen ontwikkelen. Op 7 juli is tijdens de procedurevergadering in de Tweede kamercommissie aangeboden een technische briefing te houden op 16 september 2021, 10.00- 11.30 uur, door ProRail over 1) knelpunten bij de overwegenaanpak en 2) infrastructurele aanpassingen ten behoeve van de verbinding Eindhoven – Aken. Tevens is afgesproken dat er een onderzoek gaat plaats vinden naar regionale mogelijkheden			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
						rondom de verbinding naar Aken. De provincie zal hier gezamenlijk met de vervoerders aan meewerken. In een brief van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer op 11 juni 2020 is ook toegezegd dat er een marktverkenning wordt opgestart naar grensoverschrijdende verbindingen onder open toegang. Deze verkenning zal ook in het najaar van 2021 worden opgeleverd.			
2625	(PS) Provinciale Staten 25-09-2020 9. Moties vreemd aan de orde van de dag	Motie 2625 2e Gewijzigd Bastiaans cs inzake Onderzoek naar kernenergie in Limburg	Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om: - Samen met het Rijk te onderzoeken of er in Limburg plaats is voor een of meerdere veilige en duurzame kerncentrale(s) - De onderzoeksconclusies uiterlijk december 2021, of zoveel eerder als mogelijk, te delen met Provinciale Staten.	30-03-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	15-11-2021 Bij behandeling van de voortgangsrapportage PES op 15-10-2021 in de commissie MD is een onderzoek aangekondigd, zie toezegging 8995. Op 9-11-2021 is een MP aan PS verzonden (kenmerk: DOC-00196356).			
2688	(PS) Provinciale Staten 18-12-2020 3.1.	Motie 2688 Gewijzigd Bastiaans	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om: - actief met het bedrijfsleven aan de slag te gaan om 2.560 ha aan zonnepanelen	01-01-2023	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	15-11-2021 Motie wordt gevolgd via de voortgangsrapportage PES.			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	G-20-075 Gewijzigd Statenvoorstel Provinciale Energie Strategie Deel 2 brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-49545)	inzake Energieke Limburgse bedrijfsdaken	op daken op bedrijfsterreinen te realiseren voor 2030 - er voor te zorgen dat minimaal de helft van het berekende oppervlakte van 2.560 ha aan zonnepanelen wordt gerealiseerd voor 2025 - er voor te zorgen dat 25% van de 2.560 ha zonnepanelen op daken op bedrijfsterreinen gerealiseerd is vóór 2023 - de kosten hiervan ten laste te brengen van de intensiveringsmiddelen Duurzaamheid en Energie.						
2691	(PS) Provinciale Staten 18-12-2020 3.2. G-20-074 Statenvoorstel Limburgse Waterstofagenda 2.0 brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-44365)	Motie 2691 Van der Linden inzake Waterstof coalitie Limburg	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op: - Te onderzoeken wat – los van de financiële component- de inzet van de gevraagde € 400.000,- zou betekenen in het kader van de waterstofvisie 2.0 en welke voor en nadelen dit zou hebben bij de uitrol van waterstoftoepassingen - Indien de eigenstandige activiteit (op basis van het genoemde bedrag en op basis van structuren) niet mogelijk of wenselijk is: o Te onderzoeken op welke wijze het college de inbreng,	31-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Er is structureel overleg met de Waterstof coalitie Limburg (WCL) en LIOF. Doel is te komen tot een actieplan in Q4 2021. Met de WCL worden afspraken gemaakt over op welke onderdelen ondersteuning en samenwerking gestalte kan krijgen. 16-11-2021 Via MP bent u geïnformeerd (kenmerk: DOC-00183251). De voortgang van deze motie zal periodiek beschreven worden in de voortgangsrapportage.			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
			de activiteiten, de kennis kan inbedden in het provinciale beleid en de uitwerking hiervan o Te onderzoeken hoe suggesties, resultaten en mogelijke verbindingen in het maatschappelijke speelveld meegenomen kunnen worden in de waterstofagenda o WéL / WCL maximaal te faciliteren en in rapportages inzake de Waterstofagenda in een aparte paragraaf te rapporteren over de voortgang						
2692	(PS) Provinciale Staten 18-12-2020 3.2. G-20-074 Statenvoorstel Limburgse Waterstofagenda 2.0 brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-44365)	Motie 2692 Gewijzigd Van der Linden cs inzake Waterstoftankstations in Limburg	Roepen het college van Gedeputeerde Staten op: - ontwikkelingen omtrent het lopende initiatief voor een waterstofstation goed te monitoren en te streven naar het realiseren van 3 waterstof tankstations in Limburg op korte termijn - over de vorderingen PS te informeren en de ontwikkelingen van groot transport naar waterstof goed te monitoren - de mogelijk hierop volgende initiatieven te omarmen en binnen dit kader te ondersteunen,		Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Eén subsidie is verstrekt voor het openen van een eerste waterstoftankstation in Limburg. Er is in opdracht van de Provincie Limburg een ‘deep dive’ meeting in voorbereiding om stappen te zetten voor realisatie van waterstoftankstations langs de hoofdinfrastructuur, desgewenst als onderdeel van Clean Energy hubs. 16-11-2021 Via MP van 28-9-2021 bent u geïnformeerd (kenmerk: DOC-00183251) De voortgang van deze motie zal			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
			actief aan te jagen en een verbindende rol te nemen			periodiek beschreven worden in de voortgangsrapportage.			
2695	(PS) Provinciale Staten 18-12-2020 3.1. G-20-075 Gewijzigd Statenvoorstel Provinciale Energie Strategie Deel 2 brief GS van 3-11-2020 (GS 2020-49545)	Motie 2695 Jenneskens inzake Limburgse analyse klimaat- en energieverkenning	Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten om: - te komen tot een Limburgse analyse op de basis van de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving, die ook op gemeentelijk niveau doorvertaald kan worden en inzicht biedt in de volle breedte van het gevoerde energie- en klimaatbeleid en de (verwachte) effecten daarvan - hiervoor in het eerste kwartaal van 2021 een voorstel aan Provinciale Staten te doen, inclusief dekkingsvoorstel - deze analyse vanaf 2021 jaarlijks uit te laten voeren en rechtstreeks toe te zenden aan Provinciale Staten.	30-11-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	15-11-2021 Een mededeling portefeuillehouder volgt z.s.m., doch uiterlijk december 2021.			
2722	(PS) Provinciale Staten 05-02-2021 3. Moties vreemd aan	Motie 2722 Berghorst inzake Stop de verschraling van	Verzoekt het college: - Er bij de directie van de NS op aan te dringen dat de loketten op de stations Venlo en Roermond en de servicemedewerkers op station Heerlen en Maastricht behouden blijven - Er bij de staatssecretaris		Gaans, van M.W.A. (Maarten)	16-11-2021 In een eerstvolgend bestuurlijk overleg met NS zal gedeputeerde van Gaans een alternatieve invulling rond serviceverlening aan de reiziger aan de orde stellen en tevens een toekomstbestendige			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	de orde van de dag	Limburgse stations	van Infrastructuur en Waterstaat op aan te dringen dat zij in het kader van kwaliteit van de dienstverlening van de NS, in haar rol als concessieverlener, haar uiterste best zal doen om verschraling van Limburgse NS stations te voorkomen.			serviceverlening aan de (minder digitaal vaardige) reiziger aan de orde stellen.			
2746	(PS) Provinciale Staten 18-06-2021 8.2. G-21-017 Statenvoorstel Limburgse Regionale Energiestrategieën, brief GS van 4-5-2021 (GS 2021-11080)	Motie 2746 Gewijzigd Van der Linden cs inzake Gezondheid in de RES	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: - om de verantwoordelijken voor de RES Noord Midden Limburg en Zuid Limburg te wijzen informeren over dit verschil en hen te verzoeken zo snel als mogelijk de verwoording van het aspect gezondheid zoals weergegeven in de PES op te nemen in de RES waarvoor zij verantwoordelijk zijn.	01-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	15-11-2021 In beide Stuurgroepen RES is dit punt geadresseerd. Wij zullen tevens aandacht vragen voor dit punt in een brief aan onze RES-partners.			**Deze motie is overgenomen door GS en daarom niet in stemming gebracht.**
2748	(PS) Provinciale Staten 18-06-2021 8.2. G-21-017 Statenvoorst	Motie 2748 Gewijzigd Jenneskens cs inzake	Roept het college op: • Te onderzoeken welke precieze belemmeringen energiecoöperaties en andere vormen van lokaal eigenaarschap voor energie, ondervinden en met welke	31-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	10-11-2021 Zie MP van 9-11-2021 (GS DOC-00194494).	**Afdoen**	**Afdoen**	**Deze motie is overgenomen door GS en daarom niet in**

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	el Limburgse Regionale Energiestrategieën, brief GS van 4-5-2021 (GS 2021-11080)	Fonds Limburgse energiecoöperaties	oplossingen de provincie een bijdrage kan leveren deze weg te nemen • De mogelijkheden te onderzoeken voor optimale financiering van Limburgse energiecoöperaties in de fase van realisatie ten behoeve van verduurzaming van de energiehuishouding waaronder het vormen van een revolverend fonds binnen het eigen vermogen waarbij ruimte is voor een redelijk financieel profijt van de initiatiefnemers en voor de realisatie van de maatschappelijke doelen van de provincie • Hierover in gesprek te gaan met energiecoöperaties • In samenspraak en samenwerking met Provinciale Staten te komen tot een uitgewerkt voorstel ter besluitvorming in 2021						**stemming gebracht.**
2752	(PS) Provinciale Staten 18-06-2021 8.2. G-21-017 Statenvoorst	Motie 2752 Loomans cs inzake Lokaal	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Een handreiking financiële participatie en lokaal eigendom te maken en aan gemeentes ter beschikking te stellen - Te monitoren in hoeverre de	30-03-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	15-11-2021 Op basis van beschikbare kennis en informatie en in overleg met de RES-regio's zullen we in Q1 2022 een handreiking 'financiële participatie en lokaal eigendom' ter			**Deze motie is overgenomen door GS en daarom niet in**

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	el Limburgse Regionale Energiestrategieën, brief GS van 4-5-2021 (GS 2021-11080)	eigendom realiseren	doelstelling 50% lokaal eigendom bij de projecten in Limburg gehaald wordt, en daarover in 2023 (eind van de collegeperiode) te rapporteren - Tezamen met andere provincies en het Rijk te verkennen hoe het wettelijk instrumentarium hiervoor versterkt kan worden			beschikking stellen. De monitoring 50% lokaal eigendom wordt via het energieportaal ontsloten, Q4 2021 voor de eerste maal.			**stemming gebracht.**
2773	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorstel Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Motie 2773 3e Gewijzigd Wolters Gregório cs inzake All-inclusive OV ticket Limburg	Dragen het college van Gedeputeerde Staten om: • Samen met Arriva informatie over vorm en financiering op te halen bij de Oostenrijkse regering en dit in de eerste helft van 2022 aan de vakcommissie voor te leggen en input van de vakcommissie mee te nemen in de planvorming		Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
2780	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032	Motie 2780 Gewijzigd Megens cs inzake	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - De oorzaken en mate van energiearmoede in Limburg in kaart te brengen, - De uitkomsten en		Gaans, van M.W.A. (Maarten)				

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	Statenvoorstel Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Breng energiearmoede in Limburg in kaart	eventueel mogelijke oplossingen voor te leggen aan provinciale staten, - Gemeenten te helpen om zo veel mogelijk geld vanuit het rijk naar Limburg halen voor het verduurzamen van alle nog niet goed geïsoleerde woningen. - In gesprek te gaan met het rijk voor een oplossing ook op langere termijn.						
2798	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorstel Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Motie 2798 2e Gewijzigd Loomans cs inzake Provinciale organisatie op weg naar klimaatneutraal	Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - Een concreet naar maatregelen uitgewerkt plan te maken om als provinciale organisatie (minimaal) te voldoen aan 55% emissiereductie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050 - Daarbij tevens te onderzoeken of en hoe klimaatneutraliteit eerder dan 2050 kan worden gerealiseerd - Het plan en het onderzoek aan provinciale Staten ter goedkeuring voor te leggen		Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
2624	(PS) Provinciale Staten 25-09-2020 9.	Motie 2624 2e Gewijzigd Loomans	Vragen het college van Gedeputeerde Staten: - Haar invloed aan te wenden, met diplomatieke, juridische en andere middelen die		Roefs, C.W.J.M. (Lia)	05-10-2021 De initiatiefnemer heeft de vergunning aangevraagd bij de Waalse overheid en het openbaar onderzoek is gestart.			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	Moties vreemd aan de orde van de dag	cs inzake Verzet tegen komst biomassa centrale in Lixhe	haar ter beschikking staan, om de provincie Limburg als gelijkwaardige overheid te doen participeren in het vergunningsproces voorde bouw van een biomassacentrale in Lixhe.			De vergunningsaanvraag heeft na beoordeling geleid tot het indienen van een zienswijze. Deze is 4 oktober 2021 verzonden aan de vergunningverlenende instantie SPW Wallonië. Naast inhoudelijke opmerkingen is in de zienswijze nogmaals de dringende oproep gedaan Provincie Limburg als belanghebbende partij te betrekken bij en informeren over het vervolgproces. 18-11-2021 Naast SPW Wallonië is de zienswijze ook verzonden aan gemeente Visé die heeft aangegeven dat deze wordt betrokken in de resultaten van het openbaar onderzoek. Op een inhoudelijke reactie wordt nog gewacht.			
2779	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorst	Motie 2779 Claassen cs inzake Uitvoering motie	Vragen het college van Gedeputeerde Staten om : - Opnieuw uitvoering te geven aan motie 2483 met inachtneming van het gestelde in deze motie - Met spoed binnen uiterlijk één week na		Roefs, C.W.J.M. (Lia)	12-11-2021 Zie Brief inzake Windpark Bönnesohl, brief GS van 12-11-2021 (GS DOC-00196556).			

Nr	Agendapunt	Titel	Dictum	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	el Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	2483 opnieuw	heden, een brief te schrijven aan Kreis Viersen waarin wordt geëist dat een grensoverschrijdende MER wordt uitgevoerd op basis van Europees Recht en de gemaakte afspraken in 2016. De bezwaarprocedure Windmolenpark Bönnesohl NIET wordt afgesloten. Kreis Viersen gevraagd wordt de bouw van Windmolenpark Bönnesohl aan te houden zo lang de grensoverschrijdende milieugevolgen van het politiek gevoelige project niet volledig in kaart zijn gebracht in een grensoverschrijdende MER rekening houdend met de RvS en Eu uitspraken - Alle mogelijke juridische - en diplomatieke middelen in te zetten om grensoverschrijdende MER en grensoverschrijdende inspraak voor Windmolenpark Bönnesohl te bewerkstelligen.						

Limburgs Parlement

provincie limburg

Toezeggingen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid 26-11-2021

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
8620	(PS) Provinciale Staten 14-02-2020 6.5. G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maat-regelen op de Maaslijn, brief GS van 21-1-2020 (GS 2020-3391)	Gedeputeerde Brugman zegt toe dat indien het advies van de Europese Commissie luidt dat het langer exploiteren van de concessie van Arriva niet binnen de Europese regels past, PS z.s.m. geïnformeerd worden over de te nemen vervolgstappen.	31-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	In samenspraak met Arriva is besloten dat ad hoc commissie zal worden ingezet aangezien Arriva en de Provincie niet tot overeenstemming komen. Het advies zal mogelijk voor 1 januari 2022 worden aangeleverd. Ook is een eerste beeld dat de Europese commissie kanttekeningen plaats tegen de grondslag voor het verlengen van de concessie. PS wordt op zeer korte termijn hierover geïnformeerd.			
8816	(PS) Provinciale Staten 06-11-2020 6.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	Gedeputeerde Brugman zegt toe PS mee te nemen in verkenning uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding Fiets. Dit zal medio 2021 zijn.	30-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Eind september zijn een aantal gedragsbeïnvloedingsmaatregelen geaccordeerd. Deze zullen einde 2021/aanvang 2022 aan GS voorgelegd worden. Na besluitvorming zal PS hierover geïnformeerd worden. .			
8817	(PS) Provinciale Staten 06-11-2020 6.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	Gedeputeerde Brugman zegt toe dat rond de zomer van 2021 het geactualiseerd fietsnetwerk (inclusief Leisure Lane) Zuid-Limburg klaar is en PS hierover zal informeren.	01-02-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	De bestuurlijke vaststelling door de regio's heeft nog niet plaatsgevonden. Deze vaststelling zal in januari 2022 plaatsvinden, waarna wij verdere stappen kunnen zetten.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
8823	(PS) Provinciale Staten 06-11-2020 6.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	Gedeputeerde Dritty toe om er bij het Kabinet aan te dringen om in het herstelplan een ambitieus isolatieprogramma voor woningen op te nemen, zodat er met middelen uit het Europese Herstelfonds (Recovery and Resilience Facility) een slag kan worden gemaakt in de Limburgse volkshuisvesting. Met álle Limburgse woningcorporaties en het Rijk in overleg te treden over wat er aan budget nodig is en hoe een planning voor alle nog niet verduurzaamde corporatie-woningen tot 2030 er uit moet komen te zien. Aan de hand van voorgenoemde overleggen bij het Rijk en de EU adequate financiële bijdragen toegezegd te krijgen, om het zo voor onze corporaties mogelijk te maken de verduurzamingsagenda uit te voeren. Er bij Stimulus op aan te dringen om het verduurzamen van woningen en maatschappelijk vastgoed op te nemen in de aanpassingen van de lopende en	29-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Zie MP van 12-10-2021 (DOC-00188205).	**Afdoen**	**Aanhouden. Via de MP wordt wel de stand van zaken toegelicht maar er blijkt ook uit dat de toezegging nog niet is afgedaan.**	

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
		toekomstige operationele programma's. Er bij Stimulus op aan te dringen om bij de ontwikkeling van het isolatieprogramma voor (sociale) huurwoningen als voorwaarde te stellen dat de maandelijkse totale woonlasten na renovatie niet mogen stijgen, en de ambitie is om die zelfs te verlagen.						
8841	(PS) Provinciale Staten 06-11-2020 6.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	Gedeputeerde Mackus zegt toe PS in het eerste of begin tweede kwartaal van 2021 de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie inzake vrachtwagenparkeerplaatsen in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg te sturen.	31-01-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	9-11-2021Zie MP van 9-11-2021 (GS DOC-00193225).	**Afdoen**	**Afdoen**	
8877	(PS) Provinciale Staten 18-12-2020 15. Moties vreemd aan de orde van de dag	Gedeputeerde Burlet zegt toe dat we gaan onderzoeken of de uitvoering van motie 2702 inzake groenwassen voorkomen uitvoerbaar is. De gedeputeerde zal in het eerste kwartaal hierover richting de Staten rapporteren.	31-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Zie MP 12-10-2021 (DOC-00183278).	**Afdoen**	**Afdoen**	**Motie 2702 aangehouden n.a.v. T8877.**
8931	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 12-03-	Gedeputeerde Burlet zegt toe binnen 2 maanden een infosessie te organiseren over OPAC.	29-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	9-11-2021 Er wordt op dit moment i.o.m. de griffie naar een geschikte datum gezocht.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	2021 8.1. Kernenergie in Limburg							
8946	(PS) Provinciale Staten 18-06-2021 8.2. G-21-017 Statenvoorstel Limburgse Regionale Energiestrategieën, brief GS van 4-5-2021 (GS 2021-11080)	De CdK zegt toe dat de Staten voldoende en met regelmaat inzicht krijgen in voorgenomen projecten van de Regionale Energie Strategie	31-12-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	9-11-2021: Zodra de uitvoeringsprogramma's van de RES-sen gereed zijn worden deze gedeeld met PS en o.b.v. hiervan volgt een voorstel voor verdere monitoring.			
8972	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021 7.2. Rondvraag/mededelingen	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe de Staten binnen 14 dagen nader te informeren over grote drukte van reizigers op regionale buslijnen, treindiensten en stations en in samenspraak met Arriva materieel op te schalen waar de reizigersaantallen hoger zijn dan de aanwezige capaciteit.	08-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	12-10-2021 Zie MP van 12-10-2021 (DOC-00186571).	**Afdoen**	**Afdoen**	
8973	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021 7.1. CORRECTIE G 21-023 GEWIJZIGD Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord inclusief kredietbesluit Opwaardering Maaslijn	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe een werkbezoek voor de commissie MD te organiseren aan Arriva.	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)				

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	2021 brief GS van 20-7-2021 (GS 2021-18210)							
8974	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021 8.1. Resultaten green deal duurzame grond-, weg - en waterbouw 2.0	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe het inkoopbeleid met betrekking tot circulair en duurzaam aanbesteden te onderzoeken en deze resultaten binnen een maand te communiceren met Provinciale Staten. Gericht op de GWW projecten en de reguliere onderhoudsprojecten.	01-11-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	16-11-2021 PS worden eind november geïnformeerd.			
8975	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021 8.1. Resultaten green deal duurzame grond-, weg - en waterbouw 2.0	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe een benchmarkonderzoek uit te voeren om inzichtelijk te krijgen hoe de positie van de provincie Limburg zich verhoudt ten opzichte van de andere provincies in Nederland met betrekking tot circulair en duurzaam aanbesteden.	01-10-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	16-11-2021 PS worden eind november geïnformeerd.			
8976	(PS) Provinciale Staten 01-10-2021 8.3. G-20-086 Gewijzigd Statenvoorstel Omgevingsvisie, brief GS van 6-4-2021 (GS 2021-9452)	Gedeputeerde van Gaans zegt toe de energiedoelstellingen in de POVI te concretiseren wanneer hier uit de RES-trajecten aanleiding voor is.	30-09-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Nog niet aan de orde.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
8977	(PS) Provinciale Staten 01-10-2021 8.3. G-20-086 Gewijzigd Statenvoorstel Omgevingsvisie, brief GS van 6-4-2021 (GS 2021-9452)	Gedeputeerde van Gaans zegt toe Provinciale Staten nader te informeren over de mogelijkheden om zon op dak via verschillende regelingen verplicht te stellen aan onder meer bedrijven.	15-10-2021	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Zie MP van 12-10-2021 (DOC-00187824)	**Afdoen**	**Afdoen**	
8978	(PS) Provinciale Staten 01-10-2021 9. Moties vreemd aan de orde van de dag	Gedeputeerde van Gaans zegt toe Provinciale Staten nader te informeren over de financiële impact van het structureel circulair aanbesteden van grond- weg- en waterbouw werken.	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	In behandeling.			
8994	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-rapportage Provinciale Energie Strategie	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe naast de SDE++ subsidiebeschikkingen tevens inzicht te bieden in de voorgenomen wind- en zonneparken die bekend zijn o.b.v. principebesluiten en deze te verwerken in het Energie dashboard vanaf de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt verwerkt in het Energie dashboard vanaf de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			
8995	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe bij voorkeur gezamenlijk gefinancierd onderzoek met het Rijk te starten (naar verwachting	01-01-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Een MP hierover is op 9-11-2021 aan u verzonden (kenmerk: DOC-00196356).			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	rapportage Provinciale Energie Strategie	start Q4 2021) naar de technische kansrijkheid kernenergie voor Limburg (focus op SMR's) en hierover via de voorgangsrapportage PES te rapporteren en een klein comité van PS te betrekken bij de opzet/vraagstelling van dit onderzoek.						
8996	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-rapportage Provinciale Energie Strategie	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe uit te zoeken of rente op leningen Duurzaam Thuis verlaagd kan worden en hierover via de voortgangsrapportage PES te rapporteren.	01-05-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			
8997	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-rapportage Provinciale Energie Strategie	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe in Q4 2021 een onderzoek te starten naar mogelijkheden op- en omslag, groen gas en waterstof e.d., waarvan de voortgang via de voorgangsrapportage PES wordt meegenomen.	01-02-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			
8998	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe schriftelijk PS te informeren over de mogelijkheden om de geluidsschermen op de A73 te vervangen door zonnepanelen.	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	rapportage Provinciale Energie Strategie							
8999	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-rapportage Provinciale Energie Strategie	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022) terug te komen op Communities of Practice.	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			
9000	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 8.1. Informerend stuk Eerste voortgangs-rapportage Provinciale Energie Strategie	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe schriftelijk terug te komen op hoe we de verduurzaming van de gebouwde omgeving door de woningcorporaties kunnen versnellen.	01-04-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Dit wordt meegenomen in de volgende voortgangsrapportage PES (peildatum 1-2-2022).			
9011	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorstel Program-mabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Gedeputeerde van Gaans zegt toe in maart 2022 te rapporteren over het ingezette meersporenbeleid over energie opslag en het optimaal inzetten van de beschikbare netcapaciteit.	31-03-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
9012	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorstel Program-mabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Gedeputeerde van Gaans zegt toe de resultaten van het onderzoek energiearmoede inclusief uitvoeringsplan voor te leggen aan PS in Q2 2022.	30-06-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)				

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
9013	(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 8.2. G-21-032 Statenvoorstel Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Gedeputeerde van Gaans zegt toe de subsidieregeling (voor op/omslag, waaronder waterstof) vanuit de PES sonderend voor te leggen aan Provinciale Staten binnen half jaar (dus uiterlijk mei 2022) en zich tot het maximale in te spannen deze ook in deze termijn in uitvoering te hebben.	31-05-2022	Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
9014	(PS) Provinciale Staten 12-11-2021 1. Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda	Gedeputeerde van Gaans zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag of pilots/projecten m.b.t. waterstof die uitvoeringsgereed zijn, niet hoeven te wachten op de subsidieregeling om ondersteund te worden.		Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
9017	(PS) Provinciale Staten 12-11-2021 7.1. G-21-032 Statenvoorstel Programmabegroting 2022 brief GS van 14-9-2021 (GS DOC-00181065)	Gedeputeerde Van Gaans zegt toe dat GS het Verbeterplan Maaslijn, met daarin specifieke aandacht voor grondverwerving, aan Provinciale Staten zullen aanreiken nadat dit plan van ProRail is ontvangen.		Gaans, van M.W.A. (Maarten)				
8825	(PS) Provinciale Staten 06-11-2020 6.2. G-20-065 Statenvoorstel Programmabegroting 2021, brief	Gedeputeerde Burlet zegt toe samen met de gemeenten te kijken of in de provincie Limburg een eenduidige lijn getrokken kan	01-01-2022	Roefs, C.W.J.M. (Lia)	18-11-2021 In het laatste kwartaal 2021 wordt PS nader geïnformeerd (via een Mededeling Pfh) over de procesaanpak.			

Nr	Agendapunt	Toezegging	Deadline	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	GS van 15-9-2020 (GS 2020-37677)	worden voor wat betreft mest verwerkende installaties. Op grond van deze toezegging wordt M2648 ingetrokken.						
8992	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 7.1. G-21-028 Statenvoorstel inzake provinciaal inpassingsplan opwaardering Maaslijn	Gedeputeerde Roefs zegt toe Provinciale Staten schriftelijk te informeren ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan Maaslijn over de natuurcompensatie (w.o. bomenkap) met daarin aandacht voor het Natuur Netwerk Limburg en de kwaliteitstoeslag.	12-11-2021	Roefs, C.W.J.M. (Lia)	3-11-2021 Zie MP van 2-11-2021 (GS DOC-00192813).	**Afdoen**	**Afdoen**	
8993	(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 15-10-2021 7.1. G-21-028 Statenvoorstel inzake provinciaal inpassingsplan opwaardering Maaslijn	Gedeputeerde Roefs zal Provinciale Staten schriftelijk informeren over het proces dat met de gemeente Venray en ProRail doorlopen wordt inzake de afwaardering overweg Pelgrimslaan in Smakt.	12-11-2021	Roefs, C.W.J.M. (Lia)	3-11-2021 Zie MP van 2-11-2021 (GS DOC-00192813).	**Afdoen**	**Afdoen**	

Limburgs Parlement

provincie limburg

Aanbevelingen Statencommissie MD 26-11-2021

Nr	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Agendapunt	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
1511	Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)	Gedeputeerde Staten te verzoeken om het risico van een verdere vertraging van de elektrificatie van de Maaslijn te mitigeren door een fallback te organiseren indien de planning onverhoopt niet wordt gerealiseerd.		(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 7.2. P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC-00185749)					
1512	Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)	Gedeputeerde Staten te verzoeken om voldoende context aan te bieden bij de prestatie overzichten, zodat deze een informatieve weergave van de kwaliteit van het openbaar vervoer geven en deze nader af te stemmen op de informatiebehoefte van Provinciale Staten		(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 7.2. P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC-00185749)					
1513	Onderzoek OV concessie Limburg afspraken	Gedeputeerde Staten te vragen om de prestaties die worden verricht door		(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 7.2. P-21-006 Statenvoorstel					

Nr	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Agendapunt	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
	aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)	Arriva te koppelen aan de door Provinciale Staten opgestelde doelen, zodat inzichtelijk is op welke wijze de doelen worden behaald		Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC-00185749)					
1514	Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)	Gedeputeerde Staten te vragen om Provinciale Staten te informeren, behalve over de prestaties ook over de jaarlijkse vaststelling van de exploitatiebijdrage en de wijze waarop deze tot stand is gekomen.		(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 7.2. P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC-00185749)					
1515	Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)	Duidelijke kaders te formuleren waarbinnen Provinciale Staten vooraf danwel achteraf geïnformeerd willen worden door Gedeputeerde Staten over bepaalde wijzigingen (bijvoorbeeld bij een afwijking groter dan x procent of bij een		(PS) Provinciale Staten 05-11-2021 7.2. P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC-00185749)					

Nr	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Agendapunt	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
		vertraging van meer dan x maanden)							
1491	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan GS: Aandacht wordt gevraagd voor de monitoring van en de doorrekening van het instrumentarium (wat levert beleid nu op aan energiebe-sparing, productie van hernieuwbare energie en CO2-reductie).	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	We werken aan een monitoringsopzet. Voor onze revolverende middelen kennen wij al jaren periodieke rapportages die inzicht geven in de financiën en de impact die daarmee wordt gerealiseerd (DuurzaamThuis en LEF). 9-11-2021 Zie MP inzake aanbevelingen Zuidelijke Reken-kamer onderzoek energietransitie, brief ged Van Gaans van 9-11-2021 (GS DOC-00193425).	**Afdoen**	**Afdoen**	
1492	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan GS: Het gebruiken van eenzelfde terminologie op provinciaal niveau als in de regio's, als het gaat over ambities en prestaties, aansluitend op Europese en landelijke afspraken.	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Wij zullen in de Provinciale Energie Strategie zoveel mogelijk aansluiten bij indicatoren en referentiejaren zoals genoemd in Klimaatakkoord en Limburgs Regionale Energie Strategieën. 9-11-2021 Zie MP inzake aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer onderzoek energietransitie, brief ged Van Gaans van 9-11-2021 (GS DOC-00193425).	**Afdoen**	**Afdoen**	
1493	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan GS: Maak gebruik van vergelijkbare eenheden, indicatoren, ijkmomenten en referentiejaren, zodat een vergelijking	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Wij zullen in de Provinciale Energie Strategie zoveel mogelijk aansluiten bij indicatoren en referentiejaren zoals genoemd in Klimaatakkoord en Limburgs Regionale Energie Strategieën met de kanttekening dat regionaal en landelijk verschillende terminologie wordt gehanteerd	**Afdoen**	**Afdoen**	

Nr	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Agendapunt	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
		tussen provincies en regio's mogelijk.		provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)		(ook in de Regionale Energie Strategieën). 9-11-2021 Zie MP inzake aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer onderzoek energietransitie, brief ged Van Gaans van 9-11-2021 (GS DOC-00193425)			
1494	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan GS: Maak in het kader van de publieke verantwoording de bijdrage aan het thema energietransitie inzichtelijk door de gebruikte middelen te labelen.	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)	Gaans, van M.W.A. (Maarten)	Voor wat betreft onze revolverende middelen doen wij dit al jaren: DuurzaamThuis en LEF kennen hun periodieke rapportages. Voor de intensiveringsmiddelen zullen we als onderdeel van de begrotings-cyclus een voortgangsrapportage uitbrengen (inzet van middelen en allocatie). 9-11-2021Zie MP inzake aanbevelingen Zuidelijke Rekenkamer onderzoek energietransitie, brief ged Van Gaans van 9-11-2021 (GS DOC-00193425)	**Afdoen**	**Afdoen**	
1489	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan PS: Dat PS na het stellen van kaders voor de ambities en de middelen, ruimte moeten bieden aan GS om samen met partners nader invulling te geven aan de energie-transitie (de positie van PS is bij gezamenlijke	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)	Provinciale Staten	19-02-2020: Stand van zaken PS: Op 4 oktober 2019 hebben PS besloten om als PS zelf, na het stellen van kaders voor de ambities en de middelen, ruimte te bieden aan GS om samen met partners nader invulling te geven aan de energietransitie (PS Besluit P-19-002)	**Afdoen, zie toelichting**		**Afdoenings voorstel van PS, want betreft aanbeveling aan PS.**

Nr	Onderzoek	Aanbeveling	Deadline	Agendapunt	Verantwoordelijke	Stand van zaken GS	Afdoeningsvoorstel GS	Afdoeningsvoorstel voorzitter	Toelichting
		programma's is anders dan bij een eigen programma).							
1490	Onderzoek naar de Energietransitie provincie Limburg	Aanbeveling aan PS: Maak afspraken met GS over de wijze waarop de verant-woording plaats vindt. De controle-rende rol van PS komt -naast het beoordelen van de gerealiseerde prestaties en effecten- met name tot uitdrukking in het volgen van het proces zitten de goede partijen aan tafel, worden procesdoelen gehaald en doet iedereen mee? Wees u bewust van deze rol, want de energietransitie betreft een gedeelde verantwoordelijkheid van zowel GS als PS (de rol van PS is bij gezamenlijke programma's, anders dan bij een eigen programma).	18-06-2020	(PS) Provinciale Staten 04-10-2019 7.2. P-19-002 Statenvoorstel van de commissie MD inzake rapport Zuidelijke Rekenkamer Energietransitie provincie Limburg van 28-3-2019 (PS 2019-24345)	Provinciale Staten	19-02-2020: Stand van zaken PS: Op 4 oktober 2019 hebben PS besloten om als PS zelf afspraken te maken met GS over de wijze waarop de verantwoording plaats vindt (PS Besluit P-19-002)	**Afdoen, zie toelichting**		**Afdoenings voorstel van PS, want betreft aanbeveling aan PS.**

Limburgs Parlement

provincie

Voorraadagenda Statencommissie MD na 26-11-2021

Dossiernummer	Titel	Portefeuillehouder	W 11
84	Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N280 West, wegvak Leudal (inclusief Kelperbrug)	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	MD 18-03-2022
383	Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan N598 De Hut – De Plank	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	
646	Statenvoorstel Basisrapportage N280 West wegvak Leudal	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	

Datum	**Activiteit**	**Cluster**	**Opmerkingen**
26-11-2021	Opzet onderzoek kernenergie		
2022	Werksessie Ontwikkelplan OV		

e limburg

W 37
MD 16-09-2022
MD 16-09-2022

Limburgs Parlement

provincie

Gewijzigde voorraadagenda Statencommissie MD na 26-11-2021

Dossiernummer	Titel	Portefeuillehouder	W 11
84	Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N280 West, wegvak Leudal (inclusief Kelperbrug)	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	MD 18-03-2022
383	Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan N598 De Hut – De Plank	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	
646	Statenvoorstel Basisrapportage N280 West wegvak Leudal	Gaans van, M.W.A. (Maarten)	

Datum	**Activiteit**	**Cluster**	**Opmerkingen**
26-11-2021	Opzet onderzoek kernenergie		
2022	Werksessie Ontwikkelplan OV		
20-1-2022	Informatiebijeenkomst Voorkeursvarianten N266-N275 Nederweert		

e limburg

W 37
MD 16-09-2022
MD 16-09-2022

Limburgs Parlement

provincie limburg

Overzicht lijst ingekomen stukken AVG Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
12-10-2021	Klimaatweek 2021 Voedsel vanuit locale boer door PVT-panelen op uw dak, e-mail burger van 12-10-2021 (PS DOC-00190155)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Overzicht lijst ingekomen stukken Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
05-10-2021	Uitvoering Motie Claassen, e-mail Russell Advocaten van 4-10-2021 (PS DOC-00187910)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
05-10-2021	Verkiezing Zonnetje 2021, e-mail Nationaal Deltacongres van 4-10-2021 (PS DOC-00188073)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
07-10-2021	Klimaataanpak met PVT-zonpanelenbron en warmteopslag ipv PV-panelen, salderen, gebouwbatterij en boeren uitkopen, e-mail dhr. Van Dortmont van 7-10-2021 (PS DOC-00188730)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
18-10-2021	Kerncentrales, e-mail burger van 16-10-2021 (PS DOC-00192078)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
29-10-2021	N554 reactie vanuit de stuurgroep Meerlo-Tienray, e-mail Dorpsoverleg Tienray van 27-10-2021 (PS DOC-00195254)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
04-11-2021	DOC00187910 onze brief dd. 4 oktober 2021 inzake grensoverschrijdende MER betreffende windmolenpark Kreis Viersen en verzoek om antwoord en een hoorzitting!, e-mail dhr. Russell van 3-11-2021 (PS DOC-00197317)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.
27-09-2021	P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC00185749)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 15-10-2021 en Statenvergadering 12-11-2021, agendapunt P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC00185749)
27-09-2021	Rapport Onderzoek OV concessie Limburg: afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva i.r.t. de OV concessie Limburg (periode 2015-2020), brief Controlecommissie van 27-9-2021 (PS DOC-00185743)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 15-10-2021 en Statenvergadering van 12-11-2021, te betrekken bij P-21-006 Statenvoorstel Rapport Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva irt de OV concessie Limburg (DOC00185749).

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
13-10-2021	Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen, e-mail Griffie van 13-10-2021 (PS DOC-00190683)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 26-11-2021, Sonderend stuk Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen.
15-10-2021	Analyse van VGR IPML3 in relatie tot de RGP2020, e-mail van 14-10-2021 (PS DOC-00191502)	Griffie	Bespreekstuk voor de vergadering van 26-11-2021, agendapunt Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
04-11-2021	Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de provincie Limburg en de bestuurlijke reactie,brief namens Controlecommissie van 4-11-2021 (PS DOC-00197502)	Griffie	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 26-11-2021, te betrekken bij agendapunt Rapport overschrijding infrastructurele projecten (Berenschot)
24-09-2021	Brief van de Staatssecretaris van I&W inzake Voortgang van project Maaslijn, brief gedeputeerde Van Gaans van 24-9-2021 (GS DOC-00185219)	GS	Bespreekstuk voor de vergadering van 24-9-2021, te betrekken bij agendapunt CORRECTIE G 21-023 GEWIJZIGD Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord inclusief kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021
28-09-2021	Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, brief GS van 28-9-2021 (GS DOC-00178189)	GS	Bespreekstuk voor de commissievergadering van 15-10-2021, agendapunt Informerend stuk 3e halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg De correctie heeft betrekking op het toevoegen van werkende snelkoppelingen in deze rapportage.
29-09-2021	Mededeling portefeuillehouder Toezeggingen aan SCMD inzake Statenvoorstel bestuurlijk akkoord en kredietvoorstel Maaslijn, brief gedeputeerde Van Gaans van 29-9-2021 (DOC-00186477)	GS	Bespreekstuk voor de Statenvergadering van 1-10-2021, te betrekken bij de behandeling van agendapunt CORRECTIE G-21-023 GEWIJZIGD Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord inclusief kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
29-09-2021	Mededeling Portefeuillehouder inzake Stand van zaken Limburgse Waterstofagenda, brief gedeputeerde Van Gaans van 28-9-2021 (GS DOC-00183251)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
29-09-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake doorontwikkeling verkeerseducatie, brief gedeputeerde Van Gaans van 28-9-2021 (GS DOC-00181191)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
05-10-2021	Beantwoording Schriftelijke Vragen CDA-Palmen inzake voortgang energietransitie, brief GS van 5-10-2021 (GS DOC-00180903)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
08-10-2021	Beantwoording Schriftelijke Vragen SP-Claessens inzake stand van zaken megamestvergister RMS-WSB Greenport, brief GS van 5-10-2021 (DOC-00182026)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake verplichting zonnepanelen op daken (Toezegging 8977), brief GS van 12-10-2021 (DOC-00187824)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake monitoring capaciteit en versterkingen Arriva (najaar 2021 - toezegging 8972), brief gedeputeerde Van Gaans van 12-10-2021 (DOC-00186571)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake toezegging 8877 inzake uitvoerbaarheid motie 2702 groenwassen voorkomen, brief gedeputeerde Van Gaans van 12-10-2021 (DOC-00183278)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2021	Informerend stuk Kwartaalrapportage Duurzaam Thuis- Q2 2021, brief GS van 12-10-2021 (DOC-00187983)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
12-10-2021	Mededeling portefeuillehouder Medeling portefeuillehouder inzake toezegging 8823, brief gedeputeerde Van Gaans van 12-10-2021 (DOC-00188205)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder Vaststelling van de exploitatiebijdrage Arriva 2020, brief gedeputeerde Van Gaans van 19-10-2021 (DOC-00190175)	GS	Voor kennisgeving aannemen.

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf Heerlen West, brief gedeputeerde Van Gaans van 28-9-2021 (DOC-00184345)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
20-10-2021	Mededeling portefeuillehouder Financieringstraject Het Groene Net Zuid, brief gedeputeerde Van Gaans van 20-10-2021 (DOC-00192930)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
22-10-2021	Beantwoording Schriftelijke Vragen VVD-Bastiaans inzake het gebruik zonneladder en aansluiten distributiecentrum Echt op stroomnet, brief GS van 19-10-2021 (DOC-00185094)	GS	Voor kennisgeving aannemen.
03-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoen toezeggingen 8992 en 8993 PIP Maaslijn, brief gedeputeerde Roefs van 2-11-2021 (GS DOC-00192813)	GS	Bespreekstuk voor de Statenvergadering van 12-11-2021, agendapunt G-21-028 Statenvoorstel inzake provinciaal inpassingsplan opwaardering Maaslijn.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Overzicht uitnodigingen AVG Statencommissie MD van 24-9-2021 tot 5-11-2021

Datum in	Titel	Afzender	Wijze van afdoen
12-10-2021	Klimaatweek 2021 Voedsel vanuit locale boer door PVT-panelen op uw dak, e-mail burger van 12-10-2021 (PS DOC-00190155)	Extern	Voor kennisgeving aannemen.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Sonderend stuk van de Griffie – 1 minuut versie

13-10-2021

1. Onderwerp

Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Buitenring Parkstad Limburg is grotendeels afgerond en GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen.

3. Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Indien de Statencommissie MD van mening is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar standpunt hieromtrent voor aan PS in de vorm van een Statenvoorstel.

4. Verzoek aan de Statencommissie MD om de navolgende vragen te beantwoorden

- Welke optie verkiest de Statencommissie MD ten aanzien van het verzoek van GS om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg?
  a) PS adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
  b) GS te vragen om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS;
  c) PS adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en de huidige werkwijze (rapportage als Groot Project, als onderdeel van het IPML) te continueren;
- Indien de voorkeur uitgaat naar optie a) stemt de commissie MD dan in met het doorleiden van bijgevoegd Statenvoorstel naar PS en kan de commissie dan aangeven of dit een hamerstuk of bespreekstuk in PS dient te zijn?

5. Toelichting / kernargumenten / onderbouwing

Uit de analyse van de Griffie blijkt een aantal aandachtspunten die bij de financiële eindafrekening van de Buitenring inzichtelijk moeten zijn. Dit kan aangegeven worden in IPML-voortgangsrapportages of in de op te stellen eindevaluatie (afhankelijk van voorkeur Statencommissie MD/besluitvorming door PS).

6. Risico's / toets duurzaamheidparagraaf

GS hebben in IPML3 aangegeven om over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden van de Buitenring Provincie Limburg via het standaard IPML-projectblad te blijven rapporteren, naast de reguliere verantwoordingsafspraken (actieve informatieplicht en reguliere planning & controlcyclus). Hiermee blijven PS goed in staat om hun controlerende rol te blijven uitoefenen.

Sonderend stuk van de Griffie

1. Onderwerp

Analyse van het verzoek van GS om de status Groot Project bij Buitenring Parkstad Limburg te beëindigen

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

De Buitenring Parkstad Limburg is voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en de nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen.
GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen. Over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden stellen GS voor om via het standaard IPML-projectblad (W42) te rapporteren.

3. Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Deze analyse wordt als sonderend stuk van de Griffie geagendeerd voor de betreffende Statencommissie waar het Groot Project inhoudelijk gezien onder valt. De betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie MD) kan PS adviseren om IPML3 als eindevaluatie van het project Buitenring Parkstad Limburg te beschouwen.
Indien de betreffende Statencommissie van mening is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar standpunt hieromtrent voor aan PS in de vorm van een Statenvoorstel.

4. Verzoek aan de Statencommissie MD om de navolgende vragen te beantwoorden

- Welke optie verkiest de Statencommissie MD ten aanzien van het verzoek van GS om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg?
  a. PS adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
  b. GS te vragen om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS;
  c. PS adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en de huidige werkwijze (rapportage als Groot Project, als onderdeel van het IPML) te continueren;
- Indien de voorkeur uitgaat naar optie a) stemt de commissie MD dan in met het doorleiden van bijgevoegd Statenvoorstel naar PS en kan de commissie dan aangeven of dit een hamerstuk of bespreekstuk in PS dient te zijn?

5. Risico's

GS hebben in IPML3 aangegeven om over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden van de Buitenring Provincie Limburg via het standaard IPML-projectblad te blijven rapporteren, naast de reguliere verantwoordingsafspraken (actieve informatieplicht en reguliere planning & controlcyclus). Hiermee blijven PS goed in staat om hun controlerende rol te blijven uitoefenen.

6. Toelichting / kernargumenten / onderbouwing

Conform de RGP 2018 artikel 8., tweede lid, analyseert de Griffie een verzoek van GS om over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project.

Analyse:

Zoals op pagina 73 van het IPML3 te lezen is, is het project Buitenring gereed. Op pagina 16 van IPML3 hebben GS een doorkijk vermeld, waarbij o.a. aangegeven is dat in Q4 2021 de financiële eindafrekening aan de orde is:

W42		N300 BPL (RGP)	Doorkijk: - Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 2161 (GS-besluit projectreserve € 15 mln. ingezet als dekking inspanningsverplichting gemeenten) - Q3 2021 PS informeren over de waarde van 3 panden (toezegging 8930) - Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten. Actualiteit: Amoveren toe- en afritten bij Nuth overgedragen aan Rijkswaterstaat.

Op pagina 73 van IPML3 is door GS vermeld dat de risicoreservering op 0 staat en de totale projectkosten 445,7 mln euro bedragen.

Resterende aandachtspunten zijn:

- wordt het BTW deel van resterende RWS bijdrage toch afgestort in compensatiefonds?;
- wordt bij de kosten voor beheer en onderhoud ervoor gewaakt dat hier geen kosten toe worden gerekend die eigenlijk bij de projectuitvoering horen?
- hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?
- in hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?
- een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;
- actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd.

Bij de financiële eindafrekening dienen deze aandachtspunten inzichtelijk te zijn gemaakt door GS. Dit kan aangegeven worden in IPML-voortgangsrapportages of in de op te stellen eindevaluatie.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidsparagraaf

Aan de Statencommissie MD worden 3 keuzeopties voorgelegd:

a) PS adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
b) GS te vragen om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS;
c) PS adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en de huidige werkwijze (rapportage als Groot Project als onderdeel van het IPML) te continueren;

Bij keuze voor optie a) vindt rapportage over de voortgang plaats middels het betreffende projectblad W42. in het IPML en de reguliere verantwoordingsafspraken (actieve informatieplicht en reguliere planning & controlcyclus).

Bij keuze voor optie b), rapporteren GS over de voortgang zoals aangegeven bij optie a), maar wordt GS daarnaast gevraagd om een eindevaluatie op te stellen waarbij GS terugblikken op het project (zier artikel 8 RGP 2020, lid 4 en 5).
Bij keuze voor optie c) vindt rapportage over de voortgang plaats als onderdeel van het IPML. Gelet op het zo goed als gereed zijn van het project Buitenring, ligt deze optie niet voor de hand.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het project Buitenring Parkstad Limburg is opgenomen in de Programmabegroting 2022 onder 3.2 Bereikbaarheid en mobiliteit: 3.2.6. Project Buitenring Parkstad Limburg.

9. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies

Er is een verbinding met de reguliere planning & control cyclus, zie onder punt 8.
Er is een verbinding met het IPML.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Afhankelijk van het resultaat van de behandeling van voorliggend sonderend stuk bij de Statencommissie MD ziet het vervolgproces er als volgt uit:

a. indien de Statencommissie MD PS adviseert om in te stemmen met het voorstel van GS omtrent het beëindigen van de status Groot Project voor het project, dan kan bijgevoegd Statenvoorstel (al dan niet in gewijzigde vorm) worden doorgeleid voor besluitvorming in PS;
b. indien de Statencommissie MD aan GS vraagt om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring, wordt deze middels een Statenvoorstel aangeboden aan PS;
c. Indien de Statencommissie MD van mening is dat de status Groot Project niet beëindigd kan worden, dan informeert de Statencommissie MD, Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten hierover in de vorm van een informerend Statenstuk.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting
X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

Via het projectblad W42. in het IPML.

13. Evaluatie

Niet van toepassing.

14. Communicatie

Communicatie naar aanleiding van voorliggend document vindt plaats via het Stateninformatiesysteem: publicatie in de vergaderkalender, Statencommissie MD, te vinden op de website: https://www.limburg.nl/bestuur/provinciale-staten/.

15. Meegezonden bijlagen

1 bijlage:
Statenvoorstel P-21-023, Verzoek van GS om status Groot Project te beëindigen bij Buitenring Parkstad Limburg.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Statenvoorstel van de Statencommissie MD– 1 minuut versie
No: P-21-023

1 Onderwerp

Verzoek van GS om status Groot Project te beëindigen bij Buitenring Parkstad Limburg

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Buitenring Parkstad Limburg is grotendeels afgerond en GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen.

3 Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Indien de Statencommissie MD van mening is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar standpunt hieromtrent voor aan PS in de vorm van een Statenvoorstel.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Provinciale Staten wordt gevraagd om te besluiten:

a. om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
b. over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden GS te laten rapporteren via het standaard IPML-projectblad W42.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Uit de analyse van de Griffie blijkt een aantal aandachtspunten die bij de financiële eindafrekening van de Buitenring inzichtelijk moeten zijn. Dit kan aangegeven worden in IPML-voortgangsrapportages of in de op te stellen eindevaluatie (afhankelijk van voorkeur Statencommissie MD/besluitvorming door PS).

6 Risico's

GS hebben in IPML3 aangegeven om over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden van de Buitenring Provincie Limburg via het standaard IPML-projectblad (W42) te blijven rapporteren (naast de informatie die via de p&c stukken beschikbaar blijft). Hiermee blijven PS goed in staat om hun controlerende rol te blijven uitoefenen.

Statenvoorstel van de Statencommissie MD
No: P-21-023

1 Onderwerp

Verzoek van GS om status Groot Project te beëindigen bij Buitenring Parkstad Limburg

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

De Buitenring Parkstad Limburg is voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en de nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen.
GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen. Over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden stellen GS voor om via het standaard IPML-projectblad W42. te blijven rapporteren.

Hiervoor is, conform de procedure uit de Regeling Grote Projecten 2020 (RGP), een sonderend stuk aan de Statencommissie MD van 26 november 2021 voorgelegd.

3. Bevoegdheid

Conform artikel 8, 2e lid van de RGP wordt een verzoek van GS om de status Groot Project voor een project te beëindigen geanalyseerd door de Griffie. Indien de Statencommissie MD van mening is dat de status van Groot Project beëindigd kan worden, dan legt zij haar standpunt hieromtrent voor aan PS in de vorm van een Statenvoorstel. In dit geval hebben GS het verzoek opgenomen in het IPML3 van 28 september 2021.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Provinciale Staten wordt gevraagd om te besluiten:

c. om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
d. over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden GS te laten rapporteren via het standaard IPML-projectblad W42.

5. Risico's

GS hebben in IPML3 aangegeven om over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden van de Buitenring Provincie Limburg via het standaard IPML-projectblad (W42) te blijven rapporteren (naast de informatie die via de p&c stukken beschikbaar blijft). Hiermee blijven PS goed in staat om hun controlerende rol te blijven uitoefenen.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Conform de RGP 2018 artikel 8., tweede lid, analyseert de Griffie een verzoek van GS om over te gaan tot beëindiging van de status Groot Project.

Analyse:
Zoals op pagina 73 van het IPML3 te lezen is, is het project Buitenring gereed. Op pagina 16 van IPML3 hebben GS een doorkijk vermeld, waarbij o.a. aangegeven is dat in Q4 2021 de financiële eindafrekening aan de orde is:

W42		N300 BPL (RGP)	*Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 2161 (GS-besluit projectreserve € 15 mln. ingezet als dekking inspanningsverplichting gemeenten)* - *Q3 2021 PS informeren over de waarde van 3 panden (toezegging 8930)* - *Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten.* *Actualiteit: Amoveren toe- en afritten bij Nuth overgedragen aan Rijkswaterstaat.*

Op pagina 73 van IPML3 is door GS vermeld dat de risicoreservering op 0 staat en de totale projectkosten 445,7 mln euro bedragen.
Resterende aandachtspunten zijn:

- wordt het BTW deel van resterende RWS bijdrage toch afgestort in compensatiefonds?;
- wordt bij de kosten voor beheer en onderhoud ervoor gewaakt dat hier geen kosten toe worden gerekend die eigenlijk bij de projectuitvoering horen?
- hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?
- in hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?
- een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;
- actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd.

Bij de financiële eindafrekening dienen deze aandachtspunten inzichtelijk te zijn gemaakt door GS. Dit kan aangegeven worden in IPML4 of in de op te stellen eindevaluatie.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

In de Statencommissie MD van 26 november 2021 is gesondeerd welke optie de Statencommissie MD verkiest ten aanzien van het verzoek van GS om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg.
Aan de Statencommissie MD zijn 3 keuzeopties voorgelegd:

a. PS adviseren om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
b. GS te vragen om naast het IPML een aparte eindevaluatie op te stellen voor de Buitenring en deze middels een Statenvoorstel voor te leggen aan PS;
c. PS adviseren om niet in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en de huidige werkwijze (rapportage als Groot Project, als onderdeel van het IPML) te continueren;

Bij keuze voor optie a) vindt rapportage over de voortgang plaats middels het betreffende projectblad W42. in het IPML en de reguliere verantwoordingsafspraken (actieve informatieplicht en reguliere planning & controlcyclus).
Bij keuze voor optie b), rapporteren GS over de voortgang zoals aangegeven bij optie a), maar wordt GS daarnaast gevraagd om een eindevaluatie op te stellen waarbij GS terugblikken op het project (zier artikel 8 RGP 2020 lid 4 en 5).
Bij keuze voor optie c) vindt rapportage over de voortgang plaats via rapportage als Groot Project, als onderdeel van het IPML. Gelet op het zo goed als gereed zijn van het project Buitenring, ligt deze

optie niet voor de hand.

De Statencommissie MD heeft op 26 november 2021 haar voorkeur uitgesproken voor optie a) Haar beraadslaging is terug te vinden in het deelverslag van 26 november 2021.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Het project Buitenring Parkstad Limburg is opgenomen in de Programmabegroting 2022 onder 3.2 Bereikbaarheid en mobiliteit: 3.2.6. Project Buitenring Parkstad Limburg.

9. Juridische aspecten – deregulering

Niet van toepassing.

10. Verbindingslijnen en andere visies

Er is een verbinding met de reguliere planning & control cyclus, zie onder punt 8.
Er is een verbinding met het IPML.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

Als PS besluiten om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg, dan zullen GS over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden rapporteren via het standaard IPML-projectblad W42.
Indien PS van mening zijn dat de status Groot Project niet beëindigd kan worden, dan informeren PS Gedeputeerde Staten hierover.

12. Periodieke informatie/sturingsinformatie

- **X Via Jaarstukken en Begroting**
- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

Via het projectblad W42. in het IPML.

13. Evaluatie

Niet van toepassing.

14. Communicatie

De besluitvorming over dit Statenvoorstel wordt gecommuniceerd via de stemuitslagen en vastgestelde besluiten in het Stateninformatiesysteem.

15. Meegezonden bijlagen

Geen.

Limburgs Parlement

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: P-21-023

Onderwerp:
Verzoek van GS om status Groot Project te beëindigen bij Buitenring Parkstad Limburg

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van de Statencommissie MD van 26 november 2021

besluiten:
Provinciale Staten wordt gevraagd om te besluiten:

a. om in te stemmen met het beëindigen van de status Groot Project voor het project Buitenring Parkstad Limburg en het IPML3 te beschouwen als eindevaluatie;
b. over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden GS te laten rapporteren via het standaard IPML-projectblad W42.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 16/17 december 2021.

De heer A.O.J. Pregled, griffier

De heer J.W. Remkes, voorzitter

Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de Provincie Limburg

Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de Provincie Limburg

Eindrapport

Vincent Janssen
Ronald van der Mark
Wouter Metzlar
Vera Mulder
Niek Overgaauw

23 september 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
   1.1 Aanleiding en vraagstelling 4
   1.2 Aanpak 5
   1.3 Leeswijzer 10
2. Overzicht grote infrastructurele projecten in Limburg 2011-2020 11
   2.1 Totaaloverzicht grote infrastructurele projecten 11
   2.2 Overige grote infrastructurele projecten 12
   2.3 Betrokken partners 14
3. Rolinvulling en besluitvorming 15
   3.1 Beschrijving interne kaders 15
   3.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 15
   3.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 19
   3.4 Analyse en conclusie 21
   3.5 Leerpunten en aanbevelingen 23
4. Projectorganisatie 26
   4.1 Beschrijving interne kaders 26
   4.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 27
   4.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 29
   4.4 Analyse en conclusie 30
   4.5 Leerpunten en aanbevelingen 32
5. Projectramingen en projectbeheersing 34
   5.1 Beschrijving interne kaders 34
   5.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 34
   5.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 40
   5.4 Analyse en conclusie 42
   5.5 Leerpunten en aanbevelingen 44
6. Conclusies en aanbevelingen 46
   6.1 Conclusies 46
   6.2 Aanbevelingen 51

Bijlage 1: Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie.
Bijlage 2: Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie.
Bijlage 3: Resultaten caseonderzoek (factsheets Ooijen-Wanssum, Elektrificatie Landgraaf-grens, Buitenring Parkstad).
Bijlage 4: Resultaten verdiepingsonderzoek (factsheets Opwaardering Maaslijn en N280 Roermond).
Bijlage 5: Inzichten uit andere organisaties (Rijkswaterstaat en ProRail).

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Het Limburgs parlement heeft de indruk de laatste jaren vaak achteraf te zijn geconfronteerd met financiële overschrijdingen bij grote infrastructurele projecten. Naar aanleiding van deze discussie in het parlement op 14 februari 2020 hebben GS besloten een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren onder leiding van de concerncontroller naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen in de besluitvormingstrajecten en governance van grote infrastructurele projecten. Berenschot is gevraagd dit onafhankelijke onderzoek uit te voeren. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

"Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen op infrastructurele 'grote projecten' en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zo veel mogelijk onvoorziene verhogingen tijdig te kunnen vermijden?"

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, zal worden ingegaan op de te onderzoeken grote projecten zelf, de systematiek(en) van interne controle en beheersing van grote infrastructurele projecten die de Provincie Limburg hanteert en de besluitvormingsprocessen en governance bij grote infrastructurele projecten. Hiertoe worden onder meer de volgende deelvragen beantwoord:

Ten aanzien van de grote infrastructurele projecten:

- Over welke projecten gaat het in de periode 2011 tot medio 2020? Wat zijn op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten? Wat zijn de belangrijkste betrokken partijen en welke rol hebben zij?
- In hoeveel gevallen is er in de periode 2011 tot medio 2020 bij de onderzochte projecten sprake geweest van budgetverhogingen? Hoe hoog waren deze budgetverhogingen? Waardoor werden zij veroorzaakt en zijn er vaste patronen te ontdekken? Wie is wanneer en hoe hierover geïnformeerd en wie heeft in dit kader wanneer welke besluiten genomen?

Ten aanzien van het besluitvormingsproces en governance bij grote infrastructurele projecten:

- Hoe ziet in de praktijk het proces van sturen, beheersen, toezicht houden en verantwoording afleggen bij grote infrastructurele projecten eruit, in het bijzonder richting GS en PS, zowel in het algemeen als bij het voornemen het budget te verhogen?
- Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom?
- Wie heeft welk mandaat en verantwoordelijkheid?
- Is hier eerder onderzoek naar gedaan en wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd?
- Wat gaat er nu goed en wat kan beter?
- Welke verbetermaatregelen kunnen worden geformuleerd, met in het bijzonder aandacht voor een goede invulling van de kaderstellende en controlerende rol door PS?

Ten aanzien van de systematiek van ramingen, interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten (projectorganisatie en projectbeheersing):

- Hoe ziet in de praktijk deze systematiek eruit, in het bijzonder bij het voornemen budgetten te verhogen?
- Wie heeft welk mandaat en welke verantwoordelijkheid inzake bijvoorbeeld de uitvoering van de bedrijfsprocessen, informatievoorziening en risicomanagement?
- Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband, welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom?

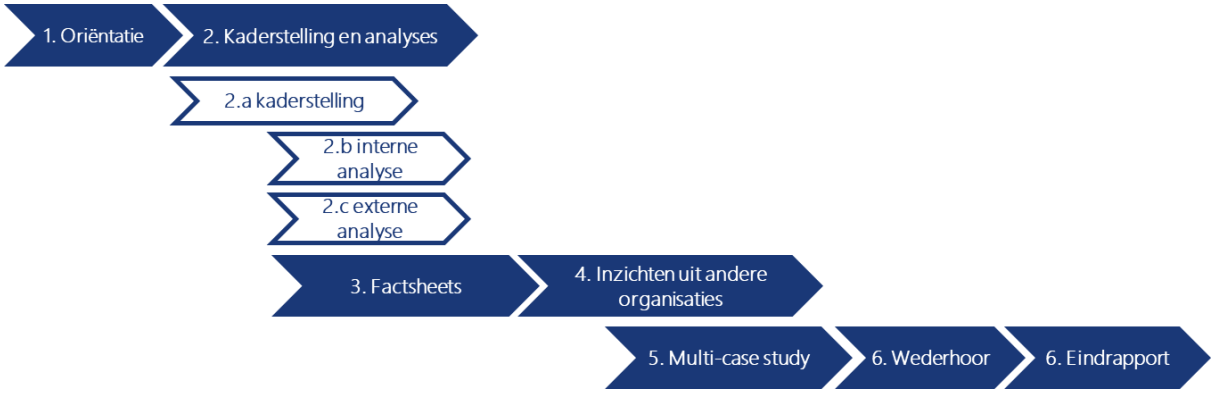
- Is eerder onderzoek gedaan naar de systematiek van interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten en zo ja, wat is er met eventuele verbetermaatregelen gebeurd?
- Hoe zien de ramingen van de onderzochte projecten er globaal uit, met specifieke aandacht voor hoe is omgegaan met onder meer pm-posten, projectorganisatiekosten, indexeringen, gehanteerde bandbreedtes, financiële risico's en de risicowaardering?
- Hoe is omgegaan met de scope en planning in relatie tot ramingen? Hoe is omgegaan met de financiering en budgetverhogingen, mede in relatie tot de meefinancierende partijen? Hoe zijn de uitgaven bewaakt? Hoe wordt omgegaan met scopewijzigingen en de daarmee gepaard gaande kosten?
- Hoe is de informatievoorziening over de financiële voortgang van deze projecten verlopen (binnen projectgroep, richting ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en richting Staten)?
- Hoe ziet de projectorganisatie eruit? Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie? Hoe verliep dit in de praktijk? Hoe is projectbeheersing/-control vormgegeven? Was er voldoende kennis en kunde aanwezig?
- Wat gaat er nu goed en wat kan beter?
- Welke verbetermaatregelen kunnen worden geformuleerd?

Bij alle vragen wordt gekeken naar wat er eventueel geleerd kan worden van andere vergelijkbare grote infrastructurele projecten in ons land dan wel andere organisaties die hier veel ervaring mee hebben (externe analyse).

De onderzoeksperiode voor wat betreft de onderzochte projecten loopt van 2011 tot de start van het onderzoek (juni 2020). Dit betreft ruim twee coalitieperioden. Er is voor een dergelijke lange periode gekozen vanwege het feit dat de grote infrastructuurprojecten doorgaans een lange doorlooptijd hebben. Wat betreft de interne kaders was de stand van zaken d.d. 1 november 2020 de uiterste datum. In de loop van december 2020 bleek bij de Maaslijn de kostenraming verder op te lopen. Naar aanleiding van een debat in PS is door GS aan Concern Control gevraagd de onderzoeksperiode voor de Maaslijn uit te breiden tot en met 31 december 2020. In dit kader zijn enkele aanvullende documenten bestudeerd en aanvullende gesprekken gevoerd.

1.2 Aanpak

In ons onderzoek hebben wij het onderstaande proces doorlopen. De verschillende stappen staan hieronder nader beschreven.



Figuur 1 – Stappen van het plan van aanpak

Oriëntatie, kaderstelling en analyses

Om een goed beeld van de context te krijgen, hebben wij ons allereerst verdiept in de relevante documentatie en is een oriënterend gesprek gevoerd met de inhoudelijk verantwoordelijk directeur.

Vervolgens hebben wij een overzicht gemaakt van de kaderstelling en analyses. Dit bestaat uit drie onderdelen:

- Kaderstelling: de relevante generieke kaders en richtlijnen die binnen de Provincie Limburg gelden ten aanzien van de sturing en beheersing van (grote) infrastructurele projecten. Hiervoor zijn kaderstellende documenten bestudeerd (zie Tabel 1) en is een gesprek gevoerd met het hoofd Financiën en andere medewerkers die betrokken zijn bij het opstellen van kaders en richtlijnen.
- Interne analyse: interne onderzoeken naar uitvoering, governance en beheersing van grote infrastructurele projecten binnen de Provincie (zie Tabel 2).
- Externe analyse: onderzoeken naar uitvoering, governance en beheersing van grote infrastructurele projecten buiten de Provincie (zie Tabel 3).

Op basis hiervan zijn notities opgesteld, die zijn opgenomen in de bijlagen van voorliggend rapport (bijlage 1 'Kaderstelling en onderzoeken binnen de Provincie' en bijlage 2 'Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie').

Tabel 1 – Bestudeerde documentatie kaderstelling

- Afwegingskader Mobiliteitsopgaven Limburg (2018)
- Financiële verordening Provincie Limburg (2012, 2016 en 2020)
- Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024
- Intentieovereenkomst actieve informatieplicht (2018)
- Leidraad Kostenbegrotingssystematiek (2020, in concept)
- Limburg Standaard (2012)
- Mandaatbesluit directie Provincie Limburg (2013, 2014, 2017 en 2019)
- Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg (2013 en 2017)
- Pilot getrapt mandaat (2019)
- Regeling Grote Projecten (2011, 2015, 2018, 2020)
- Regeling op het budgethouderschap (2019)
- Sturing in samenwerking 2.0 (2017) en 3.0 (2020)
- Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten (2020, in concept)

Tabel 2 – Bestudeerde documentatie interne analyse

- Feitenreconstructie Maaslijn (april 2019)
- Procesevaluatie Project Tram Vlaanderen Maastricht (november 2016)
- Rapport van bevindingen / managementletter accountant (2018, 2019 en 2020)
- Remy Mertens – Het reduceren van c*ost overruns* bij grote infrastructurele projecten bij lagere overheden - toekomstbestendige besluitvorming (2020)
- Zuidelijke Rekenkamer – Onderzoek naar besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg (2007)

Tabel 3 – Bestudeerde documentatie analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie

- Bent Flyvbjerg – Megaprojects and Risk (2013)
- Commissie-Hendrikx – Onderzoek Floriade 2012 in perspectief (2013)
- Commissie-Hertogh - Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg' (2018)
- Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn – Rapportage Raadsenquête (2009)
- McKinsey – Megaprojects. The good, the bad and the better (2015)
- Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement – Rekenkamerrapport spoorzone Delft (2010)
- Policy Research Corporation – Evaluatie regeling grote projecten Rijk (2016)
- Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft (Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015)
- Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht – Leren van de Uithoflijn (2018)
- RebelGroup – Leren van de Betuweroute (2010)
- Rekenkamer Den Haag – Grip op grote projecten (2010)
- Rekenkamer Venlo – Onderzoeksrapport grote projecten (2010)
- Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten (parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer) – Onderzoek naar infraprojecten (2004)

Factsheets

De volgende stap betrof het opstellen van de factsheets voor vijf projecten (zie ook bijlagen 3 en 4), respectievelijk: Opwaardering Maaslijn, N280 Roermond, Buitenring Parkstad, Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en Elektrificatie Landgraaf-grens. Bij de selectie van deze projecten zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Leereffect: er moet sprake zijn geweest van een budgetverhoging en het dienen geen unieke projecten te zijn.
- Diversiteit: het moeten ongelijksoortige projecten zijn.
- Onderzoekbaarheid: er dient voldoende informatie beschikbaar te zijn. Het project dient redelijk recent te zijn zodat de kans groot is dat betrokkenen nog bij de Provincie werken.
- Materialiteit: de projecten dienen enige financiële omvang te hebben. Het moet om een groot project gaan.

Deze lijst van projecten inclusief de selectie van de twee projecten voor het verdiepingsonderzoek (zie onder) is (gezamenlijk met het onderzoeksvoorstel) op 5 juni 2020 door onze opdrachtgever besproken met de Controlecommissie die met deze keuze heeft ingestemd.

De factsheets geven een gedetailleerd overzicht van het financiële verloop van het project, de projectbeheersing en informatievoorziening richting GS en PS van 2012 tot juni 2020, voor de Maaslijn tot en met december 2020. Hiervoor zijn relevante documenten bestudeerd en per project een aantal betrokkenen van de Provincie geïnterviewd, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Alle factsheets zijn voor wederhoor voorgelegd aan de projectmanagers.

Tabel 4 – Overzicht gesprekspartners voor totstandkoming factsheets

Project	Gesprekspartner
Opwaardering Maaslijn	Projectmanager Contractmanager
Elektrificatie Landgraaf-grens	Projectmanager Programmamanager
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	Projectmanager Projectdirecteur
N280 Roermond	Voormalig projectmanager Projectmanager Manager projectbeheersing
Buitenring Parkstad	Projectmanager Projectmanager

Inzichten uit andere organisaties

Als onderdeel van het onderzoek hebben we inzichten uit andere organisaties opgehaald over projectbeheersing en governance van grote infrastructurele projecten, namelijk Rijkswaterstaat en ProRail. Om inzicht te krijgen in de processen bij ProRail, zijn een aantal themabijeenkomsten tussen de Provincie Limburg en ProRail bijgewoond, die in het kader van een ander traject reeds georganiseerd waren om van elkaar te leren. Daarbij is relevante extern beschikbare documentatie bestudeerd, er zijn geen interne kaders en richtlijnen van ProRail bestudeerd. Daarnaast hebben wij vijf medewerkers van Rijkswaterstaat geïnterviewd (hoofden Projectbeheersing, hoofd Gate reviews, een contractmanager en een projectdirecteur van een groot bouwproject in Nederland) en relevante kaders en richtlijnen bestudeerd.

Verdiepingsonderzoek

Naar aanleiding van de factsheets zijn twee projecten (een wegenproject en een spoorproject) diepgaander onderzocht, te weten Opwaardering van de Maaslijn en de N280 Roermond (zie bijlage 4). Hiervoor hebben wij verdiepende gesprekken gevoerd met verscheidene betrokkenen bij de projecten van met name de Provincie, zoals weergegeven in Tabel 5. Het gaat hierbij om (oud-)bestuurders, leden van het projectteam, uitvoerders en enkele projectpartners van buiten de Provincie. Aanvullende documenten zijn bestudeerd waaronder formele PS- en GS-besluiten en interne documenten van de Provincie. De resultaten hiervan hebben wij verwerkt in de eerder gemaakte factsheets voor deze projecten, waardoor een gedetailleerder beeld van het projectverloop ontstaat. Deze hebben wij aangevuld met een analyse van de budgetverhogingen, rolinvulling en besluitvorming, projectorganisatie en projectbeheersing van deze projecten. Ook deze zijn weer voor wederhoor voorgelegd aan de projectmanagers en waar nodig aangepast. De factsheet van de Maaslijn is ook voorgelegd aan ProRail en het Ministerie van IenW, niet ter accordering maar als extra check op de feiten.

Tabel 5 – Overzicht gesprekspartners verdiepingsonderzoek

Project	Gesprekspartner
Opwaardering Maaslijn	Provincie Limburg – gedeputeerde H. Mackus Provincie Limburg – directeur Provincie Limburg – clustermanager Provincie Limburg – programmamanager Provincie Limburg – projectmanager (gedelegeerd opdrachtgever) Provincie Limburg – projectmanager (dagdagelijkse aansturing) Provincie Limburg – adviseur projectbeheersing Provincie Limburg – processecretaris Provincie Limburg – voormalig projectcontroller Provincie Limburg – voormalig projectleider Provincie Limburg – voormalig projectmanager ProRail – waarnemend directeur oostelijk deel van Regio Zuid ProRail – voormalig directeur Regio Zuid ProRail – projectmanager investeringen Regio Zuid ProRail – projectmanager Maaslijn IenW – senior beleidsmedewerker directie OVS
N280 Roermond	H. Mackus – gedeputeerde P. van der Broeck – oud-gedeputeerde E. Geurts – oud-gedeputeerde A. Waajen – wethouder, gemeente Roermond Clustermanager, voormalig projectmanager Clustermanager Voormalig projectmanager Projectmanager Contractmanager Projectmedewerker, gemeente Roermond Voormalig projectcontroller Projectcontroller Afdelingshoofd, bureau Tauw (ingehuurd voor contractvoorbereidingsfase, o.a. voor ramingen)

Analyse en wederhoor

Op basis van de onderzoeksresultaten uit de hierboven beschreven processtappen hebben wij ons rapport van bevindingen opgesteld en voor wederhoor aan de ambtelijke organisatie voorgelegd.

Betrokkenheid PS

Op 18 september 2020 zijn de eerste resultaten van het onderzoek door middel van een vertrouwelijke presentatie gedeeld met de Controlecommissie van PS. Tevens hebben wij nog een keer apart gesproken met twee Statenleden respectievelijk van de Controlecommissie en de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid.

Opdrachtgeverschap

Het college van GS, in afstemming met de Controlecommissie van PS, is bestuurlijk opdrachtgever van dit onderzoek. Concern control is ambtelijk opdrachtnemer. Concern control heeft voorliggend onderzoek uitbesteed aan Berenschot. In de uitvoering van dit onderzoek hebben wij nauw contact onderhouden met onze opdrachtgever. Wij hebben onze onderzoeksaanpak afgestemd en diverse (tussen)producten voorgelegd en besproken.

1.3 Leeswijzer

Het rapport kent een hoofdrapport met zeer uitgebreide bijlagen. In het hoofdrapport is de hoofdlijn weergegeven, in de bijlagen de details.

In het volgende hoofdstuk schetsen we een overzicht van alle grote infrastructurele projecten in de periode 2011 tot juni 2020. In hoofdstuk 3 tot en met 5 wordt respectievelijk ingegaan op de rolinvulling en besluitvorming, projectorganisatie en projectramingen, en projectbeheersing van de grote infrastructurele projecten. De hoofdstukken zijn allemaal volgens dezelfde structuur opgebouwd. Allereerst worden de interne kaders beschreven, vervolgens het verloop van de onderzochte Limburgse projecten. Daarna worden ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties uiteengezet. Tot slot maken we per hoofdstuk een analyse en formuleren we een conclusie met daaruit volgende leerpunten en aanbevelingen. In hoofdstuk 5 gaan wij bovendien uitgebreid in op de budgetverhogingen en de oorzaken daarvan. Hoofdstuk 6 geeft de conclusies weer op basis van een korte beantwoording van de onderzoeksvragen.

De lezer kan in de bijlagen de details tot zich nemen. De bijlagen volgen de hierboven geschetste onderzoeksfasen:

- Bijlage 1: Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie.
- Bijlage 2: Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie.
- Bijlage 3 en 4: Resultaten onderzoek naar de vijf nader onderzochte grote infrastructurele projecten.
- Bijlage 5: Inzichten uit andere organisaties (Rijkswaterstaat en ProRail).

2. Overzicht grote infrastructurele projecten in Limburg 2011-2020

Eén van de onderzoeksvragen heeft als doel inzicht te krijgen in de grote infrastructurele projecten in de periode 2011 tot begin 2020, wat op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten zijn en wat de belangrijkste betrokken partijen zijn en welke rol zij hebben. Dit hoofdstuk geeft nader antwoord op deze vragen.

2.1 Totaaloverzicht grote infrastructurele projecten

De Concernstaf heeft in samenwerking met het cluster Financiën de grote infrastructurele projecten van de afgelopen twee coalitieperioden in kaart gebracht. Dit betreffen:

- Buitenring Parkstad.
- Uitvoeringsprogramma Fiets.
- Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar.
- Railterminal Greenport Venlo.
- N280 west wegvak Roermond en wegvak Weert-Leudal.
- Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.
- Railagenda (Opwaardering Maaslijn, Tram Maastricht-Hasselt, spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, Elektrificatie Landgraaf-grens, Avantislijn, spoor Lanaken-Maastricht en de Zuidelijke spooraansluiting Chemelot).

Berenschot heeft op basis van een aantal selectiecriteria na overleg met de opdrachtgever en in afstemming met de Controlecommissie van PS onderzoek gedaan naar de volgende grote infrastructurele projecten:

- Buitenring Parkstad: wegenproject, grote financiële omvang en recentelijk afgerond. Totale investering van € 462,3 mio waarvan de Provincie € 295,44 mio bijdraagt.
- N280 Roermond: recent wegenproject. Totale investering van € 56,82 mio waarvan de Provincie € 44,52 mio bijdraagt.
- Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum: gebiedsontwikkelingsproject met grote financiële omvang en recentelijk afgerond. Totale investering van € 222,8 mio waarvan de Provincie € 69,0 mio bijdraagt.
- Onderdeel Railagenda: Opwaardering Maaslijn: recent groot spoorproject. Totale investering van € 213 mio waarvan de Provincie € 99,9 mio bijdraagt (situatie 2019[1]).
- Onderdeel Railagenda: Elektrificatie Landgraaf-grens: recent kleiner spoorproject. Totale investering van € 15,2 mio waarvan de Provincie € 6,5 mio bijdraagt.

Deze projecten komen uitgebreid in het onderzoek aan de orde, in bijlage 3 en 4 is een uitvoeriger beschrijving opgenomen over het verloop, waarbij met name aandacht wordt geschonken aan de financiën. In hoofdstuk 5 gaan wij dieper in op de budgetverhogingen.

Om een compleet beeld te schetsen van de grote infrastructurele projecten in de Provincie Limburg, geven wij in de volgende paragraaf nog een kort overzicht van de overige grote infrastructurele projecten in Limburg; deze projecten zijn niet nader onderzocht.

[1] Eind 2020 is bekend geworden dat de investering hoger zal liggen dan € 213 mio.

2.2 Overige grote infrastructurele projecten

Uitvoeringsprogramma Fiets
In 2014 is het Beleidsplan Fiets 2014-2022 opgesteld. Na dit kaderstellende plan is het Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019 opgesteld. Het primaire doel van het plan is om mensen meer te laten fietsen. Het fietsgebruik moet in Limburg stijgen naar minimaal het landelijk gemiddelde. Niet alleen voor woon-werkverkeer, maar zeker ook voor de sportieve en recreatieve fietser. Binnen het uitvoeringsprogramma zijn de volgende drie speerpunten opgenomen:

- Infrastructuur, het Limburgs hoofdfietsnetwerk op orde.
- Fietsstimulering, ketenmobiliteit, monitoring en promotie.
- Samenwerking en integrale aanpak.

De totale programmakosten bedragen tussen 2016 en 2019 € 24 mio. Deze middelen worden beschikbaar gesteld vanuit de BDU-middelen in het mobiliteitsprogramma. Bij de start van de nieuwe collegeperiode in 2019 is een nieuw fietsprogramma opgebouwd en zijn nieuwe middelen toegekend (€ 25 mio). De resterende middelen uit de periode 2016-2019 (zijnde € 2 mio) zijn daaraan toegevoegd, zodat een nieuw budget van € 27 mio beschikbaar is.

Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar
VDL Nedcar heeft de Provincie Limburg in 2019 gevraagd om uitbreiding van het fabrieksterrein mogelijk te maken, dit is cruciaal voor de autofabriek om nieuwe klanten te kunnen werven.

In 2019 wordt het project geraamd op € 42 mio. De kosten voor het project worden betaald door de Provincie Limburg, het Ministerie van EZK en VDL Nedcar. In mei 2020 blijkt dat de projectkosten met € 22 mio zijn toegenomen. De toename wordt voor ongeveer € 9 mio verklaard door hogere kosten samenhangend met de keuze voor de randwegvariant. Voor ongeveer € 12 mio wordt de stijging verklaard door het feit dat het detailniveau van de raming ten tijde van het eerste besluit nog zeer laag was en gebaseerd op referentieprojecten in plaats van op een uitgewerkt ontwerp.

In november 2020 wordt een projectbudget van € 73,9 mio als uitgangspunt genomen. Dit betreft wederom een verhoging van € 10 mio; de verhoging is toe te schrijven aan een grotere nauwkeurigheid van de raming. VDL Nedcar, het Ministerie van IenW en het Ministerie van EZK zeggen een extra bijdrage toe. Ondanks de extra bijdragen blijft een restant tekort op het projectbudget van € 19,5 mio. bestaan. Dekking is voorzien uit de Reserve Bereikbaarheidsmiddelen met een bedrag van € 2,15 mio. (2021-2023), voor de overige € 17,4 mio. komen de kapitaalslasten ten laste van de toekomstige begrotingsruimte 2024-2060.

Railterminal Greenport Venlo
De logistieke functie van Greenport Venlo is sterk in ontwikkeling en verlangt daardoor continue verbetering en versterking van de bereikbaarheid. Op basis van de groei van Greenport Venlo, de Rotterdamse haven en Antwerpse haven en de doorvoer richting Duitsland is te voorspellen dat er vanaf 2016 capaciteitsproblemen van de bestaande railterminals in Venlo zullen ontstaan. Daarom wordt de benodigde capaciteitsuitbreiding uitgevoerd, het gaat om een nieuwe railterminal. Provincie Limburg heeft in december 2016 mede namens het Ministerie van IenW en gemeente Venlo een subsidie van € 49,58 mio verstrekt aan het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. De Provincie heeft voor € 20,17 mio meegefinancierd. In maart 2020 is gestart met de aanleg van de Railterminal Greenport Venlo. In juni 2020 reed de eerste trein de Railterminal Greenport Venlo binnen en vanaf september 2020 is de terminal operationeel. Het project is binnen de € 49,58 mio gerealiseerd. De afrekening blijft naar verwachting binnen de beschikbaar gestelde middelen.

Overige Railagenda
In de Railagenda richt de Provincie zich op verbetering van het spoor in Limburg en het aangrenzende buitenland. Het verbeteren van de spoorverbindingen is gunstig voor de economie en maakt wonen en werken in de Provincie aantrekkelijker.

Het doel van het Vlaamse project Spartacus is om het openbaar vervoer in Belgisch Vlaanderen te verbeteren. Lijn 1 is de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht: project Tram Maastricht-Hasselt (TMH) heeft als doel het grensoverschrijdende openbaar vervoer tussen Nederlands en Belgisch Limburg een kwaliteitsimpuls te geven. Het plan omvat het optimaliseren en verbeteren van het openbaar vervoer, onder andere door de bouw van meerdere sneltramlijnen. De eerste van deze tramlijnen is de verbinding tussen Hasselt en Maastricht. Het tramtraject Maastricht - Hasselt heeft een totale lengte van ongeveer 35 km en ligt voor circa 5 km op Nederlands grondgebied. De kosten voor het Nederlandse deel worden gedekt door de Provincie, Ministerie van IenW en de gemeente Maastricht. Het projectbudget bedraagt € 70,5 mio. waarvan de provinciale bijdrage € 13,7 mio. is. In de samenwerkingsovereenkomst zijn heldere afspraken gemaakt over het indexeren van de bedragen die gemeente en Provincie bijdragen aan het project. Volgens de voortgangsrapportage zal het project naar verwachting binnen het budget uitgevoerd worden. Zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde zijn diverse werkzaamheden in het kader van TMH uitgevoerd. Denk aan natuurcompenserende maatregelen, aanpassingen aan kruisingen, etc. De exploitatielasten van de OV-verbinding worden geheel gedragen door vervoersmaatschappij De Lijn.

De spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf heeft als doel een tweede sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen mogelijk te maken. De kosten voor het project worden gedragen door Rijk, Provincie en regio. Tevens is er een EU-subsidiebijdrage. In 2020 stemmen PS – als gevolg van twee scopewijzigingen vereist door ProRail omtrent kunstwerken en aanpassingen aan Heerlen-Oost – in met een aanvullende bijdrage van € 10,2 mio aan het bestaande krediet van € 10 mio. Tevens stemmen PS in met een scopewijziging ten aanzien van het amoveren van station De Kissel. De totale provinciale bijdrage komt hiermee op € 20,2 mio van het totale projectbudget van € 68,2 mio. De planning van het project is met twee jaar vertraagd; de spoorverdubbeling wordt naar verwachting opgeleverd in december 2022.

De Avantislijn beoogt het doortrekken van de Heuvellandlijn via Kerkrade-west en bedrijventerrein Avantis naar Aken, als ontsluiting voor Kerkrade en Avantis, en als bypass voor het bestaande baanvak via Herzogenrath naar Aken. In 2012 zijn de kosten voor het Nederlandse deel geraamd op € 18 mio. Hiervoor is financiële dekking van IenW, Provincie, en de gemeenten Heerlen en Kerkrade beschikbaar. Bij de heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities begin 2020 is besloten het project te beëindigen.

In het kader van het project Tram Maastricht-Hasselt wordt medio 2017 het formele verzoek ingediend om het tracé Maastricht-Lanaken te onttrekken aan het hoofdspoor. Hierdoor worden de processen rond verkeersleiding en veiligheid aanzienlijk eenvoudiger en hoeven bepaalde investeringen niet gedaan te worden. Het ministerie heeft in januari 2019 de opdracht aan ProRail bevestigd om te starten met het proces dat het tracé Maastricht-Hasselt moet onttrekken. Het proces met betrekking tot de onttrekking van het goederenspoor Lanaken-Maastricht aan het hoofdspoor en het proces van statuswijziging zijn op dit moment bezig.

De toekomstige Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot maakt het mogelijk om vanaf het chemiecomplex Chemelot met goederentreinen rechtstreeks naar Maastricht te rijden. De kosten worden in mei 2020 op ruim € 30 mio geraamd en overstijgen daarmee ruim het beschikbare budget dat in 2017 vastgesteld was op € 25 mio. In mei 2020 besluit de Stuurgroep Chemelot unaniem het project te beëindigen.[2]

[2] Het beëindigen van het project wordt vertrouwelijk in GS (26-5-2020) behandeld.

2.3 Betrokken partners

Doorgaans voert de Provincie de grote projecten uit met andere partners, vaak in verschillende rollen. Welke partners dit zijn, is sterk afhankelijk van het type project. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de betrokken partijen en hun rol in de vijf onderzochte projecten, waarin wij onderscheid maken in de volgende rollen:

- Opdrachtgever: de partner is opdrachtgever van het project.
- Opdrachtnemer: de partner is opdrachtnemer van het project.
- Financier: de partner levert een financiële bijdrage aan het project.
- Deelnemer: de partner is onderdeel van de project-governance, maar geen opdrachtgever of financier.

Tabel 6 – Overzicht betrokken partners en hun rol

Project	Provincie Limburg	Min. IenW	RWS	ProRail	Omliggende Provincies	Gemeenten
Buitenring Parkstad Limburg	Opdrachtgever Financier	Financier	x	x	x	Gemeenten Parkstad Limburg als financiers
N280 Roermond	Opdrachtgever Financier	x	Deelnemer	x	x	Gemeente Roermond als financier en opdrachtgever, gemeenten regio Midden-Limburg als financiers (via GOML)
Gebieds-ontwikkeling Ooijen-Wanssum	Opdrachtgever Financier	Deelnemer Financier	Deelnemer Financier	x	x	Gemeente Venray en gemeente Horst a/d Maas als financier en deelnemer
Opwaardering Maaslijn	Tot juni 2019 opdrachtgever Financier	Vanaf juni 2019 opdrachtgever Financier	x	Opdrachtnemer	Provincies (Noord-Brabant en Gelderland) als financier	x
Elektrificatie Landgraaf-grens	Opdrachtgever Financier	Deelnemer Financier	X	Opdrachtnemer Deelnemer	x	

3. Rolinvulling en besluitvorming

3.1 Beschrijving interne kaders

Voor de informatievoorziening aan PS over (grote) projecten gelden verscheidene kaders (zie bijlage 1). De intentieovereenkomst actieve informatieplicht, deels gebaseerd op de Provinciewet, vormt de basis voor de informatievoorziening. Vanuit de planning-en-controlcyclus en de Financiële verordening Provincie Limburg worden eisen gesteld aan hoe die informatievoorziening moet worden uitgevoerd. Daarnaast geeft de Regeling Grote Projecten de mogelijkheid aan PS om projecten te selecteren waarvan zij nader op de hoogte gehouden willen worden door aanvullende voortgangsrapportages.

Voor informatievoorziening aan PS gelden, op hoofdlijnen, de volgende kaders:

- GS infomeren PS zo spoedig mogelijk over besluiten met maatschappelijke impact of die leiden tot relevante veranderingen of risico's inclusief besluiten met impact op het budget van investeringen.
- In de P&C-cyclus wordt over de voortgang van grote projecten gerapporteerd in algemene zin.
- Naast de algemene informatie in de P&C-cyclus stellen GS een separate voortgangsrapportage grote projecten op, In deze rapportage meldt het college onder meer dreigende overschrijdingen van investeringskredieten.
- Vanaf 1 juli 2020 wordt over de mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd door middel van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). In deze rapportage zijn de voortgangsrapportages van grote projecten uit de Regeling Grote Projecten geïntegreerd.

Het kader tussen GS en de ambtelijke organisatie is dat de project- en programmamanager verantwoordelijk is voor tijdige melding van wijzigingen in de scope, financiën en risico's aan de ambtelijk opdrachtgever en aan de bestuurlijk opdrachtgever, zijnde een collegelid. Verder is de afspraak gemaakt dat het college als geheel (en dus niet alleen de gedeputeerde) over deze informatie moet beschikken.

Naar aanleiding van eerder onderzoek naar de Maaslijn is sinds februari 2020 in de Financiële verordening 2020 als kader vastgesteld dat kredieten fasegewijs beschikbaar gesteld worden. Deze werkwijze gold nog niet tijdens de door ons onderzochte periode. Het is dan ook nog te vroeg om opzet, bestaan en werking ervan te kunnen toetsen.

Om alternatieven te kunnen afwegen om wel of niet deel te nemen aan een infrastructuurproject, is er een afwegingskader voor mobiliteitsopgaven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de MoSCoW-methodiek (*Must, Should, Could, Would*). Dit kader wordt niet gebruikt bij de rolbepaling en rolkeuze van de Provincie.

3.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Keuze van Provincie bij rolbepaling en rolkeuze

In alle bestudeerde projecten werkt de Provincie als opdrachtgever samen met andere partijen. In het algemeen wordt de Provincie de trekker van het project. Hiervoor bestaan verschillende argumenten:

- De Provincie heeft meer ervaring dan de partners. Bij de onderzochte wegenprojecten en het gebiedsontwikkelingsproject is de opgave te complex en te groot voor de lagere overheden om het als trekker op te pakken.
- De Provincie investeert relatief veel in het project (alle projecten).
- Sterke beleidsambities bij de Provincie (GS en PS) om een project tot stand te brengen, bijvoorbeeld bij de Opwaardering Maaslijn en de Buitenring Parkstad.

Uit de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten blijkt dat er bij de onderzochte projecten aan de voorkant geen vastgesteld afwegingskader is gehanteerd op basis waarvan een keuze wordt gemaakt welke rol de Provincie dient te vervullen en – in het verlengde hiervan – in welke mate en met welke risico's de Provincie deelneemt in een groot infrastructureel project. Bij elk project werd dit meer ad hoc beoordeeld. Sinds kort stuurt de Provincie hier meer op. Zo stelt de Provincie in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 op pagina 2: "Bij projecten waarvoor de Provincie Limburg samenwerkingsverbanden met andere partners aangaat, is de Provincie niet altijd eindverantwoordelijk maar vaak wel risicodragend. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en de Maaslijn. Dit maakt dat we niet direct kunnen sturen bij optredende exogene risico's. Bij het aangaan van toekomstige samenwerkingsverbanden bakenen we de belangen van en risico's voor de Provincie beter af. In de huidige samenwerkingsverbanden sturen wij inmiddels proactiever op de risicobeheersing van de samenwerkingspartners, zoals bijvoorbeeld ProRail." Hoe dit in de praktijk zal werken, moet zich nog uitwijzen.

Het gevolg van het naar zich toe trekken van grote infrastructurele projecten is wel dat de Provincie hierdoor een groot deel van de (financiële) risico's op zich neemt dan wel gedurende het project toebedeeld krijgt. Bij de Buitenring Parkstad was de oorspronkelijke kostenverdeling 50% voor de Provincie en 50% voor de Parkstad-gemeenten; uiteindelijk heeft de Provincie het grootste deel van de kosten op zich genomen. Dit heeft ook een relatie met het volgende. Op basis van de bestudeerde documenten en gevoerde gesprekken stellen wij vast dat de door de Provincie en andere partners in bestuurlijke overeenkomsten en onderliggende documenten overeengekomen afspraken over belangen en risico's niet altijd scherp zijn vastgelegd, met behoorlijke financiële consequenties voor de Provincie. Als er (financiële) problemen ontstaan, wordt al gauw naar de Provincie als grote en rijke partner gekeken, die aansluitend op de provinciale ambities uiteindelijk veelal zorg draagt voor een financiële oplossing.

Voor het project Maaslijn geldt dat de urgentie bij de Provincie hoger lag dan bij het Rijk. Om te voorkomen dat de opwaardering te laat zou plaatsvinden, heeft de Provincie een leidende rol in het project genomen, passend bij haar ambitie zoals vastgelegd in de Railagenda. Hiermee heeft de Provincie ook het risico op zich genomen een type project (spoor) naar zich toe te trekken waarvan zij geen of weinig ervaring, kennis en kunde in huis had. Gezien de specifieke eisen die spoorprojecten stellen, ook in het onderhouden van de relatie met hoofduitvoerder ProRail, was kennis en ervaring bij de Provincie essentieel om het project goed te kunnen aansturen. De Provincie heeft volgens enkele geïnterviewden dit risico van tevoren niet goed voorzien. Overigens stellen gesprekspartners dat de kans groot zou zijn geweest dat het project niet van de grond was gekomen als de Provincie het project Maaslijn niet naar zich toe had getrokken. De opwaardering van de Maaslijn had geen hoge prioriteit bij het Rijk.

Enkele respondenten melden dat de ambitie bij de Provincie om een project tot stand te brengen soms zo groot is dat niet goed wordt stilgestaan bij de risico's en financiële consequenties. Mede als gevolg hiervan wijzen gedeputeerden bij aanvullende wensen van de Staten de PS-leden er niet altijd op welke consequenties deze wensen hebben voor financiën en planning. Andersom is ook mogelijk, hebben wij begrepen. Statenleden geven bijvoorbeeld aan voor een project minder geld over te hebben. Gedeputeerde stemt daarmee in, maar geeft niet goed aan dat je bij wijze van spreken voor minder geld niet hetzelfde kunt bouwen en dat dus de scope moet veranderen en dat de Statenleden mede moeten aangeven wat er dan anders (en goedkoper) moet.

In de besluitvorming rond projecten is verwachtingenmanagement van groot belang. Zowel richting PS als richting inwoners moet duidelijk zijn wat binnen de beschikbare middelen en ruimtelijke mogelijkheden haalbaar is. In gesprekken die wij gevoerd hebben, komt naar voren dat de Provincie bij inspraak en burgerparticipatie soms de indruk wekt dat er meer mogelijk is dan feitelijk kan. De verwachting is gewekt en het is lastig voor Statenleden daar later in de besluitvorming op terug te komen. Dit speelde bijvoorbeeld bij het project VDL Nedcar, zo hebben wij van Statenleden begrepen.

Regeling Grote Projecten

De Regeling Grote Projecten bestaat al sinds 2011. Wel is de regeling in de loop der jaren enkele keren aangescherpt, met name op het punt wat wanneer aan PS moet worden gerapporteerd over de voortgang. Naast de voortgangsrapportages zijn er twee andere rapportages: de basisrapportage en eindevaluatie. De basisrapportage vormt het startmoment van controle door PS. Na de eindevaluatie is de status van groot project afgerond. Op basis van de onderzochte projecten kan worden vastgesteld dat op dit punt de regeling nauwgezet wordt gevolgd. De halfjaarlijkse rapportagefrequentie geeft PS gedetailleerd inzicht in de voortgang van de planning, financiën inclusief projectbeheer en projectbeheersing en risico's van het project. Het frequent moeten rapporteren helpt GS en de projectorganisatie veelvuldig stil te staan bij hoe het project verloopt. Een belangrijke aanvulling op deze regeling is sinds kort het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML), in welk kader de Staten ook geïnformeerd worden over de grote projecten. Zeer recentelijk (2 oktober 2020) is de Regeling Grote Projecten aangepast, waarbij op een aantal onderdelen de kaderstellende rol van PS is versterkt. Hoe dit in de praktijk gaat uitwerken, moet zich nog uitwijzen.

Er bestaan geen kwantitatieve criteria om te bepalen of een project een groot project is. Wel zijn er meer kwalitatieve criteria als de verwachte (financiële) risico's en complexiteit. Het is aan GS om voor te stellen een project de status 'groot project' te geven. PS kunnen ook uit eigen beweging een project aanmerken als groot project. Bij de onderzochte projecten bleek het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum met een totale investering van ruim 220 miljoen euro aanvankelijk als groot project was aangemerkt; later is deze status er weer afgehaald. Dit is in het kader van het PS-besluit het aantal projecten onder de Regeling Grote Projecten te minimaliseren en meer in te zetten op de reguliere P&C-cyclus. Er wordt dan ook niet apart aan PS gerapporteerd over de voortgang, wel via de reguliere planning-en-controlcyclus.

Informeren PS door GS

Op basis van de bestudeerde documenten en gevoerde gesprekken hebben wij vastgesteld dat PS op de volgende momenten inhoudelijk geïnformeerd worden door GS:

- Tussentijdse voortgang op inhoud/proces bij bijzondere gebeurtenis/politiek gevoelige ontwikkeling.
- Tussentijdse voortgang regulier halfjaarlijks.
- Informerend in aanloop naar besluitvorming.
- Informerend in aanloop naar besluitvorming van complexe, politiek gevoelige en/of risicovolle dossiers.
- Afdoening toezegging.
- Besluitvorming met impact op financiën en/of scope (aanvullend krediet, scopewijziging).
- Financiële doorvertaling genomen kredietbesluiten in begroting.
- Financiële doorvertaling in begroting bij gewijzigde planning binnen genomen kredietbesluit.

Meer procesmatige manieren en momenten om PS te informeren zijn de volgende:

- Mededeling portefeuillehouder.
- Begroting/afwijkingenrapportage (reguliere momenten in planning-en-controlcyclus).
- Voorjaarsnota.
- Voortgangsrapportage Regeling Grote Projecten, sinds 2020 IPML.
- Naar aanleiding van een formeel PS-voorstel.
- Op basis van een informele werksessie met PS.

Op basis van de onderzochte projecten en gevoerde gesprekken blijkt dat GS bijna alle bovengenoemde momenten gebruiken om PS te informeren. Uit de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten blijkt dat zich bij de projecten grote en kleine scopewijzigingen voordoen. Bij de kleinere scopewijzigingen is het soms zoeken of en hoe PS geïnformeerd dienen te worden.

Verder blijkt dat de informatie over de financiën bij grote infrastructurele projecten inhoudelijk niet altijd even adequaat is. Terugkijkend op de onderzochte periode, wordt dit blijkens de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten veroorzaakt door een mix van verschillende zaken:

- Bij gehanteerde definities is onduidelijk wat deze in financiële (en inhoudelijke) zin betekenen: zo wordt bij de Buitenring in één document melding gemaakt van een netto provinciaal aandeel in het taakstellende budget, harde en zachte resultaatsverplichtingen en inspanningsverplichtingen en "het financieren met een inspanningsverplichting om werk met werk te realiseren". Bij de N280 is bijvoorbeeld sprake van een "ophoogpercentage als gevolg van scheefte en onvoorziene kosten", waarbij "scheefte en onvoorziene kosten" niet worden gedefinieerd. Soms wordt bij ramingen de scheefte wel opgenomen, soms niet en soms is het onduidelijk. Uit de bestudeerde documenten aan PS lijken ook de termen ramingen, kosten en budget soms door elkaar te lopen.

- In de aan PS gepresenteerde ramingen is niet altijd duidelijk aangegeven wat wel en niet wordt meegenomen zoals het prijspeil/indexering en welke bandbreedte. Bij verschillende projecten wordt bijvoorbeeld in de ene nota voor PS wel duidelijk uiteengezet wat bijvoorbeeld het prijspeil en de bandbreedte is, terwijl in een andere nota dat niet duidelijk wordt. Daarnaast is de presentatie van cijfers door alle jaren heen vaak inconsequent, zodat de ontwikkeling in de tijd bij deze langdurige projecten moeilijk te volgen en te vergelijken is. Kostenposten veranderen, soms is een bandbreedte meegenomen, soms niet. Volgens enkele respondenten ontgaat Statenleden vaak de nuance van de bandbreedte die doorgaans wordt aangegeven en zien zij het genoemde bedrag als het bedrag waarvoor het project tot stand komt. Statenleden vragen zich echter af waarom bij het aangeven van bandbreedtes de uiteindelijke kosten altijd op of boven het maximum van de bandbreedte liggen. Dit zou erop kunnen wijzen dat er altijd ambitieus (oftewel laag) wordt geraamd en optimistisch (in de zin van snel gereed) wordt gepland om projecten politiek haalbaar te laten zijn. Op basis van bestudeerde (interne) documenten bij de Maaslijn krijgen wij de indruk dat de politieke druk vanuit PS om optimistisch naar hen te communiceren over de planning en kosten erg groot is, dan wel dat de druk als zodanig door gedeputeerde en ambtelijke organisatie gevoeld wordt. Daarom is bij de Maaslijn lang volgehouden dat de planning van 2020 haalbaar zou zijn en dat oplopende kosten binnen de begroting konden worden opgelost, terwijl er van verschillende kanten is gewezen op de onhaalbaarheid hiervan. Het lijkt er in dit kader op dat er naar PS liever een lage raming wordt gecommuniceerd met een grote bandbreedte dan een hoge raming met een kleine bandbreedte.

- De onderbouwing van de ramingen, de dekking en de financiële risico's is soms inconsequent en beperkt. Statenleden worden niet bij de hand genomen. Uit de bestudeerde documenten blijkt dat PS vaak al heel vroeg in het proces worden geïnformeerd over de raming en wordt gevraagd akkoord mee te gaan. Op deze wijze wordt het budget in een vroeg stadium vastgeklikt. Soms gebeurt dit ook in het collegeprogramma, zoals bij de N280. Dit vastgeklikte bedrag gaat vervolgens in de politiek een eigen leven leiden als het bedrag waarvoor het project gerealiseerd gaat worden. Veel respondenten vinden dit te vroeg, omdat in deze fase onvoldoende helder is wat er gebouwd gaat worden. Ook wordt onvoldoende aan PS duidelijk gemaakt dat het nog een zeer voorlopige raming met veel onzekerheden betreft. In dit verband kunnen in de ogen van deze respondenten de verwachtingen van tevoren beter worden gemanaged, bijvoorbeeld door vooraf duidelijk aan te geven op welke vaste momenten in het ontwikkelproces GS bij PS terugkomen met aanpassingen in de ramingen en met welke bandbreedte en risico's en hoe deze dienen te worden geïnterpreteerd. Nu gaan GS elke keer als er iets nieuws gebeurt naar PS, dat kan meer gestructureerd.

- Statenleden vinden dat dat zij soms overvallen worden met nieuwe informatie en dan met het "mes op de keel" moeten beslissen over eventuele budgetaanpassingen.

Zij hebben bijvoorbeeld de indruk dat de gedeputeerde en/of projectorganisatie in gesprek gaat met de omgeving over bijvoorbeeld grote infrastructurele inpassingen zonder financiële kaders. Uit dit interactieve proces volgt volgens Statenleden meestal een dure (de duurste) keuze die leidt tot een aanzienlijke toename van kosten. Omdat richting stakeholders min of meer verwachtingen zijn gewekt, kunnen PS bijna geen nee meer zeggen dan wel hierop terugkomen. Statenleden zouden in dit geval meer aan de voorkant betrokken willen worden, bijvoorbeeld bij de keuze welke grote inpassingsvarianten voor te leggen, om richting te kunnen geven aan dit proces.

- In de procesevaluatie van het project Tram Maastricht-Hasselt is in 2016 GS en PS aanbevolen voor dergelijke projecten een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering te maken met duidelijke besluitmomenten en eisen waaraan besluiten moeten voldoen, waarbij wordt verwezen naar de MIRT-systematiek. Terugkijkend naar de onderzochte projecten in de onderzoeksperiode 2011-2020, heeft een vaste systematiek in de meeste gevallen ontbroken en mede hierdoor geleid tot een ad-hoc informatiestroom richting PS. Uitsluitend in het onderzochte project Ooijen-Wanssum is consequent de MIRT-systematiek gehanteerd. Wij hebben begrepen dat thans gewerkt wordt aan een Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten, waarin een dergelijke fasering wordt uitgewerkt.

Informeren GS door gedeputeerde

Alle informatie die naar PS gaat, wordt eerst besproken in GS. Er zijn echter ook aspecten van projecten waarbij de verantwoordelijk gedeputeerde de afweging moet maken GS wel of niet te informeren dan wel te sonderen. Op basis van de gevoerde gesprekken doet dit zich voor in de volgende gevallen:

- Schriftelijke reactie van de gedeputeerde op formele brieven en verzoeken die namens GS worden verstuurd.
- Informeren of sonderen in aanloop naar besluitvorming in complexe opgaven met grote invloed op met name de planning en/of de financiën dan wel bij hoge politiek-bestuurlijke of omgevingsrisico's.
- Voorbereiding agenda's stuurgroepen. Dit is afhankelijk van de besluitvormingspunten, bijvoorbeeld aangaande de scope en financiën.

Terugkijkend op de afgelopen negen jaar, blijkt op basis van de gevoerde gesprekken de ene gedeputeerde hier anders mee om te gaan dan de andere. De ene bespreekt meer met GS dan de ander, waarbij niet altijd duidelijk is of het over informeren of sonderen gaat. Er lijkt geen eenduidig afwegingskader te zijn. Ook andere overheden gaan hier verschillend mee om. Bij de N280 bijvoorbeeld staat bij de partner gemeente Roermond ter voorbereiding elke stuurgroepvergadering op de agenda van het college van B&W. Op deze wijze haalt de wethouder elke keer het mandaat op.

Governance: de stuurgroepen

Bij alle onderzochte projecten trekt de Provincie samen op met andere partners, zoals gemeenten, het waterschap of het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat. In deze gevallen wordt een stuurgroep ingericht waarin bestuurders en/of topmanagers van de deelnemende organisaties zitting hebben. In het algemeen is de gedeputeerde van de Provincie voorzitter omdat Limburg veelal de trekker is. Wij hebben op basis van de interviews begrepen dat de deelnemers in het algemeen tevreden zijn over het functioneren van de stuurgroepen. Dit neemt niet weg dat er soms verschillen van inzicht tussen de partners kunnen ontstaan en dat er soms harde noten moeten worden gekraakt.

3.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Rolinvulling en besluitvorming zijn ook bij projecten buiten de Provincie een aandachtspunt. Meerdere evaluaties van andere projecten die in het kader van dit onderzoek zijn bestudeerd, gaan in op dit onderwerp.

Daarbij komen met name de zaken als governance, rollen en verantwoordelijkheden en ook informatievoorziening aan de orde. Hieronder noemen wij de belangrijkste punten die hieruit naar voren komen (zie ook bijlage 2 en 5).

Governance, rollen en verantwoordelijkheden

Uit bestudering van een aantal andere grote infrastructurele projecten blijkt dat voor het succes van deze projecten een goede governance en organisatiestructuur waarin de verschillende rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn belegd cruciaal is. Wanneer de rollen en verantwoordelijkheden van het (bestuurlijk en ambtelijk) opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap onduidelijk zijn, voelt niemand zich verantwoordelijk en worden er geen besluiten genomen. Dit heeft vanzelfsprekend invloed op de elementen tijd, kosten en kwaliteit.

Bij veel projecten blijkt er onduidelijkheid te bestaan ten aanzien van de vraag welk orgaan welk mandaat heeft om welk besluit te nemen. Zo is niet altijd duidelijk waar de volksvertegenwoordiging uitsluitend over geïnformeerd dient te worden en waarover formeel een besluit dient te worden genomen. Het is goed om in dit grijze gebied van tevoren duidelijke afspraken te maken met de volksvertegenwoordiging.[3] Ook is het bij grote projecten niet altijd helder wie welk mandaat heeft: in het geval van een Provincie bijvoorbeeld de projectdirecteur met mandaat van de bestuurder, de gedeputeerde met mandaat van GS of PS.

Uit onderzoeken blijkt dat het verstandig is om op voorhand formele afspraken vast te leggen over rollen en verantwoordelijkheden en mandaten tussen betrokken partijen.[4] De projectorganisatie is vaak uitvoeringsverantwoordelijk voor het project. De kaders waarbinnen gewerkt moet worden (tijd, geld en scope), worden door het bestuur bepaald.[5] Van tevoren dient duidelijk te worden gemaakt of zelfs formeel te worden afgesproken waar de politiek over dient te besluiten en waarover zij geïnformeerd wenst te worden.

Bij veel projecten wordt de uitvoerende projectorganisatie op enige afstand van politiek en bestuur dan wel buiten de lijnorganisatie geplaatst, zodat zij zich volledig op haar eigen taak kan concentreren.[6] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen en leerpunten:

- Maak vooraf formele afspraken over de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen.
- Maak duidelijk wie welk mandaat heeft.
- Spreek in een zo vroeg mogelijk stadium duidelijk af waarover PS geïnformeerd moeten worden en waarover zij dienen te besluiten.

Informatievoorziening

Goede informatievoorziening maakt het voor bestuur en politiek mogelijk zicht te krijgen en te houden op de mate waarin projecten binnen planning en budget en met de vereiste kwaliteit worden gerealiseerd.[7] Toch blijkt uit de bestudeerde rapporten dat informatie aan bestuur en politiek vaak onvoldoende begrijpelijk, onvolledig en/of niet tijdig is. Hierdoor wordt de controlerende taak van het bestuurs- of politieke orgaan bemoeilijkt, omdat het keuzes moet maken op basis van onbegrijpelijke, onvolledige en/of niet tijdige informatie. Daarbij gaat het vaak om technische zaken, wat het voor bestuurders en politici zonder technische achtergrond al snel ingewikkeld maakt. Deze op onvolledige informatie gebaseerde keuzes kunnen vervolgens tot nadelige effecten op de projectplanning en -kosten leiden.[8]

---

[3] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[4] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[5] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[6] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[7] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[8] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).

Voortgangsrapportages dwingen alle betrokkenen na te denken over tijd, geld, scope en kwaliteit van het project. Aan de andere kant is het van belang dat de informatievoorziening niet leidt tot onnodig dubbele rapportagewerkzaamheden en extra administratieve lasten.[9]

Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen en leerpunten:

- Maak bij de start van een project afspraken over de informatievoorziening.
- Onderhoud de informatievoorziening gedurende het project. Bezie regelmatig of deze aan de ene kant nog adequaat en aan de andere kant niet juist te veel of dubbelop is.
    - Denk hierbij goed na over hoe de informatievoorziening kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten beperkt blijven. Continuïteit van consistentie in de informatievoorziening aan bestuur en politiek is belangrijk.
    - Evalueer periodiek de kwaliteit van de informatievoorziening aan bestuur en politiek.

Ervaringen van Rijkswaterstaat en ProRail met rolinvulling en besluitvorming

Duidelijke (besluitvormings)processen met vaste communicatiemomenten en duidelijkheid over welke informatie wanneer gedeeld moet worden, dragen bij aan een goede informatievoorziening naar politiek en bestuur. Rijkswaterstaat en ProRail werken beide binnen de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-spelregels schrijven voor welke informatie voor welk besluitvormingsmoment moet worden opgeleverd. Dat maakt dat de beslissers telkens over dezelfde informatie beschikken. Ook is duidelijk welke informatie over het project wanneer naar de Tweede Kamer moet worden gecommuniceerd. Dit levert heldere afspraken op over het te doorlopen proces en de op te leveren producten. In de MIRT-systematiek worden de volgende beslismomenten onderscheiden: startbeslissing als einde van de initiatieffase, voorkeursbeslissing als einde van de verkenningsfase, projectbeslissing als einde van de planuitwerkingsfase en opleveringsbeslissing als einde van de realisatiefase. Bij elke faseovergang wordt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een formeel besluit genomen om over te gaan naar de volgende fase. Zowel ProRail als Rijkswaterstaat doorloopt op vaste momenten in het proces verplicht een gate review, waarbij de projectbeheersing wordt getoetst. Het gaat hierbij niet alleen om financiën, maar ook om de scope en besluitvorming, organisatie, risico's, etc. Gate reviews zijn gekoppeld aan de MIRT-fasering: er is een gate review voor de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Geen groen licht op basis van de gate review betekent dat niet kan worden overgegaan naar de volgende fase.

3.4 Analyse en conclusie

De afgelopen jaren heeft de Provincie, handelend vanuit sterke beleidsambities, grote infrastructurele projecten naar zich toe getrokken. De inhoudelijke ambities waren soms zo groot dat niet voldoende werd stilgestaan bij mogelijke projectrisico's en financiële consequenties voor de Provincie. In ieder geval een deel van de budgetverhogingen bij bijvoorbeeld de Maaslijn en de Buitenring Parkstad heeft hiermee te maken. Het valt ons op dat de Provincie nauwelijks overweegt meer op afstand of helemaal niet aan een project deel te nemen, omdat het bijvoorbeeld niet als taak of verantwoordelijkheid van de Provincie wordt gezien.

Er was voor infrastructurele projecten geen kader beschikbaar om tot een afweging te komen welke rol de Provincie diende te vervullen en onder welke voorwaarden de Provincie diende samen te werken met partners. Ook de afspraken die vervolgens met de partners zijn gemaakt, zijn niet altijd even scherp vastgelegd. Mede in het kader van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) en het in ontwikkeling zijnde Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten wordt hier sinds kort aandacht aan besteed.

[9] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten Rjjk ' (2016).

Een belangrijk punt waar het de afgelopen jaren in onze ogen aan ontbroken heeft, is “het richting PS managen van verwachtingen” aan de voorkant van een project dan wel bij eventuele (voorgestelde) projectwijzigingen. Voorbeelden zijn:

- PS wordt doorgaans in een relatief vroeg stadium door GS gevraagd een bedrag te voteren voor een groot project. Bij enkele projecten was dit in een stadium dat er nog erg veel onzekerheden waren over wat er zou moeten worden gebouwd. De grote onzekerheden waarmee deze vroege ramingen zijn omgeven, worden onvoldoende door GS gecommuniceerd, anderzijds beschouwen PS deze ramingen te snel als “de waarheid”.
- Het door GS bij nieuwe inhoudelijke wensen en eisen van Statenleden niet duidelijk aangeven welke consequenties deze nieuwe eisen en wensen precies voor het project hebben, in het bijzonder de planning en de raming.
- Het door GS bij het aangeven van budgetbeperkingen door PS niet duidelijk aangeven welke consequenties een beperkter budget precies heeft voor het project, in het bijzonder voor de scope en inhoudelijke specificaties. Anderzijds moeten PS-leden kunnen begrijpen dat de kans groot is dat niet hetzelfde kan worden gebouwd als er minder geld wordt gevoteerd.
- In interactieve processen met stakeholders in de directe omgeving van grote infrastructurele projecten worden niet altijd inhoudelijke en budgettaire kaders aangegeven.

Door deze verwachtingen niet goed te managen, wordt als het ware de financiële teleurstelling van later ingebakken. Deze teleurstelling wordt volgens ons nog groter omdat er onder politieke druk vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) wordt geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Wij vinden ook dat bij tussentijdse projectwijzigingen te vaak te gemakkelijk wordt gedacht dat het later wel binnen de raming kan worden opgelost. Ook hierbij is de kans groot dat dit naderhand tot een (financiële) teleurstelling leidt.

De Regeling Grote Projecten kent het stramien van basisrapportage, voortgangsrapportages en eindevaluatie. Deze regeling wordt in het algemeen goed gevolgd, is in de loop der tijd verschillende keren aangescherpt en heeft volgens ons steeds meer houvast geboden in de informatievoorziening tussen GS en PS. Desalniettemin vinden wij de regeling op onderdelen niet scherp genoeg:

- Uit de afgelopen jaren blijkt dat het kennelijk mogelijk is een financieel groot (ruim € 200 mio) en complex project als de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum niet als groot project te benoemen. Hierbij heeft een kwantitatief criterium in de vorm van een bepaald grensbedrag ontbroken.
- Ook is volgens ons onduidelijk wanneer en hoe PS geïnformeerd dienen te worden bij tussentijdse afwijkingen. Zo is het criterium “aanzienlijke afwijkingen” in de regeling niet nader gedefinieerd, zowel het criterium ‘aanzienlijk’ als type afwijking (planning, financieel, scope). Ook de intentieovereenkomst actieve informatieplicht is erg globaal: “GS informeren PS na besluitvorming over onderwerpen die tot relevante veranderingen voor de Provincie leiden”.

Wat betreft de informatieoverdracht vinden wij de kwaliteit van de informatievoorziening op onderdelen onvoldoende. Bij de ramingen wordt niet altijd duidelijk aangegeven wat wel en niet wordt meegenomen. De onderbouwing, gehanteerde definities, uitgangspunten bij ramingen (bijvoorbeeld over prijspeil en gehanteerde bandbreedte) en financiële risico’s zijn vaak onduidelijk en worden niet voorzien van nadere uitleg. De Statenleden kunnen beter bij de hand worden genomen.

Op hoofdlijnen is duidelijk wanneer de portefeuillehouder bij grote infrastructurele projecten in GS moet overleggen: alles wat naar PS gaat en formele correspondentie komen eerst in GS. Voor alle andere gevallen is er geen duidelijk afwegingskader of iets naar GS moet of niet en met welk doel (kennisname, informeren, sonderen, besluitvorming, mandateren). Elke bestuurder geeft hier een andere invulling aan.

Terugkijkend op de periode sinds 2011, valt ons op dat met name in de eerste jaren er op het gebied van rolinvulling en besluitvorming bij grote infrastructurele projecten beperkte en niet altijd voor iedereen duidelijke kaders en richtlijnen beschikbaar waren. Dit betekent dat relatief vaak bestuurders en ambtenaren situationeel bepaalden hoe onder meer om te gaan met bijvoorbeeld besluitvormingsprocessen en informatievoorziening richting PS en GS. Er ontbrak in het algemeen een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten, waar andere organisaties in den lande de zogenaamde MIRT-systematiek gebruiken. Dit heeft gevolgen gehad voor planningen, kwaliteit en voor de kosten van projecten. Met name het laatste jaar zien wij een duidelijke verbeterslag, waarbij de kaders en richtlijnen verder worden uitgewerkt:

- Verdere aanscherpingen in de Regeling Grote Projecten, waarbij de voortgangsrapportage eind 2020 geïntegreerd is in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).
- Een nieuwe aangescherpte financiële verordening van begin 2020.
- Uitvoeringskader Infrastructurele projecten (in ontwikkeling).

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van rolinvulling en besluitvorming in relatie tot budgetverhogingen als volgt:

- De Provincie trekt zonder alle (financiële) risico's te overzien projecten naar zich toe en maakt onvoldoende scherpe afspraken met de partners of legt die onvoldoende vast.
- Richting PS worden verwachtingen onvoldoende gemanaged, waardoor aan de voorkant de financiële teleurstellingen worden ingebakken. De kwaliteit van de informatievoorziening naar de Staten is op onderdelen onvoldoende.
- Onder politieke (gevoelde) druk wordt vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Ook dit leidt later tot financiële teleurstellingen.
- De Regeling Grote Projecten wordt goed gevolgd en geeft houvast om de financiële voortgang te volgen. De regeling is op onderdelen niet scherp genoeg, met name bij tussentijdse afwijkingen.
- Er waren onvoldoende duidelijke kaders en richtlijnen, waardoor situationeel werd geacteerd. Het laatste jaar is op dit punt een grote verbeterslag in gang gezet.
- Er ontbrak een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten.
- Er ontbreekt een afwegingskader wanneer een portefeuillehouder bij grote infrastructurele projecten GS informeert en met welk doel.

3.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van rolinvulling en besluitvorming zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Maak van tevoren een goede afweging op welke wijze in een groot infrastructureel project te participeren en maak duidelijke en realistische afspraken.
- Maak een duidelijke projectfasering met vaste besluitmomenten.
- Verbeter de informatievoorziening naar PS en manage de verwachtingen op een goede manier.
- Maak duidelijk wanneer de portefeuillehouder GS bij grote infrastructurele projecten op welke wijze waarover informeert.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze voor de Provincie bij grote infrastructurele projecten. Wanneer op basis van een afweging langs de recentelijk vastgestelde lijn van Must, Should, Could en Would de Provincie ervoor kiest door te gaan met een mobiliteitsopgave, dient daarna de afweging te worden gemaakt welke rol de Provincie wil vervullen met welke risico's.

Hierbij kan ter inspiratie worden gekeken naar de nota Sturing in Samenwerking 2.0 (2017) en 3.0 (2020), die echter niet specifiek is opgesteld voor de rolkeuze en rolbepaling bij grote infrastructurele projecten. Hierin worden onder meer de rollen toetser, ondersteuner, procesmanager, bevoegd gezag, subsidiënt, financier en partner onderscheiden. Aansluitend dienen vragen te worden gesteld als

- Is de Provincie de meest geëigende overheid om dit vraagstuk op te pakken?
- Tot welke rol en inspanning is de Provincie in staat?
- Is de Provincie in staat het project zelfstandig op te pakken?
- Staat de voorgestane inspanning in redelijke verhouding tot het te verwachten resultaat/effect?
- In welke mate is de Provincie bereid welke risico's te dragen?

In het verlengde van de rolbepaling en rolkeuze: maak duidelijke formele afspraken met de partners over de verantwoordelijkheden, maak duidelijk wie welk mandaat heeft en zorg ervoor dat iedere partner de juiste informatie krijgt om zijn rol goed in te vullen en verantwoordelijkheden na te komen. Maak ook afspraken over deze informatievoorziening.

- Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten (*go / no go*) bij GS en PS, zoals bij de landelijke MIRT-systematiek (startbeslissing, voorkeursbeslissing, projectbeslissing, opleveringsbeslissing). Koppel spelregels aan deze fasering en geef aan welke informatie aan PS wordt voorgelegd. Voer per faseovergang een onafhankelijke projectaudit of gate review uit, waarbij het gehele project wordt doorgelicht op aspecten scope en besluitvorming, organisatie, risico's, planning en kwaliteitsborging, financiën, markt en inkoop en techniek, conditionering en stakeholders. Neem in deze audit of gate review ook een analyse van de afspraken met projectpartners mee. Het project gaat pas door naar de volgende fase als voor elk aspect groen licht is gegeven. Deze werkwijze dient te worden vastgelegd, wat gecombineerd kan worden in een nieuwe regeling grote projecten. Hiervoor kunnen per project aanvullende afspraken worden gemaakt.
- Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is. Bijvoorbeeld dat alle investeringen boven de € 15 mio grote projecten betreffen. Terugkijkend op de afgelopen jaren (zie ook hoofdstuk 2), is het aantal projecten met een investering boven de circa € 15 mio niet zo groot.
- Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de Regeling Grote Projecten en als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten met als doel duidelijke afspraken tussen PS en GS over wanneer en hoe PS te informeren tussen de MIRT-fasen (zie boven). Bijvoorbeeld dat bij bepaalde afwijkingen PS direct per brief op de hoogte worden gesteld; andere afwijkingen kunnen worden meegenomen in reguliere processen zoals de voortgangsrapportage. Een ander voorbeeld is wat te doen bij scopewijzigingen (groot of klein) die al dan niet extra geld kosten of leiden tot grote of kleine veranderingen in de planning. Geef elke keer duidelijk aan waarover PS dienen te besluiten en wanneer PS uitsluitend geïnformeerd worden. Wees hierbij duidelijk over de gevolgen van een scopewijziging voor de functionaliteit van het project en benoem de risico's en mogelijke consequenties. Door een dergelijk protocol gezamenlijk te ontwikkelen, ontstaat er ook een gedeeld beeld bij PS en GS hoe om te gaan met informeren bij afwijkingen. Evalueer deze afspraken over informatievoorziening periodiek.
- Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij grote infrastructurele projecten. Hierin staat centraal wanneer de portefeuillehouder bepaalde informatie met GS moet delen en met welk doel (kennisname, informeren, sonderen, besluitvorming, mandateren). Ga hierbij specifiek in op stuurgroepvergaderingen, omgevingsfactoren en veranderingen in de scope, raming, planning, risico's en projectorganisatie.

- Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS (en stakeholders) en neem Statenleden bij de hand:
  - Uitgangspunt is om zo open en duidelijk mogelijk te communiceren naar PS over budgetten, ramingen en eventuele veranderingen.
  - Door duidelijke definities te hanteren en vaktermen goed uit te leggen.
  - Door duidelijk aan te geven wat wel en niet is meegenomen in de ramingen (bijvoorbeeld prijspeil), wat de bandbreedte is en wat dit betekent.
  - Door bij eisen en wensen (zowel uitbreidingen als beperkingen) duidelijk aan te geven wat de financiële consequenties zijn.
  - Door bij interactieve processen met de omgeving duidelijke inhoudelijke en financiële kaders mee te geven en deze waar relevant van tevoren met PS af te stemmen.
  - Denk bij alle informatievoorziening goed na over hoe deze kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten zo veel mogelijk beperkt blijven.

4. Projectorganisatie

4.1 Beschrijving interne kaders

Limburg Standaard

De Limburg Standaard (2012) is een interne niet formeel vastgestelde handreiking van de Provincie Limburg voor projectmatig en programmatisch werken. De Limburg Standaard beschrijft het proces dat projecten moeten doorlopen aan de hand van vijf fasen: 1) initiatief, 2) haalbaarheid, 3) planvorming, 4) uitvoering en 5) beheer. Belangrijke elementen in de fasering zijn dat iedere faseovergang een beslismoment is en per fase de risico's en beheersmaatregelen benoemd moeten worden. Ook dient elke fase geëvalueerd te worden. De handreiking bevat geen nadere beschrijving van hoe de beslismomenten, het risicomanagement en de evaluaties vorm gegeven moeten worden. De fasering zoals in de Limburg Standaard is opgenomen, is ook verankerd in de Financiële verordening 2020.

Daarnaast beschrijft de Limburg Standaard op hoofdlijnen de verschillende rollen in de projectaansturing: de portefeuillehouder (bestuurlijk opdrachtgever), een ambtelijk opdrachtgever en de projectleider. En in algemene zin wordt beschreven welke rol(len) de Provincie naar de omgeving kan innemen. De Limburg Standaard is niet formeel vastgesteld en heeft sinds 2012 nog steeds de status concept. Wel is in de loop van 2018 de Limburg Standaard op onderdelen geactualiseerd.

IPM-model

Bij de provinciale reorganisatie van 2013 is binnen het werkveld Wegentiteit (de huidige clusters Wegaanleg en Wegbeheer) de methodiek integraal projectmanagement (IPM-model) doorgevoerd. Dit projectorganisatiemodel is ontwikkeld binnen Rijkswaterstaat en inmiddels breed in andere (publieke en private) organisaties toegepast. Er zijn geen formele interne kaders ten aanzien van IPM. Wel bevatten de organisatieplannen van verschillende projecten een beschrijving van hoe het IPM-model wordt toegepast.

De kern van het IPM-model is dat elk projectteam een kernteam heeft met daarin vijf rollen:

- Projectmanager.
- Manager projectbeheersing.
- Omgevingsmanager.
- Technisch manager.
- Contractmanager.

Naast bovengenoemde rollen wordt voor elk groot infrastructuurproject een projectcontroller ingezet. De projectcontroller houdt toezicht vanuit een rol buiten het projectteam (*second line of defense*) en bewaakt kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing.

Mandaatbesluiten en -regelingen

Mandaten, volmachten en machtigingen binnen de Provincie Limburg zijn geregeld in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap. Momenteel wordt ook de pilot getrapt mandaat uitgevoerd, waarin de delegatie van bepaalde bevoegdheden nader is uitgewerkt.

4.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Invulling opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap

Formeel, volgens de Limburg Standaard, wordt elk project aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder (de bestuurlijk opdrachtgever) en één ambtelijk operationeel aanspreekpunt, bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider (de ambtelijk opdrachtnemer).

In de praktijk van de onderzochte projecten was de ambtelijk opdrachtgever een directeur en was er aanvullend een additioneel of gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever (een clustermanager), die een deel van het takenpakket van de ambtelijk opdrachtgever op zich nam. In het verleden kon er tevens een programmamanager betrokken zijn. Deze kon twee rollen hebben: ambtelijk opdrachtnemer voor de uitvoering van het eigen programma en ambtelijk opdrachtgever voor projecten die onder het eigen programma vielen.

Per project zijn er accentverschillen in hoe de driehoek tussen projectteam, lijnorganisatie en bestuur is vormgegeven. Zo nemen binnen de projecten N280 Roermond, Opwaardering Maaslijn, Elektrificatie Landgraaf en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum de bestuurlijke partners deel in de stuurgroep. Namens de Provincie neemt in de stuurgroep altijd de verantwoordelijk gedeputeerde deel. De stuurgroep wordt ondersteund door een (ambtelijke) secretaris. Formeel is dat de ambtelijk opdrachtgever (directeur).

Uit de documentatie en gevoerde gesprekken blijkt dat in de dagelijkse praktijk de onderscheidende rollen en verantwoordelijkheden tussen de ambtelijk opdrachtgever, de additioneel of gedelegeerd opdrachtgever en de bestuurlijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer nogal eens door elkaar lopen. Zo kwam in 2012 uit een audit naar de projectorganisatie van de Buitenring Parkstad naar voren dat het bestuurlijk opdrachtgeverschap gemandateerd was aan het hoofd van de afdeling Infraprojecten (een lijnfunctie). Dit is inmiddels hersteld. Ook de duale rol van de programmamanager leidde in dit kader tot verwarring en rolvervaging. In een enkel project (zoals de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum) kwamen wij ook de functie van projectdirecteur tegen, in andere projecten niet. Onduidelijk is waarom dit per project verschilt.

Gesprekspartners geven daarnaast aan dat tot 2019 in de praktijk niet de directeur maar de clustermanager als ambtelijk opdrachtgever fungeert: de clustermanager sluit aan bij stuurgroepoverleggen en is de verbinding met de gedeputeerde. De directeur staat meer op afstand: deze wordt betrokken wanneer er zaken spelen als grote risico's of tegenvallers. Uit de interviews maken wij op dat in het verleden hiermee niet altijd volgens de mandaatregelingen gehandeld is, met als gevolg dat de clustermanager handelingen verrichtte die formeel bij de directeur belegd waren. Inmiddels wordt in een aantal projecten geëxperimenteerd met een getrapt mandaat. Respondenten geven aan dat bij de N280 Roermond de ervaringen met het getrapt mandaat positief zijn en dat er meer helderheid is over de (onder)mandaten van directeur, clusterhoofd en projectmanager.

De rapportagelijnen naar de portefeuillehouder (bestuurlijk opdrachtgever) schoten vroeger in de projecten soms tekort, blijkt uit een aantal interviews. In het verleden vonden voortgangsoverleggen met de portefeuillehouder vaak ad hoc plaats, wanneer er iets aan de hand was in het project. Ook kwam het regelmatig voor dat niet de projectmanager bij het voortgangsoverleg met de gedeputeerde zat, maar de clustermanager of programmamanager die op grotere afstand van het project staan. Inmiddels zijn er gestructureerd, bijna wekelijkse, portefeuillehoudersoverleggen waar de voortgang van de projecten besproken wordt. Aangegeven wordt dat dit de rapportagelijn met de portefeuillehouder heeft verbeterd. Een aandachtspunt is nog dat er regelmatig onduidelijkheid is over wat in de overleggen ter informatie wordt besproken en waarover besluitvorming van de portefeuillehouder of GS gevraagd wordt. Uit de interviews blijkt dat de mandaatregelingen in principe wel eenduidig zijn over hoe besluitvorming over financiën richting GS en PS dient te lopen.

Inrichting van het projectteam

De wijze waarop de samenwerking georganiseerd is en de projectteams zijn ingericht, verschilt per project, waarbij soms de eigen kaders en soms de kaders van één van de partners wordt gevolgd. Bij de N280 Roermond is er sprake van een gezamenlijk bemenst (IPM-)projectteam, waarbij de gemeente Roermond de omgevingsmanager alsook andere adviseurs en projectmedewerkers levert. Ook bij de Elektrificatie Landgraaf is er sprake van een gezamenlijk projectteam, van Provincie Limburg en ProRail. Binnen de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is er een centraal IPM-team dat directie voert namens de Provincie en ondersteund wordt door een 'projectgroep': een schil van medewerkers van partnerorganisaties die bij aspecten van het project betrokken worden.

Samenwerking met ProRail

De samenwerking tussen de Provincie en ProRail is bij de Maaslijn, zo hebben wij begrepen op basis van de gesprekken, moeizaam verlopen. Bij de Maaslijn is de Provincie opdrachtgever van ProRail en is er een gezamenlijk projectteam opgezet van medewerkers van de Provincie en ProRail. Op basis van de gesprekken stellen wij vast dat de vorming van dit gezamenlijke projectteam in de praktijk heeft geleid tot rolvervaging, waarbij de Provincie soms op de stoel van ProRail ging zitten door zelf (deel)ramingen te maken. Nadat midden 2018 afscheid wordt genomen van het externe ingenieursbureau, neemt de Provincie een prominentere rol in bij de kostenramingen. Bij een aantal ramingen staat aangegeven dat de Provincie de medeopsteller is van de raming. Wat betreft de ramingen geeft de Provincie aan dat de gehele verantwoordelijkheid bij ProRail ligt, omdat ProRail formeel opdrachtgever is richting het ingenieursbureau dat de raming opstelt en vervolgens deze raming toetst. ProRail geeft aan dat de ramingen een gezamenlijk product zijn van de Provincie en ProRail, omdat de ramingen nadat deze door het ingenieursbureau zijn opgesteld, door het gezamenlijke projectteam (Provincie en ProRail) wordt gecontroleerd. Nadat de sturing van het project in 2019 wordt aangepast (IenW neemt de dagelijkse aansturing van de Provincie over) en het gezamenlijke projectteam is opgeheven, veranderen de verhoudingen en ligt de verantwoordelijkheid van de raming bij ProRail.

Op basis van de gesprekken hebben wij begrepen dat er bij de Maaslijn sprake was van een gebrek aan vertrouwen van de Provincie in ProRail. Dit duurt geruime tijd De Provincie vindt dat zij te weinig inzicht krijgt van ProRail in de achterliggende kostenkengetallen. De Provincie vindt het passend om bij haar opdrachtgeversrol gedetailleerd inzicht te krijgen in de ramingen, ook omdat ProRail een monopolist is en omdat de Provincie het vermoeden had dat ProRail allerlei kwaliteitsaspecten, bijvoorbeeld op het gebied van beheer en onderhoud, inbracht waarvan de Provincie vond dat die buiten de scope zouden vallen. Enkele geïnterviewden geven aan dat de Provincie een andere focus heeft dan ProRail. In de ogen van de Provincie is ProRail gericht op een zo hoog mogelijke kwaliteit en het langdurig beheren en onderhouden van spoorinfrastructuur. De Provincie is gericht op het zo snel en kostenefficiënt mogelijk realiseren van investeringen. Volgens enkele andere geïnterviewden is de Provincie te veel gericht op het minimaliseren van de kosten en te weinig op kwaliteit.

IPM-model

Sinds 2013 heeft de Provincie stapsgewijs het projectorganisatiemodel IPM ingevoerd. Buitenring Parkstad was in 2013 het eerste project dat dit model ging gebruiken, inmiddels is het de norm binnen de Provincie. De ervaringen met het IPM-model zijn goed, zo blijkt uit de interviews. Het leidt tot een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden. Opvallend zijn de rolwisselingen binnen de projectteams en ook tussen projectteams en lijnorganisatie. Zo is de vorige projectmanager van de N280 Roermond inmiddels de ambtelijk opdrachtgever en zijn enkele IPM-rolhouders van IPM-rol gewisseld. Uit de interviews maken wij enerzijds op dat dit soms leidt tot rolvermenging en verwarring. Anderzijds geven geïnterviewden aan dat de projectteamleden lang bij het project betrokken zijn (veelal sinds 2013) en dat daarmee belangrijke projectinhoudelijke kennis bewaard blijft. Op basis van bestudeerde documenten hebben wij de indruk dat bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team de escalatielijnen niet gedefinieerd zijn.

Ambtelijke samenwerking
In alle onderzochte projecten werkt de Provincie samen met andere organisaties. In sommige projecten is daarbij sprake van ambtelijke samenwerking in de projectuitvoering. De ambtelijke samenwerking kwam in sommige projecten beter uit de verf dan in andere. De ambtelijke samenwerking binnen de N280 Roermond en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is in de interviews geprezen, omdat het goed loopt en heeft bijgedragen aan het vroegtijdig ambtelijk beslechten van discussies over scope en geld.

Kennis en kunde

Uit de bestudeerde documenten en interviews blijkt dat kennis en kunde ten aanzien van aspecten van projectuitvoering binnen de Provincie soms beperkt aanwezig was dan wel beperkt ontwikkeld en vastgehouden werd. Specifiek gaat het om kennis en kunde ten aanzien van contractmanagement, ruimtelijke procedures, en financiën en kostenramingen. Zo liep de Buitenring Parkstad vertraging op door de grondverwerving en moest de Provincie uiteindelijk financieel afboeken op de restgronden. Hierdoor is in de projecten een aantal keer sprake van een verkeerde inschatting van risico's, fouten in ramingen, overschatte besparingen en opbrengsten. Hetgeen later weer tot financiële tegenvallers leidt.

Bij de Buitenring Parkstad moet bijvoorbeeld geld worden afgeboekt op tegenvallende opbrengsten van grondverwerving en werden kansen voor kostenbesparing (optimalisaties) verkeerd gekwantificeerd, waardoor een te rooskleurig beeld ontstond van het besparingspotentieel. Bij de N280 Roermond werden ramingen niet geïndexeerd en bleek onduidelijk te zijn of de bijdrage van de gemeente Roermond wel of niet was meegenomen in het budget. Tevens werd bij zowel de Buitenring Parkstad als de Opwaardering Maaslijn de al dan niet te ontvangen btw over de bijdrage van het Rijk verkeerd ingeschat.

Bij de Opwaardering Maaslijn speelt daarnaast een tekort aan inhoudelijke spoorkennis en -kunde: de Provincie had bij aanvang van het project nauwelijks ervaring met dergelijke grote spoorprojecten. Dit zorgde voor problemen gedurende de uitvoering, omdat de Provincie onder meer niet in staat was om goed te sturen op ProRail als opdrachtnemer.

Binnen de onderzochte wegaanlegprojecten is de inhoudelijke kennis en kunde beter op orde. Voor de N280 Roermond is – naar aanleiding van een onderzoek naar de projectorganisatie in 2013 – juist bewust gekozen om het trekkerschap van de gemeente Roermond naar de Provincie Limburg over te dragen. Volgens enkele geïnterviewden heeft dit uiteindelijk tot een verbeterslag in de projectuitvoering geleid.

Ter compensatie van het tekort aan kennis en kunde leunt de Provincie ook op externe inhuur voor bijvoorbeeld kostenramingen en risicomanagement. Bij de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, zo hebben wij begrepen, is door middel van inhuur een succesvolle mix van inhoudelijke en financiële kennis en vaardigheden ontstaan. Er is binnen dit project veel kennis opgedaan over deze integrale aanpak.

Het is echter moeilijk gebleken om de ingekochte kennis binnen de organisatie te houden. Wij hebben begrepen dat vaak voor elke projectfase een ander ingenieursbureau wordt ingehuurd. Op deze wijze ontstaat er geen continuïteit en gaat bij het bureau opgebouwde projectkennis verloren, die niet altijd goed wordt overgedragen ook niet naar intern personeel. Het wisselen van bureaus gebeurt om aanbestedingtechnische redenen.

4.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd naar andere projecten buiten de Provincie Limburg, blijkt dat het projectteam zelf van grote invloed is op het succes van een groot project.[10]

[10] Commissie-Hertogh: 'Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg'' (2018).

Het ontbreken van benodigde kennis en ervaring binnen een projectteam is daarbij een terugkerend thema.[11] Het is van belang dat een projectteam beschikt over de juiste mix van inhoudelijke en financiële kennis en vaardigheden.[12] Zij moeten in staat zijn een realistische raming en planning op te stellen en de risico's goed te beheersen. Ook het goed kunnen aansturen van externen bij (technisch) ingewikkelde vraagstukken is een belangrijke vaardigheid.[13] Ten slotte is continuïteit van het projectteam van belang (zie verder bijlage 2).

Ervaringen Rijkswaterstaat en ProRail met projectorganisatie

ProRail en Rijkswaterstaat zijn grote uitvoeringsorganisaties, waar het uitvoeren van projecten corebusiness is. Net als de Provincie organiseren ProRail en Rijkswaterstaat projecten volgens de vijf rollen van integraal projectmanagement (IPM-rollen). Opvallend daarbij is de duidelijke scheiding tussen rollen die zij hanteren. Er kan bijvoorbeeld nooit sprake zijn van dubbele rollen (bijvoorbeeld dat de contractmanager ook de rol van technisch manager invult). Ook zijn er binnen ProRail en Rijkswaterstaat duidelijk gedefinieerde escalatielijnen wanneer er binnen een IPM-team verschillen van inzicht zijn.

De manager projectbeheersing speelt in infrastructuurprojecten een cruciale rol. Deze wordt ondersteund door een team en zorgt voor projectbeheersing binnen het project. ProRail past ten aanzien van de financiële controle de zogenaamde *three lines of defense* toe bij controle op projecten. De projectcontroller vervult, als onderdeel van het team van de manager projectbeheersing, de controlfunctie binnen het project. Er is een gebiedscontroller die de projecten in diens gebied controleert. De concerncontroller of afdeling Concern control ten slotte voert controle uit op alle projecten. Ieder project dient periodiek een toelichting te komen geven bij Concern control over de financiële beheersing van het project.

ProRail hanteert een standaardwerkwijze voor de bemensing van projectteams, afhankelijk van het risiconiveau van het project. ProRail maakt onderscheid tussen verschillende risiconiveaus, zoals *low risk*, *medium risk* en *high risk*. Het risiconiveau wordt aan het begin van het project bepaald op basis van een vaste systematiek en bij iedere faseovergang herijkt. In een project met hoog risico wordt het projectteam steviger bemenst, zowel qua aantal functionarissen als qua ervaringsniveau van de functionarissen.

4.4 Analyse en conclusie

Goede uitvoering van een project staat of valt met de wijze waarop de projectorganisatie is ingericht en bemenst. We maken hierbij onderscheid tussen de aansturing van de projectorganisatie (het opdrachtgeverschap) en de inrichting en bemensing van het projectteam zelf (opdrachtnemerschap). De aansturingslijn dient te zijn bestuurlijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtnemer in casu de projectleider. Wij constateren dat deze lijn de afgelopen jaren niet helder is ingevuld en dat dit heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing. Bij de Provincie is telkens duidelijk wie de bestuurlijk opdrachtgever is. De invulling van het ambtelijk opdrachtgeverschap was echter niet altijd eenduidig en wisselt. Deze rol wordt in de lijn op verschillende managementniveaus ingevuld, en soms ook deels gedelegeerd of gemandateerd aan lagere managementniveaus (terwijl de mandaatregelingen hier niet altijd ruimte voor boden), die dan gedelegeerd opdrachtgever werd genoemd. Soms is er ook een programmamanager, die opdrachtgever kan zijn voor bepaalde projecten en opdrachtnemer voor andere. Dit kan leiden tot onduidelijkheden in rollen en verantwoordelijkheden (wie stuurt er en wie moet er sturen) en daarmee tot een gebrek aan sturing en toezicht via de ambtelijke lijn.

[11] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[12] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[13] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).

Hierbij past de kanttekening dat volgens ons de interne kaders wat dit betreft best helder zijn, maar dat zij kennelijk onvoldoende worden toegepast. Ook de pilot getrapt mandaat kan bijdragen aan een verduidelijking in dezen.

Daarnaast zijn de rapportagelijnen van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever relevant. In de afgelopen jaren is niet altijd structureel en volgens een vaste structuur met portefeuillehouders over grote projecten overlegd. Issues werden dan alleen ad hoc geadresseerd. Tegenwoordig zijn er wel vaste portefeuillehoudersoverleggen voor grote projecten, in principe in aanwezigheid van de projectleider.

Projectteams hebben met het IPM-model een duidelijk kader voor de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden in het team. De idee achter het IPM-model is dat alle rollen door andere personen worden ingevuld, waardoor het projectteam in balans is en het project vanuit alle vijf invalshoeken van IPM wordt aangestuurd en beheerst. De IPM-rollen worden binnen de Provincie over het algemeen goed ingevuld. De meeste knelpunten doen zich voor bij de rol manager projectbeheersing, bijvoorbeeld bij risicobeheersing (zie hoofdstuk 5). De escalatielijnen bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team zijn echter niet formeel vastgelegd.

Projectteams dienen over de juiste kennis en kunde en over voldoende tijd te beschikken om een project goed uit te kunnen voeren. Kennis op het gebied van de aanleg van wegen is bij de Provincie in ruime mate aanwezig. Uit ons onderzoek blijkt dat kennis van de aanleg van spoorprojecten, zeker in het verleden, ontoereikend is geweest, waardoor de Provincie hier onvoldoende op kon sturen. Ook had meer kennis van (de complexiteit van) spoorprojecten in de provinciale organisatie bij aanvang van een project als de Maaslijn de Provincie wellicht kunnen helpen in het maken van meer overwogen en afgewogen keuzes ten aanzien van haar rol in het project.

Los van inhoudelijke kennis ten bate van een specifiek soort projecten heeft of had de Provincie ook een tekort aan kennis op het gebied van contractmanagement, ruimtelijke procedures, financiën en kostenramingen. Onvoldoende kennis in een project kan op verschillende manieren leiden tot financiële problemen, bijvoorbeeld door te rooskleurige inschattingen van kosten en baten of door een onderschatting of het over het hoofd zien van risico's.

De Provincie vult haar kennislacunes soms in door deze kennis in te huren. Dit is niet vreemd en kan, als het gaat om specifieke kennis en kunde bij een specifiek project, ook de meest verstandige keuze zijn. Bijvoorbeeld wanneer bepaalde kennis en kunde erg specialistisch is en maar incidenteel nodig. Inhuur is echter nadelig wanneer het de continuïteit van de projectorganisatie doorbreekt. Dat is, ook met het oog op budgetoverschrijdingen, nadelig voor een projectteam. Historische kennis over de totstandkoming en onderbouwing van bepaalde keuzes en langjarig inzicht in de ontwikkeling van risico's verdwijnt dan uit het team. Voor het behouden van historische kennis is het voor medewerkers van de Provincie sinds 2020 verplicht om te werken met SharePoint. Op deze manier wordt belangrijke projectinformatie in een online omgeving opgeslagen, waardoor documentatie ook op de lange termijn beschikbaar blijft voor projectteamleden.

Een voorbeeld van discontinuïteit bij grote infrastructurele projecten bij de Provincie is het gegeven dat de Provincie in verschillende fasen verschillende ingenieursbureaus inhuurt voor kostenramingen. Dit is onzes inziens onverstandig en moet worden vermeden, ook met het oog op het beperken van budgetoverschrijdingen. De kans op fouten, het over het hoofd zien van posten en het ontstaan van inconsequenties doordat er andere ramingsmethoden worden toegepast, neemt toe wanneer ramingen gedurende het project door verschillende partijen worden opgesteld.

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van de projectorganisatie in relatie tot budgetverhogingen:

- De IPM-rollen worden binnen de Provincie Limburg over het algemeen goed ingevuld. De escalatielijnen zijn niet goed vastgelegd.

- De aansturingslijn bij grote infrastructurele projecten is met name wat betreft de ambtelijke aansturing niet eenduidig geweest, hetgeen heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing.
- De rapportagelijnen van grote infrastructurele projecten van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever heeft jarenlang niet structureel en volgens een vaste structuur plaatsgevonden. Tegenwoordig is er wel een vast overleg.
- Projectteams beschikten niet altijd over de juiste kennis om het project goed te kunnen uitvoeren en beheersen.
- De continuïteit van kennis in projectteams is niet altijd geborgd, dit is met name het geval wanneer kennis wordt ingehuurd.

4.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van de projectorganisatie zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Zorg voor een duidelijke en rolvaste invulling van de lijn bestuurlijk opdrachtgeverschap - ambtelijk opdrachtgeverschap - ambtelijk opdrachtnemerschap, met heldere rapportagelijnen.
- Heb voldoende kennis en kunde in huis met voldoende continuïteit om grote infrastructurele projecten aan te kunnen sturen en uit te kunnen voeren.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap, zowel qua roltoebedeling als qua invulling van de rol. Maak helder welke functionaris ambtelijk opdrachtgever is. Indien deze bepaalde taken – zoals de dagelijkse afstemming met de opdrachtgever over de voortgang en het in de gaten houden van de kaders waarbinnen het project moet worden uitgevoerd – mandateert of delegeert aan een gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever, werk dat dan helder uit en zorg ervoor dat dit ook aansluit op de mandaatregelingen. Maak ook helder onderscheid tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. De opdrachtgever bepaalt daarbij de kaders, 'wat' er in het project dient te worden uitgevoerd en binnen welke randvoorwaarden; de opdrachtnemer gaat over de realisatie van het project binnen de kaders en de aanpak ('hoe' het project wordt uitgevoerd).

- Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever**.** Voer bij elk groot infrastructureel project in een vaste regelmaat overleg tussen bestuurlijk opdrachtgever, ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer/projectleider. Zorg ervoor dat er richtlijnen zijn wanneer een bestuurder, ook buiten de reguliere overleg- en rapportagemomenten om, geïnformeerd dient te worden. Dit moet niet alleen op papier zijn vastgelegd, maar ook duidelijk zijn voor de hele organisatie. Bespreek ook bij het begin van elk project op welke manier de bestuurlijk opdrachtgever geïnformeerd wil worden. Opschaling naar bestuurders kan ook in werkwijze en organisatie geregeld worden, bijvoorbeeld door altijd de vraag op de agenda te zetten welke informatie naar de bestuurder moet tijdens structurele overleggen tussen projectmanager en opdrachtgever.

- De Provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten te kunnen aansturen en uitvoeren. Het gaat zowel om kennis van specifieke projecten, zoals spoorprojecten, als om kennis van verschillende aspecten die in projecten aan de orde komen, zoals ramingen en ruimtelijke procedures. Het projectteam dient een juiste mix aan kennis in huis te hebben: inhoudelijk, financieel en juridisch. De Provincie kan op basis van een goede analyse van wat nodig is en nu ontbreekt aan kennis, nieuwe medewerkers aannemen of de benodigde kennis ontwikkelen bij het bestaande personeel. Inhuren kan ook, maar voor de continuïteit in projecten en om als organisatie goede keuzes te kunnen maken, is het belangrijk

om bepaalde kennis en kunde ook zelf in huis te hebben. Kies niet automatisch voor externe inhuur, maar maak hierin telkens een afweging waarbij de volgende aspecten aan de orde zouden kunnen komen:
  - Is de kennis en kunde structureel of incidenteel nodig in het project?
  - Heeft de Provincie ook buiten het project om of in andere projecten behoefte aan deze kennis en kunde?
  - Is de continuïteit van deze kennis en kunde in het projectteam belangrijk? Zo ja, is dit met externe inhuur voldoende geborgd?

- Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd. Wanneer wordt ingehuurd in een langlopend project, bezie dan hoe in die inhuur ook enige continuïteit kan worden ingebouwd, zodat er niet telkens van leverancier hoeft te worden gewisseld. Bijvoorbeeld door langere overeenkomsten met ingenieursbureaus aan te gaan, door kostenraming voor het gehele project aan te besteden of door middel van raamcontracten. Ook is van belang dat de projectteamleden voldoende tijd beschikbaar hebben om aan het project te besteden. Continuïteit kan ook geborgd worden door middel van goede overdrachtsdossiers.

- Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project. Duidelijk moet zijn hoe verschillen van mening binnen het projectteam (en tussen de IPM-rollen) worden opgelost en wie bij tegengestelde meningen besluiten neemt. Maak ook helder in welke gevallen naar welk niveau geëscaleerd kan worden. Dit moet een vaste ‘route’ zijn, waarbij geen escalatieniveaus worden overgeslagen als dat zo uitkomt. Aanvullend is het van belang om communicatie tussen projectleider en ambtelijk opdrachtgever transparant en laagdrempelig te houden. Dit kan bijdragen aan het tijdig identificeren en opschalen van risico’s.

5. Projectramingen en projectbeheersing

5.1 Beschrijving interne kaders

Ten aanzien van projectbeheersing is in IPM vastgelegd dat de manager projectbeheersing de kaders en voortgang van het project bewaakt op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij doet dat als onderdeel van het projectteam.

De projectcontroller (buiten het projectteam) heeft ook een bewakende rol ten aanzien van de kaders van het project en toetst de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan PS op juistheid, tijdigheid en volledigheid.

In de financiële verordening is vastgelegd (naar aanleiding van het onderzoek naar de Maaslijn) dat ramingen van grote projecten probabilistisch zijn, tenzij PS anders besluiten.

In het mandaatbesluit van de directie ligt vast dat de ramingen door de budgethouder worden opgesteld en dat met de afdeling Financiën wordt overlegd over de raming en over de dekking van de kosten. De budgethouder kan pas verplichtingen aangaan nadat PS hebben ingestemd met het budget. Dit geldt ook in het geval van budgetaanpassingen. Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met indexeringen en overige specifieke aanpassingen.

5.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Overzicht budgetverhogingen en de oorzaken daarvan bij onderzochte projecten

Onderstaande tabel geeft aan de hand van de eerste door PS vastgestelde ramingen en kredietbesluiten een overzicht van de budgetverhogingen in de onderzochte projecten. In bijlage 3 en 4 komen de onderzochte projecten nader aan de orde en wordt uitgebreid inzicht gegeven in de ontwikkeling van de ramingen en kredietbesluiten.

Tabel 7 – Overzicht budgetverhogingen in onderzochte projecten

Project	Eerste raming		Eerste kredietbesluit		Tweede kredietbesluit		Derde kredietbesluit	
	Totaal	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*
Buitenring Parkstad Limburg	€ 195 mio (2009)	Onduide-lijk	€ 441,06 mio (2012)	€ 267,09 mio	€ 447,3 mio (2015)	€ 295,44 mio	N.v.t.	Idem
N280 Roermond	€ 36 mio (2012)	Onduide-lijk	€ 56,82 mio (juni 2016)	€ 44,52 mio	N.v.t.	Idem	N.v.t.	Idem
Gebieds-ontwikkeling Ooijen-Wanssum	€ 210 mio (dec 2012)	€ 40 mio (en 25 mio (garant-stelling)	€ 194,5 mio (nov 2015)	€ 42,63 mio	€ 222,8 mio (dec 2016)	€ 69,0 mio	N.v.t.	Idem
Opwaardering Maaslijn	€ 164 mio (nov 2014)	€ 64,85 mio	€ 164 mio (sept 2016)	€ 64,75 mio	€ 153,1 mio (nov 2017)	€ 64,75 mio	€ 213 mio (juni 2019)	€ 99,9 mio
Elektrificatie Landgraaf-grens	€ 15 mio (nov 2013)	€ 7,5 mio	€ 7,5 mio (nov 2015)[14]	€ 7,5 mio	€ 15,2 mio (juni 2018)	€ 6,5 mio	N.v.t.	Idem

De vraag is wanneer kan worden gesproken van een budgetverhoging. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen het eerste kredietbesluit, is er bij drie van de vijf projecten sprake van een budgetverhoging. Daarbij kan bij de Maaslijn geconstateerd worden dat er sprake is geweest van een omvangrijke budgetverhoging. Bij de andere onderzochte projecten zijn de budgetverhogingen relatief beperkt. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen de eerste raming waarmee PS akkoord zijn gegaan, blijkt dat bij vier van de vijf onderzochte projecten sprake is geweest van één of meer budgetverhogingen. De relatief en absoluut grootste budgetverhoging heeft zich zo bezien voorgedaan bij de Buitenring Parkstad Limburg.

Als wij bij de onderzochte projecten naar de oorzaken van de budgetverhogingen kijken, zien wij de volgende zeer uiteenlopende oorzaken die deels ook verband met elkaar houden:

- Verandering van de scope. Dit leidt doorgaans tot relatief grote budgetverhogingen. Voorbeeld hiervan is de N280, waar in de loop van de voorbereiding in overleg met de partners besloten is een gelijkvloerse kruising ongelijkvloers te maken. Ook bij het project Buitenring Parkstad zijn er scopewijzingen, zoals het realiseren van de verdiepte ligging Vaesrade. Een ander voorbeeld is station Grubbenvorst Greenport-Venlo bij de Maaslijn. Het uit de scope halen van het station leidt tot vertraging van het project. Dit komt doordat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Daarnaast werden aan de scope niet voorziene benodigde opstelsporen toegevoegd.

[14] In het BO-MIRT van november 2013 wordt vastgelegd dat de kosten voor het project Elektrificatie Landgraaf-grens worden gedragen door Rijk en regio. Gezamenlijk stellen zij € 15 mio beschikbaar. Beide partijen dragen 50% van de kosten, IenW legt € 7,5 mio vast.

- Optimalisaties na eerste schetsontwerpen. Ook dit zijn doorgaans relatief grote budgetverhogingen. Zoals eerder in hoofdstuk 3 gemeld, wordt bij grote projecten al vroeg in het proces aangegeven voor welk bedrag het grote project zal worden uitgevoerd. Dan is vaak nog onduidelijk wat er precies gebouwd moet gaan worden, de scope is nog onduidelijk. Het kan hier gaan om een diversiteit aan zaken. Bij de N280 betrof het bijvoorbeeld het oplossen van enkele niet eerder voorziene verkeerskundige knelpunten, compensatiemaatregelen, maatregelen tegen geluidsoverlast, ingrijpende herinrichting. Bij het project Ooijen-Wanssum zijn de eerste ramingen gemaakt in 2011 bij de bestuursovereenkomst. Pas bij het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan ontstaat een eerste scherp zicht wat er ontwikkeld gaat worden. Ook dit bevatte kosten voor een aantal inhoudelijke zaken die niet eerder konden worden voorzien. Bij het project Buitenring Parkstad zijn uiteindelijk in het Provinciaal Inpassingsplan eveneens enkele optimalisaties opgenomen op basis van specifieke wensen van de omgeving, die hebben geleid tot een budgetverhoging. Van de geïnterviewden hebben wij bij het project Opwaardering Maaslijn begrepen dat het functioneel integraal systeemontwerp (FIS) aan de voorkant van het project onvoldoende doordacht is geweest, met als gevolg gaandeweg veel aanpassingen die gepaard gingen met budgetverhogingen.

- Uitspraken van juridische procedures en verandering van wet- en regelgeving**.** Als gevolg hiervan lopen projecten (soms jaren) vertraging op met behoorlijke financiële consequenties. Zo loopt de Buitenring Parkstad jaren vertraging op door de zeer lange procedure bij de Raad van State over het oorspronkelijke Provinciaal Inpassingsplan; dit ging voornamelijk over stikstofcompensatie en was deels het gevolg van de vertraagde inwerkingtreding van de Programmatische Aanpak Stikstof.

- Planningsoptimisme**.** Bij de onderzochte projecten is regelmatig sprake van planningsoptimisme: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan uiteindelijk nodig is. In het verlengde van de vorige punten – scopewijzigingen, optimalisaties en juridische procedures – heeft dit bij alle onderzochte projecten tot soms jaren vertraging geleid. Hiermee wordt in de ramingen wat betreft de indexeringen onvoldoende rekening gehouden. Bij bijna alle onderzochte projecten worden al in een zeer vroeg stadium ramingen afgegeven, waarbij vaak geen indexering wordt toegepast. Deze indexeringen zijn echter wel relevant: bijna alle onderzochte projecten komen om diverse redenen (veel) later tot stand dan gepland. Dit leidt per definitie tot budgetverhogingen die behoorlijk kunnen oplopen.

- Inadequate ramingen**.** In de onderzochte projecten hebben wij verschillende oorzaken vastgesteld. Hoewel de bedragen per oorzaak relatief kunnen meevallen, loopt het alles bij elkaar behoorlijk op.

    - Verkeerde inschatting afdracht Rijk. Bij de Maaslijn speelde specifiek de btw-problematiek met het Rijk. Na enige tijd bleek dat het Rijk de gelden zou uitkeren volgens de nieuwe richtlijnen en dat de Provincie alleen aanspraak kon maken op het BTW-compensatiefonds als de Provincie btw zou betalen aan ProRail. Dit laatste was echter niet aan de orde, waardoor een tekort van enkele miljoenen euro is ontstaan. De btw-problematiek speelde kort daarvoor ook bij de Buitenring Parkstad.

    - Te optimistisch inschatten besparingsmogelijkheden. Enkele geïnterviewden hebben aangegeven dat vaak wordt ingeschat dat kostenverhogende maatregelen kunnen worden opgevangen binnen risicoreserveringen en/of de post onvoorzien en/of door zaken in de uitvoering te versoberen. In de onderzochte projecten blijkt deze inschatting vaak te optimistisch. Dit geldt ook voor het binnenhalen van subsidies die vaak lager uitvallen dan verwacht, zoals bij de Rijkssubsidie Investeringsbudget Landelijk Gebied bij de Buitenring Parkstad Limburg.

    - Schaarste op de markt met als gevolg prijsverhogingen. Tussen de eerste ramingen en de laatste raming kort voor aanbesteding zitten soms enkele jaren. Dan kan het voorkomen dat rond het moment van aanbesteden sprake is van meer schaarste op de markt.

- Tegenvallers bij grondaankoop en verkoop. Bij de totstandkoming van Buitenring Parkstad heeft de Provincie percelen opgekocht om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Uiteindelijk heeft de Provincie voor enkele miljoenen euro's moeten afboeken op restgronden.
- Zachte en onduidelijke afspraken met partners over financiële bijdragen die uiteindelijk niet haalbaar blijken. Zo ontstaat er bij de Buitenring Parkstad veel discussie met de regiopartners over de financiële afspraken in de vorm van inspanningsverplichtingen. De inspanningsverplichting leverde niet het gewenste bedrag op. Resultaat was een budgetverhoging voor rekening van de Provincie.
- Niet goed ramen. Soms zijn in de ramingen relevante posten niet meegenomen. De redenen hiervoor zijn niet goed te verklaren. Zo zijn bij de N280 de personele kosten en de kosten voor huisvesting van de projectorganisatie niet meegenomen in de eerste ramingen, omdat het destijds niet gebruikelijk was om personele kosten te ramen en onderdeel te laten zijn van de projectraming. In het algemeen gaat dit niet om relatief grote bedragen. Wat betreft de Maaslijn bleek later dat gedurende enkele jaren de ramingen gebaseerd waren op een onvolledig door een extern bureau opgesteld FIS. Dit FIS was gebaseerd op aannames en uitgangspunten die onjuist bleken te zijn, wat wel behoorlijke financieel opwaartse gevolgen heeft gehad voor de ramingen.

Specifieke aspecten bij de ramingen

Ramingen algemeen

De Provincie werkt met ramingen volgens de standaardsystematiek voor kostenramingen (SSK). Dit is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. De SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) schrijft ook bepaalde percentages voor onvoorzien toe, die de Provincie toepast. De Provincie stelt soms de ramingen zelf op, maar geeft hiervoor zoals eerder gemeld ook opdrachten aan ingenieursbureaus. Wij hebben uit door ons gevoerde gesprekken begrepen dat de bureaus vanuit de Provincie beperkte uitgangspunten meekrijgen voor het ramen en dat zij een behoorlijke mate van vrijheid hebben in hoe ze de ramingen vormgeven. Hierdoor worden prijspeil/indexeringen en bandbreedtes/onzekerheidsmarges soms verschillend gebruikt. Als gevolg hiervan zijn ramingen in opvolgende rapportages niet goed te volgen. De Provincie moet de ramingen uiteraard dan wel zelf toetsen en controleren en ervoor zorgen dat het externe bureau de goede informatie verkrijgt. Op basis van de gesprekken hebben wij begrepen dat niet altijd op het juiste moment de juiste informatie beschikbaar is om de goede raming te maken.

Binnen de Provincie wordt zowel deterministisch als probabilistisch ramen toegepast. Het verschil tussen beide methodieken zit in de wijze waarop de kosten bepaald worden. Bij deterministisch ramen gebeurt dit door het vaststellen van de hoeveelheden en eenheidsprijzen. Deze worden bij elkaar opgeteld en dat is dan het geraamde bedrag. Bij probabilistisch ramen wordt niet alleen naar de kostprijs gekeken, maar wordt tevens van alle bouwprocessen en -kosten een bandbreedte bepaald voor elke kostenpost. Ook projectrisico's en -kansen worden in de raming opgenomen. Hierbij worden de kans van optreden en de mogelijke gevolgen bepaald en vastgelegd in de raming. De Provincie past de laatste jaren meer probabilistische ramingen toe, mede naar aanleiding van een feitenreconstructie die in 2018 en 2019 is uitgevoerd van het project Maaslijn. Eén van de aanbevelingen hierin was dat de tot dan toe gebruikte klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) niet altijd toereikend zijn en zouden winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Dit is later in het project toegepast.

Pm-posten

In zijn algemeenheid hebben projecten soms pm-posten in een raming, met name in de beginfasen van een project. Die moeten dan op een later moment nog worden doorgerekend. Wij hebben niet de indruk dat de werkwijze hieromtrent bij de Provincie afwijkt. Bij het project N280 hadden GS een taakstellend budget vastgelegd op basis van een raming waar nog een aantal pm-posten in zaten. Later zijn die pm-posten wel gekwantificeerd en meegenomen in een nieuwe raming. In die raming bleken de uitvoeringskosten door kwantificering van de pm-posten hoger uit te vallen. Hierover is via de rapportages overigens op voorhand duidelijk gecommuniceerd.

Omgaan met indexeringen

Wij hebben op basis van de gesprekken begrepen dat de indexeringen doorgaans pas in de ramingen worden meegenomen kort voordat de aanbesteding op de markt wordt gebracht en er dus meer duidelijkheid is over de planning. Bij bijna alle onderzochte projecten worden al in een zeer vroeg stadium ramingen afgegeven, waarbij vaak geen indexering wordt toegepast. Deze indexeringen zijn echter wel relevant: bijna alle onderzochte projecten komen om diverse redenen veel later tot stand dan gepland. Hierbij is ook een nauw verband met scopewijzigingen die doorgaans tot het uitlopen van de planning leiden.

Omgaan met bandbreedtes

Ramingen kennen altijd bandbreedtes, die variëren. Bij de onderzochte projecten lijkt doorgaans te worden gestart met een bandbreedte van plus en min 40%. Hoe meer een project richting realisatie gaat, hoe kleiner de bandbreedtes worden. Het is belangrijk hier goed over te communiceren en niet één bedrag af te geven dat als definitief en taakstellend budget gezien gaat worden. Uit ons onderzoek blijkt dat vaak één bedrag wordt genoemd in de communicatie met de Staten en dat de onzekerheidsmarge die daarbij geldt nauwelijks wordt meegewogen. Hierdoor lijkt het alsof ramingen een nauwkeurigheid hebben die op het moment in het project dat ze worden afgegeven nog helemaal niet mogelijk is. Immers, conditionerende onderzoeken en aanbestedingen moeten dan bijvoorbeeld nog plaatsvinden.

Resumerend kunnen wij op basis van de onderzochte projecten en gevoerde gesprekken concluderen dat er in het kader van de ramingen relatief veel zaken zijn misgegaan. In de gesprekken zijn wij op zoek gegaan naar eventuele dieper liggende oorzaken. Hieruit leiden wij af dat een deel van de zaken die zijn misgegaan niet te voorzien was. Daarnaast komen verschillende gesprekspartners tot de constatering dat de Provincie eerder een beleidsorganisatie is dan een projectenorganisatie. De kennis en kunde op het gebied van ramingen lijkt te ontbreken, net als onvoldoende kennis en kunde om het werk van externe bureaus op zijn merites te kunnen beoordelen. Een andere constatering van enkele geïnterviewden is dat een duidelijke leidraad voor ramingen ontbrak. Hier wordt overigens inmiddels aan gewerkt.

Second opinions

Een enkele keer wordt bij een project een second opinion uitgevoerd op de raming. Bij Parkstad Limburg is dit één keer gebeurd. Met name bij de Maaslijn zijn er in een relatief korte tijd twee second opinions in opdracht van de Provincie uitgevoerd op (voorlopige) ramingen door externe bureaus. De second opinions hadden niet te maken met een specifieke mijlpaal in de projectplanning. In het algemeen leidden de second opinions tot verdere aanpassingen van de ramingen.

Projectbeheersing

Het beheersen van een project heeft twee kanten: vooruitkijken (sturing) en terugkijken (verantwoording). Bij projectbeheersing staat het sturen op scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's centraal.

Binnen projecten wordt de projectbeheersing bij de Provincie Limburg primair ingevuld door de manager projectbeheersing, één van de IPM-rollen.

Deze maakt deel uit van het projectteam en werkt onder verantwoordelijkheid van de projectmanager. Deze werkwijze heeft een voor- en een nadeel. Voordeel zijn de korte lijnen en directe betrokkenheid, nadeel is het risico op onvoldoende kritische onafhankelijkheid.

De financiële voortgang en eventuele mogelijke budgetverhogingen worden regelmatig in het projectteam besproken. De manager projectbeheersing bereidt dit voor. In de regel is dit eens per maand. Periodiek, dit wisselt per project, worden deze ramingen vervolgens ook met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever besproken. In bepaalde projectfasen kan namelijk met een lagere frequentie volstaan worden en hetzelfde geldt als er geen budgetafwijkingen dreigen.

Uit de door ons gevoerde gesprekken blijkt dat een manager projectbeheersing bij de Provincie Limburg veel (bijvoorbeeld administratieve) zaken zelf moet doen en lang niet altijd ondersteund wordt door een team. Dit maakt wellicht dat de focus van de manager projectbeheersing in de uitvoering van zijn taken meer ligt op de ondersteuning van de projectmanager dan op projectbeheersing. Een manager projectbeheersing werkt bij de Provincie Limburg vaak in meerdere projecten tegelijk. Hierdoor is de beschikbaarheid per project beperkt. Een voorbeeld is de N280 Roermond. De manager projectbeheersing heeft hier, afhankelijk van de projectfase, maar 4 tot 8 uur per week voor beschikbaar.

Vanwege de duale rol van de manager projectbeheersing is vanuit het cluster Financiën een projectcontroller aan het project toegewezen. Deze heeft echter over het algemeen beperkt toegang tot het project, beschikt niet uit eerste hand over alle informatie en neemt niet deel aan het projectteamoverleg. Daarmee is deze functionaris, zo blijkt uit de door ons gevoerde gesprekken, niet altijd in positie om zijn rol als tweede paar ogen goed in te vullen.

Ten slotte valt op basis van de bestudeerde documenten meer in algemene zin op dat de Provincie de afgelopen jaren bij de grote infrastructurele projecten weinig in- en externe audits en gate reviews heeft ingezet om bijvoorbeeld bij faseovergangen projecten door te lichten op de aspecten scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's.

Risicomanagement

Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Bij risicomanagement is het van belang dat onvoorziene gebeurtenissen, omstandigheden en mogelijke invloeden van buitenaf in beschouwing worden genomen bij het voorspellen van het eindresultaat.

Voor alle onderzochte projecten wordt binnen het budget een risicoreservering opgenomen. Voor het risicomanagement wordt over het algemeen de RISMAN-methode gebruikt. Het risicodossier wordt in de onderzochte onderzoeken veelal goed bijgehouden. Maandelijks worden de risico's besproken met de IPM-rolhouders en gekwantificeerd. De communicatie over risico's naar bestuurders in de voortgangsrapportages werkt goed.

In het verleden is echter niet altijd goed met risico's omgegaan. Niet alle risico's werden consequent in beeld gebracht, en gevolgen zijn ook niet altijd expliciet gemaakt. Dit zien we bijvoorbeeld bij de Maaslijn gebeuren. Het duurt lang voordat ambtelijke organisatie, bestuur en politiek optredende risico's en de consequenties daarvan accepteren en ramingen erop aanpassen. Voor de Maaslijn geldt dat bepaalde risico's niet werden meegenomen omdat de Provincie aannam dat deze risico's elders (bij het Rijk of bij ProRail) zouden liggen. Voorbeelden zijn de discussie over de uitkering van middelen zonder btw door het Rijk en de beschikbaarheid van onvoldoende opstelsporen voor elektrische treinen op de Maaslijn, beide omstreeks 2017. Deze risico's werden laat gesignaleerd en kwamen ook laat op tafel bij bestuurders.

Een ander voorbeeld is het project Buitenring Parkstad. Daar bleek bij een audit in 2012 dat risicomanagement en de kennis hiervan beter geborgd moesten worden in het project. Hier heeft de Provincie vervolgens op ingegrepen. Bij een audit in 2013 blijkt dat er inderdaad maatregelen zijn genomen.

Het risicomanagement bij de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is goed verlopen. De verantwoordelijkheid voor het risicomanagement was volgens het IPM-model duidelijk belegd bij de manager projectbeheersing. De onttrekkingen uit de risicoreservering zijn binnen het hiervoor beschikbare budget gebleven.

5.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Ontoereikende projectbeheersing is bij veel grote infrastructurele projecten (mede) debet aan budgetverhogingen. Er zijn meerdere oorzaken voor budgetverhogingen aan te wijzen in alle onderwerpen waar projectbeheersing op stuurt (zie bijlage 2 en 5). Hierna gaan we in op verschillende onderwerpen waarop gestuurd wordt.

Raming en budget

Allereerst vinden we in de bestudeerde rapporten de conclusie dat bij grote infrastructurele projecten vaak ramingen worden gepresenteerd die achteraf bezien niet compleet en niet realistisch zijn. Zo worden kosten buiten beschouwing gelaten of veel te laag ingeschat.[15] Er is vaak sprake van '(financieel) wensdenken', waarbij de projectkosten en projecttegenvallers onderschat worden.[16] Een andere oorzaak die genoemd wordt is het bewust laag ramen van projectkosten om het project maar politiek haalbaar te maken en van de grond te krijgen.[17]

Vaak bestaat er ook onduidelijkheid over de ramingen en de kosten. Door de inzet van verschillende (externe) bureaus wordt niet altijd transparant geschoven tussen kostenposten en tussen kostenposten en risicoreserveringen.[18] In de communicatie met volksvertegenwoordigers blijken ramingen in het bijzonder een punt van aandacht. Het is voor volksvertegenwoordigers complexe materie en het is voor hen ingewikkeld om inzicht te krijgen in de ramingen, kostenontwikkelingen en -beheersing van grote projecten.[19] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. Maak hierbij gebruik van het zogenoemde 'reference class forecasting' en benut daarmee de inzichten uit reeds gerealiseerde projecten.
- Gebruik één methodiek voor het berekenen van ramingen en houdt daaraan vast zodat ramingen goed vergelijkbaar zijn.

Scope

Wijzigingen in de projectscope tijdens de uitvoering van het project zijn vaak de oorzaak van budgetverhogingen bij grote projecten. Wanneer de scope van het project niet vaststaat, maar gedurende de looptijd van het project steeds aangepast wordt, heeft dit uiteraard consequenties voor de ramingen en het budget. De commissie Duivesteijn geeft aan dat scopewijzigingen in relatie tot politieke besluitvorming veruit de grootste veroorzaker van kostenstijgingen bij grote projecten zijn.[20] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Definieer vooraf een heldere scope en maak scopeafwijkingen expliciet. Stel hierbij vast of een project alleen focust op de aanleg van de infrastructuur of dat het een bredere scope betreft die bijvoorbeeld ook beheer en onderhoud bevat.

---

[15] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[16] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[17] Wachs, in Flyvbjerg et al., (2018).
[18] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[19] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[20] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).

- Herzie gedurende de besluitvorming over grote projecten regelmatig de doelstellingen en voortgang van het project.

Planning

Naast onrealistische prognoses van kosten komt een onrealistische projectplanning ook vaak voor. Bij grote infrastructurele projecten is er regelmatig sprake van planningsoptimisme: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan uiteindelijk nodig is.[21] Een project kan al snel vertraging oplopen vanwege de aankoop van gronden, procedurele kwesties of bouwtechnische tegenvallers. Een project dat uitloopt in de tijd, loopt vrijwel automatisch ook uit in kosten. Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Zorg dat de planning een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten bevat.
- Bouw aan de voorkant extra ruimte in de planning in.
- Houd voldoende rekening met juridische en planologische bezwaar- en beroepstermijnen.

Risicomanagement

Bij veel grote projecten wordt risicomanagement pas laat of ontoereikend geïntroduceerd.[22] Bij zowel de HSL-Zuid als de Betuweroute zijn risico's slechts kwalitatief benoemd en niet in het budget meegenomen.[23] De kosten van onvoorziene risico's zijn niet op voorhand te kwantificeren en vallen dan ook vaak hoger uit dan geraamd.[24] Tot slot bevatten de voortgangsrapportages niet altijd een vaste paragraaf over (veranderingen in) risico's. Alleen in de paragraaf 'financiën' worden soms risico's vermeld.[25] Hierdoor zijn projectrisico's vaak onvoldoende inzichtelijk voor volksvertegenwoordigers. Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Betrek in een vroeg stadium zo veel mogelijk partijen bij het risicomanagement.
- Benoem onzekerheden met ruime marges en ga uit van maximale bandbreedtes.
- Gebruik één methodiek voor het risicomanagement en houd daaraan vast.
- Zorg voor voldoende kennis en ervaring met risicomanagement, en laat risico's regelmatig toetsen door onafhankelijke in- en externe deskundigen.

Ervaringen Rijkswaterstaat en ProRail met projectbeheersing

De MIRT-systematiek stuurt de omgang van ProRail en Rijkswaterstaat met ramingen en budgetten, scope van het project en planning. Daarnaast heeft zowel ProRail als Rijkswaterstaat een vaste systematiek ten aanzien van risicomanagement.

Op grond van de MIRT-spelregels maakt zowel ProRail als Rijkswaterstaat gebruik van de SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) voor ramingen. Rijkswaterstaat maakt zelf ramingen, terwijl ProRail dit uitbesteedt aan de markt. Rijkswaterstaat voert bij ramingen een kostenpooltoets uit. Dit is een formele verplichte toets voor kostenramingen en kostennota's op belangrijke MIRT-beslismomenten bij faseovergangen door onafhankelijke interne deskundigen. Hierbij wordt de raming getoetst aan kwaliteitsnormen.

ProRail hanteert ook een controlemechanisme op ramingen, maar dat mechanisme zit met name besloten in het kernproces van ProRail.

---

[21] Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015); Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[22] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[23] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[24] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête'; Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[25] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).

Daarin is beschreven dat een kostennota pas mag worden opgesteld wanneer een aantal andere soorten informatie naar tevredenheid is aangeleverd. Hierdoor waarborgt ProRail dat de kostennota rekening houdt met alle voor de kostenontwikkeling relevante ontwikkelingen in het project.

5.4 Analyse en conclusie

Beheersing van projecten rust op een aantal pijlers:

- Eenduidige, leesbare en betrouwbare kostenramingen.
- Duidelijke besluitvormingsprocessen waarbij de impact van besluiten integraal in beeld is.
- Effectief risicomanagement waarmee tijdig bijgestuurd kan worden waar nodig.
- Voldoende kritische *checks-and-balances* in het proces.

Op elk van de onderdelen heeft de Provincie in de laatste paar jaren stappen gezet en zijn nieuwe maatregelen in ontwikkeling. Om een paar voorbeelden te noemen:

- Voor een meer uniforme werkwijze ten aanzien van de financiën is op dit moment is de leidraad Kostenbegrotingssystematiek in ontwikkeling.
- De ramingsmethodieken zijn meer geprofessionaliseerd dan voorheen (het werken met probabilistische ramingen).
- Investeringskredieten worden gefaseerd en de besluiten worden op het juiste niveau genomen.
- Van projecten worden risicoregisters aangelegd en actueel gehouden, in projecten vinden ook regelmatig risicosessies plaats.
- De kritische checks-and-balances zijn in opzet aanwezig.

Ten aanzien van de ramingen is onze analyse als volgt:

- De uitgangspunten waarop de ramingen worden gebaseerd, verschillen van project tot project. Soms wordt er probabilistisch geraamd, soms deterministisch. De financiële verordening is helder over wanneer de ene vorm moet worden gebruikt en wanneer de andere. Van de manager projectbeheersing wordt nu juist verwacht dat zij deze zaken goed hanteren. Wat daarbij niet helpt, is dat er geen eenduidig format is voor ramingen. De ramingen die in de organisatie gebruikt worden, zijn verschillend van opzet en de presentatie ervan in Statenrapportages en -voorstellen verschilt evenzeer. De uitgangspunten voor de ramingen kunnen volgens ons consequenter en eenduidiger worden toegepast en er kan meer vanuit dezelfde formats worden gewerkt en gerapporteerd.
- Bij samenwerkingen is het van belang dat duidelijk is wie verantwoordelijk is voor de raming. Specifiek voor het project Maaslijn geldt dat in de samenwerking met ProRail onvoldoende scherp was wie opdrachtgever was voor het opstellen van de raming en wie opdrachtnemer. Dit leidt tot onduidelijkheid wie waarvoor aanspreekbaar is als ramingen achteraf niet juist blijken. Dit leidt ertoe dat iedereen een beetje verantwoordelijk wordt, maar niemand volledig. Beheersing is onvoldoende als niet duidelijk is wie de raming opstelt en wie deze controleert.
- In het algemeen stellen wij vast dat de afgelopen jaren bij de ramingen niet consequent is omgegaan met de indexeringen en wanneer die wel of niet in de ramingen worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor het omgaan met de bandbreedtes van de ramingen gedurende het voorbereidende proces en de communicatie daarover. In projectteams moet nog meer kennis en kunde geborgd worden op het gebied van ramingsmethodieken. Wat betreft het gebruik van de zogenaamde pm-posten zijn geen bijzonderheden geconstateerd.
- Er wordt weinig gebruik gemaakt van second opinions op de ramingen, uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen.

Een van de onderzoeksvragen gaat over het omgaan met scopewijzigingen en veranderingen in de planning in relatie tot ramingen. In de door ons onderzochte projecten is duidelijk geworden dat scopewijzigingen grote invloed hebben op zowel de planning als de ramingen. Voor de manager projectbeheersing is het belangrijk dat er extra aandacht moet zijn voor het verwerken van scopewijzigingen in ramingen. Managers projectbeheersing kunnen ook een rol spelen in het voorafgaand aan besluitvorming over scopewijzigingen op een toegankelijke manier inzichtelijk maken van effecten van de wijziging op planning en raming, inclusief risico's die aan de wijziging vastzitten.

In het algemeen vinden wij dat het risicomanagement beter had gekund. Risico's waren niet altijd scherp gecalculeerd en benoemde beheersmaatregelen te algemeen geformuleerd. Hiermee zijn ramingen niet betrouwbaar en is de projectleiding onvoldoende in control om risico's te managen. Risicomanagement moet een integraal onderdeel zijn van het projectmanagement, dat betekent dat van begin af aan bij besluitvorming volledig inzicht moet zijn in risico's. De kwaliteit kan verhoogd worden door één vaste methode van risicomanagement te gebruiken, de RISMAN-methode is een geschikte methode hiervoor. Een goede vastlegging van het risicodossier is van belang, hieraan heeft het in een enkel project (Maaslijn) op onderdelen ontbroken. In ramingen moet een sterkere relatie gelegd worden met de risico's, waarmee risicoreserveringen scherper onderbouwd worden.

Wat bij bestudering van de budgetverhogingen in projecten opvalt, is dat er niet één algemene verklaring is voor de diverse budgetverhogingen in projecten. Er zijn diverse, steeds weer andere verklaringen. Onze analyse is dat er voor wat betreft kostenbeheersing goede stappen gezet zijn om meer in control te zijn, feitelijk ligt er hiermee in de Provincie een basis om op verder te bouwen. Waar de schoen veel meer wringt, is het consequent hanteren van de diverse pijlers en de samenhang van de diverse onderdelen. Kritische checks-and-balances (manager projectbeheersing en projectcontroller) horen bijvoorbeeld toe te zien op de volledigheid van ramingen en op het juist toepassen van indexeringen, en ook op een eenduidige, vergelijkbare toepassing van de diverse Provincie-brede kaders. Hiervoor dienen zij een duidelijker en steviger (informatie)positie binnen de projecten te krijgen en voldoende tijd om de gewenste rol te kunnen vervullen.

Verantwoordelijkheden en mandaten geven structuur en houvast aan de projectbeheersing. Wij hebben in de onderzochte projecten en in de gesprekken met de medewerkers gesignaleerd dat de rolverdeling tussen manager projectbeheersing en projectcontroller niet altijd eenduidig is beschreven en ingevuld. Hierbij is de manager projectbeheersing degene die in de 'first line of defense' de beheersing zou moeten vorm geven en zou de projectcontroller in de 'second line of defense' een kritische meekijker in het dossier moeten zijn. Daarbij zou deze moeten waarborgen dat de concernbrede kaders in elk van de projecten gehanteerd worden. Zo wordt bijvoorbeeld voorkomen dat in ramingen indexeringen verkeerd worden opgenomen. De projectcontroller hoort daarbij een escalatielijn te hebben naar de manager Financiën en naar Concern control.

We hebben bij de meeste onderzochte projecten een dergelijke lijn nauwelijks tot niet aangetroffen. De stukken die naar het college en later de Staten zijn gegaan, worden meestal niet door de concerncontroller gezien; meestal wel door de manager Financiën gezien. Desondanks kon, achteraf bezien, onjuiste informatie de veiligheidspoortjes passeren. Wij hebben ook niet vernomen dat projectcontrollers duidelijke en krachtige signalen hebben afgegeven. Complicerende factor is dat de projectcontrollers per project gemeten maar zeer beperkt tijd beschikbaar hebben en ook qua informatie op achterstand staan. Voor een goede projectbeheersing heeft het aan duidelijke mandaten en verantwoordelijkheden tussen de manager projectbeheersing en de projectcontroller ontbroken, evenals aan beschikbare tijd en informatie. Hierdoor is de werking van het systeem van beheersing onvoldoende uit de verf gekomen.

Het ontbreekt de Provincie Limburg in het algemeen niet aan kaders. Wel kunnen op onderdelen de kaders verder aangescherpt en geactualiseerd worden, bijvoorbeeld in het hanteren van ramingsmethodieken. Ook de interne werkinstructies en het hebben van vaste formats voor ramingen kunnen voor verbetering zorgen.

De grootste winst is echter te behalen in de bekendheid en het gebruik van de kaders. In diverse interviews bleek dat geen van de gesproken personen een actueel overzicht van de kaders actief paraat had. We herkennen hierin het klassieke vraagstuk van de bomen en het bos. Onze conclusie is dat het ontbreekt aan overzicht over de verschillende kaders, waardoor iedereen naar eer en geweten er de beste invulling aan probeert te geven, maar het op concernniveau niet tot de gewenste sturing en control leidt. Van belang is ervoor te zorgen dat bestaande kaders beter toegankelijk worden, dat functionarissen binnen projecten de methodieken en instrumenten in de vingers hebben en deze hanteren en dat functies volledig ingevuld worden. Dit proces moet ondersteund worden met bewustwording, opleidingen en kennisdeling op alle niveaus, van Statenleden en Gedeputeerden tot aan de projectmedewerkers.

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van projectbeheersing in relatie tot budgetverhogingen:

- Er zijn diverse verklaringen voor de budgetverhogingen. De belangrijkste reden voor de verhogingen naar omvang bezien zijn onduidelijkheden over de scope en scopewijzigingen. Daarnaast is er vaak sprake van een planningsoptimisme (in de zin van snel gereed) en te ambitieuze ramingen (oftewel laag).
- Verschillende rollen van de manager projectbeheersing en de projectcontroller waren onvoldoende duidelijk in de praktijk, waardoor de kritische toets op bijvoorbeeld ramingen onvoldoende uit de verf is gekomen.
- Ramingsmethodieken zijn niet consequent op dezelfde wijze gehanteerd en elk project gebruikt zijn eigen formats en dergelijke. Er is in de ramingen niet consequent omgegaan met indexeringen en bandbreedtes. Er was onvoldoende kennis en kunde in huis op het gebied van het maken van ramingen, of deskundigen hadden onvoldoende tijd beschikbaar. Ook verschilt de wijze van rapporteren en wordt deze in projecten ook gedurende de projectduur gewijzigd. Hierdoor vermindert het zicht en de grip op de projecten.
- Risicomanagement was aanwezig, maar de beheersmaatregelen waren niet scherp gedefinieerd. De calculatie van risico's kon beter.
- De Provincie heeft met name de laatste jaren veel geïnvesteerd in onderliggende instrumenten en methodieken van projectbeheersing. De belangrijkste uitdaging voor de volgende fase is deze methodieken en instrumenten meer in samenhang in te zetten en hun volle potentieel te benutten.

5.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van projectbeheersing zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Zorg voor goede en realistische ramingen.
- Zorg voor beter werkende checks-and-balances tussen Concern control, Financiën (projectcontrollers) en projectbeheersing.
- Zorg dat projectramingen consequenter volgens voorgeschreven methoden worden uitgevoerd en gerapporteerd.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Benut het kritische vermogen in de organisatie door (project)controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen. De uitkomst van deze kritische beoordeling moet ook onderdeel worden van het projectdossier. Dit vraagt van controllers ook een actievere inzet ten aanzien van het project.
- Laat frequenter second opinions op ramingen uitvoeren door derden op gezette projectmijlpalen, bijvoorbeeld in de vorm van een kostenpooltoets uitgevoerd door een vaste pool van externe deskundigen. Zorg dat kaders beter toegankelijk en beter gekend worden door de projectorganisatie. Om te beginnen door alle kaders op één plek te verzamelen, zodat voor eenieder duidelijk is waaraan voldaan moet worden. Dit is een makkelijk te realiseren *quick win*.

- Zorg dat er standardformats, standaardrapportages en dergelijken zijn en zie toe op het gebruik ervan. Elk project is tot op zekere hoogte uniek, maar heeft ook algemene kenmerken die zich uitstekend lenen voor standaardformats, standaardrapportages en dergelijk. De standaardwerkwijzen voorkomen dat ieder project het wiel opnieuw uitvindt en zorgen voor snel inzicht in projecten voor beslissers (ambtelijk opdrachtgevers, directie, GS en PS).
- Zorg voor permanente educatie van de projectleider, manager projectbeheersing en (project)controllers. Het moet de norm worden dat eenieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert, door periodiek onderhoud van de kennis te faciliteren.
- Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren. Staten zien immers meerdere projecten en kunnen in verwarring raken wanneer systematiek en aanpak bij ieder project anders zijn. Of dat tijdens de looptijd van het project de indeling tussentijds verandert, waardoor kostenramingen van jaar op jaar niet meer vergelijkbaar zijn.
- Zorg ervoor dat bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden gehanteerd. Externe calculators moeten rekenen met de indexeringen, risico-opslagen en dergelijke zoals deze voor alle projecten gelden. Daarvan afwijken zou alleen mogelijk moeten zijn op basis van een goede motivering (‘nee, tenzij’) en na akkoord van de afdeling Financiën (paraaf afdelingsmanager). Maak bij samenwerking duidelijk wie opdrachtgever en wie opdrachtnemer is bij het opstellen van de ramingen en wees hier ook rolvast in.
- Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. In eerdere analyses van de Provincie Limburg is de aanbeveling gedaan gebruik te maken van zogenoemde ‘reference class forecasting’. Met deze methodiek worden risico’s en onzekerheden onderbouwd met vergelijkbare projecten in het verleden of bij andere organisaties. Hiermee wordt de onderbouwing van posten in ramingen steviger. Wij herhalen deze aanbeveling hier omdat deze tot op heden nog niet uitgevoerd is.
- Geef bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies alle betrokken partijen een rol, zodat zo breed mogelijk geïnventariseerd wordt waar risico’s liggen in het ontwerp en de uitvoering. Tot slot moeten risico’s al geïnventariseerd worden in de eerste fasen van onderzoek naar projecten. Juist dan worden de belangrijkste richtinggevende besluiten over projecten voorbereid.
- Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico’s doorgerekend zijn.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het Limburgs parlement heeft de indruk de laatste jaren vaak achteraf te zijn geconfronteerd met financiële overschrijdingen bij grote infrastructurele projecten voor de periode 2011-2020. Berenschot heeft onderzoek gedaan naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

"Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen op infrastructurele 'grote projecten' en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zo veel mogelijk onvoorziene verhogingen tijdig te kunnen vermijden?"

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, is ingegaan op de te onderzoeken grote infrastructurele projecten zelf, op besluitvormingsprocessen en governance en op de systematiek(en) van interne controle en beheersing van grote infrastructurele projecten die de Provincie Limburg hanteert.

Overzicht grote infrastructurele projecten in de Provincie

Onderzoeksvragen: Over welke projecten gaat het in de periode 2011 tot medio 2020? Wat zijn op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten? Wat zijn de belangrijkste betrokken partijen en welke rol hebben zij?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag zie hoofdstuk 2):

- De Provincie is sinds 2011 bij dertien grote infrastructurele projecten betrokken geweest, waarvan er zeven vallen onder de Railagenda. De meeste betreffen spoorprojecten, daarnaast een variatie aan wegenprojecten en een gebiedsontwikkelingsproject.
- De financiële omvang van de projecten varieert. De Buitenring Parkstad, Opwaardering Maaslijn en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum zijn met een investering van tussen de ruim € 200 miljoen en ruim € 400 miljoen de grootste projecten.
- Bij alle projecten werkt de Provincie samen met andere organisaties, zoals gemeenten, het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat, het waterschap, ProRail en andere Provincies. De Provincie heeft in deze projecten doorgaans twee rollen: opdrachtgever (trekker) en financier.

Budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten

Onderzoeksvragen: In hoeveel gevallen is er in de periode 2011 tot eind 2019 bij de onderzochte projecten sprake geweest van budgetverhogingen? Hoe hoog waren deze budgetverhogingen? Waardoor werden zij veroorzaakt en zijn er vaste patronen te ontdekken? Wie is wanneer en hoe hierover geïnformeerd en wie heeft in dit kader wanneer welke besluiten genomen?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag zie paragraaf 5.2 en de bijlagen):

- De vraag is wanneer kan worden gesproken van een budgetverhoging. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen het eerste kredietbesluit, is er bij drie van de vijf projecten sprake van een budgetverhoging. Daarbij kan bij de Maaslijn geconstateerd worden dat er sprake is geweest van een omvangrijke budgetverhoging. Bij de andere onderzochte projecten zijn de budgetverhogingen relatief beperkt. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen de eerste raming waarmee PS akkoord zijn gegaan, blijkt dat bij vier van de vijf onderzochte projecten sprake is geweest van één of meer budgetverhogingen. De relatief en absoluut grootste budgetverhoging heeft zich zo bezien voorgedaan bij de Buitenring Parkstad Limburg.

- De redenen voor de budgetverhogingen zijn divers. De belangrijkste reden voor de verhogingen naar omvang bezien zijn de scopewijzigingen. Andere redenen zijn: optimalisaties na eerste schetsontwerpen dan wel als gevolg van onduidelijkheden over de scope, uitspraken van juridische procedures en verandering van wet- en regelgeving, en inadequate ramingen. Daarnaast is er vaak sprake van een planningsoptimisme (plus het in de ramingen onvoldoende rekening houden met vertragingen die er altijd zijn) en mede in het verlengde hiervan te ambitieuze ramingen. Onder politieke (gevoelde) druk wordt vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Dit leidt later tot financiële teleurstellingen. Meer realistisch ramen zou in dezen een oplossing kunnen zijn.
- In het algemeen worden PS door GS op de hoogte gesteld van deze budgetverhogingen en nemen PS er uiteindelijk een besluit over. In de bijlagen is bij de vijf onderzochte projecten precies aangegeven hoe dit gebeurd is.

Governance: rolinvulling en besluitvorming

Onderzoeksvragen: Hoe ziet in de praktijk het proces van sturen, beheersen, toezicht houden en verantwoording afleggen bij grote infrastructurele projecten eruit, in het bijzonder richting GS en PS, zowel in het algemeen als bij het voornemen het budget te verhogen? Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom? Wie heeft welk mandaat en verantwoordelijkheid? Is er eerder onderzoek gedaan naar dit thema en wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd, met in het bijzonder aandacht voor een goede invulling van de kaderstellende en controlerende rol door PS?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 3 en de bijlagen):

- In het algemeen neemt de Provincie bij de grote infrastructurele projecten een trekkersrol op zich, vaak passend bij de sterke beleidsambities, financiering en ervaring. De afweging om deze rol op zich te nemen, is ad hoc en niet gestructureerd op basis van een afwegingskader gericht op grote infrastructurele projecten. Hierbij wordt niet altijd stilgestaan bij de risico's en financiële consequenties en worden de afspraken met partners onvoldoende scherp vastgelegd. De samenwerking met andere organisaties in stuurgroepen verloopt in de meeste gevallen goed. Dit neemt niet weg dat er soms tegengestelde belangen zijn tussen de partners. Leerpunt is van tevoren een goede afweging te maken op welke wijze de Provincie participeert in een groot infrastructureel project, waarbij alleen op afstand of helemaal niet deelnemen ook een optie is. Bij samenwerken met partners dienen duidelijke en realistische afspraken te worden gemaakt.
- De Regeling Grote Projecten is sinds 2011 verschillende malen aangepast en verbeterd en biedt een goed handvat in het informatieproces van de grote infrastructurele projecten richting PS. Op onderdelen is de regeling echter niet scherp genoeg, met name bij tussentijdse afwijkingen.
- Het heeft de afgelopen jaren ontbroken aan een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten en bijpassende informatievoorziening richting PS. Andere organisaties in den lande gebruiken hiervoor de zogenaamde MIRT-systematiek. Bij de fase overgangen worden niet structureel onafhankelijke projectaudits of gate reviews uitgevoerd. Leerpunt is een duidelijke projectfasering op te stellen met vaste besluitmomenten en deze voor alle projecten te hanteren inclusief bij fase overgangen vaste momenten met onafhankelijke audits.
- Terugkijkend op de gehele onderzoeksperiode, concluderen wij dat inhoudelijk en procesmatig de informatie naar PS over de grote infrastructurele projecten niet altijd adequaat is geweest. Oorzaken zijn:
  - het vroegtijdig in het proces informeren van PS op basis van een eerste raming waarbij PS het beschikbare budget vaststellen, terwijl er in die fase nog veel onduidelijk is over de scope en daardoor over de kosten van het project
  - het hanteren van onduidelijke definities en vaktermen

- onduidelijkheid ten aanzien van wat wel en niet in de ramingen wordt meegenomen, zoals indexeringen en bandbreedtes
- door de jaren heen inconsequente en hierdoor moeilijk vergelijkbare cijferpresentaties
- het niet goed managen van de (financiële) verwachtingen richting PS door bijvoorbeeld niet goed de onzekerheden bij de ramingen en de consequenties van wensen en eisen van leden van PS aan te geven.

Leerpunt is de informatievoorziening naar PS te verbeteren en de verwachtingen op een goede manier te managen.

- Portefeuillehouders bij grote infrastructurele projecten maken verschillende afwegingen waarover, wanneer en hoe het college van GS te informeren over deze projecten. Er is geen eenduidig afwegingskader of richtlijn wanneer het college waarover geïnformeerd dient te worden. Leerpunt is in GS nadere afspraken te maken waardoor duidelijk wordt wanneer de portefeuillehouder GS bij grote infrastructurele projecten op welke wijze waarover informeert.
- Meer 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 verbeterslag te zien is, waarbij de kaders en richtlijnen verder worden uitgewerkt:
  - Verdere aanscherpingen in de Regeling Grote Projecten, waarbij de voortgangsrapportage eind 2020 geïntegreerd is in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).
  - Een nieuwe aangescherpte Financiële Verordening van begin 2020.
  - Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten (in ontwikkeling).

  Een deel van deze verbeterslag is gebaseerd op door de Provincie zelf of in opdracht uitgevoerde onderzoeken naar het specifieke verloop van grote infrastructurele projecten.

Projectorganisatie

Onderzoeksvragen: Hoe ziet de projectorganisatie eruit? Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie? Wie heeft welk mandaat en welke verantwoordelijkheid inzake bijvoorbeeld de uitvoering van de bedrijfsprocessen, informatievoorziening en risicomanagement? Hoe verliep dit in de praktijk? Was er voldoende kennis en kunde aanwezig? Hoe is de informatie over de (financiële) voortgang van deze projecten verlopen (richting ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever)? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 4 en de bijlagen):

- De aansturingslijn bij grote infrastructurele projecten is met name wat betreft de ambtelijk aansturing niet eenduidig geweest, hetgeen heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing. Leerpunt is te zorgen voor een duidelijke invulling en rolvast te zijn in de lijn van bestuurlijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtgever - projectleider (ambtelijk opdrachtnemer).
- De rapportagelijnen van grote infrastructurele projecten van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever hebben jarenlang niet structureel en niet volgens een vaste structuur plaatsgevonden. Tegenwoordig is er wel een vast overleg tussen de bestuurlijk opdrachtgever en de projectleider. Dit dient te worden gecontinueerd.
- De projectorganisaties worden vormgegeven via het IPM-model (integraal projectmanagement). De projectmanager is primair verantwoordelijk voor het project. Projectteams hebben met het IPM-model een duidelijk kader voor de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden in het team. Er zijn vijf rollen: projectmanager, manager projectbeheersing, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager. De meeste IPM-rollen worden binnen de Provincie over het algemeen goed ingevuld. De grootste knelpunten doen zich voor bij de manager projectbeheersing, bijvoorbeeld bij de risicobeheersing.

De escalatielijnen bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team zijn echter niet formeel vastgelegd. Leerpunt is in een vaste route duidelijk te maken in welke gevallen naar welk niveau geëscaleerd kan worden.

- Conform de regeling budgethouderschap zijn clustermanagers of programmamanagers budgethouders. Sinds 2019 is er een experiment met het getrapt mandaat en wordt het ondermandaat verschaft aan de projectmanager. De eerste ervaringen zijn positief.
- Projectteams beschikten niet altijd over voldoende tijd en de juiste kennis om het project goed te kunnen uitvoeren en beheersen. Kennis op het gebied van de aanleg van wegen is voldoende aanwezig; kennis van meer complexe spoorprojecten was onvoldoende aanwezig. Ook was er een tekort aan kennis op het gebied van contractmanagement, ruimtelijke procedures, financiën en kostenramingen. Leerpunt is voldoende kennis en kunde in huis te halen en voldoende tijd beschikbaar te stellen om de projecten goed uit te kunnen voeren.
- De continuïteit van kennis in projectteams is niet altijd geborgd, met name wanneer kennis wordt ingehuurd. Zo werden er bijvoorbeeld bij meerjarige projecten verschillende ingenieursbureaus ingehuurd, waarbij de projectkennis niet goed werd overgedragen. Leerpunt is zorg te dragen voor een goede kennisoverdracht binnen het projectteam en externe bureaus langer te binden aan een project. Opdrachtgeverschap van de bureaus moet professioneler, waarbij de Provincie vooraf duidelijke instructies meegeeft over de uitgangspunten waarmee bijvoorbeeld ramingen worden opgesteld.
- Meer in algemene zin concluderen wij dat, zeker in de eerste onderzochte jaren, de bestaande kaders en richtlijnen zoals beschreven in de Limburg Standaard niet goed werden gevolgd, terwijl die volgens ons op hoofdlijnen wel duidelijk waren. De laatste jaren gaat dit beter en is er meer een vaste structuur gekomen in de aansturing. Het in ontwikkeling zijnde Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten zal volgens onze verwachting een verdere kwaliteitsimpuls geven.

Projectramingen en projectbeheersing

Onderzoeksvragen: Hoe zien de ramingen van de onderzochte projecten er globaal uit, met specifieke aandacht voor hoe is omgegaan met onder meer pm-posten, projectorganisatiekosten, indexeringen, gehanteerde bandbreedtes, financiële risico's en de risicowaardering? Hoe is projectbeheersing/-control vormgegeven? Hoe ziet in de praktijk de projectbeheersingssystematiek eruit, in het bijzonder bij het voornemen budgetten te verhogen? Hoe wordt omgegaan met scopewijzigingen en de daarmee gepaard gaande kosten? Hoe is de informatievoorziening over de financiële voortgang van deze projecten binnen de projectgroep verlopen? Hoe zijn de uitgaven bewaakt? Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom? Is eerder onderzoek gedaan naar de systematiek van interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten en zo ja, wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 5 en de bijlagen):

- Ramingsmethodieken zijn niet consequent op dezelfde wijze gehanteerd en elk project gebruikte zijn eigen formats. Er zijn geen vastgestelde generieke kaders ten aanzien van ramingen. Er is in de ramingen niet consequent omgegaan met indexeringen en bandbreedtes. Wat betreft het gebruik van de zogenaamde pm-posten zijn geen bijzonderheden geconstateerd. Er was onvoldoende kennis en kunde in huis op het gebied van het maken van ramingen dan wel deskundigen hadden onvoldoende tijd beschikbaar. Ook verschilt de wijze van rapporteren over ramingen en wordt deze in projecten ook gedurende de projectduur gewijzigd. Hierdoor vermindert het zicht en de grip op de projecten. Leerpunt is dat projectramingen consequenter volgens voorgeschreven methoden worden uitgevoerd en gerapporteerd. Op dit moment is de leidraad Kostenbegrotingssystematiek in ontwikkeling. Deze zal volgens ons bijdragen aan een meer uniforme werkwijze bij de Provincie. Een ander leerpunt is op gezette projectmijlpalen door onafhankelijke derden second opinions op ramingen te laten uitvoeren.

- Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Bij alle projecten wordt een risicoreservering opgenomen. In de meeste gevallen wordt de RISMAN-methode gebruikt. De manager projectbeheersing is verantwoordelijk voor het actueel houden van de risico's, de inhoudelijke verantwoordelijkheid voor de risico's ligt bij de ambtelijk opdrachtnemer. In het algemeen wordt het risicodossier goed bijgehouden, besproken in het IPM-team en met de bestuurlijk opdrachtgever. De calculatie van risico's is niet altijd goed gegaan. Niet alle risico's werden consequent en even scherp in beeld gebracht, soms werden risico's laat gesignaleerd en kwamen deze laat bij de bestuurders op tafel. Beheersmaatregelen werden veelal te algemeen gedefinieerd. Als gevolg hiervan waren de ramingen minder betrouwbaar en was de projectleiding minder in control om de risico's te managen. Leerpunt in algemene zin is bij risicomanagement scherper de maatregelen te definiëren, beter te calculeren en eerder te informeren.
- De financiële voortgang en eventuele mogelijke budgetverhogingen worden regelmatig in het projectteam besproken. De manager projectbeheersing bereidt dit voor. In de regel is dit eens per maand. Periodiek, dit wisselt per project, worden deze ramingen vervolgens ook met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever besproken. In bepaalde projectfasen kan namelijk met een lagere frequentie volstaan worden en hetzelfde geldt als er geen budgetafwijkingen dreigen.
- Op het gebied van projectbeheersing zijn geen specifieke kaders aangetroffen. De manager projectbeheersing bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing, en bewaakt de uniformiteit van de administratie en kwaliteits- en risicosystemen. Van belang bij de projectbeheersing is een duidelijke rolverdeling tussen de manager projectbeheersing (eerste lijn) en projectcontroller (tweede lijn, kritisch meekijker, onafhankelijk tegenwicht). Deze rolverdeling is niet goed uitgevoerd, waardoor de kritische toets op bijvoorbeeld ramingen onvoldoende uit de verf is gekomen. De projectcontrollers hadden niet altijd voldoende tijd en beschikten niet altijd over de goede informatie om hun rol goed te kunnen vervullen. Leerpunt is te zorgen voor beter werkende checks-and-balances op dit gebied.
- In de door ons onderzochte projecten is duidelijk geworden dat scopewijzigingen grote invloed hebben op zowel de planning als op de ramingen. Voor de manager projectbeheersing is het belangrijk dat er extra aandacht moet zijn voor het verwerken van scopewijzigingen in ramingen. De managers projectbeheersing kunnen ook een rol spelen in het voorafgaand aan besluitvorming over scopewijzigingen op een toegankelijke manier inzichtelijk maken van effecten van de wijziging op planning en raming, inclusief risico's die aan de wijziging vastzitten.
- Meer in algemene zin concluderen wij dat de Provincie met name de laatste jaren veel geïnvesteerd heeft in onderliggende instrumenten en methodieken van projectbeheersing. Leerpunten uit eerder intern uitgevoerde onderzoeken zijn hier deels in verwerkt. De belangrijkste uitdaging voor de volgende fase is deze methodieken en instrumenten meer in samenhang in te zetten en hun volle potentieel daadwerkelijk te benutten.

Tot slot

Uit dit onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten in Limburg over een tijdspanne van tien jaar komen veel zaken naar voren die de Provincie anders of (veel) beter had kunnen doen. Een deel van de budgetverhogingen heeft echter ook te maken met inherente kenmerken van grote infrastructurele projecten. De aanleg van grote infrastructurele projecten is complex. Gezien de lange doorlooptijden van projecten, kan ook niet alles vanaf de eerste dag voorzien worden. Daarmee is het lastig grote infrastructurele projecten zonder budgetverhogingen te realiseren. Wij kennen dan ook weinig voorbeelden van grote projecten die ten opzichte van de eerste ramingen zonder budgetverhoging gerealiseerd zijn. Recente voorbeelden van grote budgetverhogingen bij bijvoorbeeld Zuidasdok en de Zuidelijke Ringweg Groningen laten de financiële complexiteit zien.

Dit neemt niet weg dat er bij de Provincie Limburg ook veel kan worden verbeterd. Natuurlijk zijn er zaken niet goed gegaan zoals in dit rapport beschreven. Er werd zeker in de eerste jaren vaak ad hoc gehandeld en weinig gebruik gemaakt van beschikbare kaders. Wij zien dat met name het laatste jaar er geïnvesteerd is in een kwaliteitsverbetering van de kaders en werkprocessen wat betreft de besluitvorming en governance, ramingen, interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten. Dit verbeterproces is nog niet afgerond. Implementatie van onze aanbevelingen zullen verder bijdragen aan deze kwaliteitsverbetering, waarbij het nu van belang is dat de Provinciemedewerkers deze in de dagelijkse praktijk gaan toepassen.

6.2 Aanbevelingen

Kort samengevat komen wij tot de volgende aanbevelingen (zie voor een meer gedetailleerde uitwerking de laatste paragrafen van de hoofdstukken 3, 4 en 5).

Rolinvulling en besluitvorming

1. Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze voor de Provincie bij grote infrastructurele projecten.
2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten (*go / no go*) bij GS en PS zoals bij de landelijke MIRT systematiek. Voer per fase overgang een onafhankelijke projectaudit of gate review uit.
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 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.
6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS (en stakeholders) en neem Statenleden bij de hand.

Projectorganisatie

7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap, zowel qua roltoebedeling als qua invulling van de rol.
8. Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever**.**
9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten te kunnen aansturen en uitvoeren.
10. Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd.
11. Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project.

Projectramingen en projectbeheersing

12. Benut het kritische vermogen in de organisatie door (project)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 en beter gekend worden door de projectorganisatie.
15. Zorg dat er standardformats en standaardrapportages en dergelijken zijn en zie toe op het gebruik ervan.
16. Zorg dat eenieder 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. Zorg ervoor dat bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden gehanteerd. Maak bij deze samenwerking duidelijk wie opdrachtgever en wie opdrachtnemer is bij het opstellen van de ramingen en wees hier ook rolvast in.
19. Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. In eerdere analyses van de Provincie Limburg is de aanbeveling gedaan gebruik te maken van zogenoemde ‘reference class forecasting’.
20. Geef bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies alle betrokken partijen een rol.
21. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico’s doorgerekend zijn.

Bijlage 1. Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie

1 Kaderstelling

In deze analyse van de kaderstelling is uitgezocht welke kaders en richtlijnen de Provincie Limburg hanteert binnen grote projecten. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de volgende hoofdonderwerpen:

- Informatievoorziening aan Provinciale Staten: op welke manier wordt PS op de hoogte gehouden van voortgang en financiën?
- Projectmanagement en -governance: hoe zijn de verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie en hoe vindt afstemming en besluitvorming plaats tussen projectorganisatie, ambtelijke lijnorganisatie en bestuur?
- Projectbeheersing: hoe worden de verschillende aspecten van projectbeheersing vormgegeven in de uitvoering van projecten?

Hieronder wordt per hoofdonderwerp in een paragraaf beschreven welke kaderstellende documenten er beschikbaar zijn. Per kaderstellend document wordt vervolgens een samenvatting gegeven van de belangrijkste kaders in relatie tot grote projecten.

1.1 Informatievoorziening aan Provinciale Staten

Voor de informatievoorziening aan PS over (grote) projecten gelden verscheidene kaders. De Intentieovereenkomst actieve informatieplicht, deels gebaseerd op de Provinciewet, vormt de basis voor de informatievoorziening. Vanuit de planning-en-controlcyclus en financiële verordening Provincie Limburg worden eisen gesteld aan hoe die informatievoorziening moet worden uitgevoerd. We komen daar later op terug. Daarnaast geeft de Regeling Grote Projecten PS de mogelijkheid om projecten te selecteren waarvan zij nader op de hoogte gehouden willen worden door middel van aanvullende voortgangsrapportages.

Intentieovereenkomst actieve informatieplicht

In de Intentieovereenkomst actieve informatieplicht (2018) zijn afspraken vastgelegd over de informatievoorziening van Gedeputeerde Staten en de Commissaris van de Koning aan Provinciale Staten. De basis voor de intentieovereenkomst wordt gevormd door het tweede lid van de artikelen 167 en 179 Provinciewet: “[Gedeputeerde Staten en de commissaris] geven Provinciale Staten alle inlichtingen die Provinciale Staten nodig hebben voor de uitoefening van hun taak”.

In de intentieovereenkomst is opgenomen dat Gedeputeerde Staten en de Commissaris van de Koning Provinciale Staten zo spoedig mogelijk informeren na besluitvorming in de collegevergadering over onderwerpen die veel maatschappelijke aandacht hebben of voor de Provincie relevante veranderingen of risico’s met zich mee brengen.

Collegebesluiten die (mogelijk) een grote impact hebben op het budget voor investeringen en projecten, vallen hier dus ook onder. Gebeurtenissen waar geen collegebesluit aan ten grondslag ligt, worden niet in de intentieovereenkomst benoemd. Als er bijvoorbeeld een budgetoverschrijding dreigt als gevolg van een externe ontwikkeling, valt dit niet onder de reikwijdte van de intentieovereenkomst.

Aanvullend op deze generieke afspraken, worden soms per project verdergaande afspraken gemaakt, bijvoorbeeld doordat GS toezeggingen doen voor verdere invulling van de informatieplicht op verzoek van PS. Bijvoorbeeld naar aanleiding van de onderzoeken in het kader van de Maaslijn. Feitelijk wordt er dan een ‘kop’ op het basisniveau gezet.

Planning-en-controlcyclus

Controle door PS op de jaarlijkse begroting verloopt volgens de planning-en-controlcyclus (P&C-cyclus). Dit is bepaald in de financiële verordening Provincie Limburg 2020, artikel 2.

Voor aanvang van een begrotingsjaar stelt de Controlecommissie, op voorstel van de griffier na afstemming met het college, een overzicht vast met de data voor het aanbieden van de jaarstukken, de voorjaarsnota, de tussentijdse afwijkingenrapportages, de financiële eindejaarsbijstelling en de begroting met de bijhorende meerjarenraming door college aan PS ter vaststelling van deze stukken.

- In de P&C-cyclus worden voor de behandeling van de begroting en de jaarstukken de wettelijke termijnen en de gewenste voorbereidingstijd van ten minste zes weken voor de PS in acht genomen.
- Uitgangspunt is een gelijktijdige behandeling van de voorjaarsnota, de jaarstukken en de eerste afwijkingenrapportage en een gelijktijdige behandeling van de begroting inclusief de belastingvoorstellen en de tweede afwijkingenrapportage. In onvoorziene omstandigheden kan van dit uitgangspunt worden afgeweken.

In de P&C-cyclus wordt als onderdeel van de beleids- en beheerbegroting over projecten gerapporteerd met betrekking tot investeringen en uitgaven. Ook wordt er globale informatie over de planning en voortgang gegeven. Op 11 december 2015 heeft PS besloten om de voortgang van 'grote projecten'[26] via voortgangsrapportages separaat te laten rapporteren van de P&C-cyclus (Statenbesluit P-15-011). In de P&C-stukken (begrotingen, etc.) staat nog steeds algemene informatie over de grote projecten, de voortgangsrapportages geven echter meer diepgang.

Financiële verordening Provincie Limburg 2020

De financiële verordening van de Provincie stelt kaders aan (rapportage van) administratie en begrotingen op provinciaal niveau (niet specifiek voor projecten). Hierna volgen de belangrijkste elementen in het kader van dit onderzoek:

- *Artikel 6 Afwijkingenrapportages, lid 1*: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de realisatie van de begroting van de Provincie door middel van twee afwijkingenrapportages en een financiële eindejaarsbijstelling.
- *Artikel 8 Financiële positie, lid 2*: Provinciale Staten autoriseren met het vaststellen van de financiële positie de investeringskredieten. Bij investeringsvoorstellen worden de looptijd (kaderstellend) en de indicatieve financiële fasering vermeld. Bij grote projecten wordt uitgegaan van een fasegewijze kredietbesluitvorming met een probabilistische raming. Indien hiervan afgeweken wordt, moet dit in het voorstel expliciet vermeld en beargumenteerd worden.

Voor wat betreft dreigende overschrijdingen van kredieten zijn geen specifieke bepalingen opgenomen. Wel is de algemene bepaling opgenomen dat binnen alle begrotingsprogramma's de te verwachten overschrijdingen binnen de begrotingsprogramma's moeten worden gemeld in de afwijkingenrapportages. Projecten en investeringen zijn ook onderdeel van de begrotingsprogramma's en vallen dus onder de reikwijdte van deze bepaling in artikel 6 lid 4a: Financieel. Enerzijds worden in de voortgangsrapportage de te verwachten onderbestedingen (minder uitgaven, meer inkomsten) ten opzichte van de (bijgestelde) begroting van de baten en lasten op begrotingsprogrammaniveau, groter dan 20% toegelicht. Anderzijds worden alle te verwachten overschrijdingen (meer uitgaven, minder inkomsten) op begrotingsprogrammaniveau toegelicht.

[26] Zie hieronder paragraaf 'Regeling Grote Projecten 2018'.

De financiële verordening van de Provincie Limburg wordt ten minste eenmaal per Statenperiode geactualiseerd. Voorafgaand aan 2020 gold er in de Provincie Limburg de financiële verordening 2016 en daarvoor de financiële verordening 2012. De belangrijkste wijziging met betrekking tot projecten is dat in de verordening 2020 is opgenomen dat ramingen voor grote projecten probabilistisch moeten zijn en dat kredietbesluitvorming fasegewijs moet plaatsvinden, tenzij gemotiveerd hiervan wordt afgeweken.

In de toelichting bij de verordening 2020 wordt beargumenteerd waarom deze wijziging is doorgevoerd.

> "Naar aanleiding van de reactie van de directie op het rapport reconstructie Maaslijn, brief aan Provinciale Staten d.d. 24-5-2019, kenmerk 2019/39717 zijn de aanbevelingen vertaald naar een toevoeging op de beleidsregel rondom de investeringsbesluiten. Om te voorkomen dat budgetten een eigen leven gaan leiden en een zekere 'hardheid' oproepen, ook wel snel, taakstellend genoemd, moet ervoor gekozen worden dat, zoals in het rapport aangegeven, kredieten pas worden vrijgegeven per fase waarin het project zich bevindt en afhankelijk van de mate waarin de onzekerheid afneemt. Hiermee wordt een fasegewijze kredietbesluitvorming geïntroduceerd. De fasen sluiten daarmee aan op de fasen zoals die zijn onderscheiden in de vastgestelde Limburg Standaard (initiatief, haalbaarheid, planvorming, uitvoering, en beheer).
>
> Verder wordt in de analyse van de voornoemde brief geconstateerd dat de kwaliteit van de ramingen zelf kan verbeteren. De tot op heden klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) zijn niet altijd toereikend en winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Deze manier van ramen zal worden gehanteerd bij die projecten waar de complexiteit met bijbehorende risico-inschattingen aantoont dat dit de meest reële en voor de hand liggende wijze van ramen is. Dit betreft met name nieuwbouw van grote nieuwe infrastructurele projecten."

De belangrijkste wijziging van de verordening van 2016 ten opzichte van die uit 2012 was dat vanaf toen de voortgang van grote projecten via voortgangsrapportages, separaat van de P&C-cyclus, gerapporteerd worden conform Statenbesluit P-15-011 uit 2015. Daarnaast werd ook de financiële eindejaarsbijstelling van de programmabegroting opgenomen in de financiële verordening. Deze was daarvoor echter al een vast onderdeel van de P&C-cyclus.

Regeling Grote Projecten 2018

De huidige Regeling Grote Projecten 2018 is vastgesteld in 2018. Hiervoor kende de Provincie Limburg al soortgelijke regelingen, de Regeling Grote Projecten 2015 en de Regeling Grote Projecten 2011. De regeling uit 2018 is ten opzichte van de regeling 2015 veel gedetailleerder in het benoemen van de informatie die het college aan PS moet aanbieden. Beide regelingen benoemen de actieve informatieplicht die het college heeft bij dreigende overschrijdingen. In de regelingen is benoemd welke projecten voor de status groot project in aanmerking komen. Een project kan een groot project worden indien projectrisico's, de complexiteit en de verstrekte en benodigde sturingsinformatie hier aanleiding toe geven. Harde criteria zijn hierbij niet benoemd. In afwijking ten opzichte van 2015 is het zo dat GS in principe voorstelt een project onder de Regeling Grote Projecten te laten vallen. In de regeling 2015 waren het PS die hiervoor het initiatief namen. In de huidige regeling kunnen PS alsnog een project onder regeling brengen als het college dit niet heeft voorgesteld.

De Regeling Grote Projecten bevat kaders en richtlijnen ten aanzien van informatievoorziening, rapportering, controle en evaluatie voor grote projecten. Deze kaders zijn aanvullend op de gebruikelijke planning-en-control cyclus. De Regeling Grote Projecten wordt niet benoemd in de financiële verordening.

De aanvullende kaders betreffen de informatievoorziening van GS aan PS. GS moet PS in geval van grote projecten drie typen rapportages verstrekken: de basisrapportage, voortgangsrapportages en een eindevaluatie.

Bij het benoemen van het grote project stellen de PS de ijkmomenten vast waarop GS een rapportage naar de PS moeten sturen. Hier zijn geen harde criteria voor benoemd. De Regeling Grote Projecten heeft ook geen bepalingen over fasegewijze kredietverlening, zoals wel in de financiële verordening 2020 zijn opgenomen.

De Regeling Grote Projecten schrijft voor wanneer er aan de (Statencommissies van) PS gerapporteerd moet worden, welke informatie die rapportages moeten bevatten en hoe ze opgesteld dienen te worden. De rapportages moeten ten minste informatie bevatten ten aanzien van:

- projectdoelstelling(en);
- reikwijdte van het project;
- besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten;
- planning;
- financiën;
- risico's en risicobeheersing;
- projectbeheer en projectbeheersing;
- overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten.

Op basis van de Regeling Grote Projecten worden halfjaarlijkse voortgangsrapportages opgesteld voor Provinciale Staten voor grote projecten in uitvoering. Deze bevatten een overzicht van de geschiedenis van het project aan de hand van bovenstaande punten, aangevuld met de veranderingen ten aanzien van de vorige voortgangsrapportage (meestal in blauw weergegeven).

Op 2 oktober 2020 hebben Provinciale Staten de Regeling Grote Projecten 2018 ingetrokken en de Regeling Grote Projecten 2020 vastgesteld. Deze nieuwe regeling komt in hoofdlijnen overeen met de oude regeling, maar heeft op een aantal onderdelen de kaderstellende rol van Provinciale Staten versterkt:

- Provinciale Staten stellen de basisrapportage vast en benoemen daarin ook de ijkmomenten waarop voortgangsrapportages moeten verschijnen.
- Provinciale Staten kunnen zelf het initiatief nemen een project onder de Regeling Grote Projecten te laten vallen met een initiatiefvoorstel.
- De rol van de griffie die de rapportages analyseert, is verzwaard: de griffie kijkt ook naar de samenhang met bijvoorbeeld aangenomen moties. De griffie kan rapportages op eigen initiatief toetsen aan de vastgestelde criteria en hierover een sonderend stuk voorleggen aan Provinciale Staten.

In ons onderzoek hebben we de regeling uit 2018 gehanteerd. De regelingen uit 2018 en 2020 kennen een grote inhoudelijke overeenkomst, waardoor de beoordeling niet wezenlijk anders uitgevallen zou zijn.

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024

Vanaf 1 juli 2020 wordt over de mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd door middel van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). Hiermee hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd. In deze rapportage zijn de voortgangsrapportages van grote projecten uit de Regeling Grote Projecten geïntegreerd.

1.2. Projectmanagement en -governance

Voor de invulling van het projectmanagement worden binnen de Provincie Limburg twee methoden gehanteerd: de Limburg Standaard en de methodiek van integraal projectmanagement (IPM-methodiek). Er zijn geen vaste richtlijnen voor welke methode wanneer gebruikt dient te worden. In de praktijk wordt voor grote projecten doorgaans de IPM-methodiek gehanteerd.

De Limburg Standaard en de IPM-methodiek zijn niet wederzijds exclusief. Waar IPM zich richt op de rollen binnen het projectteam, richt de Limburg Standaard zich voornamelijk op de overkoepelende governance en verhouding tussen projectteam, ambtelijke lijn en bestuur.

Ten aanzien van de mandaten en ondermandaten van directie, clustermanagers, project- en programmamanagers vanuit GS zijn er drie relevante besluiten en regelingen: het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap. Deze staan onder aan deze paragraaf beschreven.

Limburg Standaard

De Limburg Standaard (2012) is een interne handreiking van de Provincie Limburg voor projectmatig en programmatisch werken. De standaard richt zich op initiatieven met een tijdelijk en eindig karakter, van kleine projecten tot grote programma's. De Limburg Standaard is niet formeel vastgesteld en heeft sinds 2012 nog steeds de status concept.

De Limburg Standaard bevat richtlijnen ten aanzien van vier onderdelen:

- Omgeving (rol Provincie in krachtenveld).
- Interne organisatie (inpassing project in matrix).
- Rolinvulling (houding en competenties).
- Toolkit (documenten, systemen, instrumenten).

Hieronder zijn per onderdeel de belangrijkste punten samengevat.

Omgeving
Hier worden de verschillende rollen beschreven die de Provincie kan spelen in het externe krachtenveld. Acht rollen worden onderscheiden, variërend in de mate van betrokkenheid van en risico voor de Provincie. Er wordt niet in detail ingegaan op hoe er invulling aan elk van de rollen dient te worden gegeven. Wel worden er voorbeelden gegeven van actoranalyses.

Interne organisatie
Het hoofdstuk Interne organisatie beschrijft hoe projecten en programma's intern georganiseerd worden en dienen te passen binnen de matrixorganisatie.

Elk project/programma wordt aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder en één ambtelijk 'operationeel aanspreekpunt', bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider. De ambtelijk opdrachtgever formuleert de opdracht, zorgt voor mensen en middelen en spreekt de projectleider aan op voortgang en resultaten. De projectleider is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project: hij stuurt de leden van het projectteam aan en is verantwoordelijk voor de beheersing. De rol van de portefeuillehouder is niet nader gespecificeerd.

Projecten doorlopen van begin tot eind een proces met vijf fasen: 1) initiatief, 2) haalbaarheid, 3) planvorming, 4) uitvoering en 5) beheer. Belangrijke elementen in de fasering zijn dat iedere faseovergang een beslismoment is en per fase de risico's en beheersmaatregelen benoemd moeten worden. Ook dient elke fase geëvalueerd te worden. De handreiking bevat geen nadere beschrijving van hoe de beslismomenten, het risicomanagement en de evaluaties vormgegeven moeten worden. De fasering zoals in de Limburg Standaard is opgenomen, is ook verankerd in de Financiële Verordening 2020.

Rolinvulling
Dit onderdeel bevat een beschrijving van een aantal algemene competenties waar projectteamleden over dienen te beschikken, aan de hand van vijf kernwaarden: daadkracht, flexibel, transparant, samenwerking, gezond.[27]

Daarnaast wordt aangegeven wie welke rollen kan vervullen (zie onderstaande tabel). Een programmamanager kan bijvoorbeeld zowel projectleider (voor het eigen programma) als ambtelijk opdrachtgever (voor een project binnen het eigen programma) zijn. In andere gevallen is een clusterhoofd de ambtelijk opdrachtgever.

	Majeur project / programma	Project (als onderdeel van programma)	Projecten in de lijn / routines	Coördinatie opgave
Ambtelijk opdrachtgever	Directielid, ev. Gedelegeerd aan clusterhoofd Ontwikkeling	Programma manager	Clusterhoofd	Directielid
Projectleider	Door clusterhoofd ontwikkeling aangewezen PL of Programma-manager	Door programma manager aangewezen	Door clusterhoofd aangewezen	Door clusterhoofd ontwikkeling aangewezen
team	Vast team per projectfase	Vast team Per projectfase	Vast team	

Toolkit
Het onderdeel toolkit beschrijft richtlijnen voor het vastleggen en rapporteren van projectinformatie. Hierin zijn een aantal verantwoordelijkheden van de projectleider uiteengezet. Zo is de projectleider als budgethouder verantwoordelijk voor de deugdelijkheid van de financiële gegevens in het financiële systeem FIS (sinds 2015 Key2Finance). De financiën moeten op elk moment in beeld kunnen worden gebracht. Tevens geeft de projectleider invulling aan de actieve informatieplicht en zorgt daarmee dat PS en het lijnmanagement tijdig geïnformeerd worden. Verder is de projectleider verantwoordelijk voor de dossiervorming. Het dossier bevat in ieder geval de volgende elementen: bestuurlijke informatie, inhoud, financiën, planning, rapportages en communicatie & correspondentie.

Rollen van overige betrokkenen zoals projectcontrollers en medewerkers van de afdeling Financiën etc. worden in de Limburg Standaard niet benoemd of uitgewerkt. In de Limburg Standaard is ook niets opgenomen over de informatievoorziening aan GS en PS.

IPM-methodiek

Bij de provinciale reorganisatie van 2013 is binnen het werkveld Wegentiteit (de huidige clusters Wegaanleg en Wegbeheer) de methodiek integraal projectmanagement (IPM-methodiek) doorgevoerd. Deze methodiek is ontwikkeld binnen Rijkswaterstaat en wordt inmiddels breed in andere (publieke en private) organisaties toegepast. Er zijn geen formele interne kaders ten aanzien van IPM. In het projectmanagementplan van de Buitenring Parkstad Limburg is in detail uitgewerkt hoe de IPM-methodiek toegepast is binnen de Provincie Limburg. Onderstaande beschrijving is daarop gebaseerd.

[27] Organisatievisie hanteert andere waarden.

Projectmanagement
Het projectmanagement, zowel projectsturing als projectbeheersing (management & control), is verantwoordelijk voor het behalen van de gestelde projectdoelen binnen de gegeven randvoorwaarden in termen van tijd, geld, kwaliteit, organisatie en informatie. Binnen het projectmanagement worden een aantal rollen onderscheiden.

De *projectmanager* is primair verantwoordelijk voor het project en legt hierover verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever. De projectmanager stuurt het projectteam aan en richt zich op de integrale aansturing en beheersing van het project binnen de dimensies geld, organisatie, tijd, informatie en kwaliteit. Bij grotere projecten kan de projectmanager ondersteund worden door een *projectsecretaris*.

De *manager projectbeheersing* bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij is onderdeel van het projectteam en bewaakt de uniformiteit van de administratie en kwaliteits- en risicobeheerssystemen.

De *controller* is het onafhankelijke tegenwicht van de manager projectbeheersing. De controller bewaakt ook de kaders en de voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing, maar doet dat vanuit een positie buiten het projectteam. Ook toetst de controller de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan Provinciale Staten op juistheid, tijdigheid volledigheid.

Het projectteam
Het projectteam omvat vier disciplines: 1. projectmanagement (inclusief projectbeheersing); 2. omgevingsmanagement; 3. contractmanagement; 4. technisch management. Elke discipline kent een subteam met een verantwoordelijk manager: de projectmanager, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager.

De projectmanager stuurt het projectteam aan. Het omgevingsmanagement richt zich op acceptatie van het project door stakeholders om daarmee de voortgang te bewaken. Het technisch management is verantwoordelijk voor de technisch-inhoudelijke inbreng in het project. En het contractmanagement beheerst de contractvoorbereiding en -uitvoering richting de marktpartij(en).

Mandaatbesluiten en -regelingen

Mandaten, volmachten en machtigingen binnen de Provincie Limburg zijn geregeld in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap.

Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017

In het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017 artikel 2 is de mandatering van GS aan de directie bepaald. Die richt zich hoofdzakelijk op personeelszaken en recht. Relevante passages in het kader van dit onderzoek zijn artikel 2 lid 2b en 2c:

Tot het mandaat, de volmacht en de machtiging aan de directie, behoren in ieder geval:
- het vaststellen van de werkterreinen van clustermanagers, programmamanagers en projectmanagers;
- beslissingen inzake het benoemen van (programma)budgethouders.

In artikel 4 is bepaald dat de directie schriftelijk rechtstreeks ondermandaat, (onder)volmacht of machtiging kan verlenen aan clustermanagers, programmamanagers en projectmanagers voor zover passend binnen hun werkterrein. En in artikel 5 is bepaald dat clustermanagers verder ondermandaat kunnen verlenen aan adjunct-clustermanagers/-teammanagers en medewerkers binnen hun cluster. Een belangrijke uitzondering op het

mandaat van de directie zijn beslissingen met betrekking tot stukken die bestemd zijn voor het presidium en Provinciale Staten.[28]

Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019

Het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019 gaat nader in op de ondermandatering van clustermanagers en project- en programmamanagers.

Project- en programmamanagers zijn gemandateerd en dragen verantwoordelijkheid voor de[29]:

- strategische aansturing van een project en projectmedewerkers die in het multidisciplinaire team zijn ondergebracht;
- inhoudelijke en procesmatige aansturing van specialismen in samenwerkingsvormen en sturing op prestaties;
- supervisie en coördinatie en het rechtstreeks verantwoording afleggen aan de directie;
- behartiging van alle relevante managementaspecten van het multidisciplinaire team dat aan hen is toegewezen;
- vormgeving aan de politiek-bestuurlijke strategische visie van het project en zorgdragen voor initiatie, haalbaarheid en planvorming;
- actieve afstemming van de resultaten van het project met de werkvelden Strategie, Beleid en Uitvoering;
- tijdige melding van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke risico's in het project aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en het nemen van beheersmaatregelen.

In artikel 4 lid 4 en lid 5 staat het mandaat van de manager vastgoed en grondzaken beschreven. Deze wordt onder andere gemandateerd voor:

- het privaatrechtelijk verwerven, vervreemden, beheren en gebruiken van provinciale eigendommen en het vestigen van zakelijke rechten, eventueel met behulp van onteigening of het van toepassing verklaren van de Wet voorkeursrecht gemeenten;
- het sluiten van realiseringsovereenkomsten en alle andere privaatrechtelijke verbintenissen die noodzakelijk zijn ter uitvoering van de in paragraaf grondbeleid (van de begrotingen en jaarrekening) beschreven projecten.

De manager vastgoed en grondzaken mag dit tot een bedrag van maximaal € 500.000. Het bedrag mag ten laste komen van het budget van een andere cluster-, programma- of projectmanager, onder de voorwaarde dat het budgethouderschap bij de betreffende cluster-, programma- of projectmanager blijft berusten.

Regeling op het budgethouderschap

In de Regeling op het budgethouderschap zijn kaders en richtlijnen beschreven voor het handelen van budgethouders.

De budgethouder is verantwoordelijk voor de beheersing van de begrotingsuitvoering van de budgetten die aan hem zijn toegewezen. In dat kader is hij/zij verantwoordelijk voor de rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van de besteding van deze budgetten.

Het directielid dat het budgethouderschap heeft overgedragen, bepaalt hoe, waarover en wanneer de budgethouder hem of haar informeert met betrekking tot de uitvoering van de onder de regeling aan de budgethouder opgedragen taken.

---

[28] Er zijn geen voor dit onderzoek relevante aanpassingen gevonden in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017 ten opzichte van de voorgaande Mandaatbesluiten Gedeputeerde Staten van 2017, 2013 en 2006.
[29] De specificatie van de verantwoordelijkheden is ingevoerd in de overgang van het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2013 naar dat van 2014. Verder zijn er geen relevante aanpassingen gevonden ten aanzien van de eerdere Mandaatbesluiten directie van 2013, 2014 en 2017.

Daarnaast is de voorbereiding en besluitvorming omtrent ramingen bepaald. De budgethouder stelt de raming van een nieuw budget op en overlegt met het cluster Financiën over de raming en dekking. Het voorstel wordt aangeboden aan het college. Het cluster Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met de van toepassing zijnde indexeringen en overige, specifieke aanpassingen. Nadat Provinciale Staten hebben ingestemd met het nieuwe budget, kan de budgethouder verplichtingen aangaan.

Tot slot zijn er richtlijnen voor de uitvoering van het budget. Zo moet de budgethouder zorgen voor een tijdige uitvoering binnen de geldende randvoorwaarden en besluiten. Waar nodig stuurt de budgethouder bij of neemt initiatieven om tot een bijstelling van de geldende randvoorwaarden of besluiten te komen. Tevens dient de budgethouder zorg te dragen voor de administratieve boeking van uitgaven en inkomsten met aanduiding van het desbetreffend budget.

Pilot getrapt mandaat

In 2019 zijn binnen de Provincie Limburg een aantal pilots gestart met getrapt mandaat. Doel was het invoeren van een meer gespecificeerd en getrapt mandaat aangaande financiële beslissingen en verbetering van de sturing en rapportering op externe inhuur en opdrachten. Beslissingen over opdrachten voor werken, diensten en leveringen en andere beslissingen met financiële gevolgen worden naarmate de waarde hiervan stijgt steeds hoger in de projecthiërarchie genomen. Het vier ogenprincipe speelt een wezenlijke rol in deze systematiek.

In het getrapte mandaat van deze pilots is ook expliciet een rol opgenomen voor een stuurgroep. Formeel hebben deze stuurgroepen geen handelingsbevoegdheid. De formele bevoegdheid blijft liggen bij de ambtelijk opdrachtgever van het project, tenzij besluiten politiek-bestuurlijk gevoelig zijn. Dan ligt het mandaat bij GS, conform de algemene mandaatafspraken.

Conform de Regeling op het budgethouderschap zijn clustermanagers of programmamanagers doorgaans budgethouder en tevens mandaathouder. Met het getrapt mandaat wordt ondermandaat verstrekt aan projectmanagers. Het in mandaat nemen van beslissingen over aangelegenheden met (mogelijk) financiële gevolgen geschiedt binnen de grenzen van de daarvoor beschikbaar gestelde budgetten en met inachtneming van het bepaalde in het mandaatbesluit. De budgethouder blijft ongewijzigd.

IPML 2020-2024

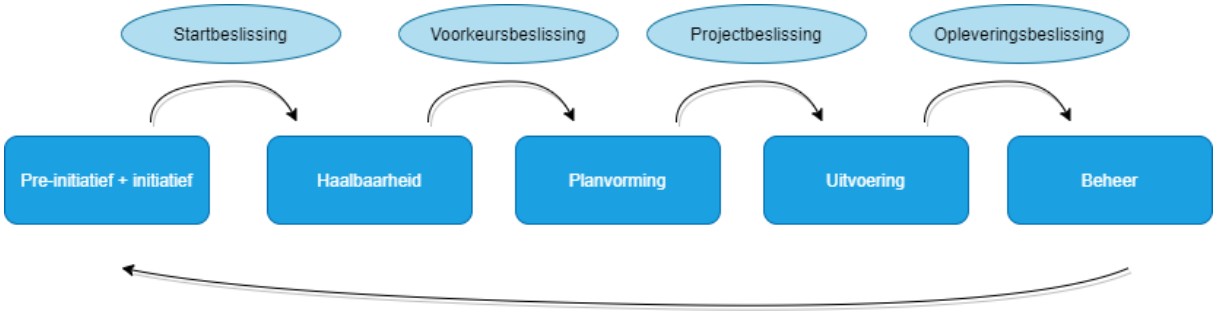
Het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024 is een halfjaarlijkse rapportage voor PS met een integraal overzicht van de stand van zaken en financiën van lopende mobiliteitsopgaven binnen de Provincie. Op 14 februari 2020 heeft PS besloten deze rapportage te integreren met de voortgangsrapportages over aanlegprojecten vanuit de Regeling Grote Projecten.

In het IPML hebben GS enkele algemene uitgangspunten geformuleerd over het samenwerken met andere partijen, namelijk dat GS bij het aangaan van toekomstige samenwerkingsverbanden de belangen van en risico's voor de Provincie beter wil afbakenen. Voor mobiliteitsopgaven wordt sinds kort wel een afwegingskader gehanteerd, waarbij de afweging langs de lijn van Must, Should, Could en Would loopt.

Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten

Momenteel werkt de Provincie Limburg aan het Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten, een nadere uitwerking van de werkwijze voor de uitvoering van infrastructurele projecten. In dit uitvoeringskader staan de 'uitvoeringsregels' beschreven: activiteiten en processen voor de projectuitvoering van de (pre-)initiatieffase tot en met de beheerfase. Het doel van het uitvoeringskader is om een uniforme handelswijze en beheersing van risico's in de uitvoering van de infrastructurele projecten te borgen.

Voor de projectfasering wordt aangesloten op de projectfasering zoals die in de Limburg Standaard staat beschreven. Deze komt op hoofdlijnen overeen met de MIRT-fasering die Rijkswaterstaat hanteert.



Het uitvoeringskader beschrijft voor elke fase:

- de doelstelling;
- de te doorlopen processtappen, met aandacht voor acties en actiehouders, timing, bevoegdheden en verantwoordelijkheden, te gebruiken standaarden en format, op te leveren rapportages en informatievoorziening, en het resultaat;
- belangrijke risico's en beheersmaatregelen voor elke processtap.

1.3 Projectbeheersing

Voor projectbeheersing, waaronder risicomanagement, budgettering en het maken van prognoses, zijn tijdens dit onderzoek geen formele kaders gevonden. Die constatering is bevestigd in de gevoerde interviews.

In de interviews kwam naar voren dat hier verschillende methodieken voor gebruikt worden binnen de Provincie Limburg. Wanneer welke methodiek wordt toegepast, is niet formeel of expliciet vastgelegd. Wel wordt er momenteel een Leidraad Kostenbegrotingssystematiek ontwikkeld, die richtlijnen bevat voor fasering, proces en werkwijze voor kostenramingen voor infrastructurele projecten binnen de Provincie Limburg. Deze is ten tijde van dit onderzoek, september 2020, nog in concept.

Voor budgettering wordt conform de financiële verordening gebruik gemaakt van probabilistisch ramen: ramen met een bandbreedte op basis van onzekerheden en risico's. Met probabilistisch ramen worden budgetramingen gemaakt met een bepaalde P-waarde, die de waarschijnlijkheid aangeeft dat het project binnen budget blijft. Zo is bij een P85-raming de geschatte kans 85% dat het project binnen budget blijft. Er zijn binnen de Provincie nog geen vaste regels voor wanneer welke P-waarde dient te worden toegepast. Dit wordt nader uitgewerkt in de hieronder beschreven Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek

De Leidraad Kostenbegrotingssystematiek wordt momenteel ontwikkeld om toe te werken naar een uniforme werkwijze op het gebied van kostenbegrotingssystematiek voor infrastructurele projecten binnen de Provincie Limburg. Doel is dat de leidraad daarmee zal bijdragen aan meer en duidelijker inzicht in de financiële stand van zaken van infrastructuurprojecten en helderdere communicatie daarover richting GS en PS. Ten tijde van dit onderzoek, in september 2020, was de leidraad nog in concept en werd deze doorontwikkeld. De tekst hieronder is een beknopte samenvatting op basis van versie 1.03 van 28 juli 2020.

De leidraad schrijft een duidelijk onderscheid voor in terminologie: van grof naar fijn spreekt men van kostenindicatie, kostenschatting, raming, bedrijfseconomische en marktraming. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende projectfasen. Tevens wordt voorgeschreven hoe de ramingen tot stand dienen te komen en dat deze aan het eind van het project geëvalueerd dienen te worden in een zogenaamd overdrachtsdossier.

Voor alle ramingen dient de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) gebruikt te worden. Afhankelijk van het risicoprofiel van het project wordt een deterministische SSK-raming toegepast (voor laag tot middel risicoprofiel) of een probabilistische SSK-raming (voor hoog risicoprofiel). Voor de probabilistische methode wordt per type raming (kostenindicatie, kostenschatting, etc.) voorgeschreven wat het spreidingspercentage (of de P-waarde) dient te zijn. Tevens bevat de leidraad richtlijnen voor welke factoren in de raming in beschouwing moeten worden genomen en hoe.

Tot slot onderscheidt de leidraad zes beslismomenten in het proces van initiatief tot project.

Beslismoment	Inhoud beslissing
Check financiële middelen	Nadat de kostenindicatie van de diverse oplossingsrichtingen beschikbaar zijn, wordt gecheckt of voldoende financiële ruimte beschikbaar is om een mogelijke oplossing uit te kunnen laten voeren. Er worden geen middelen gereserveerd.
Alternatiefbeslissing	Aan het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Door middel van de kostenschatting wordt inzicht verschaft in de te verwachten financiële waarde van het voorkeursalternatief. Met de alternatiefbeslissing wordt in de initiatieffase een kredietbesluit genomen voor enkel en alleen de procesmiddelen. Dit geeft de mogelijkheid om in de haalbaarheidsfase verder onderzoek te verrichten naar het gekozen voorkeursalternatief. Op dit moment wordt dus geen kredietbesluit genomen voor het projectbudget.
Variantbeslissing	Ten eerste wordt op basis van de raming een tweede check uitgevoerd op de beschikbaarheid van financiële middelen. Ten tweede wordt op basis van de raming voor de voorkeursvariant een kredietbesluit voor het projectbudget genomen.
Aanbestedings-beslissing	Tijdens het voorbereiden van de aanbestedingsprocedure wordt een bedrijfseconomische raming opgesteld. Deze raming geeft de mogelijkheid om een check uit te voeren op het genomen kredietbesluit uit de haalbaarheidsfase. Hierdoor kan bijsturing plaatsvinden op het krediet. Tevens wordt deze raming gebruikt om bestuur en management te informeren over het financiële verloop van het project.
Gunningsbeslissing	Door middel van de marktraming wordt de verwachte hoogte van inschrijvingen op korte termijn bepaald. Deze raming geeft de kans om de daadwerkelijke hoogte van inschrijvingen te spiegelen. Met behulp van deze raming kan worden bekeken of een aanbestedingsprocedure haalbaar is. Hierdoor kan bijsturing plaatsvinden op het krediet. De marktraming dient vlak voor de aanbestedingsprocedure te worden opgesteld.
Opleveringsbeslissing	Na het realiseren van het project wordt een overdrachtsdossier opgesteld, dat inzicht geeft in het verschil tussen het oude en nieuwe areaal. Op basis van deze informatie kan bijsturing plaatsvinden op de beschikbare middelen voor de beheer- en onderhoudskosten.

IPML 2020-2024

In het IPML 2020-2024 spreekt GS de ambitie uit de kostenbeheersing te verbeteren. Op pagina 2 van het IPML staat het volgende: “We verbeteren onze interne kostenbegrotings-, plannings- en risicobeheersingssystematiek om beter in control te komen en te blijven binnen de mobiliteitsprojecten. Daarnaast houden we onze kennis op het gebied van projectmanagement en de wijze van sturing actueel, zodat we onze opdrachtgeversrol professioneel kunnen blijven vervullen.” En verder op pagina 2: “Met het opnieuw inrichten van de concern-control wordt de controle op grote projecten versterkt. Ook vindt er frequenter overleg plaats met alle betrokken projectleiders over kosten, planning, risico en capaciteit en zijn dat dé aandachtspunten in de geactualiseerde organisatieplannen.”

Deze maatregelen zijn nog niet (volledig) geïmplementeerd maar er wordt aan gewerkt, bijvoorbeeld met het Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten.

2 Onderzoeken beheersing projecten binnen de Provincie

In het recente verleden zijn enkele onderzoeken uitgevoerd die betrekking hebben op beheersing van projecten binnen de Provincie Limburg. Op hoofdlijnen beschrijven we de adviezen en aanbevelingen uit deze onderzoeken.

2.1 Feitenreconstructie Maaslijn (april 2019)

De feitenreconstructie bevat een analyse die dieper ingaat op de relatie tussen ramingen en besluitvorming. Geconcludeerd wordt dat ramingen in de initiatieffase van projecten vaak nog grote onzekerheden kennen. Desondanks zijn deze ramingen in het verleden echter wel als taakstellend budget vastgesteld. In volgende fasen van het project wordt de raming steeds nauwkeuriger. Het mechanisme dat in de analyse beschreven wordt, is dat gestuurd wordt om de raming binnen het taakstellende budget te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door projectonderdelen uit de scope te halen. Ook wordt met de uitgangspunten van ramingen geschoven om binnen het vastgestelde budget te blijven. In de analyse worden de volgende voorstellen gedaan om dit mechanisme te doorbreken:

- Kredieten fasegewijs autoriseren. Hiermee sluit het krediet beter aan op de reële raming en wordt de raming minder inzet van politieke sturing.
- Scheiding tussen ambtelijke advisering en bestuurlijke besluitvorming in het college. Het college als geheel moet de beschikking hebben over alle alternatieven en de (financiële) consequenties ervan, zodat de afweging collectief is.
- Werken met probabilistische in plaats van deterministische ramingen, waardoor onzekerheden beter in beeld komen en ook beter beheersbaar worden.
- Eerder escaleren van discussiepunten naar het niveau van het directieteam en/of college en deze niet te lang in de beperkte kring van projectleider en portefeuillehouder laten.

Geconstateerd wordt dat er een omslag in denken en werken nodig is om op deze manier te werken. Zowel bestuurlijk als ambtelijk.

Het college geeft in een brief aan de Staten een reactie op deze bevindingen. Enkele maatregelen zijn al getroffen, zoals het overdragen van het opdrachtgeverschap van sommige spoorprojecten van het clusterhoofd ontwikkeling naar een clusterhoofd dat verantwoordelijk is voor de uitvoering. Daarnaast is gewerkt aan het versterken van de projectleiding en het opleiden van medewerkers in de probabilistische én deterministische ramingsmethodieken.

Op voorspraak van de directie worden de aanbevelingen uit het rapport overgenomen en de directie geeft daarbij een eigen duiding.

Het voorstel om fasegewijs te gaan ramen, wordt overgenomen. De directie geeft aan dat de interne project- en programmasturing hierop aangepast is, zoals dit ook expliciet tot uiting komt in de GS-nota's dan wel project-/ programmarapportages conform de P&C-cyclus.

Voor wat betreft het probabilistisch ramen stelt de directie dat deze manier van ramen gehanteerd zal worden bij die projecten waar de complexiteit met bijbehorende risico-inschattingen aantoont dat dit de meest reële en voor de hand liggende wijze van ramen is.

De directie geeft aan de constateringen over collectieve besluitvorming zorgelijk te vinden en projectleiders daar permanent op aan te spreken. Aanvullend worden ook enkele aanpassingen in de organisatie benoemd die moeten leiden tot versterkte *checks & balances*. Gesteld wordt:

> "In aansluiting op dit laatste aanbevelingspunt hecht de directie eraan te vermelden dat de herinrichting van Concern Control dit jaar een feit zal zijn. Een traject dat gestart is in 2017 met alle betrokken financials / controllers van de organisatie heeft ertoe geleid dat de checks & balances binnen projecten én op

concernniveau permanent, aan de hand van vooraf geduide kaders, op centraal niveau zullen worden gemonitord. Het organisatorisch formaliseren van deze werkwijze en de vorming van een nieuw cluster is in afwachting van goedkeuring van de OR. Door de directie is wel al georganiseerd dat de (project)controllers, strategisch financieel adviseurs, P&C-medewerkers en business control volgens de gewenste nieuwe werkwijze werken. Kritisch vermogen, expliciteren van risico's en ontwikkelingen en delen van lerende ervaringen staan daarbij centraal.

Parallel aan de ontwikkeling van Concern Control is binnen het cluster Wegaanleg de verdere doorontwikkeling van het aspect projectbeheersing reeds in gang gezet. Denk hierbij onder andere aan scopebewaking, budgetbewaking, capaciteitsmanagement per fase van project, ramingssystematiek en implementatie van selectief getrapt mandaat."

2.2 Rapport van bevindingen / managementletter accountant

Wij zijn nagegaan of in de laatste twee jaar de accountant adviezen of aanbevelingen heeft gedaan met betrekking tot projecten en projectbeheersing. Op verzoek van de Staten heeft de accountant bij de controle op de jaarrekening 2018 de kredieten van een aantal investeringsprojecten onder de loep genomen en beoordeeld of de projecten nog steeds binnen budget waren. Het ging om de projecten Elektrificatie Maaslijn, Verdubbeling spoor Heerlen-Landgraaf, Elektrificatie traject Landgraaf-grens met Duitsland. De accountant constateert dat de financiële realisatie gelijk loopt met de projectrealisatie op de drie projecten en dat er dus geen sprake is van (dreigende) kredietoverschrijdingen. PS heeft de accountant verzocht te kijken naar de stand van zaken van investeringsbudgetten voor grote infrastructurele projecten. In het accountantsverslag 2018 constateert de accountant dat de realisatie van budgetten voor de projecten Elektrificatie Maaslijn, Verdubbeling spoor Heerlen-Landgraaf en Elektrificatie traject Landgraaf-grens met Duitsland strookt met de status van het project. De accountant geeft geen adviezen of aanbevelingen over projectbeheersing. De accountsverslagen van 2019 en 2020 hebben we ook bestudeerd, daarin zijn geen bijzonderheden gevonden.

2.3 Scriptie post-doc opleiding Register Controller

Een student aan de post-doc opleiding tot Register Controller heeft een onderzoek uitgevoerd in algemene zin naar *cost overruns* binnen projecten. Hierbij is ook specifiek onderzoek gedaan naar de Provincie Limburg. Hieruit komen enkele conclusies naar voren voor de Provincie Limburg.

Complexiteit en scopewijzigingen worden specifiek door de respondenten als grootste veroorzakers van cost overruns benoemd.

Er worden mogelijk niet de juiste technieken gebruikt, of er wordt niet voldoende kritisch vermogen georganiseerd om de kostenramingen, planningen en risico's op een adequate manier te onderbouwen. Het bewust manipuleren van getallen of het bewust weglaten van grote risico's om het project van start te laten gaan, wordt door een meerderheid ontkend. Toch blijkt een relatief groot aantal respondenten meegemaakt te hebben dat een project bewust te laag geraamd is om het project van start te laten gaan.

Het onderzoek bevestigt dat het probleem van grote infrastructurele projecten met name moet worden gezocht in de vele partijen die betrokken zijn bij de besluitvorming van grote infrastructurele projecten (afstemming) en de vele wensen die deze partijen gedurende de lange doorlooptijd aan de scope van het project toevoegen. Het onderzoek laat zien dat een onafhankelijk advies of toets op de kwaliteit van de voorliggende besluitvormingsinformatie essentieel is in het toekomstbestendig maken van de besluitvorming bij lagere overheden.

De student geeft als mogelijke verbetermaatregel het door een onafhankelijk advies- en toetsteam kaders en richtlijnen laten opstellen, zodat de projectorganisaties eenzelfde manier van werken en rapporteren moeten gaan toepassen. Hierin zou meer kritisch vermogen georganiseerd kunnen worden door technieken als *benchmarking*[30], *reference class forecasting*[31] en *gateway reviews*[32].

Ons is niet bekend met wie de uitkomsten van het onderzoek zijn gedeeld en eventueel welke reactie hierop is gegeven vanuit de directie en/of het college.

2.4. Procesevaluatie project Tram Vlaanderen Maastricht (november 2016)

In 2016 heeft Berenschot het project Tram Vlaanderen Maastricht geëvalueerd. In het rapport staan een aantal aanbevelingen gericht aan de Provincie en relevant voor grote projecten in het algemeen en projectfinanciën. De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Werk met een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten en eisen waaraan besluiten moeten voldoen. Een goed voorbeeld is de MIRT-procedure van het Rijk. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende besluitvormingsmomenten en wordt per moment duidelijk gemaakt wat onderzocht en afgewogen dient te worden, en aan welke kwaliteitseisen een besluit dient te voldoen alvorens voor bestuurlijke besluitvorming voorgelegd te kunnen worden.
- Definieer een heldere scope en maak scopeafwijkingen expliciet. De scope dient vastgesteld te worden door de bestuurlijke opdrachtgevers en voor instemming voorgelegd te worden aan de Staten. Daarbij dient te worden vermeld dat alleen met instemming van de Staten afwijkingen van de scope toegestaan worden.
- Organiseer voldoende financiële en inhoudelijke kennis en kunde aan opdrachtgeverskant om externe bureaus te kunnen aansturen en opgeleverde producten te beoordelen. Als dergelijke kennis en kunde niet in huis is, huur dan deze dan in, bijvoorbeeld door externen in het projectteam op te nemen, een zware projectdirecteur in te huren die aan de kant van de opdrachtgever staat of door externe audits te laten uitvoeren.
- Maak duidelijke afspraken met GS en PS wanneer zij waarover ingelicht willen worden. Ga hierbij niet alleen uit van een mogelijke overschrijding van het taakstellende budget. Wacht niet te lang bij het melden van onzekerheden; beter bijtijds dan te laat. Wees ruimhartig in de informatievoorziening aan de Staten en beperk de informatie niet tot de formele besluitvormingsdocumenten. Bied de Staten de gelegenheid al dan niet vertrouwelijke informatie over voortgang en risico's (periodiek) in te zien.
- Definieer de rollen van bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgevers scherp en werk met een heldere besturingslijn. In het opdrachtgevend systeem dienen al deze rollen goed te zijn ingevuld en dienen de rolhouders zich bewust te zijn van hun rol. Dat betekent dat een bestuurlijk opdrachtgever vooraf aangeeft hoe en wanneer hij geïnformeerd wil worden en op welke momenten hij expliciet kan (bij)sturen. De ambtelijk opdrachtgever dient zorg te dragen voor een heldere projectopdracht en de condities waaronder de projectopdracht dient te worden uitgevoerd. De ambtelijk opdrachtgever dient vervolgens actief de informatiestromen vanuit het project naar de bestuurlijk opdrachtgever te geleiden en te bepalen wanneer extra bestuurlijke aandacht nodig is. Andersom dient de ambtelijk opdrachtgever de projectmanager en zijn

[30] *Benchmarking* is een methode om processen en prestatiegegevens van een project/organisatie te vergelijken met die van aanverwante en vergelijkbare projecten/organisaties. Een voorbeeld hiervan zou zijn om processen als projectbeheersing en risicomanagement binnen de Provincie te vergelijken met die bij andere infrabeheerders als ProRail, Rijkswaterstaat of bij andere Provincies.
[31] Bij *reference class forecasting* wordt naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare gerealiseerde projecten gekeken, als indicator voor projectramingen voor toekomstige projecten. De gedachte hierachter is dat door te kijken naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare projecten uit het verleden ook realistische inschattingen over kostenontwikkeling van toekomstige projecten kunnen worden gemaakt.
[32] Een *gateway review* is een vertrouwelijke collegiale toetsing op het project in een belangrijke projectfase. Zo'n review kan bijvoorbeeld worden ingezet in de planvormingsfase voordat er wordt overgegaan naar aanbesteding, om te controleren of het risicodossier op orde, de raming realistisch en het ontwerp robuust is.

medewerkers tijdig en expliciet te informeren over politiek-bestuurlijke ontwikkelingen en de eventuele consequenties daarvan voor de projectuitvoering.

- Werk bij een complex project van meet af aan met een eenduidige, beproefde risicomanagementmethode en houd de voortgang van de uitvoering van beheersmaatregelen systematisch bij. Benoem in een complex project een risicomanager of in ieder geval een functionaris die het risicomanagement specifiek tot zijn aandachtsgebied heeft. Laat de risico's en de impact daarvan regelmatig toetsen door onafhankelijke, externe deskundigen.

2.5. Zuidelijke Rekenkamer-onderzoek naar besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg (2007)

Van wat minder recente datum is het onderzoek van de Zuidelijke Rekenkamer naar de besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg. Geconstateerd wordt dat de informatievoorziening van GS aan PS onvoldoende was en verbetering behoefde. Het ontbrak aan procesafspraken en de Rekenkamer adviseert deze vast te leggen in een Regeling Grote Projecten zoals de Tweede Kamer ook hanteert. De door GS gepresenteerde informatie is te summier en sluit slecht aan op eerder verstrekte informatie. Het is voor Statenleden niet goed te volgen hoe indexeringen worden toegepast, hoe verschillen in prijspeil doorwerken en wat de effecten van aanpassingen in het project zijn. PS moeten eerder geïnformeerd worden over belangrijke besluiten, zodat zij ook in staat zijn hun controlerende rol uit te voeren.

3 Samenvattend overzicht van geldende kaders

Op een aantal vindplaatsen zijn voor projecten geldende kaders opgenomen. Enkele kaders komen op verschillende plekken terug, voor zover wij hebben kunnen constateren met dezelfde inhoud en strekking. Op basis van ons onderzoek komen wij tot de hiernavolgende lijst.

Tabel 8. Samenvattend overzicht kaders ten aanzien van projecten

Kader	Vindplaats(en)
Kaders t.a.v. informatievoorziening aan Provinciale Staten	
Voor grote projecten wordt een basisrapportage, voortgangsrapportage en evaluatie opgesteld	Regeling Grote Projecten, financiële verordening
Integrale rapportage over voortgang mobiliteitsprojecten 2x per jaar via de IPML	IPML 2020-2024
GS / CvdK informeren PS na besluitvorming over onderwerpen die tot relevante veranderingen voor de Provincie leiden	Intentieovereenkomst actieve informatieplicht
GS informeren PS over te verwachten overschrijdingen binnen begrotingsprogramma's	Financiële verordening
Project- en programmamanager zijn verantwoordelijk voor de tijdige melding van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke risico's in het project aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en voor het nemen van beheersmaatregelen	Mandaatbesluit
Kaders t.a.v. besluitvorming	
Beter afbakenen van verantwoordelijkheden binnen samenwerkingen	IPML 2020-2024
Kredieten worden fasegewijs beschikbaar gesteld	Financiële verordening, Onderzoek Maaslijn
College moet als geheel beschikken over alternatieven en inzicht hebben in de (financiële) consequenties	Onderzoek Maaslijn
Afwegingskader mobiliteitsprojecten	Door GS in 2018 vastgesteld, ons niet ter beschikking gesteld

Kader	Vindplaats(en)
Afwegingen van mobiliteitsopgaven op basis van de MoSCoW-methodiek (*Must, Should, Could, Would*)	Statenbrief samenhang mobiliteitsvoorstellen
Kaders t.a.v. sturing en beheersing van projecten	
Monitoren van checks-and-balances op centraal niveau o.b.v. vooraf geduide kaders	Onderzoek Maaslijn
Elk project wordt aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder en één ambtelijk operationeel aanspreekpunt, bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider (= opdrachtnemer)	Limburg Standaard
Projectmanager / projectleider is primair verantwoordelijk voor het project en legt verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever	Limburg Standaard, IPM
Manager projectbeheersing bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij doet dat als onderdeel van het projectteam	IPM
De controller bewaakt ook de kaders en voortgang van het project en toetst de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan Provinciale Staten op juistheid, tijdigheid en volledigheid vanuit een positie buiten het projectteam	IPM
Kaders t.a.v. ramingen en budgetbeheer van projecten	
Ramingen van projecten zijn probabilistisch, tenzij in het Statenvoorstel hier anders over is besloten	Financiële verordening, Onderzoek Maaslijn
De budgethouder stelt de raming voor een nieuw budget op en overlegt met Financiën over de raming en de dekking	Mandaatbesluit
Budgethouder kan verplichtingen aangaan nadat PS hebben ingestemd met het nieuwe budget	Mandaatbesluit
Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met indexeringen en overige specifieke aanpassingen	Mandaatbesluit

Bijlage 2. Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie

1. Inleiding

Ten bate van het onderzoek heeft Berenschot een externe analyse uitgevoerd. Hierin hebben we een aantal (evaluatie)rapporten van grote projecten op het gebied van wegen, spoor en gebiedsontwikkeling van buiten de Provincie Limburg geanalyseerd. Daarbij hebben we gezocht naar vaak terugkerende redenen waarom projecten budgetverhogingen hebben gehad en naar aanbevelingen die ook voor de Provincie Limburg relevant kunnen zijn.

Deze bijlage geeft een overzicht van de relevante conclusies en aanbevelingen ten aanzien van budgetverhogingen in relatie tot projectbeheersing. Onder projectbeheersing valt het beheersen van planning, kosten, scope en kwaliteit. Daarbij is het tijdig herkennen en beperken van risico's onderdeel van projectbeheersing. Tot slot hangt projectbeheersing sterk samen met andere zaken, zoals informatievoorziening, governance en projectorganisatie. Daarom hebben we deze onderdelen eveneens meegenomen.

2. Rode draden

Uit de door ons bestudeerde documenten komt een duidelijk beeld naar voren ten aanzien van redenen voor budgetverhogingen bij grote projecten. Uit de documentatie blijkt dat budgetverhogingen doorgaans voortkomen uit een onrealistische raming en budget, wijzigingen in de projectscope, een onrealistische planning, ontoereikend risicomanagement, onduidelijke governance en projectorganisatie en onvolledige informatievoorziening. Uiteraard gelden niet al deze redenen bij elk van de projecten, wel kwam elk van deze redenen meermaals terug in de door ons bestudeerde rapporten. Hieronder werken we deze redenen verder uit.

2.1 Onrealistische raming en budget

Allereerst vinden we in de bestudeerde rapporten de conclusie dat bij grote infrastructurele projecten vaak ramingen worden gepresenteerd die achteraf bezien niet compleet en niet realistisch zijn.

Zo worden kosten buiten beschouwing gelaten of veel te laag ingeschat.[33] Flyvbjerg et al., 2018 constateren in dit kader dat er vaak sprake is van '(financieel) wensdenken', waarbij de projectkosten en projecttegenvallers onderschat worden. Dit financiële wensdenken was onder andere zichtbaar bij de Uithoflijn, de Spoorzone en de Harnaschpolder in Delft, waar sommige kosten te optimistisch of niet geraamd werden.[34] Een andere oorzaak die genoemd wordt, is het bewust laag ramen van projectkosten om het project maar politiek haalbaar te maken en van de grond te krijgen.[35] Het gaat hierbij telkens over verschillende posten. Voorbeelden zijn het achterwege laten van prijsindexeringen of het onvoldoende indexeren, het introduceren van zogenaamde pm-posten die niet worden geraamd, het geheel niet opnemen van bepaalde kostenposten en een te optimistische inschatting van de post onvoorzien. Ook worden vaak marktvoordelen voorzien die niet altijd in dezelfde mate worden gerealiseerd.

De tweede conclusie die getrokken wordt, is dat er vaak onduidelijkheid over de ramingen en de kosten bestaat. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer de begrotingsmethodiek tijdens de looptijd van het project verandert of wanneer opdrachtgever en opdrachtnemers de ramingen (kostenposten) op verschillende manieren tot stand laten komen. Door de inzet van verschillende (externe) bureaus wordt er niet altijd transparant geschoven tussen kostenposten en tussen kostenposten en risicoreserveringen. Zo worden bijvoorbeeld soms kosten in

[33] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[34] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[35] Wachs, in Flyvbjerg et al., (2018).

risicoreserveringen opgenomen die daar eigenlijk niet in thuishoren omdat het scopemutaties betreft. Een ander voorbeeld is dat prijspeil en indexeringen en bandbreedtes/ onzekerheidsmarges verschillend worden gebruikt.[36] Als gevolg hiervan zijn bedragen per kostenpost in opvolgende rapportages niet vergelijkbaar of muteren zij vaak onverklaarbaar opeens naar heel hoog of heel laag.

In de communicatie met volksvertegenwoordigers blijken ramingen in het bijzonder een punt van aandacht. Het is voor volksvertegenwoordigers ingewikkeld om inzicht te krijgen in de ramingen, kostenontwikkeling en -beheersing van grote projecten. Aangegeven wordt dat dit te wijten zou kunnen zijn aan de actualiteit van ramingen (zijn bijvoorbeeld marktontwikkelingen wel meegenomen), maar ook aan de vergelijkbaarheid van ramingen tussen verschillende projecten. Volksvertegenwoordigers krijgen immers met meerdere grote projecten te maken en proberen verbanden te leggen tussen de ramingen van die projecten, die er door een verschillende ramingssystematiek of -aanpak niet altijd zijn.[37]

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten worden de volgende aanbevelingen gedaan om onrealistische ramingen en budgetten te voorkomen. Ten eerste wordt de noodzaak benoemd van open en zo duidelijk mogelijke communicatie naar Provinciale Staten over ramingen, inclusief de bijbehorende onzekerheidsmarges, vanaf de start van een groot infrastructureel project. Zodat zij in het kader van hun budgetrecht de kosten en baten en gehanteerde onzekerheidsmarges goed tegen elkaar kunnen afwegen en niet later in het proces voor verrassingen komen te staan.

Bij het opstellen van en communiceren over ramingen kan gebruik worden gemaakt van *reference class forecasting*. Hierbij wordt naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare gerealiseerde projecten gekeken, als indicator voor projectramingen voor toekomstige projecten. De gedachte hierachter is dat door te kijken naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare projecten uit het verleden ook realistische inschattingen over kostenontwikkeling van toekomstige projecten kunnen worden gemaakt. Om toepassing van deze methodiek mogelijk te maken, is het wel van belang dat, over de jaren heen, de kostenontwikkeling van projecten op een enigszins vergelijkbare en inzichtelijke wijze wordt vastgelegd.[38]

Soms is het aan het begin van een project nog niet mogelijk om een goede raming te maken, omdat kosten nog onduidelijk zijn. De literatuur geeft aan dat het dan van belang is om één methodiek te gebruiken en daaraan vast te houden. Er wordt aanbevolen alle posten inzichtelijk te maken, zelfs wanneer de kosten 0 euro bedragen. Gebruik hierbij één systematiek van prijspeil, bandbreedtes, indexeren en wat onder risicoreserveringen wordt verstaan.

Bij het bepalen van het budget is het belangrijk dat er in het budget ook ruimte wordt opgenomen voor tegenvallers.[39]

2.2 Wijzigingen projectscope

Bij de start van het project is van belang scherp te bepalen wat wel en niet tot projectscope behoort. Een beperkte scope kan bijdragen aan het hiervoor genoemde financiële wensdenken en te optimistisch begroten.

---

[36] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[37] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[38] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[39] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).

Wijzigingen in de projectscope tijdens de uitvoering van het project zijn vaak de oorzaak van budgetverhogingen bij grote projecten. Wanneer de scope van het project niet vaststaat maar gedurende de looptijd van het project steeds aangepast wordt, heeft dit uiteraard consequenties voor de ramingen en het budget. Hierbij speelt mee dat niet altijd duidelijk is welke kosten wel en niet tot het project gerekend moeten worden.

De commissie Duivesteijn geeft aan dat scopewijzigingen in relatie tot politieke besluitvorming veruit de grootste veroorzaker van kostenstijgingen bij grote projecten zijn. Die kostenstijgingen zijn vaak het resultaat van het politieke spel tussen regering en decentrale overheden en tussen regering en parlement. Hier is moeilijk grip op te krijgen. Daarbij speelt mee dat in het politieke spel soms, met het oog op kosten en onderhandelingen tussen overheden, een te minimalistische variant gekozen wordt die later tijdens de uitvoering niet realistisch blijkt te zijn, waardoor de scope weer moet worden uitgebreid.[40]

Budgetverhogingen worden vaak veroorzaakt doordat de scope van het project gedurende de looptijd wordt vergroot. Dit kan enerzijds door verzoeken tot wijzigingen (VTW's) vanuit de aannemer. Anderzijds kunnen er aanvullende wensen en eisen vanuit de politiek/het bestuur ontstaan. Deze worden soms doorgevoerd zonder dat hier een goede bedrijfseconomische afweging achter zit. De gevolgen, in de vorm van budgetverhogingen, komen vaak pas tijdens de uitvoering van het project boven water.[41]

Andersom wordt de projectscope ook wel eens ingeperkt, bijvoorbeeld om spanningen in het budget op te lossen. Hierdoor kan echter de kwaliteit en/of functionaliteit van het project afnemen. De politiek heeft hier niet altijd zicht op, omdat zij (te) vaak met name focust op het budget. Met het oog hierop wordt ingestemd met dergelijke scope-inperkingen, zonder dat de consequenties hiervan duidelijk zijn.[42]

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om vooraf een heldere scope te definiëren en scopeafwijkingen expliciet te maken. Door in een vroeg stadium met verschillende stakeholders in gesprek te gaan en de scope vast te stellen, kunnen kostenverhogingen als gevolg van wijzigingen of onduidelijkheden in de scope vermeden worden.[43]

Bij het definiëren van de scope moet worden vastgesteld of een project alleen focust op de aanleg van de infrastructuur of dat het een bredere scope betreft en bijvoorbeeld ook beheer en onderhoud bevat. Het is hoe dan ook noodzakelijk om ook de impact van het project op beheer- en onderhoudskosten in beeld te brengen, los van de vraag of dit mee wordt gefinancierd. Dat betekent ook dat beheer en onderhoud aan de voorkant bij het project dienen te worden betrokken. Wanneer uitgegaan wordt van de levenscycluskosten van een project, kost dit in de aanlegfase meer tijd en geld, maar zal zich dit op de langere termijn terugverdienen. Bij de Betuweroute bleek focus op alleen de aanleg niet voldoende: om dit project tot een succes te maken, moeten er namelijk ook voldoende treinen over rijden. Om deze reden was er in de beginfase al aandacht voor de exploitatie nodig.[44]

Bij inperkingen van de scope moet aan de politiek duidelijk worden gemaakt wat naast de financiële de overige consequenties zijn.

---

[40] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[41] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[42] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[43] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[44] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).

Tot slot is het van belang om gedurende de besluitvorming over grote projecten de doelstellingen en voortgang van projecten regelmatig te herzien. Hierdoor wordt ruimte voor bijsturing gecreëerd voordat zich onomkeerbare situaties voordoen.[45] In dit proces dienen ook Provinciale Staten te worden betrokken.

2.3 Onrealistische planning

De volgende rode draad betreft de projectplanning. Naast onrealistische kostenprognoses is er ook vaak sprake van een onrealistische projectplanning. Bij grote infrastructurele projecten doet zich regelmatig sprake planningsoptimisme voor: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan er uiteindelijk nodig is.[46] Planningsoptimisme is onder andere een gevolg van de politieke druk om 'snel linten te knippen'. Een project kan echter al snel vertraging oplopen vanwege de aankoop van gronden, procedurele kwesties of bouwtechnische tegenvallers. Een project dat uitloopt in de tijd, loopt vrijwel automatisch ook uit in kosten.

Ten tweede concluderen de rapporten dat de projectfasering en planning waarmee gewerkt wordt niet altijd helder is. Als gevolg daarvan is onduidelijk wanneer welke besluiten genomen moeten worden en welke werkzaamheden worden uitgevoerd. Dat vergroot het risico op vertraging, wat vaak gepaard gaat met budgetverhogingen.

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten wordt aanbevolen om ervoor te zorgen dat de planning een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten bevat, zodat vooraf duidelijk is wat per moment onderzocht en afgewogen dient te worden. Op deze manier zullen producten aan de kwaliteitseisen voldoen voordat deze in de bestuurlijke besluitvorming terechtkomen.

Een tweede les die uit de genoemde conclusies getrokken kan worden, is de noodzaak van het aan de voorkant inbouwen van extra ruimte in de planning. Op deze manier kunnen tegenvallers gedurende het project opgevangen worden.[47] Ook is het van belang om voldoende tijd in te ruimen voor zaken als het inpassen in bestemmingsplannen en het verwerven van gronden.[48]

2.4 Ontoereikend risicomanagement

Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Een project is complex, er zijn vele randvoorwaarden, raakvlakken en afhankelijkheden en de uitvoering neemt bovendien veel tijd in beslag. Kortom, er kan van alles gebeuren. Het optreden van risico's heeft dikwijls flinke gevolgen voor het budget. Bij risicomanagement is het van belang onvoorziene gebeurtenissen, omstandigheden en mogelijke invloeden van buitenaf in beschouwing te nemen bij het voorspellen van het eindresultaat. Er kan echter geconcludeerd worden dat bij veel grote projecten risicomanagement pas laat of ontoereikend geïntroduceerd wordt.[49]

Wanneer er wel sprake is van risicomanagement, wordt het risicodossier vaak niet volledig of te optimistisch gekwantificeerd. Dat wil zeggen: risico's worden niet uitgedrukt in de te verwachten kosten die het eventueel optreden van het risico met zich mee brengt. Er kan dan geen (goede) risicoreservering in het budget worden meegenomen.

---

[45] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[46] Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015); Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[47] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[48] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[49] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).

Bij zowel de HSL-Zuid als de Betuweroute zijn risico's slechts kwalitatief benoemd en niet in het budget meegenomen.[50] De kosten van onvoorziene risico's zijn niet op voorhand te kwantificeren. Deze kosten vallen dan ook vaak hoger uit dan geraamd. Ook hierbij is dikwijls sprake van wensdenken. De risicoreserveringen die aangelegd worden, zijn daardoor vaak onvoldoende om de risico's te dekken.[51]

Tot slot bevatten de voortgangsrapportages niet altijd een vaste paragraaf over (veranderingen in) risico's. Alleen in de paragraaf 'financiën' worden soms risico's vermeld.[52] Hierdoor zijn projectrisico's vaak onvoldoende inzichtelijk voor GS en PS.

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten wordt aanbevolen om in een vroeg stadium zo veel mogelijk partijen aan te laten haken bij het risicomanagement, zodat iedereen verantwoordelijk kan worden gemaakt voor de risico's die hij/zij het best kan dragen. Dit kost aan het begin van het project tijd en moeite, maar zal op de langere termijn ten goede komen aan de planning en de beheersing van de kosten van het project.[53]

Ten tweede wordt aangeraden om onzekerheden met ruime marges te benoemen en bij onzekerheden uit te gaan van maximale bandbreedtes. Hierbij kan gewerkt worden met verschillende scenario's, waarbij verschillende bandbreedtes de invloed op het eindsaldo van het project weergeven.[54] Uiteraard is het van belang om met een eenduidige risicomanagementmethode te werken en de voortgang systematisch bij te houden. In dit kader wordt ook aangeraden om in een complex project een risicomanager te benoemen, die verantwoordelijk is voor het risicomanagement.

Als laatste is kennis en ervaring met risicomanagement van enorme waarde in een project. Er wordt dan ook aanbevolen om de risico's en impact daarvan regelmatig te laten toetsen door onafhankelijke, externe deskundigen.[55]

2.5 Onduidelijke governance en projectorganisatie

Uit de bestudeerde documenten blijkt dat een goede governance en organisatiestructuur waarin de verschillende rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn belegd, cruciaal zijn voor het succes van grote projecten. Wanneer de rollen en verantwoordelijkheden van het (bestuurlijk en ambtelijk) opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap onduidelijk zijn, voelt niemand zich verantwoordelijk en worden er geen besluiten genomen. Dit heeft vanzelfsprekend invloed op de elementen van tijd, kosten en kwaliteit.

Vaak is niet helemaal duidelijk welk orgaan welk mandaat heeft om welk besluit te nemen. Zo is de positie van de politiek (in dit geval Provinciale Staten) niet altijd duidelijk, omdat het informeren van de politiek niet altijd onderscheiden wordt van de formele bevoegdheid van in dit geval PS om besluiten te nemen.[56] Ook is het bij grote projecten niet altijd helder wie welk mandaat heeft: in dit geval bijvoorbeeld de projectdirecteur met mandaat van de bestuurder of de gedeputeerde met mandaat van GS of PS.

Naast governance heeft ook het projectteam zelf invloed op het succes van een groot project met alle financiële gevolgen van dien. Wanneer de basis binnen een projectteam niet op orde is en een professionele werksfeer waarin mensen zich aan afspraken houden bijvoorbeeld ontbreekt, komt men nooit toe aan zaken om het project

[50] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[51] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête'; Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[52] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[53] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010); McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[54] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[55] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[56] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).

echt succesvol te laten zijn.[57] Tot slot is er soms onvoldoende kennis en ervaring binnen een projectteam beschikbaar, waardoor onrealistische ramingen en planningen gepresenteerd worden en het risicomanagement ontoereikend is.[58]

Aanbevelingen

Ten aanzien van de governance wordt aanbevolen om op voorhand formele afspraken vast te leggen over rollen en verantwoordelijkheden en mandaten tussen betrokken partijen. Het gaat hierbij om in dit geval Provinciale Staten, het college van GS, projectorganisatie en ambtenaren en privaatrechtelijke organisaties.[59] De projectorganisatie is vaak uitvoeringsverantwoordelijk voor het project. De kaders waarbinnen gewerkt moet worden (tijd, geld en scope), worden in dit geval door GS en PS bepaald.[60] Van tevoren moet duidelijk worden gemaakt of zelfs formeel worden afgesproken waar de politiek (in dit geval de Staten) over dient te besluiten en waarover zij geïnformeerd wenst te worden.

De Randstedelijke Rekenkamer geeft aan dat GS en PS een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben bij de besluitvorming van grote projecten. GS brengen stukken in voor de vergaderingen van PS en doen een voorstel voor de manier van behandelen. PS kunnen vervolgens dit voorstel volgen, maar mogen hier ook van afwijken. Zij mogen bijvoorbeeld toch een besluit nemen over een stuk ter kennisname, of een besluit aan een voorstel onthouden omdat zij de informatie ontoereikend vinden.[61]

Aangeraden wordt ook om de uitvoerende projectorganisatie op enige afstand van politiek en bestuur dan wel buiten de lijnorganisatie te plaatsen, zodat zij zich volledig op haar eigen taak kan concentreren.[62] Hiermee worden budgetverhogingen mogelijk voorkomen; het is voor alle partijen duidelijk waar hun taken en verantwoordelijkheden liggen, waardoor zij minder snel steken zullen laten vallen op elementen als planning, budget, scope en kwaliteit.

Het is van belang dat het projectteam beschikt over de juiste mix van kennis en vaardigheden.[63] Zij moeten in staat zijn een realistische raming en planning op te stellen en de risico's goed te beheersen. Ook het goed kunnen aansturen van externen bij (technisch) ingewikkelde vraagstukken, is een belangrijke vaardigheid. Indien interne kennis en vaardigheden op dit gebied ontoereikend zijn, wordt aangeraden externe adviseurs in te huren.[64]

2.6 Onvolledige informatievoorziening

Adequate informatievoorziening is sterk verbonden met goede projectbeheersing. Goede informatievoorziening maakt het voor bestuur en politiek mogelijk zicht te krijgen en te houden op de mate waarin projecten binnen planning en budget en met de vereiste kwaliteit worden gerealiseerd.[65] Toch blijkt uit de bestudeerde rapporten dat informatie aan bestuur en politiek vaak onvoldoende begrijpelijk, vergelijkbaar en tijdig is. Dit is ook het gevolg van onrealistische prognoses van kosten en planningen, en onduidelijkheden in de scope van het project. Hierdoor wordt de controlerende taak van het bestuurs- of politieke orgaan bemoeilijkt, omdat het keuzes moet maken op basis van onvolledige informatie.

---

[57] Commissie-Hertogh: 'Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg' (2018).
[58] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[59] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013),
[60] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[61] Randstedelijke Rekenkamer: 'Grip op grote projecten: Provincie Zuid-Holland' (2007).
[62] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[63] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[64] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[65] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).

Daarbij gaat het vaak om technische zaken, dit maakt het voor bestuurders en politici – zonder technische achtergrond – al snel ingewikkeld. Deze op onvolledige informatie gebaseerde keuzes kunnen vervolgens leiden tot nadelige effecten op de projectplanning en projectkosten.[66]

Voortgangsrapportages dwingen alle betrokkenen tot nadenken over tijd, geld, scope en kwaliteit van het project. Aan de andere kant is het van belang dat de informatievoorziening niet leidt tot onnodig dubbele rapportagewerkzaamheden en extra administratieve lasten. Tijdens de meer stabiele uitvoeringsfase van een project kunnen voortgangsrapportages bijvoorbeeld van minder toegevoegde waarde worden. In deze fase hebben risico's zich wel of niet voorgedaan en zijn budgetten grotendeels uitgegeven. De administratieve lasten van de uitgebreide rapportages wegen dan minder op tegen de beperkt betere projectbeheersing.[67]

Aanbevelingen

In het kader van informatievoorziening worden de volgende aanbevelingen gedaan. Allereerst is het belangrijk dat er vanaf de start van een project afspraken worden gemaakt over de informatievoorziening.[68] Een toereikende informatievoorziening aan PS is een noodzakelijke voorwaarde voor goede besluitvorming. Maak daarom ook inzichtelijk wie bij welke gebeurtenissen op basis van welke informatie de Provinciale Staten, het college, de vertegenwoordigers van de Provincie en de privaatrechtelijke organisatie dient te informeren.[69] Denk hierbij goed na over hoe de informatievoorziening kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten beperkt blijven.[70]

Vervolgens moet de informatievoorziening opgebouwd en onderhouden worden. Continuïteit van het projectteam draagt hieraan bij, en kan geborgd worden door middel van formele overdrachtsdossiers.[71] Tot slot is het opbouwen en onderhouden van de informatievoorziening te realiseren door de informatievoorziening periodiek te evalueren.[72]

[66] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquete' (2009).
[67] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[68] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[69] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[70] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[71] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[72] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).

Bijlage 3. Resultaten caseonderzoek (factsheets Ooijen-Wanssum, Elektrificatie Landgraaf-grens, Buitenring Parkstad)

Naam project	Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
Type project	Gebiedsontwikkeling
Betrokken partijen	Provincie Limburg, Ministerie IenW/Rijkswaterstaat, Gemeente Venray, Gemeente Horst aan de Maas, Waterschap Limburg

Omschrijving van het project

Na twee overstromingen in Limburg in 1993 en 1995 worden in 1996 ter voorkoming van acute problemen en vooruitlopend op integrale beschermingsprogramma's tijdelijke maatregelen genomen die de veiligheid van het gebied op korte termijn moeten verbeteren. Er worden nooddijken aangelegd en de Oude Maasarm wordt afgesloten. Met het idee dat deze maatregelen tijdelijk zijn, wordt het gebied achter de kade aangemerkt als stroomvoerend en bergend winterbed van de Maas. Als gevolg hiervan is het nagenoeg onmogelijk om tussen Ooijen en Wanssum toestemming te krijgen voor nieuwbouw of uitbreiding van gebouwen. In een gebied met veel agrarische bedrijvigheid en een florerende haven is dit een onwenselijke situatie.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum biedt een definitieve oplossing voor de hoogwaterproblematiek en economische beperkingen. Ook toentertijd bestaande ambities als realisaties EHS (overeenkomst met het Rijk (2005)) en rondweg N270 (Wanssum) zijn ingepast.

De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling luiden als volgt:

- Hoogwaterbescherming tegen waterstanden die eens in de 250 jaar voorkomen.
- Waterstanddaling van 37 cm (bij hoogwater).
- Ontwikkelen van natuur en landschap.
- Vergroten van de leefbaarheid in Wanssum.
- Ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen.

De volgende maatregelen worden genomen om deze doelstellingen te realiseren:

- Primaire waterkeringen/kademaatregelen.
- Hoogwatergeul Ooijen: aanleg van de hoogwatergeul en weerdverlaging Ooijen in combinatie met natuurontwikkeling.
- Hoogwatergeul Wanssum: aanleg van de hoogwatergeul en weerdverlaging Wanssum in combinatie met natuurontwikkeling.
- Reactiveren van de Oude Maasarm.
- Rondweg Wanssum: aanleg van nieuwe noordelijke provinciale rondweg, inclusief brug over haven Wanssum.
- Bieden van economische ontwikkelingsruimte door het benutten van rivierkundige overruimte, die wordt gerealiseerd met rivierverruimende maatregelen en het planologisch faciliteren van de uitbreiding insteekhaven Wanssum.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
Bestuursovereenkomst vastgesteld door PS op 16 december 2011	€ 210 mio	€ 210 mio	• Rijk € 135 mio • Provincie Limburg € 40 mio • Gemeenten € 10 mio • Garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
BO-MIRT november 2012	€ 210 mio		• Rijk € 135 mio • Provincie Limburg € 40 mio • Gemeenten € 10 mio • Garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
Kredietbesluit 6 november 2015 vastgesteld door PS		€ 194,5 mio	• Rijk € 141,4 mio • Provincie Limburg € 42,63 mio • Horst a/d Maas en Venray € 10,45 mio

PIP 13 mei 2016, besluit gestanddoening garantstelling vastgesteld door PS			• Gestanddoening garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
Herijkt kredietbesluit 16 december 2016 vastgesteld door PS		€ 222,8 mio	• Rijk € 142,2 mio • Provincie Limburg € 69,0 mio • Gemeente Venray € 8,0 mio • Gemeente Horst a/d Maas € 3,2 mio • Bijdrage vanuit Haven € 0,4 mio
PS-vergadering juni 2021		Het kredietbesluit van 2016 zal aangepast worden naar actueel prijspeil en de definitieve projectkosten zullen in beeld gebracht worden (eindafrekening)	

Provincie Limburg en de gemeenten Venray en Horst aan de Maas hebben in november 2010 een samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum gesloten.

In de Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas uit 2011 (vastgesteld door PS op 16 december 2011), ondertekend door het Ministerie van IenM, de Provincie Limburg, het Waterschap Roer en Overmaas en het Waterschap Peel en Maasvallei, wordt het benodigde projectbudget geraamd op € 210 mio (inclusief btw). Het Rijk reserveert € 135 mio met de ondertekening van de overeenkomst. De Provincie borgt de inbreng van € 75 mio (inclusief btw, prijspeil 2011) aan regionale middelen waaronder een garantstelling van € 25 mio. Het gaat hier niet om een garantstelling als bedoeld in financieel-technische zin. Met deze term garantstelling wordt een zekerheidsstelling bedoeld voor het geval een inverdienopgave niet tot een sluitende businesscase leidt (Programmabegroting 2016, p. 41). Dit betekent dat de Provincie Limburg borg staat voor dit aanvullende projectbudget van € 25 mio. In hoeverre deze garantstelling aangesproken zal worden, is afhankelijk van met name de marktwerking en de inverdienopgave.[73]

In november 2012 wordt met een positieve voorkeursbeslissing (MIRT 2) de MIRT-verkenningsfase afgerond en kan de planuitwerking worden gestart. In de (bestuurs)overeenkomst planuitwerkingsfase worden aanvullende afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor de realisatiefase en de financiering daarvan binnen de afspraken van de bestuursovereenkomst van 2011. Provincie Limburg treedt op als opdrachtgever van het totale project van de gebiedsontwikkeling. Het project wordt officieel op € 210 mio (inclusief btw, prijspeil 2011) geraamd. Van de vastgestelde raming van € 210 mio bestaat € 25 mio uit garantstelling.

Provinciale Staten stellen op 6 november 2015 het kredietbesluit voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum vast, het projectbudget wordt € 194,5 mio (inclusief btw).[74] Met de vaststelling van dit kredietbesluit formaliseren Provinciale Staten de integrale projectbegroting en autoriseren zij hiermee Gedeputeerde Staten om de begroting uit te voeren binnen de gegeven financiële kaders. De kosten worden als volgt verdeeld:

- Provincie Limburg € 42,63 mio (exclusief garantstelling).
- Rijk € 141,4 mio.
- Gemeenten Horst a/d Maas en Venray € 10,45 mio.[75]

[73] Deze inverdienopgave kan – blijkens de businesscase – onder andere worden gerealiseerd met de uitbreiding van de industriehaven in Wanssum en een verwacht aanbestedingsvoordeel (vanwege gunstige aanbestedingsresultaten in de GWW-markt) en slimme ontwerp- en logistieke oplossingen door aannemers.
[74] 23 oktober 2015: tweede afwijkingenrapportage 2015.
[75] Programmabegroting 2016.

In mei 2016 stellen PS het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast. Provinciale Staten (13 mei 2016) besluiten om de garantstelling van € 25 mio voor de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum beschikbaar te stellen uit de reserve waterveiligheid Maas. Dit gebeurt omdat er eind 2015/begin 2016 een marktconsultatie is geweest zonder de € 25 mio, waaruit bleek dat dit zou leiden tot een mislukte aanbesteding. In juli 2016 neemt de minister van IenM de projectbeslissing (MIRT 3), waarmee de realisatiefase start.

In oktober 2016 wordt het aanbestedingscontract tussen de Provincie en Combinatie Mooder Maas (Dura Vermeer en Ploegam) getekend. Mooder Maas geeft aan het werk in december 2020 op te leveren. Ook wordt in oktober 2016 de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum door IenM, de Provincie Limburg, het waterschap Peel en Maasvallei, de gemeente Venray en de gemeente Horst aan de Maas ondertekend.

Omdat het project zich eind 2016 van de plan- naar de realisatiefase ontwikkelt, wordt het kredietbesluit van 6 november 2015 herijkt. Er wordt gekozen om het project 'Veilig fietsverkeer' mee te laten liften met het project Ooijen-Wanssum. De bijdragen worden als volgt gedekt:

- € 600.000 uit de Mobiliteitsmaatregelen.
- € 600.000 uit het exploitatiebudget uitvoeringsprogramma Fiets.
- € 240.000 uit het Meerjaren Infrastructuur Programma.

De totale kosten van het project worden € 222,8 mio (inclusief btw). Het kostenverschil ten opzichte van 2015 heeft (naast de investeringen voor veilig fietsen) te maken met de resultaten van de aanbesteding; de kostenverhoging bij de aannemer zaten met name in de kosten en activiteiten voor op- en afleverdossiers en de engineeringskosten. Daarbij heeft er een nieuwe ronde reële calculatie van proceskosten plaatsgevonden om het PIP uit te voeren. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het kredietbesluit uit 2015 en het herijkte kredietbesluit van 2016.

Tabel 9. Overzicht Kredietbesluit

	Kredietbesluit 2015	Herijkt kredietbesluit 2016
Bouwkosten	172,5 mio	196 mio
Proceskosten PIP en realisatie	22 mio	26,8 mio
Totaal	*194,5 mio*	*222,8 mio*

Het projectbudget van € 222,8 mio wordt in het kredietbesluit van 16 december 2016 door PS vastgesteld. De bijdragen van de partners als volgt zijn verdeeld:

- Ministerie IenM € 142,2 mio.
- Provincie Limburg € 69,0 mio.
- Gemeente Venray € 8,0 mio.
- Gemeente Horst a/d Maas € 3,2 mio.
- Bijdrage vanuit Haven € 0,4 mio.

De hogere bijdrage van de Provincie komt voort uit de inzet van de garantstelling van € 25 mio en het meeliften van de realisatie van het project 'Veilig fietsverkeer' met het project Ooijen-Wanssum.

In 2017 stelt het projectbureau een projectplan op, waarin de strategie en de doelstellingen voor de realisatiefase worden geformuleerd. Het plan dient bovenal als operationeel document voor het projectbureau, maar moet ook de opdrachtgever(s) een bruikbaar handvat geven om het project te kunnen volgen en sturen. In november 2017 start opdrachtnemer Mooder Maas met de uitvoeringswerkzaamheden.

Na het afsluiten van de bestuursovereenkomst inzake de realisatie (2016) hebben zich tot 1 januari 2020 elf scopewijzigingen voorgedaan. De kosten van de wijzigingen komen voor rekening van de desbetreffende initiatiefnemer(s), i.c. één van de shareholders.

Naarmate de uitvoering vordert, komt de planning steeds meer onder druk te staan voor wat betreft het behalen van de belangrijkste mijlpalen (openstelling brug over de haven in Wanssum en de eindmijlpaal per 31 december 2020). Daarom zijn versnellingsmaatregelen nodig.

In Q2 2020 is het project erin geslaagd om ondanks PAS, PFAS en de coronacrisis op koers te blijven naar de eindmijlpalen. Aan het einde van Q2 2020 is naar verwachting de planning gehaald, hetgeen uiteindelijk ook gebeurd is.

De onttrekkingen uit de risicoreservering blijven tot op heden binnen het hiervoor beschikbare budget (kredietbesluit 2016). Het kredietbesluit van 2016 is tot en met prijspeil 2016 geïndexeerd. Bij de eindafrekening van het project in de PS-vergadering van naar verwachting juni 2021 zullen de budgetten aangepast worden naar actueel prijspeil.[76] De bijdragen van de shareholders worden dan conform de bepalingen uit de bestuursovereenkomst inzake de realisatie (eind 2016) geïndexeerd. De bouwkosten zelf zijn al op actueel prijspeil (aannemer mag per kwartaal indexeren). Het uitgangspunt dat het de businesscase sluitend is, blijft in stand.

De uitvoeringswerkzaamheden van de gebiedsontwikkeling zullen eind 2020 gereed zijn. De afronding, oplevering en overdracht moeten plaatsvinden in de loop van 2021. Van deelobjecten die tijdens de rit al gereed zijn, vinden oplevering, aflevering en aanvaarding direct plaats. Uiterlijk 1 juli 2021 zal het project worden overgedragen aan de opdrachtgever.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2010: Gebiedsplan Ooijen-Wanssum
- 2010: Publieke samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, Horst aan de Maas, Venray en Provincie Limburg
- 2011: Bestuursovereenkomst 'Waterveiligheid Maas' door Rijk, Provincie Limburg en Waterschappen
- 2012: Afronding MIRT-Verkenning Ooijen-Wanssum
- 2012: Bestuursovereenkomst Planuitwerking Ooijen-Wanssum
- 2013: Notitie Reikwijdte en Detailniveau Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2015: Kredietbesluit voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, projectbudget € 194,5 mio
- 2016: Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2016: Gate Review: Gate Projectbeslissing – Ooijen-Wanssum
- 2016: Aanbestedingsprocedure gestart en gewonnen door aannemerscombinatie Dura Vermeer-Ploegam (Combinatie Mooder Maas)
- 2016: Start realisatiefase
- 2016: Bestuursovereenkomst Realisatiefase Ooijen-Wanssum
- 2016: Herijkt kredietbesluit PS, het projectbudget wordt vastgesteld op € 222,8 mio
- 2017: Start uitvoeringswerkzaamheden
- 2017: Projectplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2020: Afronden werkzaamheden

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)

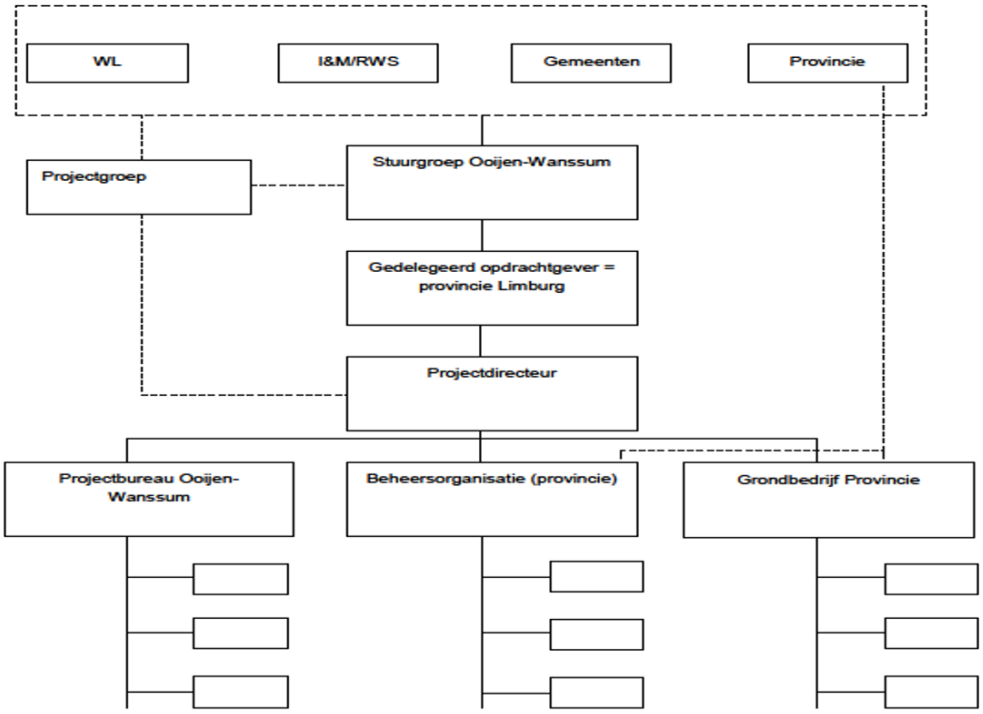
Governance

De formele en bestuurlijke context van Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is terug te vinden in belangrijke beslisdocumenten, zoals de bestuursovereenkomst realisatie. Kernpunten van het sturingsmodel:

- Formele besluitvorming is voorbehouden aan het bestuur van de projectpartners.
- Stuurgroep beslist met mandaat vanuit de dagelijkse besturen van de projectpartners.
- Stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Rijk (IenW en RWS), Provincie, gemeenten en het Waterschap.
- Projectpartners zijn gezamenlijk opdrachtgever via de stuurgroep, maar de Provincie is de gedelegeerd opdrachtgever.
- Formele besluitvorming geschiedt door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.
- Projectdirecteur en projectbureau werken in opdracht van de Provincie, maar staan ten dienste van de shareholders van het project.
- Provincie is de beheersorganisatie (inkoop, archief, financiën, etc.).
- Grondverwerving loopt via het Grondbedrijf van de Provincie (opdracht vanuit projectdirecteur door middel van aankoopplan).

[76] Kwartaalrapportage Q1 2020 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.

- Naast sturingslijnen bestaan regielijnen en cruciale afstemmingslijnen (tussen projectdirecteur en projectbureau, tussen IPM-rolhouders, tussen project en ambtelijke vertegenwoordiging projectpartners, tussen Provincie als beheersorganisatie/Grondbedrijf en Provincie als autonoom orgaan, tussen projectpartners onderling); het geheel aan sturings-, regie- en afstemmingslijnen moet leiden tot een totaalbeheersing van het project.



De stuurgroep bewaakt de voorgang, neemt beslissingen en bespreekt eventuele knelpunten in de samenwerking tussen partijen.

Het projectbureau kan voor specifieke onderdelen van zowel gevraagd als ongevraagd advies geven. Het projectbureau is opgezet conform het Integraal Projectmanagement Model (IPM), waarin de projectdirecteur voorzitter van het IPM is, dat verder bestaat uit de bekende rollen van het IPM-model: contractmanager, technisch manager, omgevingsmanager en manager projectbeheersing.

De projectgroep bestaat uit ambtelijke vertegenwoordiging van de projectpartners en het projectbureau. De projectgroep heeft de rol om te borgen dat de reguliere processen, waar partners bij betrokken zijn goed lopen, zoals vergunningverlening, handhaving, etc.

De projectdirecteur voert de regie binnen het projectbureau en vervult de rol van secretaris van de stuurgroep. Ook het projectmanagement wordt ingevuld door de projectdirecteur. De projectdirecteur is primair verantwoordelijk voor het realiseren van de projectopdracht binnen de gestelde kaders, maar daarnaast ook voor het realiseren van een adequate samenwerking met de opdrachtnemer, het beheersen van de risico's, de regievoering op de inzet van kennis en kunde binnen de projectorganisatie, de interne kwaliteit, de opzet en organisatie van het project en de oplevering en overdracht van het project.

Projectbeheersing

Projectbeheersing is belegd bij de manager projectbeheersing. De manager projectbeheersing is gedetacheerd vanuit het cluster Ontwikkeling van de Provincie Limburg. De tegenhanger van de manager projectbeheersing is de medewerker Planning & Control vanuit het cluster Financiën. Hij bewaakt onder meer de financiële voortgang in relatie tot het kredietbesluit en fiscale afspraken.

Een aparte budgethouder is belast met de accordering van facturen (vierogenprincipe). Afstemming vindt ad hoc plaats met financieel adviseurs, fiscalisten en juristen.

Het beheersen van het proces heeft twee kanten: vooruitkijken (sturing) en terugkijken (verantwoording). Bij projectbeheersing staan de volgende zaken centraal:

- Scope: wat realiseren we wel en wat niet?
- Tijd: binnen welke termijnen realiseren we wat?
- Geld: welk budget is beschikbaar? Wat kost het project? Wat zijn de beschikbare liquide middelen per jaar?
- Kansen, onzekerheden en risico's: wat zijn deze en hoe verzilveren/beheersen we ze?
- Hoe beheersen en borgen we de kwaliteit (proces en productkwaliteit)?

Voor de projectverantwoording wordt er in opdracht van de projectdirecteur een kwartaalrapportage opgesteld door de manager projectbeheersing over de projectfinanciën, de planning (voortgang) en de toprisico's.

In 2016 wordt in het kader van het MIRT-proces een Gate Review uitgevoerd. Deze review heeft als doel de interne opdrachtgever en andere besluitvormers van advies te voorzien of het project in voldoende mate wordt beheerst om over te gaan naar de volgende MIRT-fase. Het reviewteam oordeelt dat de thema's risico's, planning & kwaliteitsborging en financiën oranje zijn, het eindoordeel komt daarmee ook op oranje. De bevindingen en aanbevelingen van de Gate Review zijn opgenomen in een verbeterplan dat uiteindelijk heeft geleid tot een positief advies van het Gate Review-team om door te gaan naar de realisatiefase.

Budgettering

De financiële beheersing gaat conform de procedures van de Provincie Limburg. Omdat het project een apart beleidsproduct is binnen de programmabegroting, maakt de financiële verantwoording deel uit van de reguliere planning-en-controlcyclus van de Provincie. De provinciaal projectmanager bewaakt dat organisatie, financiën, risico's en inhoud 'Provincieproof' zijn.

Voor het financieel beheer wordt gebruik gemaakt van het systeem Key2Finance van de Provincie. De grootboekadministratie van de Provincie is leidend, met het vastgestelde kredietbesluit uit 2016 als randvoorwaarde voor de realisatiefase. Het projectbureau voert een projectadministratie die aansluit bij de grootboekadministratie, maar soms qua inzicht in mutaties kan voorlopen in de tijd. Om ervoor te zorgen dat er geen verschillen ontstaan tussen de projectadministratie en de grootboekadministratie vindt maandelijks afstemming plaats tussen de manager projectbeheersing en de financieel adviseur van de Provincie.[77]

Tijdens de realisatiefase zijn er diverse soorten geldstromen: Grondaankoop, D&C contract Mooder Maas Provincie, Overige projectkosten, Post Onvoorzien en btw-compensatie.

Risicomanagement

Het projectbureau is verantwoordelijk voor het risicomanagement. Het projectbureau stuurt actief op het beheersen van de risico's, tijdens het IPM-overleg wordt periodiek de stand van zaken besproken.

Het projectbureau werkt met het programma Riskscope, waarin alle risico's worden bijgehouden. De risico's worden verdeeld naar opdrachtgever en opdrachtnemer. De risico's van de opdrachtgever zijn financieel gewaardeerd. Het is een dynamisch overzicht dat samen met de opdrachtnemer elke drie maanden wordt geactualiseerd. De grootste risico's maken maandelijks deel uit van de voortgangsrapportage van de opdrachtnemer en worden in dat verband ook maandelijks besproken.

Het risicomanagementproces kent de volgende stappen:

- De top 20 risico's van het projectbureau wordt gedeeld met Mooder Maas.
- Tijdens de projectoverleggen worden de toprisico's van opdrachtnemer en opdrachtgever besproken.

[77] Projectplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (april 2017).

<table>
<tr><td></td><td colspan="4">Iedere zes weken vinden er challenge-gesprekken plaats tussen de risicomanager en IPM-rolhouder. Hierin worden de risico's besproken waar de IPM-rolhouder voor verantwoordelijk is en de status van de beheersmaatregelen.
Eens per kwartaal vindt een actualisatie plaats van de procesrisico's van de opdrachtnemer in het IPM-overleg, één maand voor het einde van het kwartaal ten behoeve van het opstellen van de driemaandelijkse toetsplanning.
Eens per kwartaal vindt een bespreking van de toprisico's plaats in het IPM.
Minimaal twee keer per jaar wordt een gezamenlijke risicosessie tussen opdrachtnemer en opdrachtgever gehouden.</td></tr>
<tr><td>Inhoudelijke besluiten PS</td><td colspan="4">Mei 2016: Vaststelling PIP. Later is het PIP aangepast en opnieuw vastgesteld door PS (december 2017), echter zonder financiële consequenties.</td></tr>
<tr><td>Financiële besluiten PS</td><td colspan="4">Dec 2011: Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas, het projectbudget wordt geraamd op € 210 mio.

Nov 2015: Kredietbesluit PS, projectbudget wordt vastgesteld op € 194,5 mio.

Nov 2016: Vaststelling PIP, gestanddoening garantstelling Provincie Limburg € 25 mio vanuit de reserve waterveiligheid Maas.

Dec 2016: Herijkt kredietbesluit PS, projectbudget wordt vastgesteld op € 222,8 mio.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Informatievoorziening aan PS</td><td>Datum</td><td>Type informatie</td><td colspan="2">Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="2">Uitsluitend via de reguliere P&C-cyclus. Dit project is niet aangemerkt als een groot project conform de Regeling Grote Projecten</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)</td><td>Datum</td><td>Wijze van rapporteren</td><td>Budgetverhoging</td><td>Gerapporteerde oorzaak</td></tr>
<tr><td></td><td>Herijkt kredietbesluit 16 december 2016 vastgesteld door PS</td><td>€ 28,3 mio</td><td>Sinds 2015 hebben Provinciale Staten en het college diverse besluiten genomen die het project een stap verder hebben gebracht, namelijk van de plan- naar de realisatiefase. Het betreft o.a. de vaststelling op 13 mei 2016 door Provinciale Staten van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), de opdrachtverlening op 5 oktober 2016 aan aannemerscombinatie Dura Vermeer-Ploegam (Combinatie Mooder Maas) voor de realisatie van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en de ondertekening op 12 oktober 2016 van de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Ten gevolge van deze besluiten dient het kredietbesluit van 6 november 2015 herijkt te worden.</td></tr>
<tr><td>Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)</td><td colspan="4">Geen</td></tr>
</table>

Naam project	Elektrificatie Landgraaf-grens
Type project	Internationale spoorverbinding
Betrokken partijen	Provincie Limburg, IenW, ProRail, NVR, EU, Strukton, DB Netz

Omschrijving van het project

In het kader van de Limburgse ambities om haar internationale verbindingen te verbeteren, stelt de Provincie de doelstelling om twee keer per uur naar Aken te rijden. Om tot deze verbinding met Aken te komen, wordt met het Rijk afgesproken dat de Provincie Limburg in haar regionale OV-concessie zorg draagt voor de treindienst Maastricht-Heerlen-Aken. Het gaat om één geëlektrificeerde sneltrein per uur per richting. Daarvoor is onder andere de elektrificatie van het baanvak Landgraaf-grens nodig. De elektrificatie dient ook als eerste stap voor een eventuele toekomstige verbinding Eindhoven-Aken.

De noodzakelijke infra-aanpassingen voor de elektrificatie voor het baanvak Landgraaf-grens betreffen:

- het aanbrengen van circa 6 kilometer bovenleiding inclusief draagconstructie;
- het realiseren van de voedingssituatie (onderstation(s) en aansluiting op het verzorgingsnet);
- aanpassingen voor een hogere baanvaksnelheid tussen km 22,3 en km 26,3;
- het aanbrengen van een spanningssluis (i.v.m. verschillende stroomvoorzieningen in Nederland en Duitsland).

Op het baanvak Landgraaf-grens worden in 2015 onderhoudswerken uitgevoerd. Het aanbrengen van de aanpassingen ten behoeve van de snelheidsverhoging worden zo veel mogelijk in deze onderhoudswerkzaamheden meegenomen. De aanpassingen van het baanvak in Duitsland worden door DB Netz gerealiseerd.

De spoorverdubbeling op het traject Heerlen-Landgraaf behoort niet tot de scope van dit project, maar betreft een apart project.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
BO-MIRT November 2013	€ 15 mio	€ 7,5 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio € 7,5 mio
Kredietbesluit PS 6 november 2015		€ 7,5 mio	• Reservering vanuit reservemiddelen Rail: Provincie Limburg € 7,5 mio
Investeringsbesluit GS 24 april 2018		€ 15,2 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio Parkstad € 1,3 mio • Provincie Limburg € 6,5 mio
Kredietbesluit PS 22 juni 2018		€ 15,2 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio Parkstad € 1,3 mio • Provincie Limburg € 6,5 mio[78]

In eerste instantie is het project elektrificatie Landgraaf-grens onderdeel van het project Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln. Het doel van dat project is het realiseren van een snelle en goede IC-verbinding tussen (Randstad-)Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln.

In het BO-MIRT van november 2013 wordt vastgelegd dat de kosten voor het project elektrificatie Landgraaf-grens worden gedragen door Rijk en regio. Gezamenlijk stellen zij € 15 mio beschikbaar (incl. btw, prijspeil gecorrigeerd naar 2013). Beide partijen dragen 50% van de kosten, IenW legt € 7,5 mio vast. De hieraan voorafgaande besluitvorming van de GS valt niet te herleiden.

In 2015 wordt inzake de uitkeringen uit het Provinciefonds opgenomen dat de Provincie Limburg een totale bijdrage ontvangt van € 7,5 mio voor maatregelen op het traject Heerlen-Aken voor de elektrificatie Landgraaf-grens.

De bijdragen worden ontvangen in de vorm van een decentralisatie-uitkering en worden in afwachting van concrete uitgaven voor dit project vooralsnog gereserveerd in de 'reserve DU Verkeer en Vervoer' en als volgt over de jaren verdeeld:

- 2015: € 1 mio.
- 2016: € 2 mio.
- 2017: € 3,5 mio.
- 2018: € 1 mio.

In de tweede afwijkingenrapportage 2015 staat dit per abuis verkeerd aangegeven. Hier staat: "In de septembercirculaire 2015 inzake de uitkeringen uit het Provinciefonds is opgenomen dat de Provincie Limburg een totale bijdrage ontvangt van € 6,5 mio voor maatregelen op het traject Heerlen-Aken (elektrificatie van het baanvak Landgraaf-grens)".

In de tweede afwijkingenrapportage 2015 (kredietbesluit 6 november 2015) wordt vanuit de reservemiddelen Rail een bedrag van € 7,5 mio vanuit de Provincie gereserveerd/geoormerkt ten behoeve van elektrificatie Landgraaf-grens. Voordat het provinciale deel definitief bepaald kan worden, moeten de EU-mogelijkheden verkend en bijdragen vanuit de regio nog uitgehard worden.

In 2016 geeft de staatssecretaris van IenM via een brief aan ProRail aan de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor de elektrificatie Landgraaf-grens te dragen. Dit staat los van de rijksbijdrage voor de aanleg.

Vanaf 2016 is de elektrificatie Landgraaf-grens niet langer onderdeel van het Project Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln, maar krijgt het project een eigen hoofdstuk in de voortgangsrapportages Groot Project Railagenda.

In het najaar van 2016 vindt de aanbesteding voor de elektrificatie plaats. De verwervingsraming waarmee ProRail de aanbesteding start, bedraagt € 9,3 mio, maar dit leidt niet tot passende aanbiedingen binnen het budget. Op het moment van aanbesteden is er veel werk op de markt, waardoor partijen in de positie komen om hoog in te schrijven. Op basis hiervan hebben de Provincie Limburg en ProRail geconcludeerd dat de inschrijvingen dermate hoog zijn, dat zij van gunning afzien. ProRail heeft de indieners een inschrijfvergoeding aangeboden. De hoogte van deze inschrijfvergoeding is vastgesteld op € 75.000 per inschrijver (in totaal drie inschrijvers). Deze inschrijfvergoeding komt ten laste van het projectbudget, maar leidt niet tot een budgetoverschrijding.[79]

Vervolgens hebben een paar aanpassingen plaatsgevonden om het werk in een gewijzigde vorm opnieuw aan te besteden. De belangrijkste wijziging is dat enkele ontwerpopgaven door ProRail in 2017 zelf uitgewerkt zijn, zodat deze geen onderdeel meer van de opdracht vormen. Eind 2017 is het gewijzigde werk aanbesteed en in januari 2018 is het werk voor € 10,4 mio gegund aan Strukton (zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda, mei 2018).

In de eerste paar voortgangsrapportages[80] wordt aangegeven dat de elektrificatie in verband met de nieuwe vervoersconcessie voor 1 januari 2018 afgerond dient te zijn. De vertraagde aanbesteding zorgt ervoor dat zich het risico voordoet van niet tijdige oplevering van elektrificatie aan Nederlandse zijde. Door de vertraging zal de oplevering aan Nederlandse zijde in lijn komen met de al eerder aangekondigde vertraagde oplevering in Duitsland. Hiermee vervalt het risico. Uit de documentatie wordt niet duidelijk of er gevolgen zijn voor de nieuwe vervoersconcessie. DB Regio en NVR geven aan dat de elektrificatie aan Duitse zijde eind 2018 opgeleverd zal worden.

In 2017 wordt bekend dat de EU CEF-subsidie beschikbaar zal stellen voor de infrastructurele projecten op de grensoverschrijdende railverbinding Heerlen-Aken, de elektrificatie Landgraaf-grens is één van deze projecten. In totaal zal de EU € 28,8 mio beschikbaar stellen. Het maximaal door Europa toe te kennen subsidiebedrag aan de elektrificatie is op basis van de subsidiebeschikking bekend; hierin is uitgegaan van € 14,6 mio aan totale projectkosten waarvan 40% subsidiabel is, dit komt neer op ongeveer € 5,84 mio. De subsidieperiode loopt van 7 februari 2017 tot en met 31 december 2020. Omdat er vóór 7 februari 2017 al voor meer dan € 830.000 aan projectkosten gerealiseerd zijn, vervalt hierover ruim € 300.000 subsidie. Dit kan (deels) 'terugverdiend' worden als gevolg van de hogere werkelijke projectkosten, mits het in de CEF-subsidiebeschikking gekoppelde 'zusterproject' Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf binnen het gestelde budget blijft.

[78] Door afronding is het totaalbedrag niet gelijk aan de € 15,2 mio.
[79] Elektrificatie Landgraaf-grens, brief gedeputeerde Mackus van 19 april 2017 (GS 2017-28132).
[80] Eerste, tweede en derde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda.

Nadat de gunning van het werk heeft plaatsgevonden en duidelijk is welk deel de regio kan bijdragen, wordt het budget vastgelegd op € 15,2 mio. Waar precies de verhoging van € 0,2 mio vandaan komt, is niet duidelijk. De projectkosten van € 15,2 mio worden in april 2018 in een investeringsbesluit van GS verwerkt. De dekking van deze kosten is als volgt verdeeld:

- Rijk € 7,5 mio.
- Regio Parkstad € 1,3 mio.
- Provincie € 6,5 mio, waarvan mogelijk CEF-subsidie ad € 5,68 mio (maximaal) als bijdrage hierin.[81]

In de eerste afwijkingenrapportage 2018 in juni wordt een krediet van € 6,5 mio definitief beschikbaar gesteld vanuit provinciale zijde (gereserveerd kredietbesluit 6 november 2015). De provinciale bijdrage ligt lager dan de initieel gereserveerde € 7,5 mio, omdat er zowel financiering vanuit de EU als de regio beschikbaar is gekomen. GS nemen het besluit om het budget definitief op € 15,2 mio te plaatsen en dit is vervolgens door de Staten vastgelegd via het kredietbesluit van 22 juni 2018.

De bouwwerkzaamheden starten in april 2018. Hoogstwaarschijnlijk kunnen de werkzaamheden gestart worden voor het kredietbesluit in juni, omdat in 2015 al geld is gereserveerd. Het werk wordt conform planning eind 2018 opgeleverd. Arriva heeft het tracé in december 2018 in dienst genomen. Werkzaamheden aan Duitse zijde zijn ook eind 2018 gereed.

In 2018 heeft Strukton, de gecontracteerde aannemer, een claim van ongeveer € 200.000 bij ProRail ingediend in verband met onvoorzienbare beperkingen in de aan het spoor werkbare periodes. Strukton geeft aan hierdoor met hogere kosten te zijn geconfronteerd. De claim wordt niet gehonoreerd en is vanaf oktober 2019 van tafel.

De Provincie Limburg is met ProRail overeengekomen dat de eindbalans uiterlijk in 2020 wordt opgemaakt. Naar verwachting zal het project binnen het budget van € 15,2 mio (prijspeil 2013) afgerond worden.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2013: Het projectbudget wordt in het BO-MIRT geraamd op € 15 mio. Bijdrage € 7,5 mio van het Rijk
- 2015: Kredietbesluit PS, reservering van € 7,5 mio vanuit provinciale zijde
- 2016: IenM geeft aan de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging te dragen
- 2017: Toekenning CEF € 28 mio traject Heerlen-Aken
- April 2018: Start werkzaamheden elektrificatie
- 2018: Investeringsbesluit GS, projectkosten in totaal € 15,2 mio
- 2018: Bijdrage vanuit CEF en Parkstad Limburg, omvang onduidelijk
- 2018: Afwijkingenrapportage, bijdrage vanuit de Provincie € 6,5 mio
- December 2018: Elektrificatie afgerond volgens schema
- 2018: Claim Strukton van ongeveer € 200.000 bij ProRail ingediend
- 2019: Claim Strukton niet gehonoreerd

Vastgestelde systematiek van interne controle en -beheersing (opzet)

Governance

Namens IenW en de regio is de Provincie Limburg opdrachtgever van het project.

De uitvoering van de projectwerkzaamheden ligt bij de interne projectgroep van ProRail, zij zijn verantwoordelijk voor zowel het projectmanagement als de inhoudelijke planstudie zelf. Zij leggen verantwoording af aan het gezamenlijke projectteam.

Voor de realisatie en het beheer van het baanvak Landgraaf-grens zijn afspraken tussen de Provincie en ProRail gemaakt, zij vormen het gezamenlijke projectteam. De afspraken zijn vastgelegd in een realisatie- en beheerovereenkomst. Voor de benodigde afstemming met de werkzaamheden aan Duitse zijde van het traject vindt regulier overleg plaats tussen ProRail en DB Netz. Het projectteam legt verantwoording af aan de stuurgroep.

De stuurgroep bestaat uit de verantwoordelijk directeur Regio Zuid van ProRail en de verantwoordelijk gedeputeerde van de Provincie Limburg.

[81] Eerste afwijkingenrapportage 2018.

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">IenW neemt deel aan de stuurgroep als agenda-lid. Het is onduidelijk of de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de stuurgroep ergens vastgelegd zijn.

Projectbeheersing

De stuurgroep stuurt op de scope en planning van het project, hierbij moet zij de aan haar verleende volmachten en mandaten in acht nemen. De stuurgroep bestaat uit de verantwoordelijk directeur Regio Zuid van ProRail en de verantwoordelijk gedeputeerde van de Provincie Limburg. Zij komen bijeen indien één of beide partijen hiertoe een verzoek doen. Het secretariaat van de stuurgroep wordt gevoerd door de voorzitter van het projectteam van ProRail en Provincie Limburg.

Het projectteam van Provincie Limburg en ProRail hebben een regulier overleg waar issues met gevolgen voor de planning tijdig worden geïdentificeerd en beheerst.

Ook is er een regulier overleg met Duitse partners om tijdig issues met betrekking tot de planning te kunnen identificeren en beheersen. Schriftelijk is vastgelegd dat indien een partij voor vertraging zorgt, deze partij ook de kosten daarvoor betaalt.[82] Er wordt niet toegelicht waar dit is vastgelegd.

Budgettering

ProRail stuurt de Provincie ieder kwartaal een factuur van de geraamde kosten (op voorschotbasis) en verrekent de werkelijk gemaakte kosten van het afgelopen kwartaal hierin. De projectbegroting en realisaties zijn vastgelegd in het provinciale financiële systeem, er wordt verantwoording afgelegd door middel van de P&C-cyclus aan GS en PS.

Risicomanagement

Binnen haar opdracht en projectbudget van de Provincie Limburg heeft ProRail een risicoreservering opgenomen. ProRail en Provincie Limburg sturen samen op beheersing van de risico's, dit is een vast agendapunt in het projectteamoverleg.

ProRail maakt in de Objectovereenkomst met haar opdrachtgever, de Provincie, gebruik van een zogenaamde overeenkomst van lastgeving. Dit betekent dat ProRail optreedt in de hoedanigheid van lasthebber; hierdoor is ProRail verplicht/bevoegd om voor rekening van de Provincie rechtshandelingen te verrichten. Met andere woorden, alles wat ProRail in het kader van de opdracht nodig acht, is voor rekening en risico van de Provincie. Hiermee zijn alle risico's voor de Provincie, terwijl zij zelf geringe invloed heeft.</td></tr>
<tr><td>Inhoudelijke besluiten PS</td><td colspan="3">Geen</td></tr>
<tr><td>Financiële besluiten PS</td><td colspan="3">November 2013: BO-MIRT, bijdrage van € 7,5 mio vanuit het Rijk

November 2015: Kredietbesluit PS, € 7.5 mio provinciale bijdrage gereserveerd

April 2018: Investeringsbesluit GS, het totaal van € 15,2 mio wordt behaald met een bijdrage van Regio Parkstad van € 1,3 mio en de bijdrage vanuit de Provincie van € 6,5 mio (CEF)

Juni 2018: Kredietbesluit PS, vaststellen projectbudget € 15,2 mio en bijdrage Provincie Limburg € 6,5 mio</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Informatievoorziening GS aan PS</td><td>Datum</td><td>Type informatie</td><td>Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td>Dec 2015</td><td>Eerste voortgangsrapportage Groot Project OV</td><td>Elektrificatie onderdeel van project IC Verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen.</td></tr>
</table>

[82] Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda.

			De voorbereidende werkzaamheden voor de elektrificatie zijn gestart en voor 1 januari 2018 dient de spoorlijn geëlektrificeerd te zijn in verband met de nieuwe concessie.
	Mei 2016	Tweede voortgangsrapportage Groot Project OV/Railagenda	Elektrificatie onderdeel van project IC Verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln. Mijlpaal (1 januari 2018) wordt aan Nederlandse zijde nog steeds gehaald, maar Duitse partners hebben aangegeven dat zij waarschijnlijk drie maanden vertraging oplopen.
	Nov 2016	Derde voortgangsrapportage Groot Project OV/Railagenda	Elektrificatie krijgt een eigen hoofdstuk, onder de naam elektrificatie Heerlen-Herzogenrath. Werkzaamheden liggen op schema. De staatssecretaris heeft zich bereid verklaard om de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging te dragen.
	Apr 2017	Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Het hoofdstuk heet nu: Elektrificatie Landgraaf-grens. De aanbesteding voor de elektrificatie heeft in Q3 2016 plaatsgevonden. Helaas heeft dit niet geleid tot passende aanbiedingen binnen het beschikbare budget. De oplevering aan Nederlandse zijde komt hiermee in lijn met de (al eerder aangekondigde vertraagde) oplevering aan Duitse zijde.
	Okt 2017	Vijfde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De EU is voornemens om CEF-subsidie beschikbaar te stellen voor onder andere de elektrificatie.
	Mei 2018	Zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Eind 2016 heeft ProRail het werk aanbesteed. Echter, samen met de Provincie Limburg heeft ProRail destijds geconcludeerd dat de inschrijvingen dermate hoog waren dat van gunning afgezien diende te worden. Vervolgens hebben enkele aanpassingen plaatsgevonden om het werk in een gewijzigde vorm opnieuw aan te kunnen besteden. Belangrijkste wijziging is geweest dat enkele ontwerpopgaven door ProRail in 2017 zelf uitgewerkt zijn, zodat deze geen onderdeel meer vormden van de opdracht. Het werk is nu voor € 10,4 mio (excl. btw) gegund. De Europese Unie heeft een CEF-subsidie aan het project elektrificatie Landgraaf-grens toegekend.

	Okt 2018	Zevende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	In april 2018 zijn de werkzaamheden van start gegaan en het werk wordt conform vigerende planning eind 2018 opgeleverd.	
	Mei 2019	Achtste voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De planning is zoals afgesproken behaald, werken zijn eind 2018 opgeleverd. Arriva heeft het tracé op 9 december 2018 in dienst genomen. Door de officiële goedkeuring vanuit Duitsland voor de nieuwe internationale Flirt3-treinen, kon Arriva vanaf zondag 27 januari 2019 treinen naar Aken laten rijden. Het project wordt naar verwachting binnen het budget van € 15,2 mio afgewikkeld. De eindafrekening van het project zal naar verwachting medio 2019 afgerond zijn.	
	Nov 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Project is gerealiseerd. Administratieve afronding vindt naar verwachting plaats in Q1 2020. In de loop van 2019 heeft Strukton, de door ProRail gecontracteerde aannemer, een claim van circa € 200.000 bij ProRail ingediend in verband met, in hun ogen, onvoorzienbare beperkingen in de aan het spoor werkbare periodes.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
			Geen	
Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	Geen			

Naam project	Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
Type project	Grootschalige aanleg weginfrastructuur
Betrokken partijen	Provincie Limburg, gemeenten Parkstad Limburg, Ministerie van IenW

Omschrijving van het project

De BPL is een infrastructureel project, met als hoofddoel het oplossen van de problemen in de bestaande verkeersstructuur van de regio Parkstad Limburg. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de verschillende woonkernen sterk verbeterd. Dit leidt ertoe dat het onderliggend wegennet wordt ontlast van doorgaand verkeer. De leefbaarheid en verkeersveiligheid, vooral in de woonkernen van Parkstad, zal verbeteren. Ook krijgen het ondernemersklimaat en de toeristisch-recreatieve sector een impuls.

De (sub)doelstellingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Verbetering van de verkeersstructuur.
- Verbetering van de interne bereikbaarheid.
- Verbetering van de externe bereikbaarheid.
- Verbetering van de verkeersleefbaarheid.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Versterken van het vestigings- en ondernemingsklimaat.
- Versterken van de toeristische en recreatieve sector.

Via het project BPL wordt eveneens een impuls gegeven aan de ontwikkeling en versterking van de aanwezige natuur(gebieden) in de regio Parkstad Limburg en het versterken c.q. tot stand komen van robuuste verbindingen tussen deze natuurgebieden en natuurgebieden in aangrenzende gebieden (waaronder ook in het buitenland).
De BPL wordt een volwaardige autoweg met twee rijbanen waarbij elke rijbaan twee rijstroken zal tellen. De BPL heeft een maximale rijsnelheid van 100 km per uur, met uitzondering van de delen nabij de Natura 2000-gebieden waar een maximale rijsnelheid van 80 km per uur geldt.

De aanleg van de BPL behelst het verbeteren van de bestaande provinciale wegen N298, N299 en N300 en de realisatie van een aantal nieuwe wegvakken tussen de N298 en N299 en de N299 en N300.

Samenvatting financiële voortgang project

	Raming	Budget	Verdeling kosten
2003		€ 135 mio	• Provincie € 67,5 mio • Parkstad € 67,5 mio
2009 (Financierings-overeenkomst)	€ 195 mio + € 45 mio aan optimalisaties	€ 195 mio + € 45 mio aan optimalisaties	• Provincie: totale bijdrage onduidelijk • Parkstad: totale bijdrage onduidelijk, afgesproken is dat Parkstad +€ 22,5 mio financiert • € 15 mio uit gebiedsontwikkeling • € 30 mio van Provincie en Rijk via MIRT
2010 (Convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg: aansluiting Nuth)		Totaalbudget onduidelijk	• Provincie: € 30 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) • Rijk: € 63,5 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten)
2010 (eerste Provinciaal Inpassingsplan)	€ 314 mio		Precieze kostenverdeling onduidelijk • Rijk: € 74 mio (afgerond)

2012 (tweede Provinciaal Inpassingsplan)		€ 441,06 mio: (€ 393,53 mio investerings-budget + € 47,5 mio operationele en personele voorbereidingskosten)	• Provincie betaalt € 79,4 mio van de meerkosten, plus de € 47,5 voorbereidingskosten • Parkstad betaalt € 7,7 mio van de meerkosten • Totale aandeel Provincie: € 267,09 mio
2013 (Financierings-overeenkomst)			Financiële bijdrage van Parkstad: € 100,2 mio (begrensd) Waarvan: • € 77,5 mio resultaatsverplichting • € 15 mio inspanningsverplichting (waarvan € 7,5 mio uit gebiedsontwikkeling) • € 7,7 mio werk-met-werk Precieze verdeling van totaalkosten onduidelijk
2015 (Gewijzigd Statenvoorstel (G-15-010))		€ 447,3 mio taakstellend budget € 15 mio projectreserve	• Provincie financiert het verschil (€ 21,24 mio) met eerder budget
2019 (Voortgangsrapportage H1 2019)		€ 447,3 mio taakstellend budget € 15 mio projectreserve	• Provincie: € 295,44 mio • Rijk: € 73,7 mio • Parkstad: € 75,5 mio • EFRO-subsidie: € 1,5 mio • Werk-met-werk / gebieds-ontwikkeling: € 30,2 mio (gezamenlijke verantwoordelijkheid Parkstad en Provincie)

In 2003 maken de Provincie Limburg en Stadsregio Parkstad Limburg bestuurlijke afspraken over de ontwikkeling en aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg en de afbouw van de bestaande binnenring. Het totale budget wordt gesteld op € 163 mio, waarvan het taakstellend budget voor de Buitenring € 135 mio bedraagt en voor de afbouw van de binnenring € 28 mio. Provincie en Parkstad-gemeenten spreken op dat moment af ieder 50% bij te dragen aan beide projecten, ieder draagt € 67,5 mio bij aan de aanleg Buitenring. De afspraken worden in 2005 vastgelegd in een bestuursconvenant. Er wordt afgesproken dat extra kosten ten gevolge van nieuwe wetgeving vanaf 1 januari 2004, rechterlijke uitspraken daaronder begrepen, die leiden tot gewijzigde en duurdere uitvoering van de projecten, voor rekening komen van de partijen naar rato van hun aandeel in het totale budget.

Na 2005 wordt de scope gewijzigd: aansluiting van Nuth op de Buitenring wordt toegevoegd à € 60 mio, waardoor het benodigde budget op € 195 mio wordt geraamd. Over de scopewijziging is onderhandeld met de gemeenten en met het Rijk:

- In 2009 wordt een financieringsovereenkomst gesloten tussen Provincie (GS) en Parkstad voor de geraamde € 195 mio. Er is dan een dekkingstekort van € 22,5 mio, dat wordt ingevuld door de regio Parkstad: € 15 mio als harde resultaatsverplichting en € 7,5 mio als zachte inspanningsverplichting. Indien de inspanningsverplichting niet slaagt,

treden de partijen in overleg. Daarnaast wordt afgesproken om optimalisaties uit te voeren tot maximaal € 45 mio.[83] Daarvan wordt € 15 mio gefinancierd via een gebiedsontwikkeling (als gezamenlijke inspanningsverplichting door Parkstad en Provincie) en € 30 mio door Provincie en Rijk via het MIRT. GS stellen PS voor om het budget van de buitenring met € 15 mio te verhogen en om de opbrengst uit de gebiedsontwikkeling voor te financieren.

- Op 3 juni 2010 ondertekenen Rijk (minister van V&W) en Provincie (college van GS) het Convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg, waarin onder andere afspraken worden gemaakt over de aansluiting Nuth. De partijen komen overeen dat het Rijk in totaal € 63,5 mio[84] (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) zal bijdragen. De Provincie voert alle werkzaamheden uit in het kader van de ruimtelijke ordening (planstudie) en de voorbereiding en begeleiding van de uitvoering. Ook staat in het convenant dat de Provincie € 30 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) bijdraagt. Afgesproken wordt dat een overschrijding van het budget voor rekening en risico is van de Provincie en dat het ontwerp heeft te voldoen aan de functionele eisen van het Rijk die behoren bij het wegontwerp.

In 2010 wordt het eerste Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld met als raming € 314 mio, dat is € 119 mio hoger dan de eerdere raming van € 195 mio die vermeld wordt in de financieringsovereenkomst van 2009. Als verklaring voor het verschil wordt opgegeven: optimalisaties en aanvullingen op basis van wensen uit de omgeving, waaronder zaken als een ongelijkvloerse aansluiting, het ontzien van het Bronnenbos, gecombineerde aansluitingen, geluidsarm asfalt, ecoducten en trajecten met (half)verhoogde of verdiepte ligging. Er is echter in de documenten geen duidelijk, compleet overzicht teruggevonden voor het gehele verschil van € 119 mio. In het PIP wordt vermeld dat het Rijk afgerond € 74 mio zal bijdragen. Voor de kostenverdeling tussen Provincie en Parkstad wordt verwezen naar de afspraken uit het bestuursconvenant van 2005 (50/50-verdeling) en de aanvullende afspraken uit de financieringsovereenkomst van 2009.

Het eerste PIP is in 2011 door de Raad van State afgekeurd omdat onvoldoende inzicht is gegeven in de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden door de toename van het verkeer als gevolg van de Buitenring. Hoewel het inpassingsplan nog niet definitief was, besluiten GS in juni 2010 om de aanbesteding te starten. De Tenderboard is hierbij als onafhankelijke partij betrokken en heeft de risicoanalyse afgewogen. In maart 2011 wordt het project gegund aan MNO Vervat.

In 2012 worden het nieuwe PIP en bijbehorende kredietbesluit vastgesteld door PS. Met het nieuwe PIP komt een scopewijziging met veel maatregelen ten aanzien van de stikstofuitstoot. Het taakstellende budget wordt vastgesteld op € 441,06 mio (€ 393,53 mio investeringsbudget plus operationele en personele voorbereidingskosten ad € 47,5 mio). Het totale aandeel van de Provincie is dan € 267,09 mio. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de oorzaken van de kostenstijging en verdeling van de extra benodigde dekking tussen Parkstad en Provincie.

J

	Bijdrage Parkstad	Totaal
Contract		€ 32.600.000
Vertraging		€ 6.900.000
Reparatie PIP	€ 6.275.000	€ 12.550.000
Kwaliteitsimpuls	€ 4.100.000	€ 8.200.000
Dekking onvoorzien		€ 41.450.000-
Onvoorzien		€ 33.830.000
Indexering		€ 19.500.000
Aanpassing N274		€ 4.600.000
Dekking tekort grond		€ 5.000.000
Extra voorbereidingskn.		€ 5.400.000
TOTAAL	€ 10.375.000	€ 87.130.000
Voordeel	€ 2.665.000	
Aandeel Parkstad	**€ 7.710.000**	
Aandeel Provincie		**€ 79.420.000**

[83] Toelichting projectteam: "Dit waren optimalisaties zoals een verdiepte ligging ter hoogte van Amstenrade, een volwaardige aansluiting ter hoogte van Landgraaf, aanpassingen in Kerkrade, etc. Het was een duidelijke scopewijziging mede op verzoek van zienswijzen door inwoners en gemeenten waarbij Provinciale Staten uiteindelijk hebben ingestemd. De opgave van € 15 miljoen zou bijvoorbeeld gezocht worden in ruimtelijke ontwikkelingen langs het traject zoals de realisatie van een aantal tankstations."

[84] De nieuwe raming viel hoger uit dan de eerder geraamde € 60 mio.

In een second opinion op het investeringsbudget kwam Deloitte (2012) tot de conclusie dat dit budget robuust en prudent is voor de fase waarin het project zich op dat moment bevond (voorbereidingsfase). Bestuurlijk wordt afgesproken dat de financiële bijdrage van de regio begrensd wordt en dat de Provincie de voorbereidingskosten voor haar rekening neemt (besluit PS juni 2012).

Ten aanzien van het budget worden in 2013 nieuwe afspraken met de regio Parkstad vastgelegd in een nieuwe financieringsovereenkomst. Dit volgt op een besluit van GS op 5 februari 2013, waarna een nieuw financieringsvoorstel aan de Parkstad-gemeenten werd gedaan. De partijen spreken af dat Parkstad een definitief begrensde financiële bijdrage aan het project levert van € 100,2 mio. Daarvan is € 77,5 mio een resultaatsverplichting op basis van het bestuursconvenant 2005 (€ 67,5 mio) en de financieringsovereenkomst 2009 (€ 10 mio). En € 15 mio daarvan is een inspanningsverplichting (waarvan € 7,5 mio uit de gebiedsontwikkeling). Daarnaast spreken Provincie en Parkstad af om de meerkosten van het Provinciaal Inpassingsplan 2012 à € 7,7 mio te financieren met een inspanningsverplichting om werk-met-werk te realiseren.

In 2013 hebben GS gecommuniceerd aan PS dat het project vertraging opliep door de lange procedure bij de Raad van State. PS hebben toen op 27 juni 2013 een nieuwe planning vastgesteld. De deadline voor totale openstelling werd verplaatst van 1 januari 2016 naar 1 januari 2020. Dit leverde geen aanpassing van het budget op, door inzet van de risicoreservering. De Raad van State staat wel activiteiten op een aantal wegvakken toe.

In 2014 is de planning opnieuw bijgesteld, nog niet alle werkzaamheden mogen gestart worden van de Raad van State. PS nemen hiervan op 8 juni 2014 kennis. Het taakstellend budget is niet aangepast, maar men geeft aan dat de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is.

Op 11 maart 2015 is de definitieve uitspraak en is het PIP onherroepelijk. Naar aanleiding van de definitieve uitspraak ontvangen PS op 11 september 2015 een Gewijzigd Statenvoorstel (G-15-010) met actualisatie van planning en begroting. Nu wordt het budget naar verwachting wel overschreden. Het nieuwe budget (met een onzekerheidsmarge van -5% tot +10%) is dan € 447,3 mio[85] waarvan € 7,8 mio risicoreservering voor voorziene risico's. Volgens GS is het echter niet realistisch geen onvoorziene risicoreservering te hebben. GS stellen daarom voor om naast de reservering voor voorziene risico's ook een reservering voor niet-voorziene risico's (projectreserve) ter hoogte van € 15 mio in de begroting op te nemen. (De € 15 mio projectreserve volgt uit een doorrekening van Royal HaskoningDHV en is het verschil tussen het P25- en P85-budget[86]). Het aandeel van de Provincie is dan € 295,44 mio.

In het kredietbesluit van 2015 gaan PS hiermee akkoord (op 9 oktober 2015): de totale begroting wordt vastgesteld op € 462,3 mio, waarvan € 447,3 mio taakstellend budget en € 15 mio projectreserve. Het verschil met het eerdere projectbudget van € 441,06 mio, namelijk € 21,24 mio, komt voor rekening van de Provincie. In de financieringsovereenkomst van 2013 is immers vastgelegd dat de bijdrage van de regio begrensd is. Daarbovenop wordt gemeld dat de provinciale bijdrage met € 9,2 mio verhoogd wordt ten gevolge van lagere bijdragen van Rijk en Parkstad. De volgende verklaringen zijn daarvoor gevonden:

1 Een dekkingstekort van € 4,4 mio komt doordat de bijdrage van het Rijk inclusief btw was, terwijl ervan was uitgegaan dat deze exclusief btw was en de btw kon worden teruggevorderd via het BTW-compensatiefonds.
2 Voor een ander deel (€ 2 mio) wordt de volgende verklaring gegeven: "Bij de financieringsafspraken met Parkstad heeft de Provincie toegezegd voor € 2 mln. aan versoberingen door te voeren en dit bedrag ter beschikking te stellen aan Parkstad voor hun in te brengen bijdrage (onderdeel resultaatsafspraak). Nu verdere versobering niet mogelijk blijkt, zal de Provincie in deze € 2 mln. op een andere wijze moeten voorzien. Hierdoor ontstaat wel een dekkingstekort van € 2 mln."

Na 2015 blijft het project binnen het taakstellend budget, waarbij wel (iedere voortgangsrapportage) wordt ingeteerd op de risicoreservering van € 7,8 mio (dit was de risicoreservering binnen het taakstellend budget van € 447,3 mio). Hiervan was H1 2020 nog € 0,36 mio over. Aangegeven wordt dat dit een kleine buffer is, maar dat dit inherent is aan de (eind)fase waarin het project zich op dat moment bevond.

[85] Als oorzaken voor het aangepaste budget en planning worden genoemd: vertraging door besluitvorming Raad van State en een aantal andere (externe) oorzaken, zoals tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de stikstofregeling (PAS).
[86] In het bepalen van het budget wordt gebruik gemaakt van probabilistisch ramen, ramen op basis van onzekerheid. Het P25-budget is budget waarbij 25% kans is dat het project binnen budget blijft. Het P85-budget is idem voor 85% zekerheid dat het project binnen budget blijft, dus een hogere kans.

Na 2017 verloopt de uitvoering voorspoedig, in de voortgangsrapportages worden planningen weer bijgesteld zodat oplevering eerder plaatsvindt. Wel blijkt de inspanningsverplichting van de regio Parkstad niet gerealiseerd te kunnen worden, waardoor een dekkingstekort van € 22,7 mio ontstaat. Over dit bedrag is veel discussie geweest met de regiopartners. Uiteindelijk wordt bestuurlijk afgesproken met de Parkstad-gemeenten om de inspanningsverplichting van € 22,7 mio om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mio (PS gaan hiermee akkoord op 14 februari 2020). Hierdoor moet de Provincie Limburg, naast de eigen inspanningsverplichting van € 7,5 mio, voor de regionale inspanningsverplichting € 10,7 mio beschikbaar stellen: in totaal € 18,2 mio. De € 15 mio projectreserve wordt hiervoor ingezet. De resterende € 3,2 mio is uiteindelijk meegenomen in de Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023. PS besluiten hiertoe met de vaststelling daarvan op 14 februari 2020.

Per ultimo H1 2020 bedraagt de prognose € 446,9 mio, (exclusief risicoreservering). Daarmee blijft het project binnen het taakstellend budget zoals vastgesteld in het kredietbesluit in 2015.

In onderstaande tabel (uit voortgangsrapportage H1 2019) is het meest recente overzicht van de dekking weergegeven.

	Project-Begroting Zie ook bijlage 6a RGP en kredietbesluit 2015			D.d. 9 oktober 2015 hebben Uw Staten ingestemd met het statenvoorstel "Actualisatie planning en begroting BPL" (G-15-010):

Projectbegroting		
A	Taakstellend	€ 447,3
B	Projectreserve	€ 15,0
		€ 462,3

Dekking		
C	Provinciale bijdragen	
	◦ Stortingen	€ 179,4[1)]
	◦ Te activeren, maximaal	€ 116,0
	Bijdragen derden	
D	• Ministerie van I & M	€ 73,7
E	• Parkstad Limburg	€ 61,5[1,2)]
F	• EFRO subsidie	€ 1,5[2)]
G	• Werk-met-werk / gebieds-ontwikkeling	€ 30,2
		€ 462,3

[1)] inclusief verrekening provinciale bijdrage ad € 14,0 mln. t.a.v. de Binnenring
[2)] inclusief € 3,4 mln. EFRO subsidie; De totale EFRO subsidie bedraagt € 4,9 mln.

4	Begro-ting/budget	H2 18	H1 19	Stand van zaken

Hieronder staan een aantal belangrijke aanleidingen voor financiële tegenvallers opgesomd. Deze zijn opgevangen binnen de begroting:

- Aanvullende eisen van het Rijk in aanloop naar het definitief ontwerp (circa € 4 mio).[87]
- De niet gerealiseerde inspanningsverplichting (€ 15 mio, uit de projectreserve).
- Er is een prognose gemaakt van de financiële besparing van optimalisaties maar daarin is geen rekening gehouden met de kans dat de besparing niet gerealiseerd kon worden. Daardoor is de verwachte besparing te hoog ingeschat.
- Om het project te versnellen, zijn in sommige gevallen hele percelen opgekocht in het kader van grondverwerving. Op de restgronden heeft de Provincie uiteindelijk moeten afboeken. Het gaat in ieder geval om € 6-7 mio tot 2020, dat kan nog oplopen omdat er nog restgronden zijn. De restgronden zijn geïnventariseerd naar de huidige reële marktwaarde.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2001: Beleidskaders voor een aan te leggen BPL vastgesteld
- 2002: Eerste bestuurlijke afspraken tussen Provincie Limburg en gemeenten Parkstad Limburg, kostenraming voor BPL is € 163 mio, 50/50 te betalen door de Provincie en Parkstad-gemeenten
- 2004: Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg
- 2005: Bestuursconvenant tussen Provincie en gemeenten Parkstad Limburg
- 2006: Realisatieconvenant
- 2009: Provincie Limburg en Parkstad Limburg sluiten een eerste financieringsovereenkomst
- 2010: Start aanbesteding ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden
- 2011: Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad door PS

[87] Dit waren technische eisen, zoals andere opbouw fundering, afwateringseisen, geleiderail en meerkosten aan geluidsvoorzieningen.

- 2011: Vernietiging Provinciaal Inpassingsplan door Raad van State, omdat onvoldoende inzicht is gegeven in de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden door de toename van het verkeer als gevolg van de Buitenring
- 29 juni 2012: Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad door PS en bijbehorend kredietbesluit. Taakstellend budget: € 441,06 mio. De provinciale bijdrage is € 267,09 mio
- 27 juni 2013: Wijziging planning, project Buitenring wordt opengesteld op uiterlijk 1 januari 2020 (was 1 januari 2016)
- 2013: Nieuwe financieringsovereenkomst Provincie en Parkstad-gemeenten
- 2014: Start eerste bouwwerkzaamheden
- 2015. Definitieve uitspraak Raad van State. Het Provinciaal Inpassingsplan wordt hiermee onherroepelijk. Het project gaat hiermee definitief over van de voorbereidings- en planfase naar de uitvoeringsfase
- 2015: Kredietbesluit door PS. Taakstellend budget vastgesteld op € 447,3 mio plus € 15 mio risicoreservering. Actualisatie planning en begroting project Buitenring Parkstad naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State inzake het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad 2012. De bijdrage van de Provincie is nu €295,44 mio. De Provincie dekt daarmee zowel toenemende kosten als tegenvallende bijdragen van derden.
- December 2019: Afronding werkzaamheden

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)	**Governance** GS zijn opdrachtgever voor de Stuurgroep BPL. De stuurgroep wordt voorgezeten door de directeur met infrastructuur in zijn/haar portefeuille. Daarnaast hebben zitting in de stuurgroep: de portefeuillehouder voor Mobiliteit, Stedelijke Ontwikkeling en Toerisme, de strategisch stafadviseur van de Concernstaf en een extern ervaringsdeskundige op het terrein van grote infrastructurele werken. De stuurgroep stuurt de clustermanager aan. Deze is integraal eindverantwoordelijk voor alle projecten en activiteiten die vallen onder BPL. Onder de verantwoordelijkheid van de clustermanager als ambtelijk opdrachtgever werkt de projectmanager die primair verantwoordelijk is voor BPL. (In de praktijk verliep de meeste afstemming direct tussen de projectmanager en de stuurgroep.) De samenwerkende gemeenten werden op de hoogte gehouden via een regionaal bestuurlijk overleg. BPL was het eerste project binnen de Provincie Limburg waar, sinds 2013, gewerkt werd volgens het model Integraal Projectmanagement (IPM-model). In het IPM-projectteam zijn, naast de projectmanager, de volgende teammanagers aanwezig, die elk hun eigen team van adviseurs hebben: manager projectbeheersing, contractmanager, omgevingsmanager en technisch manager. **Projectbeheersing** Project Finance & Control (PFC) stuurt op de verantwoording en beheersing van de projectkosten. Omdat de projectkosten een gevolg zijn van en niet losgezien kunnen worden van het scopebeheer, beheersing van tijd (planning) en risico's, is dit integraal opgezet (integrale aanpak, uniform systeem). Kosten die gemaakt zijn en worden (prognoses/forecasting), worden door een eenduidig en transparant systeem bewaakt en gemonitord. Het opzetten en bewaken van een dergelijk systeem is de primaire taak van de PFC-functie. Dit gebeurt in overleg met de teammanagers, de projectmanager, de clustermanager en eventueel de stuurgroep (laatste indien de uitgangspunten behorende bij het kredietbesluit 2012 worden overschreden). De projectmanager overlegt met de teammanagers over voortgang en kosten en rapporteert dit maandelijks aan de programmamanager (destijds ambtelijk opdrachtgever). Vanaf 2015 is er geen programmamanager meer. Sinds die tijd rapporteert de projectmanager rechtstreeks aan de stuurgroep. Dit gebeurt per kwartaal, indien noodzakelijk wordt eerder opgeschaald. De kosten bestaan uit voorbereidingskosten, personele kosten en investeringskosten. De verantwoording van kosten loopt via de reguliere verantwoordingsrapportages:

	• Kwartaalrapportage aan stuurgroep. • Kwartaalrapportages en halfjaarrapportages (sinds medio 2016) Q1 – Q2 – Q3 - Q4 conform de Regeling Grote Projecten aan Provinciale Staten. **Prognoses** Het regelmatig prognosticeren van de kosten aan het eind van de oplevering van een product of projectfase is een belangrijk aspect van projectbeheersing. Hiervoor is een managementinformatiesysteem ingericht, waarin periodiek de prognose eindstand project (Estimate @ Completion) is vastgesteld door de verantwoordelijke managers, wordt geanalyseerd door projectcontrol en vergeleken met de beschikbare dekkingsposten. **Risicomanagement** Voor risicomanagement is gebruik gemaakt van de RISMAN-methode. Risicomanagement is een cyclisch proces, dat gedurende de looptijd van het project regelmatig wordt doorlopen. Het projectteam heeft een systeem voor risicobeheersing 'Rislog' ingericht. Het projectteam houdt onder (bege)leiding van de manager projectbeheersing risico-inventarisaties waarin – in teamverband – de risico's voor de BPL verder in kaart worden gebracht, aangevuld of geactualiseerd. Tijdens deze risico-inventarisaties wordt aandacht besteed aan kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van de risico's. Op deze wijze is het mogelijk een weging mee te geven aan het risicoprofiel van de BPL, waarmee een inschatting kan worden gegeven van het benodigde budget voor deze risico's. De kans van optreden en de effecten in geld en tijd van de geïnventariseerde risico's zijn in kaart gebracht. Ook benoemt het projectteam beheersmaatregelen die uitgevoerd dienen te worden om de kans van optreden van de risico's en/of de ongewenste effecten zo veel mogelijk te mitigeren.
Inhoudelijke besluiten PS	18 december 2009: Aanwijzing van BPL als 'groot project' binnen de Regeling Grote Projecten Juni 2010: Beginnen met aanbesteding (vóór goedkeuring van het inpassingsplan door Raad van State) Oktober 2010: Provinciale Staten stellen een aantal moties vast. Onderzoek moet worden uitgevoerd naar: • mogelijk verdiepte ligging BPL bij Vaesrade; • handhaven halve aansluiting A76 Nuth; • halve aansluiting A76 bij Molsberg; • effecten BPL op onderliggend wegennet; • onderzoek toepassen social return Juni 2012: PS stellen het (tweede) Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg vast. Beoogde openstelling: voor 1 januari 2016 Juni 2012: PS stellen een aantal moties vast. Hoofdpunten: second opinion laten uitvoeren op financiën en risico's, procesevaluatie uitvoeren naar opvolging van het auditrapport Projectorganisatie Buitenring Parkstad en gesprekken met Rijk en gemeenten voeren over mogelijke kostenbesparingen Juni 2013: Keuze voor 'scenario A' en bijstelling planning project als gevolg van vertraging door lange procedure Raad van State. Beoogde openstelling: gefaseerd tot uiterlijk 1 januari 2020 2014: Nogmaals bijstelling planning: uiterlijk medio 2020 2015: Nogmaals bijstelling planning: uiterlijk 2021 2016: Vaststelling Statenvoorstel G-16-004 "Herziening PIP BPL, Optimalisatie Kranenpool Brunssum" 2018: Vaststelling Statenvoorstel G-18-043 "Herziening PIP BPL, Merkelbeekerstraat Brunssum"

<table>
<tr><td>Financiële besluiten PS sinds 2011</td><td colspan="3">2012: PS stellen het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast met bijbehorend kredietbesluit met als amendement de verdiepte ligging bij Vaesrade à € 2,8 mio (uit de 'Impuls natuur landschap stedelijk groen'). Taakstellend budget: € 441,05 mio

9 oktober 2015: PS besluiten tot vaststelling taakstellend budget op € 447,3 mio plus projectreserve voor onvoorziene risico's à € 15 mio

14 februari 2020: PS stellen de Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023 vast en gaan daarmee akkoord met de inzet van € 3,2 mio vanuit de heroverweging voor compensatie van tegenvallende opbrengsten inspanningsverplichting</td></tr>
<tr><td rowspan="10">Informatievoorziening GS aan PS</td><td>Datum</td><td>Type informatie</td><td>Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td>11/10/2011</td><td>Brief</td><td>Update voortgang RvS: inwerkingtreding Provinciaal Inpassingsplan zal tot zeker december 2011 opgeschort blijven.</td></tr>
<tr><td>12/04/2012</td><td>Brief aan Controlecommissie + rapport</td><td>Auditrapport Projectorganisatie Buitenring Parkstad (zie onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen' hieronder).</td></tr>
<tr><td>20/09/2012</td><td>Brief + rapport</td><td>Rapport second opinion financiën en risico's Buitenring Parkstad Limburg (zie onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen' hieronder).</td></tr>
<tr><td>21/9/2012</td><td>Basisrapportage</td><td>De basisrapportage ('start' van het project) bevat alle benodigde informatie t.b.v. het kredietbesluit 2012 (achtergrondinfo, projectdoelen, scope, financiën, planning, risico's, MKBA, projectbeheersing, besluitvormingsmomenten).

Budget basisrapportage: € 438,25 mio

(Uiteindelijk budget kredietbesluit: € 441,05 mio, a.g.v. amendement van PS voor € 2,8 mio)</td></tr>
<tr><td>19/12/2012</td><td>Voortgangsrapportage Q3 2012</td><td>Planning:
Verwachting onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan maart 2013
Verwachte oplevering weg eind 2015
Aangegeven wordt dat planning onder druk staat (risico's: werving grond, uitspraak RvS), maar dat er beheersmaatregelen worden getroffen.</td></tr>
<tr><td>29/01/2013</td><td>Brief + rapport</td><td>Procesevaluatie project Buitenring Parkstad Limburg.</td></tr>
<tr><td>14/03/2013</td><td>Voortgangsrapportage Q4 2012</td><td>Voorlopige voorziening RvS: Provincie mag een aantal geplande werkzaamheden starten in periode tot uitspraak beroepsprocedure RvS: natuurwerkzaamheden, archeologisch onderzoek, verleggen van gasleidingen, sloop van aangekochte gebouwen.

Verwachting onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan april-juni 2013.</td></tr>
<tr><td>26/07/2013</td><td>Brief</td><td>Toelichting van scenario's: keuzeopties voor hoe om te gaan met de lopende zaak bij de RvS.</td></tr>
</table>

	06/09/2013	Brief	Informerend: Raad van State heeft gedeeltelijke opheffing van de schorsing van BPL toegewezen, waardoor de uitvoering gedeeltelijk kan beginnen.
	11/10/2013	Voortgangsrapportages Q1 en Q2 2013	De gemeenten Landgraaf, Brunssum, Nuth, Schinnen en Onderbanken hebben ingestemd met de overdracht van gronden en afspraken over onderliggend wegennet. Gemeente Kerkrade wacht uitspraak RvS af voor zij een besluit neemt.
	13/01/2014	Voortgangsrapportage Q3 2013	Gemeente Kerkrade werkt niet mee aan realisatie wegvakken 10 en 11, mogelijk consequenties voor tijd, geld en kwaliteit.
	09/04/2014	Voortgangsrapportage Q4 2013	Planning en financiën BPL zwaar onder druk door: • vertraging invoering PAS • geen medewerking gem. Kerkrade • lopende zaken RvS.
	28/05/2014	Voortgangsrapportage Q1 2014	Planning en financiën nog steeds zwaar onder druk. Aannemer MNO Vervat is gestart met realisatie van wegdelen 3b t/m 5.
	09/06/2014	Brief	Informerend over een juridische brief aan de RvS in het kader van de lopende zaak.
	18/08/2014	Brief	Ter informatie: de uitnodiging van de Raad van State voor de zitting op 18 december 2014 inzake het Provinciale Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012.
	01/10/2014	Voortgangsrapportage Q2 2014	Wijziging planning: totale oplevering medio 2020.
	11/12/2014	Voortgangsrapportage Q3 2014	Budgetoverschrijding als gevolg van vertragingen is voorkomen door: • versobering binnen het ontwerp en de uitvoering • opbrengsten uit grondwerving.
	14/04/2015	Voortgangsrapportage Q4 2014	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 1,5 mio.
	16/07/2015	Voortgangsrapportage Q1 2015	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 5 mio. Er ontstaat een potentieel dekkingstekort van € 5,1 mio doordat de bijdrage van het Rijk inclusief btw is, terwijl uitgegaan was van exclusief.
	27/08/2015	Voortgangsrapportage Q2 2015	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 6,2 mio.
	11/09/2015	Statenvoorstel	Statenvoorstel aanpassing planning en begroting. Nieuw budget: € 462,3 mio, waarvan € 447,3 mio taakstellend budget en € 15 mio projectreserve.
	22/09/2015	Brief + gewijzigd Statenvoorstel	Toezegging mogelijke versoberingen en gewijzigd Statenvoorstel.
	09/12/2015	Voortgangsrapportage Q3 2015	Verwachting dat inspanningsverplichting en werk-met-werk niet (geheel) zullen worden gerealiseerd.
	02/02/2016	Voortgangsrapportage Q4 2015	PS hebben op 9 oktober 2015 een nieuw kredietbesluit vastgesteld met taakstellend budget € 447,3 mio. Prognose is dat dit wordt overschreden met € 3,7 mio.

	17/03/2016	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-16-004 “Herziening PIP BPL, Optimalisatie Kranenpool Brunssum”.	
	10/05/2016	Voortgangsrapportage Q1 2016	Risicomanagementplan (RMP) is in Q1 2016 vastgesteld om risicomanagement nadrukkelijker te borgen in de projectorganisatie.	
	01/08/2016	Voortgangsrapportage Q2 2016	Een aantal optimalisaties kan niet worden uitgevoerd.	
	31/01/2017	Voortgangsrapportage H2 2016	Op één gronddossier na zijn de onderhandelingen afgerond en kunnen de werkzaamheden starten. Het potentiële dekkingstekort a.g.v. de btw in de rijksbijdrage (zie Q2 2015) is bijgesteld naar € 2,1 mio. Op verzoek van de clustermanager Financiën zal daarover niet meer in voortgangsrapportages gerapporteerd worden.	
	04/08/2017	Voortgangsrapportage H1 2017	Door vervallen van een aantal risico’s is het budget robuuster geworden. Prognose: € 445,2 mio.	
	27/02/2018	Voortgangsrapportage H2 2017	Prognose nog steeds € 445,2 mio.	
	17/07/2018	Voortgangsrapportage H1 2018	Prognose verhoogd naar € 446,4 mio.	
	23/10/2018	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-18-043 “Herziening PIP BPL, Merkelbeekerstraat Brunssum”.	
	26/02/2019	Voortgangsrapportage H2 2018	Prognose verlaagd naar € 445,6 mio.	
	18/12/2019	Voortgangsrapportage H1 2019	Bestuurlijke afspraken gemaakte met regio Parkstad en gemeente Brunssum om zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mio om te zetten in harde resultaatsverplichting van € 12 mio. Extra benodigde dekking door Provincie is € 18,2 mio waarvan € 15 mio uit projectreserve wordt gefinancierd en € 3,2 mio is meegenomen in heroverweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
	29/6/2012	Nieuw inpassingsplan	€ 127,06 mio	Aanvullende maatregelen t.b.v. stikstofuitstoot als gevolg van toename verkeer.
	7/9/2015	Brief aan PS	€ 21,24 mio (€ 6,24 mio scopewijziging en € 15 mio projectreserve)	Vertraging door besluitvorming Raad van State en een aantal andere (externe) oorzaken, zoals tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de stikstofregeling (PAS).

Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	In januari 2012 heeft de Unit Control van de Provincie Limburg de Audit Projectorganisatie Buitenring Parkstad opgeleverd. Daarin staan de volgende bevindingen en aanbevelingen (cursief): • De structuur van de reguliere lijnorganisatie en de projectorganisatie BPL lopen door elkaar, waarbij het bestuurlijk opdrachtgeverschap gemandateerd is aan het hoofd van de afdeling Infraprojecten (een lijnfunctie). *Het onderscheid tussen lijn- en projectverantwoordelijkheid dient aangescherpt te worden. Er dient een controletechnische functiescheiding tussen de beschikkende, uitvoerende en controlerende taken te worden aangebracht.* • Het hoofd Infraprojecten vervult de rol van ambtelijk eindverantwoordelijke; het hoofd Infraprojecten beschikt formeel ook over alle mandaten. Informeel zijn de mandaten overgedragen aan de projectmanager. Het ontbreekt aan een duidelijke escalatieroute voor het signaleren van omissies op het terrein van financiën en risico's. *Bij de eindverantwoordelijkheid van de (nieuw aan te wijzen) programmadirecteur voor het BPL-project hoort tevens het formeel mandateren van de programmadirecteur en niet meer het hoofd Infra. Ook wordt geadviseerd om de rol van projectcontrol steviger in te vullen en de projectcontroller te laten ondersteunen door het concern.* • De RISMAN-methodiek die gebruikt wordt voor risicomanagement, is binnen het project onvoldoende ontwikkeld. *Projectrisico's dienen zichtbaarder gemaakt te worden door meer aandacht te schenken aan de systematiek voor het detecteren en analyseren van risico's.* • De deskundigheid en het omspanningsvermogen van het huidige projectteam is onvoldoende op orde; de daadkracht van het projectmanagement is nog beperkt. *De kwaliteit van de bemensing binnen het project dient leading te zijn, waarbij een vroege uitfasering van DHV-expertise medio 2012 grote risico's met zich meebrengt omdat het projectteam relatief weinig ervaring heeft met de uitvoering van grote projecten. Een programmadirecteur moet hierbij een belangrijke rol vervullen.* • Er zijn weinig middelen beschikbaar om het project goed te beheersen. Er zijn (nog) geen concernbrede standaarden op dit punt (behalve de formats voor de twee jaarlijkse voortgangsrapportages op basis van de regeling grote projecten). *Op korte termijn dient een heldere maandrapportage te worden ontwikkeld zodat eenieder over dezelfde juiste en tijdige basis(stuur)informatie kan beschikken.* In januari 2013 is, op verzoek van PS, een procesevaluatie uitgevoerd naar de opvolging door GS van de aanbevelingen uit het auditrapport. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen, inclusief reactie daarop door GS. • Project- en lijnstructuur. Het onderscheid tussen project- en lijnverantwoordelijkheid is gemarkeerd, maar dient verder aangescherpt te worden. Reactie: dit onderscheid zal verder worden verscherpt. (Zie onder punt 2.) • Projectmanagement, projectcontrol, mandatering en verantwoording. De aanbeveling om de projectcontroller te laten ondersteunen door afdeling Bedrijfsvoering/Business Control is ten dele opgevolgd. Reactie: deze constatering is juist. Deze aanbeveling nemen wij over en zal door ons op korte termijn verder worden uitgewerkt in de benoeming van een programmamanager. • Risicomanagement. Meer aandacht schenken aan de systematiek van het verzamelen van risico's. Reactie: deze aanbeveling is door ons overgenomen en als volgt uitgewerkt: de risico's en bijbehorende maatregelen worden maandelijks gevalideerd door de projectleider die hiertoe bevoegd is. Na validatie door de projectleider wordt de stand van zaken maandelijks gerapporteerd aan de stuurgroep. • Bestuurlijke informatievoorziening. Ontwikkelen van een maandrapportage; de rapportagestructuur is operationeel en op

orde, maar dient nog op onderdelen te worden aangescherpt. Reactie: deze aanbeveling nemen wij over.

- Aanschaf systemen.
  In 2012 zijn veel stappen zijn gezet met betrekking tot de aanschaf, inrichting en gebruik van diverse administratieve systemen. Echter wordt ook gemeld: "Omwille van de tijdsplanning is ervoor gekozen af te wijken van de reguliere richtlijnen ter zake van de aanschaf. Daardoor wordt een zeker risico gelopen dat het aanschafproces niet in overeenstemming is met de richtlijnen van de Provincie". Reactie: dit signaal is terecht en zullen wij bij de feitelijke aanschaf van de systemen zeer ter harte nemen.

Deloitte heeft in 2012, op verzoek van PS, een second opinion uitgevoerd op het investeringsbudget, waarbij de historische kostenontwikkeling is getoetst. Deloitte heeft in haar rapport van bevindingen vastgesteld dat op basis van de door Deloitte gebruikte brondocumenten het saldo tussen de geraamde kosten en de beschikbare dekking € 48.000 is. Het verschil (onderdekking) kan toegewezen worden aan afrondingsverschillen. Daarbij constateerde Deloitte enkele aandachtspunten en verbetermaatregelen:

- De ramingen waren nog niet op alle onderdelen robuust genoeg voor de volgende fase van het project.
- De werking van de projectorganisatie diende verbeterd te worden en het risicomanagement structureel ingebed.Hiertoe is een begeleidingstraject opgezet voor de projectteamleden met experts vanRHDHV. Ook is er veel aan gedaan om de verschillende systemen voor financiën en risicomanagement beter te integreren.
- Er zijn risico’s genomen door aan te besteden voordat er een goedgekeurd Provinciaal Inpassingsplan aanwezig was, financieel waren deze risico's echter afgedekt. Dit was destijds een bewuste keuze van PS op basis van een risicoafweging
- De afstemming tussen projectorganisatie en Grondbedrijf moest worden verbeterd om tijdige grondverwerving te borgen.

Complicerende factor was dat de uitvoering voor de grondaankopen buiten het project was gezet bij het Grondbedrijf. Daardoor kon het projectteam niet goed sturen op de grondverwerving en het uitvoeringsplan daar niet goed op afstemmen.

Bijlage 4. Resultaten verdiepingsonderzoek (factsheets Opwaardering Maaslijn en N280 Roermond)

Naam project	Opwaardering Maaslijn
Type project	Verbetering spoorlijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen
Betrokken partijen	Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Gelderland/SAN, Ministerie van IenW, ProRail

Omschrijving van het project

De Maaslijn is één van de drukste enkelsporige spoorlijnen in Nederland die bovendien door dieseltreinen wordt bereden als gevolg van het ontbreken van een bovenleiding. De verwachting was dat er capaciteitsproblemen zouden ontstaan als gevolg van een verdere groei van reizigers. De opwaardering van de Maaslijn heeft als doelstelling het realiseren van een robuuste en betrouwbare dienstregeling met goede aansluitingen. De Opwaardering van de Maaslijn bestond aanvankelijk uit vier projectonderdelen (versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn, versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn, Elektrificatie Maaslijn en Station Grubbenvorst Greenport-Venlo), deze zijn onder één kredietbesluit "Opwaardering Maaslijn" door Provinciale Staten (PS) vastgelegd in september 2016. Station Grubbenvorst Greenport-Venlo is later (november 2017) uit de scope van het project gehaald.

Samenvatting financiële voortgang project

	Raming[88] (exclusief btw)	Kredietbesluit[89] (exclusief btw)	Verdeling budget[90] (exclusief btw)
1 november 2014	€ 164 mio (prijspeil 2013, onzekerheidsmarge van +/- 40%)[91]		• Rijk € 49,6 mio (zie onderstaand kader: Bijdrage van het Rijk voor toelichting) • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
Voorjaar 2016	€ 169 mio (prijspeil onbekend, onzekerheidsmarge van +/- 40%)[92]		Er is niet direct een bijbehorende verdeling van de kosten gemaakt.
30 september 2016		Kredietbesluit PS € 164 mio (exclusief indexering[93])	• Rijk € 49,6 mio • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
10 november 2017		Eerste bijgestelde kredietbesluit PS € 153,1 mio (exclusief indexering[94])	• Rijk € 49,45 mio • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
29 december 2017	€ 154,6 mio (prijspeil 2017)		Onbekend
4 december 2018	€ 186,7 mio (prijspeil 2018)		Er is niet direct een bijbehorende verdeling van de kosten gemaakt.
21 juni 2019		Tweede bijgestelde kredietbesluit PS € 212,6 mio (inclusief indexering)	• Rijk € 10 mio extra (totale bijdrage € 59,6 mio) • Provincie Limburg € 35,15 mio extra (totale bijdrage € 99,9 mio) • Provincie Noord-Brabant € 10,2 mio extra (totale bijdrage € 31,6 mio) • Provincie Gelderland € 4 mio extra (totale bijdrage € 21,5 mio)

[88] Een raming wordt gebruikt om hoeveelheden, kosten en prijzen van middelen te schatten die nodig zijn binnen de scope van een project. In de raming moeten alle kosten zijn opgenomen die gemaakt moeten worden om het project te realiseren.

De bijdrage van het Rijk

In dit document is op verschillende plaatsen de bijdrage van het Rijk weergegeven. Volgens de Provincie is de bijdrage van het Rijk zoals in het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" vermeld € 60,4 mio. Volgens de Provincie is dit bedrag als volgt opgebouwd:

- € 25 mio excl. btw (€ 30,25 mio incl. btw) voor elektrificatie Maaslijn (Juni 2014, Kamerstuk nr 33750 A, nr 70).
- € 7,5 mio excl. btw in het kader van de startbeslissing noordelijke Maaslijn (Overeenkomst getekend door Staatsecretaris en de gedeputeerde van de provincie Limburg in januari 2015).
- € 6,5 mio aanspraak van de Provincie voor station Grubbenvorst. Dit bedrag (IenM/BSK-2016/47078) was door I&W als mogelijke subsidie genoteerd en dus nog niet toegezegd.
- € 16,15 mio bijdrage zuidelijke Maaslijn (BO MIRT 2009).

Volgens het Ministerie van I&W zegt het Rijk tot aan de Kamerbrief Maaslijn (35000 A, nr. 90) van 2 april 2019 een bijdrage toe van € 50 mio. In deze brief wordt melding gemaakt van een additionele bijdrage van € 10 mio. In de Bestuursovereenkomst van begin 2020 staat de oorspronkelijke bijdrage van € 49,6 mio opgenomen en een aanvullende bijdrage van € 10 mio zoals in april 2019 toegezegd.

In 2008 heeft het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat een Quick scan laten uitvoeren door ProRail naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen. Om de reizigersgroei het hoofd te kunnen bieden en de betrouwbaarheid op de Maaslijn te verhogen zijn er in de Quick scan korte termijn maatregelen genoemd zoals snelheidsverhogingen, snelle wissels en gedeeltelijk dubbelspoor. Voor de langere termijn zijn volgens de Quick scan meer ingrijpende fysieke ingrepen noodzakelijk. Tijdens het BO MIRT in 2008 en 2009 wordt afgesproken dat het Rijk en Limburg gezamenlijk een budget beschikbaar stellen voor de korte termijn maatregelen van de Maaslijn.

Naar aanleiding van de Quick scan stemt Provinciale Staten (PS) in met een bijdrage voor het project Maaslijn van € 6,4 mio. Onder andere ten behoeve van de verbeteringen aan de Maaslijn wordt het beschikbaar gestelde bedrag voor de Agenda treinverkeer van € 20 mio. naar € 27 mio. verhoogd. Dit moet bij de behandeling van de begroting 2010 worden geformaliseerd. Naar aanleiding van de verhoging van het beschikbare budget voor de Agenda treinverkeer besluit PS tot een aanvullende bijdrage van € 6,25 mio. voor de Maaslijn. Het beschikbare budget bedraagt in totaal € 35,6 mio. (incl. BTW en 10% risico-opslag) (2009 06 02 GS-voorstel aan PS voor ophoging budget Maaslijn). Rijk en regio dragen ieder 50% van deze kosten. De afspraken over de bijdragen zijn als volgt:

- Het Rijk € 17,8 mio.
- Regio Noord- en Midden-Limburg € 3,5 mio. (de gemeenten Roermond, Venlo en Venray is gevraagd om gezamenlijk deze bijdrage te leveren)
- Stadsregio Nijmegen Arnhem € 1,65 mio.
- Provincie Limburg € 12,65 mio.

ProRail werkt in opdracht van Limburg de maatregelen in een alternatievenstudie nader uit. Het alternatief dat het beste voldoet aan de gestelde eisen betekent echter een overschrijding van het taakstellend budget van € 35,6 mio. omdat onder meer op een aantal trajecten dubbelspoor moet worden aangelegd). Tijdens het bestuurlijk overleg op 23 december 2011 wordt besloten om dit alternatief tot voorkeursalternatief te benoemen. Partijen spreken af dat in een variantenstudie van ProRail wordt onderzocht of het mogelijk is om zowel aan de eisen te voldoen als binnen het budget te blijven. Het blijkt dat dit is niet mogelijk is. Tegelijk zijn partijen ook niet bereid om extra budget beschikbaar te stellen om het duurdere voorkeursalternatief te realiseren.

[89] Een officieel besluit van PS, waardoor een bedrag wordt gereserveerd voor het realiseren van een project.
[90] De totale hoeveelheid financiële middelen die beschikbaar is om de kosten van het project te dekken. De dekking/budget kan onder verschillende partijen verdeeld zijn.
[91] In de Basisrapportage Groot Project OV wordt de raming inclusief beheer en onderhoudskosten van € 31 mio weergegeven, daarmee komt de totale raming op € 195 mio. De beheer- en onderhoudskosten worden echter buiten de scope van het project belegd.
[92] De tweede voortgangsrapportage voor het Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda (mei 2016) vermeldt geen exacte datum en prijspeil van de raming.
[93] De bijdrage van het Rijk wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen). Het Rijk indexeert haar eigen bijdragen indien deze op de Rijksbegroting staan.
[94] De bijdrage van het Rijk is wel geïndexeerd.

Het voorkeursalternatief wordt daarom aangepast naar een basisvariant waarin de maatregelen zijn opgenomen die minimaal nodig zijn om aan de eisen te voldoen. In de variantenstudie zijn vervolgens aanvullende maatregelen ontwikkeld die een positief effect hebben op de totale reistijd op de Maaslijn[95].

In juli 2010 wordt de Maaslijn in het kader van de Regeling Grote Projecten als 'Groot Project OV' vastgesteld door de PS.

Op 7 februari 2014 besluiten Provinciale Staten tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op € 40 mio. geraamd was, onder de voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen en/of het Rijk.

Tijdens de bestuurlijke overleggen wordt afgesproken dat de provincie Limburg opdrachtgever is voor de infrastructurele maatregelen. Enerzijds vanwege de gerichtheid van de maatregelen op 'gedecentraliseerd spoorvervoer'. Anderzijds speelt de hoge ambitie van de provincie Limburg hierbij een rol. De provincie acht de Opwaardering van de Maaslijn noodzakelijk, maar heeft moeite de opwaardering bij het departement hoog op de agenda te krijgen. Als gevolg neemt de Provincie zelf in het proces een prominente rol aan. De governance van het project Maaslijn wordt in 2016 ingericht en bestaat uit een stuurgroep, begeleidingsgroep, managementteam en kernteam waarin de Provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant, ProRail en I&M (als agenda lid) deelnemen. De projectleiding van het kernteam bestaat uit twee projectmanagers, één vanuit de provincie Limburg en één vanuit ProRail, het projectteam bestond ook uit medewerkers van beide organisaties

Definitieve besluitvorming over de financiering vindt op 30 september 2016 plaats via een uitgewerkt voorstel aan PS op basis van een concrete business case.

Voor realisatie van station Grubbenvorst Greenport-Venlo heeft de provincie Limburg een subsidieverzoek bij het Rijk ingediend ter grootte van € 6,4 mio. (inclusief BTW). Het gaat hierbij om een eventuele maximale bijdrage van het Rijk voor de realisatie van een nieuw station.

Zoals benoemd in de Basisrapportage Groot Project OV d.d. 1/11/2014 (vastgesteld door PS op 6/2/2015) breidt als gevolg van een nieuw coalitieakkoord met verruimde ambitie Limburg de scope van het project Maaslijn zich uit, namelijk met de elektrificatie Maaslijn en realisatie van station Grubbenvorst Greenport-Venlo. Daarbij wordt de aanpak van de Maaslijn verdeeld in 4 separate projecten:

- versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn (€ 30 mio.)
- versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn (€ 15 mio.)
- elektrificatie Maaslijn (€ 99 mio.)
- station Grubbenvorst Greenport-Venlo (€ 20 mio.)

De totale kostenraming opgesteld voor de uitgebreide scope wordt hiermee € 164 mio. (prijspeil 2013, onzekerheidsmarge van +/- 40%).

(Kosten)raming

In deze factsheet hebben we het meermaals over **de** opgestelde ramingen. De meningen over van wie de raming is lopen uiteen.

De Provincie Limburg geeft aan de gehele verantwoordelijkheid van de ramingen bij ProRail ligt, omdat ProRail formeel opdrachtgever is richting het ingenieursbureau dat de raming opstelt en vervolgens deze raming toetst. **ProRail** geeft aan dat de ramingen een gezamenlijk product zijn van de Provincie Limburg en ProRail, omdat de ramingen nadat deze door het ingenieursbureau zijn opgesteld, door het gezamenlijke projectteam (Provincie en ProRail) wordt gecontroleerd. Nadat midden 2018 door het gezamenlijke projectteam afscheid wordt genomen van het externe ingenieursbureau, neemt de Provincie een prominentere rol bij het opstellen van de kostenramingen. Nadat de sturing van het project in 2019 wordt aangepast (IenW gaat actief meesturen) en het gezamenlijke projectteam is opgeheven veranderen de verhoudingen en ligt de verantwoordelijkheid van de raming bij ProRail.

Naar aanleiding van bovenstaande is besloten om de opgestelde ramingen enkel aan te duiden met 'raming', zonder aan te geven door wie deze is opgesteld.

[95] De feiten (scope, raming en budget) over de variantenstudie laten zich niet meer goed reconstrueren omdat dit ver in het verleden ligt. Met de verstrekte informatie wordt de context en historie van het project in het kader van dit onderzoek globaal geschetst.

Raming 1 november 2014

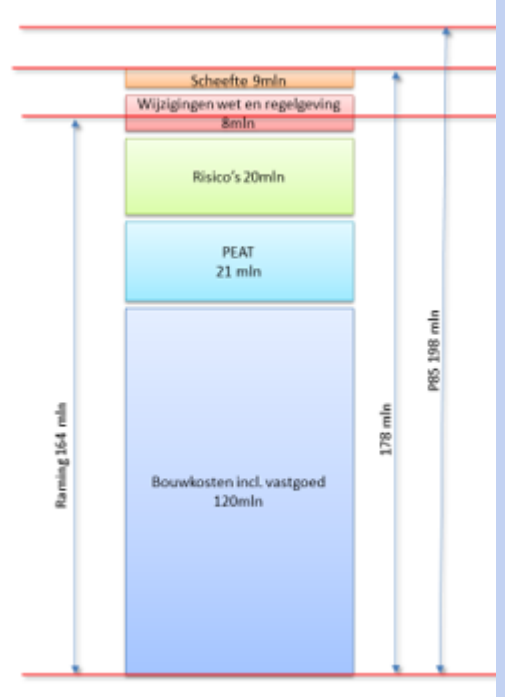
De raming van € 164 mio., betreft de bouwkosten, PEAT (kosten voor o.a. projectmanagement, engineering) en een risicoreservering.

De tweede verticale lijn geeft een bedrag van € 178 mio., de scheefte betreft het verschil tussen de probabilistische waarde[96] en de deterministische waarde[97].

De derde verticale lijn van € 198 mio. geeft de P85 waarde weer, dit zijn de investeringskosten passend bij een kans van onderschrijding en overschrijding van 15%.

Het bedrag is niet geïndexeerd. De IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen) was op dat moment zodanig laag dat deze niet is opgenomen.

In november 2014 is richting PS de raming van € 164 mio. gecommuniceerd.



Op basis van deze raming maakt de provincie Limburg afspraken met de mede-initiatiefnemers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Gelderland en Noord-Brabant en met enkele Limburgse gemeenten. De verhoogde bijdrage van de provincie Limburg ten opzichte van de andere provincies wordt verklaard doordat de Opwaardering Maaslijn voornamelijk een Limburgse ambitie betreft, en het grootste deel van het tracé en stations zich op Limburgs grondgebied bevindt. Afgesproken wordt dat partijen de volgende bijdragen doen:

- Het Rijk € 60,4 mio.
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

Volgens de Basisrapportage van de Provincie is de bijdrage van het Rijk als volgt onderverdeeld:

- versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn € 7.5 mio met als voetnoot dat dit bedrag wordt verhoogd met een BTW component
- versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn € 16,15 mio.
- elektrificatie Maaslijn € 30,25 mio. met als voetnoot dat dit een maximale bijdrage betreft
- station Grubbenvorst Greenport-Venlo € 6,4 mio. met als voetnoot dat dit een maximale nog niet vastgestelde bijdrage betreft.

Bijdrage van het Rijk is volgens het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" € 60,4 mio. Bijdrage van het Rijk aan de Maaslijn zoals opgenomen in de Rijksbegroting en de BOK was in totaal € 49,6 mio. Vanaf die tijd is er sprake van één Maaslijnproject, waarin de onderdelen: versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn, versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn, elektrificatie Maaslijn en station Grubbenvorst Greenport-Venlo geïntegreerd worden. Door deze projecten tezamen aan te pakken dienteen goed afgestemde project uitvoering tot stand komen. Dit wordt middels een informerend document van GS 'Maaslijn, planvormingsfase (Limburgse Railagenda)' met de Staten gedeeld (juli 2015).

In februari 2016 komen vanuit I&M de eerste signalen dat het afgesproken bedrag voor de elektrificatie[98] van € 30,25 mio. mogelijk een aangepaste werkwijze kent inzake de uitkering van de BTW in verband met vigerende afspraken en regels. In april 2016 wordt in het

[96] Bij een probabilistische raming wordt de kennisonzekerheid tot uiting gebracht in een spreiding van prijzen en hoeveelheden. Voor toekomstonzekerheden worden de risico's gekwantificeerd door de kans van optreden (%) te vermenigvuldigen met de schade (€).
[97] Bij een deterministische raming worden de kosten bepaald door het vaststellen van de hoeveelheden en eenheidsprijzen. Eventuele onvoorziene kostenverhogende en/of kostenverlagende omstandigheden worden niet meegenomen in de raming.
[98] De rijksbijdragen voor de versnellingsmaatregelen op de Maaslijn waren reeds in 2011 en 2012 incl. btw uitgekeerd aan de provincie Limburg.

kader van de 2e Voortgangsrapportage Grote Projecten over het project Maaslijn gerapporteerd aan Provinciale Staten, waarbij ook het BTW risico wordt benoemd. Als reactie op de signalen sturen de drie initiatief nemende provincies (Limburg, Noord-Brabant, Gelderland) een gezamenlijke brief (portefeuillehoudersbrief, 19-7-2016) aan I&M met het verzoek om vast te houden aan de eerder gemaakte afspraken en het bedrag inclusief BTW uit te keren en dat eventuele fiscale voordelen ten bate van het project mogen komen.

In reactie op de brief van de drie provincies geeft I&M per brief (13-12-2016) aan dat zij de nieuwe richtlijnen van het Ministerie van Financiën inzake de uitkeringssystematiek toepast en het BTW-deel van haar bijdrage rechtstreeks in het BTW-compensatiefonds stort. In een aanvullende brief (augustus 2017) aan GS geeft de staatssecretaris van I&W aan dat van compensatie en uitkering van de BTW aan de provincie Limburg alleen sprake kan zijn, als er ook daadwerkelijk BTW door de provincie Limburg is betaald. Indien er geen BTW door de provincie hoeft te worden betaald, ontbreekt iedere grond voor de compensatie van de BTW. Aangezien de belastinginspecteur van ProRail heeft uitgesproken dat hij van mening is dat er geen sprake is van een BTW-belaste prestatie, kan ProRail aan de provincie Limburg factureren zonder BTW. In dat geval is er volgens de Staatssecretaris geen aanleiding om de BTW te compenseren. Op basis van documentatie van de Provincie gaat het hierbij om een bedrag van € 5,25 mio. Er is door de provincies vooraf geen rekening gehouden met deze gewijzigde regelgeving doordat I&M tot dan toe altijd middelen inclusief BTW rechtstreeks aan provincies verstrekte conform de toen vigerende richtlijn. In de Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda (mei 2017) van de Provincie wordt benoemd dat wanneer I&M dezelfde uitkeringssystematiek bij de aanleg van het station Grubbenvorst zou toepassen, de rijksbijdrage € 1,1 mio. minder zou worden. In totaal zal als gevolg hiervan volgens de Provincie het dekkingstekort € 6,35 mio. bedragen.

Tegelijkertijd speelt in het voorjaar van 2016 het volgende inzake de ramingen. ProRail geeft in de kostennotitie en onderliggende ramingsdocumenten de Provincie inzicht in de ramingen. De Provincie vindt dat zij de ramingen van ProRail niet in detail mag inzien, ProRail geeft volgens de Provincie deze informatie niet vrij omdat dit marktverstorend zou kunnen werken. Uit overlegde correspondentie blijkt dat volgens ProRail de raming op dat moment op basis van een meer volledige scope € 176 mio bedraagt met een overschrijdingskans van 50%. Een raming van € 164 mio heeft een overschrijdingskans van 75%. Vervolgens worden de ramingen in opdracht van de Provincie door het externe bureau Logitech getoetst. De ramingen worden vervolgens op basis van deze externe toetsing bijgesteld naar € 169 mio. met een onzekerheidsmarge van +/- 40%. Vanwege het relatief kleine verschil met de voorgaande raming en het feit dat de raming nog een onzekerheidsmarge van +/- 40% heeft, besluiten de partijen[99] in september 2016 dat de initiële raming van € 164 mio. volstaat in deze fase. In het Statenvoorstel (G-16-035 Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn) wordt bij de risico's genoemd dat geen overeenstemming over BTW-vraagstukken tussen financiers kan leiden tot onvoldoende financiële dekking. De verdeling van het initiële budget is als volgt:

- Het Rijk € 60,4 mio.[100]
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

Kredietbesluit 30 september 2016

Het kredietbesluit van 30 september 2016 betreft € 164 mio. en is als volgt opgebouwd:

- € 120 mio. bouwkosten en kosten vastgoed
- € 21 mio. PEAT-kosten
- € 20 mio. risico reservering
- € 3 mio. overige bijkomende kosten

De planning is inmiddels gewijzigd, waardoor het uitvoeringsbesluit[101] niet eind 2016 wordt genomen, maar voorjaar 2017. Voor wat betreft de eindoplevering in 2020 is de planning ongewijzigd. In 2016 wordt de vervoersconcessie voor het rijden over de Maaslijn door

[99] In het Statenvoorstel is niet bepaald wie "partijen" zijn.
[100] Bijdrage van het Rijk is volgens het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" € 60,4 mio. Bijdrage van het Rijk aan de Maaslijn zoals opgenomen in de Rijksbegroting en de BOK was in totaal € 49,6 mio., daarbovenop is een aanvullende bijdrage van € 10 mio. toegezegd in april 2019.
[101] Bij het nemen van het uitvoeringsbesluit besluiten de partijen (opdrachtgever-opdrachtnemer) dat alle voorwaarden zijn ingevuld om over te gaan tot een beheerste realisatiefase.

de concessieverlener (Provincie Limburg) aan Arriva gegund voor de periode 2016-2031. Arriva gaat ervan uit vanaf 2020 elektrisch over de Maaslijn te kunnen rijden.

In de Gateway Review 0 van oktober 2016[102] door het Ministerie van BZK uitgevoerd in opdracht van de algemeen directeur van de Provincie wordt het project met status 'oranje' beoordeeld. Dit betekent dat een geslaagde implementatie waarschijnlijk lijkt, maar dat er aanzienlijke problemen zijn waar het management aandacht aan moet besteden. Als de problemen aangepakt worden, hoeft de begroting en/ of planning niet te worden overschreden. Er wordt ook nadrukkelijk benoemd dat het, gezien de scope van de opdracht, een flinke opgave zal zijn om de doelstellingen in 2020 te realiseren binnen het financiële plafond van € 164 mio. De resultaten van deze review worden in maart 2017 ter informatie met de Staten gedeeld (2017/16248). Het document wordt ter kennisgeving aangenomen, maar niet inhoudelijk besproken.

In 2017 is vanwege de verandering in de Rijksuitkering m.b.t. BTW een dekkingstekort van € 6,35 mio. ontstaan (Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda (mei 2017)). Daarbij is in dezelfde periode gebleken dat er na de elektrificatie van de Maaslijn onvoldoende opstelsporen zijn voor elektrische treinen. Om dit issue te verhelpen zou, naar inschatting ca. € 7,5 mio. extra budget nodig zijn. Wie deze kosten moet dragen is een discussiepunt tussen de provincie Limburg en het Rijk, omdat Limburg vindt dat de maatregel niet direct de belangen van de Provincie dient maar ten bate komt van de nationale agenda t.a.v. het spoor. In de ogen van de Provincie hoeft de Provincie niet financieel bij te dragen aan infrastructuur waar de Provincie geen eigenaar van is. Het Rijk vindt dat de aanpassing van het opstelspoor onderdeel uitmaakt van het pakket aan maatregelen die nodig zijn om de ambitie van Limburg te realiseren en derhalve door Limburg gefinancierd moeten worden. Bovendien gaat het om opstelsporen voor Arriva-treinen waarvan Limburg concessieverlener is.

Het Rijk zegt in 2017 een extra bijdrage van € 0,8 mio. (incl. BTW) toe naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek. Afgesproken is dat de provincie de resterende kosten voor opstelsporen ad € 6,7 mio. dekt. Beide ontwikkelingen (het BTW vraagstuk en de opstelsporen) hebben invloed op de kosten van het project. Als oplossing wordt aan PS in het Statenvoorstel Heroverwegingen Railagenda van 25 april 2017 gevraagd in te stemmen met het volgende:

- het station Grubbenvorst Greenport-Venlo geen onderdeel meer laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn, wat een besparing van € 10,7 mio. op zou moeten leveren[103];
- de realisatie van opstelcapaciteit voor materieel op de Maaslijn toe te voegen aan de scope van het project Opwaardering Maaslijn, waarbij binnen het totaal beschikbare budget de oplossing gezocht wordt.

Met de scopewijziging vertraagt het uitvoeringsbesluit naar eind 2018. Dit heeft ook gevolgen voor de planning. In de vijfde voortgangsrapportage is opgenomen dat het projectteam zich tot het uiterste wil inspannen om de oplevering in eind 2020 te halen, door de besluitvormingsprocedures zo min mogelijk doorlooptijd te laten hebben. Uit overlegde correspondentie blijkt dat volgens ProRail oplevering eind 2020 niet realistisch is. In september 2017 wordt in de PS nota 'Heroverwegingen in de Railagenda' het risico dat de scopewijziging mogelijk tot vertraging leidt benadrukt.

PS doen in november 2017 het voorstel om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van het Maaslijn project te houden. Het behouden van station Grubbenvorst Greenport-Venlo betrof een specifieke wens van de staten, die zich gecommitteerd hadden naar hun achterban. Het Statenvoorstel is aangenomen in de Statenvergadering van 10 november 2017 met het volgende amendement:

Beslispunt 2 sub a van het ontwerpbesluit behorend bij het Statenvoorstel G-17 031 Heroverwegingen Railagenda, te weten: "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" te vervangen door "het voorstel om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo tot de scope van het Maaslijn te behouden, indien de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat leidt tot een begrotingswijziging waarmee er een 'substantieel deel' van de benodigde 10,7 miljoen euro vanuit het Rijk ter beschikking komt ter realisatie van het station. Na de begrotingsbehandeling worden de consequenties van dit besluit door GS aan Provinciale Staten medegedeeld dan wel met een voorstel voorgelegd."

[102] Dit betreft de enige Gateway Review op het project Opwaardering Maaslijn

[103] In deze besparing is het tekort dat is ontstaan door de het niet uitkeren van de BTW en de verminderde bijdrage van het Rijk al meegenomen. Ook behoorde bij station Grubbenvorst een stuk spoorverdubbeling om het stoppen en passeren van treinen mogelijk te maken. Een deel van dit dubbelspoor blijkt gehandhaafd te moeten blijven voor de versnelling op de Maaslijn.

Het kredietbesluit van 30 september 2016 wordt aangepast[104]. Het beschikbare budget voor de Maaslijn wordt in het aangepaste kredietbesluit van 10 november 2017 vastgesteld op € 153,1 mio. In het Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda (september 2017) wordt aangegeven dat bij instemming met de scopewijziging van PS, € 153,1 mio. als nieuw budget wordt beschouwd. Ondanks dat er nog geen beslissing is genomen over de scope (station Grubbenvorst), wordt het kredietbesluit vastgesteld om de voortgang van het project te borgen. Maar met inachtneming van een amendement waarbij GS werd gevraagd om, met het oog op het BO-MIRT, alsnog Rijksmiddelen te verkrijgen om het station Grubbenvorst binnen de scope van de Maaslijn te behouden (en vervolgens het kredietbesluit weer te verhogen). Er wordt afgesproken dat het College PS informeert over de uitkomst na het BO-MIRT.

Kredietbesluit 10 november 2017

Het kredietbesluit van 2016 wordt aangepast op 10 november 2017. Het aangepaste kredietbesluit (€ 153,1 mio.) ligt € 10,9 mio. lager dan het kredietbesluit van september 2016 (€ 164 mio.). De verandering van de kosten is als volgt:

- € 5,25 mio. in mindering als gevolg van de uitkeringswijze m.b.t. BTW van het Rijk;
- € 6,5 mio. in mindering als gevolg van het niet toekennen van de rijkssubsidie voor station Grubbenvorst, omdat het station uit de scope van het project is gehaald;
- € 0,8 mio. extra bijdrage van het Rijk naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek[105].

De verdeling van het budget is als volgt:

- Het Rijk € 49,45 mio.[106]
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

In december 2017 worden de kosten door ProRail aan de hand van een tussentijdse actualisatie van de kostenraming op actueel prijspeil ingeschat op € 154,6 mio. (prijspeil 2017).

[104] Het projectteam verwacht dat het nemen van het besluit om de scopeaanpassing ten aanzien van Station Grubbenvorst Greenport-Venlo door te voeren voldoende zal zijn om binnen de kaders van het eerder door Provinciale Staten genomen kredietbesluit te kunnen blijven. Het project Opwaardering Maaslijn zal bij instemming met deze scopewijziging € 153,1 miljoen als nieuw taakstellend budget beschouwen. Aan het aangepaste kredietbesluit ligt geen nieuwe raming ten grondslag.
[105] ProRail heeft in 2017 een indicatie gegeven dat de extra kosten voor de opstelsporen € 7,5 mio. zou bedragen (€ 4 mio. voor Venlo, en € 3,5 mio. voor Nijmegen). Naar aanleiding hiervan is Arriva met het voorstel gekomen om met Maaslijn-treinen door te rijden naar Sittard, daar is voldoende opstelgelegenheid. De maatregelen in Nijmegen vormen geen onderdeel meer van de scope. Of de maatregelen Venlo daadwerkelijk € 4 mio. kosten is niet duidelijk; deze maatregelen maken nu onderdeel uit van de integrale projectscope en zijn niet meer apart inzichtelijk.
[106] Volgens IenW betreft de bijdrage € 49,6 mio. (BOK 2020) plus een extra bijdrage van € 0,8 mio. naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek.

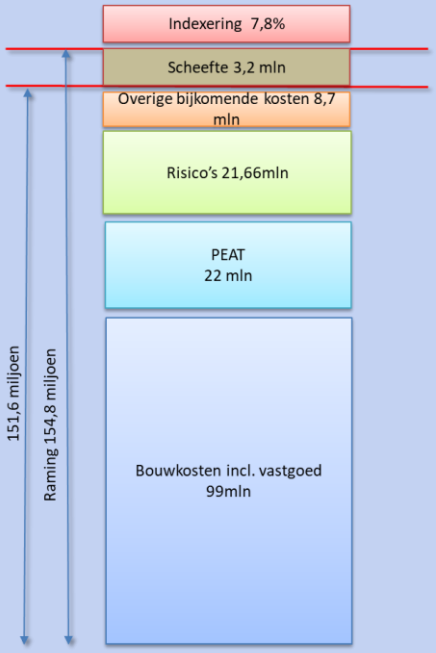
Raming 29 december 2017

De raming van december 2017 van € 154,6 mio. ligt € 9,4 mio. lager dan de raming van november 2014 (€ 164 mio.) en het daarop gebaseerde kredietbesluit van 2016.

De verandering van de kosten is als volgt:

- € 17,9 mio. verlaagde bouwkosten en kosten vastgoed door het uit de scope halen van station Grubbenvorst;
- € 1 mio. verhoogde PEAT-kosten in verband met langer doorlopende planning
- € 1,7 mio. verhoogde risico reservering;
- € 5,3 mio. verhoogde overige bijkomende kosten als gevolg van de kosten voor de opstelsporen en kosten als gevolg van de verandering in Rijksuitkering van de BTW;
- De overige vermindering van € 0,5 mio. komt hoogstwaarschijnlijk doordat krediet en raming vanwege tijdsaspecten niet altijd op elkaar aansluiten.

Anders dan in 2016 wordt bij de raming in 2017 de scheefte meegenomen.



Figuur 2 – Raming 29 december 2017

Op 31 januari 2018 wordt er in opdracht van de Provincie door Kodos een second opinion opgeleverd op de kostenraming 1.0 en de kostenrapportage 1.0 waarop het Kredietbesluit door PS van november 2017 is gebaseerd. Kodos concludeert dat de raming niet substantieel afwijkt van de door Kodos opgestelde raming in het kader van de second opinion. Volgens Kodos is de wijze van ramen en zijn de gehanteerde bedragen voor de risico's passend voor de fase waarin het project zich bevindt, deze passen ook nagenoeg binnen het beschikbare budget van € 153,1 mio. bij de Provincie. Voor het te nemen uitvoeringsbesluit wordt het volgende geadviseerd:

- Houd rekening met indexering en gewijzigde marktontwikkelingen. Deze zorgen voor een mogelijke toename van de kosten met 10 tot 15 %.
  - Opvolging Limburg: de indexering wordt meegenomen in het volgende kredietbesluit. De marktwerking wordt wel als aandachtspunt opgenomen maar niet doorgerekend.
- Reken de aan het uitvoeringsbesluit ten grondslag liggende raming bij voorkeur met een probabilistische simulatie door, zodat rekening kan worden gehouden met een ramingsscheefte.
  - Opvolging Limburg: de probabilistische doorrekening heeft plaatsgevonden, maar vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen wordt de probabilistische benadering niet verder doorgezet, maar blijft de Provincie rekenen met de Mu-waarde[107]. De Mu-waarde is een gemiddeld bedrag, samengesteld uit alle berekeningen van de raming en ligt in de buurt van de zogenaamde P50 raming. Dat wil zeggen dat er nog steeds 50% kans op overschrijding of onderschrijding is.
- Om de kans op overschrijding van de (probabilistisch) bepaalde kosten te reduceren dient uitgegaan te worden van de P85-waarde.
  - Opvolging Limburg: de probabilistische doorrekening heeft plaatsgevonden, waardoor ook de P85 inzichtelijk is gemaakt. Vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen wordt de probabilistische benadering verder niet gebruikt, maar blijft de Provincie rekenen met de Mu-waarde.

In februari 2018 informeert GS PS middels de mededeling van de portefeuillehouder (verzonden aan PS op 21 februari 2018 (2018/10968)) dat station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden met het oog op de hiervoor benodigde financiële middelen niet mogelijk is. Het is niet gelukt tijdens het BO-MIRT in december 2017 aanvullende Rijksmiddelen te verkrijgen, waardoor station Grubbenvorst Greenport-Venlo definitief uit de scope gehaald moet worden. In dezelfde mededeling van de portefeuillehouder aan PS wordt aangegeven dat kostenontwikkeling als gevolg van onder meer marktontwikkelingen, indexering en de planning naar verwachting niet binnen het huidige beschikbare budget van € 154,6 mio. opgevangen kunnen worden.

[107] ProRail geeft aan dat Limburg hiermee afwijkt van het kernproces van ProRail, waarbij bij derden werken het budget wordt gebaseerd op de P85 raming. Dit zijn de investeringskosten passend bij een kans van onderschrijding en overschrijding van 15%.

Ook blijkt oplevering in 2020 niet meer haalbaar (aangegeven tijdens het interpellatiedebat van 23 februari 2018), oorzaak is dat de definitieve scopewijziging omtrent Grubbenvorst pas eind februari 2018 heeft plaatsgevonden. Dit leidt tot vertraging omdat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Het ontwerp moet worden aangepast en dat kost tijd. In overleg met ProRail en het externe ingenieursbureau wordt een nieuwe planning gemaakt, waaruit blijkt dat oplevering verschuift naar december 2023.

Na het interpellatiedebat tijdens de Statenvergadering van 23 februari 2018 wordt ervoor gekozen om een nieuwe, door alle partners, gedragen baseline (scope, planning en daaruit volgend een probabilistische raming) op te stellen (Statenvoorstel Aanvullend kredietbesluit project Maaslijn). Op basis van overlegde correspondentie blijkt dat er midden 2017 ontevredenheid ontstaat over het ingehuurde ingenieursbureau omdat zij niet in staat blijken de technische eisen goed naar het ontwerp te vertalen. Het projectteam bestaande uit ProRail en Provincie denken verschillend over het al dan niet afscheid nemen van het ingenieursbureau. ProRail geeft aan afscheid te willen nemen van het ingenieursbureau, waar de Provincie vanwege het risico op vertraging het ingenieursbureau aan wil houden. Een jaar later, half 2018, besluit het projectteam afscheid te nemen van het externe ingenieursbureau. Vanaf dat moment heeft de Provincie een prominentere rol bij het opstellen van de ramingen. Dit leidt tot een nieuwe tussentijdse raming die sluit op een bedrag van € 176,67 mio. De opsteller van de raming betreft blijkens de documenten een vertegenwoordiger van ProRail, medeopstellers van de raming betreffen vertegenwoordigers van de Provincie Limburg.

De Provincie laat eind 2018 een tweede second opinion uitvoeren door Kodos op deze tussentijdse kostenraming[108]. De belangrijkste conclusies en adviezen van Kodos (5 december 2018) zijn als volgt:

- Algemeen: alle documenten beter op elkaar afstemmen (risicodossier, (PPI-)planning[109] en kostenraming).
- Scope: in het kostenrapport alle projectonderdelen en bijbehorende uitgangspunten eenduidig vastleggen
- Bouwkosten: over de posten 'Nader te detailleren' is een ongelijke verdeling van de spreiding opgenomen. Dit is een verkeerd gebruik van de systematiek.
- Risicoreservering: duidelijke relatie met het risicodossier opnemen in de raming en zorgen voor een goede afstemming tussen scope, risico's, planning en kostenraming.
- Index: hanteer een indexcijfer tussen 2% en 4% tot eind 2023.

Omschrijving	Toetsversie	Effect spreiding
Investeringskosten deterministisch	€ 189.038k	€ 189.038k
Scheefte	-/- € 7.279k	-/- € 4.044k
Investeringskosten exclusief BTW	€ 181.759k	€ 184.994k
P50 waarde	€ 179.795k	€ 184.097k
P85 waarde	€ 214.384k	€ 211.379k

Figuur 2 - Bevindingen Kodos o.b.v. raming van het projectteam

De tussentijdse raming wordt op basis van de aanbevelingen van Kodos aangepast. De raming wordt geactualiseerd, ook worden risico's en gevolgen ingeschat en gewaardeerd volgens een probabilistische ramingssystematiek. Daarnaast wordt ook duiding gegeven van externe kostenontwikkelingen als de marktwerking en de indexering. Vanwege de opgelopen vertragingen, is beschikbaar budget en raming niet meer in balans. De investeringskosten voor de realisatie bedragen volgens de geactualiseerde raming d.d. 4 december 2018 € 186,7 mio. (exclusief indexering).

[108] Later in de loop van 2020 is gebleken dat de kostenraming gebaseerd was op een door het externe ingenieursbureau opgestelde onvolledig Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS). Het was gebaseerd op aannames en uitgangspunten die onjuist bleken te zijn.

[109] PPI is een planningsmethode waarin de risico's, normale onzekerheden en eventueel scenario's in de planning zijn opgenomen.

Raming 4 december 2018[110]

De oorzaak van de bijstelling van de raming tot € 186,7 mio. (exclusief indexering) ligt in de vertraging van het project. De scopewijziging (station Grubbenvorst Greenport-Venlo) leidt tot vertraging van het project, omdat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Het ontwerp moet worden aangepast en dit kost tijd.

De bijgestelde raming van 4 december 2018 ligt € 32,1 mio. hoger dan de raming van december 2017 (€ 154,6 mio.). De verandering van de posten is als volgt:

- € 16,2 mio. verhoogde bouwkosten en kosten vastgoed
- € 8,9 mio. verhoogde PEAT-kosten
- € 5,9 mio. verhoogde risico reservering
- € 1,2 mio. verhoogde overige bijkomende kosten[111]

In december 2018 worden bij de opdrachtverlening voor de planuitwerkingsfase aan ProRail ook een set Samenwerkingsafspraken tussen de Provincie en ProRail vastgesteld. In de samenwerkingsafspraken wordt bevestigd dat Limburg als opdrachtgever van ProRail optreedt. De Provincie zal ten behoeve van het project de volgende werkzaamheden zelf uitvoeren:

- Conditionering met uitzondering van de conditionerende onderzoeken naar niet gesprongen explosieven dat door ProRail zal worden uitgevoerd;
- Omgevingsmanagement;
- Communicatie;
- Overall projectmanagement en -beheersing;
- Afstemmen van raakvlakken tussen contracten waar ProRail opdrachtgever voor is en contracten waar de Provincie Limburg opdrachtgever voor is.

Kort hierna vragen de betrokken provincies op initiatief van de Provincie Limburg aan IenW om de aansturing van het project Maaslijn over te nemen, omdat Limburg heeft moeten constateren niet in staat te zijn om een project van deze omvang als opdrachtgever tot een goed einde te kunnen brengen (kamerbrief Maaslijn 2 april 2019). Voordat IenW dit verzoek kan beantwoorden, laat zij begin 2019 een second opinion uitvoeren door Horvat over de meest recente raming. De belangrijkste conclusies en advies van Horvat (7 februari 2019) zijn als volgt:

- De raming is conform SSK en het detailniveau is overwegend voldoende. Enkele posten hadden verder uitgewerkt kunnen worden.
- Een aandachtspunt is de integraliteit en consistentie van het dossier. Er bestaan afwijkingen tussen de raming en detailramingen dan wel tussen de raming en de scope. Afwijkingen hebben betrekking op de opgenomen bedragen en hoeveelheden.
- De inschatting van de totale verwachte investeringskosten exclusief btw bedraagt € 194,0 mio., vergeleken met € 86,7 mio. van het project. Dat is € 7,3 mio. oftewel circa 4% hoger dan de raming van het project.
- Horvat verwacht dat de bandbreedte op de raming groter is. Een grotere bandbreedte leidt tot een hogere p85-waarde die Horvat indicatief inschat op circa € 234,2 mio. (in plaats van € 219,1 mio.).

Horvat komt op basis van de conclusies tot de volgende aanbevelingen:

- Voer een integrale controle uit op de consistentie van het complete dossier: raming versus deelramingen en raming versus scope.
- Stel in dit kader een nieuwe kostennota op die hoeveelheden, prijzen en bedragen in de raming onderbouwt en waar nodig verwijst naar de herkomst.
- Neem risico's op in de raming en pas bandbreedtes op prijzen en hoeveelheden aan en bepaalde de werkelijke bandbreedte op de raming.
- Kijk kritisch naar de mate waarin beheersmaatregelen werkelijk tot risicoreductie leiden en voeg ontbrekende risico's toe.
- Verklein onzekerheden:

[110] De raming van 4 december 2018 wordt op basis van de aanbevelingen in de concept rapportage van Kodos al aangepast voordat het rapport van Kodos officieel opgeleverd wordt op 5 december.

[111] Het optellen van deze verhoging leidt tot een bedrag van € 32,2 mio. Er wordt aangenomen dat dit verschil voortkomt uit het afronden van de getallen.

  - Verklein bandbreedtes op hoeveelheden en prijzen door hoeveelheden in meer detail af te leiden uit het ontwerp en prijzen te onderbouwen met detailramingen.
  - Verklein risico's naar aanleiding van de inzichten die volgen uit de nadere onderzoeken.
- Analyseer de onzekerheid / bandbreedte voor de aangepaste raming en rapporteer hierover aan de opdrachtgever.
- Kijk kritisch naar de haalbaarheid van de planning en de uitvoeringsfasering.

Rijk en regio komen in maart 2019 overeen dat het rijk actief gaat mee sturen op het project. De Provincie Limburg blijft financier en administratief opdrachtgever tot aan de start van de realisatiefase (naar verwachting april 2021). Met de gewijzigde governance neemt IenW de dagelijkse aansturing richting ProRail over. Afgesproken wordt dat Rijk en regio gezamenlijk blijven sturen op de doelstelling van de Maaslijn zodat de maatregelen tijdig gerealiseerd kunnen worden. Afgesproken wordt dat daartoe een bestuursovereenkomst wordt opgesteld.

In februari 2020 wordt de nieuwe Bestuursovereenkomst[112] getekend door IenW en de drie provincies. In de periode tussen juni 2019 en februari 2020 wordt er tussen de Provincie en IenW gesproken over de uitwerking van de overeenkomst en in het bijzonder een aantal (financiële) vraagstukken. In deze overeenkomst worden onder meer financiële afspraken vastgelegd. Zoals de bijdragen van partijen en afspraken voor risicodeling. Rijk en Provincie Limburg staan ieder garant voor 50% van de risico's van het project boven het taakstellend budget. Voorheen waren de provincies Limburg en Noord Brabant de risicodragende partijen. In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat de Provincie Limburg en het Rijk voorafgaand aan de realisatiefase nadere afspraken maken over het opdrachtgeverschap richting ProRail en de wijze waarop de financiële stromen dienen te worden vormgegeven.

Omdat eerder in 2018 afscheid is genomen van een extern ingenieursbureau wordt een nieuw aanbestedingstraject gestart, in mei 2019 krijgt ingenieursbureau Movares de opdracht van ProRail. Zij starten met het opstellen van een nieuwe FIS (Functioneel Integraal Systeemontwerp), waarbij zij hopen gebruik te kunnen maken van delen van het reeds ge-engineerde werk van het voormalige ingenieursbureau zodat relatief snel tot een nieuwe FIS gekomen kan worden.

De formalisatie van de afspraken tussen IenW en Limburg in financiële zin worden in juni 2019 vastgesteld door PS. Op basis van de kostenraming (4 dec 2018) en de 2 uitgevoerde second opinions (Kodos en Horvat) op deze kostenraming besluiten PS (G 19-014) op 21 juni 2019 tot een aanvullende financiële bijdrage aan het project van € 35,15 mio. aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn, waarmee het bestaande krediet van de Provincie ad € 64,75 miljoen wordt verhoogd tot € 99,9 mio.

Onderstaande partijen dragen de volgende extra middelen bij aan het project:

- Het Rijk € 10 mio. extra (totale bijdrage € 59,6,0 mio.)
- Provincie Limburg € 35,15 mio. extra (totale bijdrage € 99,9 mio.)
- Provincie Noord Brabant € 10,2 mio. extra (totale bijdrage € 31,6 mio.)
- Provincie Gelderland € 4 mio. extra (totale bijdrage € 21,5 mio.)

Het taakstellend budget voor het project Opwaardering Maaslijn incl. bijdragen van IenW en de provincie Noord-Brabant en Gelderland komt daarmee op € 212,6 mio. Hiervan is € 26,3 mio. beschikbaar om de indexering in de komende jaren op te vangen.

Kredietbesluit 21 juni 2019

Het kredietbesluit van juni 2019 (€ 212,6 mio.) ligt € 59,5 mio. hoger dan het kredietbesluit van november 2017 (€ 153,1 mio.). De verandering van de kosten is als volgt:

- € 32,2 mio. (optelsom van de verhoogde bouwkosten, PEAT-kosten, risico reservering en overige bijkomende kosten uit de raming van 4 december 2018)
- € 26,3 mio. verhoogd om de indexering de komende jaren op te vangen[113]
- De overige verhoging van € 1 mio. komt hoogstwaarschijnlijk doordat krediet en raming vanwege tijdsaspecten niet altijd op elkaar aansluiten.

[112] Hiervoor is geen besluit van PS voor nodig, dit vloeit voort uit het mandaat dat PS door middel van het kredietbesluit aan GS heeft gegeven.
[113] Vanuit cluster Financiën wordt geadviseerd een percentage tussen de 3% en 4% te hanteren in deze fase van het project. De in de scenario's gehanteerde 26 mio. valt binnen deze range.

In het Statenvoorstel Aanvullend kredietbesluit project Maaslijn is de volgende passage opgenomen over het rekenen met de Mu-waarde.

"Vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen is gerekend met een zogenaamde Mu-waarde. Dit is een gemiddeld bedrag, samengesteld uit alle berekening van de raming en ligt in de buurt van de zogenaamde P50 raming. Dit laatste is het statistische bedrag waarbij de kans op overschrijding van dat bedrag 50% bedraagt. Bij een P85-waarde ligt die overschrijdingskans op 15%. In onze systematiek van werken binnen grote projecten brengen we ook de P85-waarde in beeld. De P85-waarde voor dit project bedraagt € 219,0 mln. prijspeil 2018 en exclusief BTW. Het verschil tussen het huidige beschikbare budget en de P85-waarde is dus niet verwijtbaar aan het project, maar is het gevolg van de manier van ramen en brengt daarmee de risico's op overschrijding in beeld."

Op 14 februari 2020 besluit PS de financiële effecten met Arriva te verrekenen, de verlate oplevering van de Maaslijn betekent namelijk dat Arriva langer moet doorrijden met dieseltreinen. Het gaat om een te compenseren bedrag van € 49 mio. Deze kosten worden gecompenseerd door de concessie van Arriva te verlengen, dit scheelt de Provincie kosten op de langere termijn.

In mei 2020 is het concept FIS (versie 1.0) van Movares gereed voor review[114]. Het FIS 2.0, waarin de resultaten van de review verwerkt zijn, wordt op 9 juli 2020 vrijgegeven door het projectteam van ProRail. Op dat moment komt ook de eerste doorrekening van de raming beschikbaar voor formele toetsing door ProRail. De concept raming van Movares valt hoger uit dan de raming van december 2018. Op 23 juli 2020 worden de Provincie en het Rijk door ProRail in de vorm van een voor aankondiging geïnformeerd over een oplopende kostenraming. Omdat het toetsingsproces nog niet is afgerond is de kostenraming niet definitief, maar indicatief. Er is op basis van het FIS 2.0 70% kans dat de opwaardering van de Maaslijn tussen de € 201 en € 282 mln. exclusief BTW gaat kosten. De kans is aanzienlijk dat het budget van € 213 mln. ontoereikend zal zijn om de scope conform FIS 2.0 te realiseren.
De oorzaken liggen volgens ProRail op het vlak van hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken, en extra te hanteren risico-opslagen. Ook is het uitwerkingsniveau en nadere detaillering aanzienlijk hoger dan in 2018, het inzicht in wat er allemaal moet gebeuren is toegenomen, dit werkt in alle kostenposten door. ProRail geeft dan aan dat de volledige kostenraming in september 2020 gereed kan zijn. Onderstaand overzicht bevat een samenvatting van deze kostenraming.

Raming (kostennotitie) 17 september 2020

De raming uit 2020 ligt op € 260,5 mio., dit is € 73,7 mio. hoger dan de raming uit december (€ 186,8 mio.). De verhoging van de kosten is als volgt te specificeren:

- Treinbeveiliging en overwegen (+ € 12,0 mio.);
- Kabels & Leidingen ProRail (+ € 7,6 mio.);
- Kunstwerken en geluidsschermen (+ € 6,2 mio.);
- Kosten voor Normenkader Veilig Werken (NVW-kosten) (+ € 9,4 mio.);
- Kabels & Leidingen derden (+ € 11,6 mio.);
- Scheefte (+ € 12,1 mio.);
- Indexatie (+ € 7,4 mio.);
- Overige netto stijging: bovenleiding, spoorwerk, voeding, engineeringskosten en verbussingskosten (+ € 7,2 mio.).

De aanbevelingen van Horvat van begin 2019 zijn volgens ProRail verwerkt in deze kostenraming. Het gaat om de volgende punten:

- Er is een leidende structuur toegepast en de koppeling tussen ramingen en deelramingen is juist (deelconclusie A).
- De koppeling tussen de scope en kostenraming is verder in detail uitgewerkt en onderbouwd (deelconclusie B).
- De overige bijkomende kosten zijn hoger geraamd (deelconclusie E).
- De risicoreservering is nu onderbouwd met een concreet risicodossier en de omvang van de risicoreservering is meer in lijn met het advies van Horvat (deelconclusie F).

[114] De inhoudelijk review wordt uitgevoerd door diverse ProRail medewerkers en enkele externe stakeholders (zoals de Provincie).

- Er is een integrale controle uitgevoerd op de consistentie van het complete dossier: raming versus deelramingen en raming versus scope (aanbeveling 1).
- Er is nu een nieuwe kostennotitie opgesteld, die hoeveelheden, prijzen en bedragen in de raming onderbouwt en waar nodig verwijst naar de herkomst (aanbeveling 2).
- Risico's zijn opgenomen in de raming, bandbreedtes op prijzen en hoeveelheden zijn aangepast en de werkelijke bandbreedte op de raming is berekend (aanbeveling 3).
- In het risicodossier is kritisch gekeken naar de mate waarin beheersmaatregelen werkelijk tot risicoreductie leiden, waar nodig zijn de beheersmaatregelen concreter en effectiever geformuleerd en zijn risico's toegevoegd (aanbeveling 4).
- Onzekerheden zijn verkleind door bandbreedtes op hoeveelheden en prijzen door hoeveelheden in meer detail af te leiden uit het ontwerp en prijzen te onderbouwen met detailramingen. Bovendien zijn onzekerheden verkleind door de inzichten uit onderzoeken (aanbeveling 5).
- De haalbaarheid van de planning en de uitvoeringsfasering is herijkt. De planningsanalyse is in voorjaar 2020 gedeeld met het Hoog Ambtelijk Overleg (HAO), de effecten in de kostenraming zijn nu zichtbaar (aanbeveling 7).

Op 11 september 2020 en 27 november 2020 zijn de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op hoofdlijnen vertrouwelijk geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het project Maaslijn waaronder de oplopende kostenraming en de oorzaak daarvan. In september 2020 wordt er door ProRail onderzocht of een eventuele versobering van het project mogelijk is en legt de 'Quick Scan Versobering' in een memo voor aan het Hoog Ambtelijk Overleg. ProRail concludeert dat het niet mogelijk is om te versoberen zonder dat dit invloed heeft op de doelstellingen van het project.

In het Hoog Ambtelijk Overleg van september 2020 wordt voorgesteld om wederom een second opinion uit te laten voeren door Horvat. IenW verleent de opdracht aan Horvat. De conclusies van Horvat (9 december 2020) zijn als volgt:

- De directe oorzaak van de kostenstijging zijn de wijzigingen in de raming (zie kader raming 19 september 2020);
- De wijzigingen in de raming kennen verschillende onderliggende oorzaken:
  - Nieuwe inzichten na het verder uitwerken van het ontwerp.
  - Kwaliteit en compleetheid oude ontwerp en raming.
  - Conservatieve aannames, het aanhouden van bovengrenswaarden en een hoge opslag voor scheefte in de huidige raming.
  - Enkele dubbeltellingen in de huidige raming die tot kostenstijging leiden. Daar tegenover staan ook enkele ontbrekende posten.
  - Scopewijzingen ten opzichte van 2018 die een verandering in kosten met zich meebrengen.
- Tot slot hebben een aantal diepliggende omstandigheden een rol gespeeld bij het stijgen van de kosten.
  - Beide second opinions vinden plaats op een moment dat er sprake is van 'work in progress' (niet tijdens een reguliere projectmijlpaal).
  - Onvoldoende volgen van het kernproces, het kernproces beschrijft de verschillende fases van het project, de producten per fase en de momenten van besluitvorming. Het niet volgen van het kernproces is risicovol omdat daarmee de benodigde waarborgen voor een beheerst project afwezig zijn.
  - Vele personele wisselingen binnen het gezamenlijke projectteam van de Provincie en ProRail.
  - Het ingenieursbureau dat producten heeft opgesteld die aan de basis van de raming in 2018 lagen, heeft een ondermaatse prestatie geleverd.
  - De visies van ProRail en Limburg over de vraag of het contract met het destijds betrokken ingenieursbureau moest worden doorgezet verschilde. Horvat heeft niet kunnen vaststellen of dit de situatie zodanig heeft beïnvloed dat dit (mede) heeft geleid tot de kostenstijging.

Horvat doet ook een uitspraak over de mate van opvolging van de bevindingen van de second opinion van begin 2019. De projectorganisatie heeft zich gefocust op de opvolging van de aanbevelingen en niet op de bevindingen. Dit leidt er onder andere toe dat de projectorganisatie niet expliciet gestuurd heeft op de opvolging van de bevindingen en geen overzicht heeft van de bevindingen met de daaraan gegeven opvolging. Enkele bevindingen zijn echter wel door de projectorganisatie opgepakt. Er zijn ook een aantal bevindingen niet opgevolgd:

- Het risicodossier is op dit moment onvoldoende actueel, compleet en betrouwbaar.
- De aansluiting tussen raming en het PEAT-plan is nog onvoldoende en er is nog steeds onduidelijkheid over hoogte van de historische engineeringskosten.
- De bandbreedte op de raming wordt nog steeds laag geacht gezien de onzekerheden.

- Kosten voor natuurcompensatie zijn niet in de raming opgenomen.

Later (januari 2021) reageert ProRail op de second opinion van Horvat. In de kern luidt de conclusie van ProRail:

- *"Het rapport Horvat neemt het financiële issue niet weg.*
- *Het rapport toont aan dat er een robuuste raming geleverd is die hoort bij deze fase van het project.*
- *Het rapport ondersteunt ons beeld dat de technische basis (FIS 2018) ruim onder de maat was en de primaire veroorzaker is van het huidige financiële issue.*
- *De geconstateerde dubbeltellingen en omissies zijn het gevolg van "work in progress". Wij merken hierbij op dat de timing van het onderzoek het gevolg is van de nadrukkelijke wens van de provincie Limburg om in geval van een financieel issue zo snel als mogelijk een raming aan te leveren waaruit een voldoende hard beeld gedestilleerd kon worden.*
- *De aanbevelingen in het rapport zijn goed bruikbaar om de kwaliteit van de kostenraming te verbeteren. We sluiten de demming cirkel (PDCA) door die aanbevelingen uit te voeren voordat we de raming aanbieden voor de gate review ten behoeve van de te nemen projectbeslissing."*

Op 3 december 2020 verstuurt de PvdA fractie (PS) een brief met een aantal vragen aan GS, waarin de PvdA onder andere benadrukt dat de Maaslijn Rijksinfrastructuur is en dat het Rijk daarvoor de verantwoordelijkheid moet dragen. De reeds beschikbaar gestelde regionale bijdrage zou toereikend moeten zijn voor de realisatie van het project Maaslijn. In de reactie op 4 december 2020 geeft GS aan dat zij dit standpunt volledig deelt. In het antwoord van GS op schriftelijke vragen van PS (4 december 2020) wordt het volgende aangegeven:

"In juli 2020 zijn het ministerie van I&W en de provincie Limburg door ProRail geïnformeerd over een substantieel oplopende kostenraming van tientallen miljoenen. De oorzaken liggen – zo informeert ProRail ons - op het vlak van hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken, en extra te hanteren risico opslagen. Het precieze bedrag wordt nog via externe studies gevalideerd. Bij deze kostenraming gaat het nog steeds om een zogenaamde P50-raming; dat wil zeggen dat er nog steeds 50% kans op overschrijding/onderschrijding is."

GS wil vasthouden aan de Opwaardering van de Maaslijn binnen het vastgestelde tijdsschema (oplevering 2024), met behoud van alle scopeonderdelen, zonder een aanvullende regionale bijdrage.

Op 7 december 2020 kondigt het kamerlid Moorlag (PvdA) in de Tweede Kamer een motie aan over de realisatie van het project Maaslijn, waarin hij de regering verzoekt het project, binnen de scope en volgens plan in 2014 te doen realiseren en eventuele meerkosten niet op de betrokken provincies af te wentelen. Deze motie is in februari 2021 in stemming gebracht. Tijdens de PS vergadering van 11 december 2020 wordt er een motie ingediend[115] en aangenomen waarin GS oproept om het volgende bij de staatssecretaris aan te geven:

- Dat de regio, met de beschikbare € 153 miljoen, financieel meer dan genoeg heeft ingebracht en dat er vanuit de provincie Limburg niet meer geld voor het project Maaslijn beschikbaar zal worden gesteld;
- Dat budgetoverschrijdingen, risico's en/of aanvullende meerkosten door het Rijk dienen te worden bekostigd;
- Dat het Maaslijnproject, binnen de vastgestelde scope, uiterlijk in 2024 opgeleverd dient te worden.

Op 15 december 2020 vindt een bestuurlijk overleg plaats tussen IenW en Limburg waarin de meest actuele situatie van de Maaslijn is besproken. Duidelijk is dat Rijk en regio met elkaar in gesprek moeten blijven om te bezien hoe om wordt gegaan met het potentiële verschil tussen budget en raming. De Provincie heeft tijdens het overleg aangegeven dat er voldoende regionale middelen (totaal € 153 mio.) zijn ingebracht, en dat meerkosten daarom niet door de provincie Limburg worden ingebracht.

Staatsecretaris Van Veldhoven (IenW) heeft op 17 december 2020 de Tweede Kamer per brief over de Maaslijn geïnformeerd, waarin zij het volgende aangeeft:
"Daarbij heb ik er vertrouwen in, dat we in constructief overleg met de provincie Limburg, tot een redelijke oplossing kunnen komen, waarbij de aanbesteding zoals gepland in het najaar 2021 van start zal kunnen gaan en het project dus geen vertraging hoeft op te lopen.

Allereerst is het van belang om scherp zicht te krijgen op de financiële status van het project. Of er sprake is van een eventueel verschil tussen budget en raming. Daarbij is het van belang te begrijpen wat de oorzaak is van deze mogelijke kostenstijging, deze is immers mede van invloed op de vraag waar de kosten redelijkerwijs gedragen moeten worden. Verschillende leden van uw Kamer hebben daar in het

[115] Ondertekend door de PvdA, CDA, FvD, SP, 50plus, VVD, Lokaal Limburg, PVV, GroenLinks, D66 en de PvdD

nota overleg ook naar gevraagd. Daartoe zal in de eerste helft van maart van volgend jaar een onafhankelijke toets gereed zijn die meer inzicht biedt in het verloop en aansturing van het project vanuit het verleden tot heden. Ook verwacht ik dan meer zicht te hebben over mogelijkheden tot kostenreductie."

Zij geeft aan vertrouwen te hebben in een constructief overleg met de provincie Limburg, waardoor tot een oplossing van de kostenstijging gekomen kan worden. Van Veldhoven benadrukt het belang om inzicht te verkrijgen in de financiële status van het project. Daarbij geeft zij aan dat het van belang is te begrijpen wat de oorzaak van de mogelijke kostenstijging is, omdat deze van invloed is op de vraag wie de kosten moet dragen. Daartoe zal in maart 2021 een onafhankelijke toets gereed zijn.

Tijdlijn

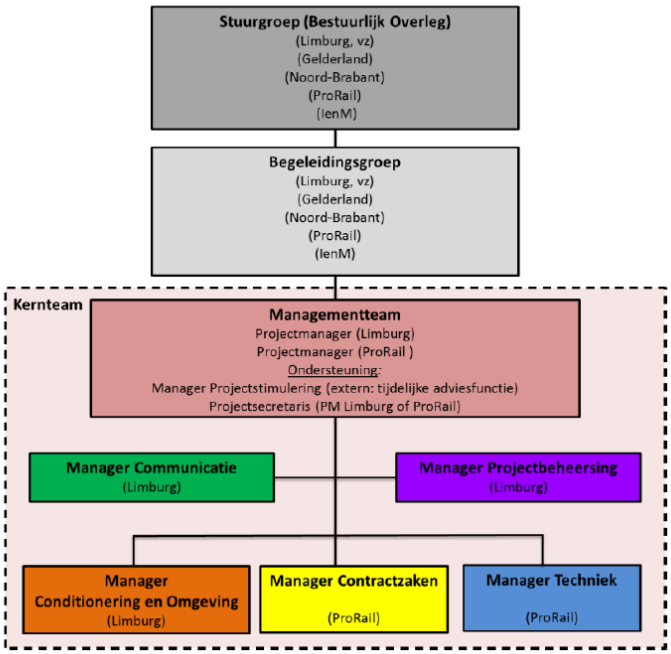
- 2009: Rijk en de Provincie Limburg stellen gezamenlijk een budget van € 32,3 mio beschikbaar voor de kortetermijnmaatregelen van de Maaslijn
- 2010: de Maaslijn wordt als "Groot Project OV" vastgesteld door PS
- 2012: initiatiefvoorstel De Limburg Lijnen
- 2014: besluit PS tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn
- 2014: de kosten voor het project worden geraamd op € 164 mio
- 2016: de kosten voor het project worden geraamd op € 169 mio
- 2016: eerste signalen vanuit IenM dat het afgesproken bedrag mogelijk een aangepaste werkwijze kent inzake de uitkering van de btw
- 2016: inpassingsplan Opwaardering Maaslijn
- 2016: initieel kredietbesluit, budget van € 164 mio wordt vastgesteld
- 2016: projectplan planuitwerking Maaslijn door Twynstra Gudde
- 2016: vervoersconcessie wordt aan Arriva gegund
- 2016: Gateway Review 0 – Strategie en bereik
- 2017: Statenvoorstel Heroverwegingen Railagenda aan PS gestuurd
- 2017: vanwege de verandering in de rijksuitkering m.b.t. btw is volgens de Provincie op het project een dekkingstekort van € 6,35 mio ontstaan
- 2017 station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden definitief niet mogelijk
- 2017: eerste gewijzigd kredietbesluit, het beschikbare budget wordt op € 153,1 mio vastgesteld
- 2017: de kosten voor het project worden geraamd op € 154,6 mio (n.a.v. externe toetsing)
- 2018: eerste second opinion door Kodos in opdracht van de Provincie
- 2018: oplevering in 2020 niet meer haalbaar
- 2018 : tweede second opinion door Kodos in opdracht van de Provincie
- 2018: de kosten voor het project worden geraamd op € 186,7 mio
- 2019: second opinion door Horvat in opdracht van het Ministerie van I&W
- 2019; partners komen overeen dat I&W actief gaat meesturen
- 2019: tweede gewijzigd kredietbesluit, aanvullende financiële provinciale bijdrage voor deze fase van het project van € 35,15 mio, tevens extra bijdragen van partners waarmee het bestaande krediet uitkomt op € 212,6 mio
- 2020: bestuursovereenkomst Maaslijn tussen IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en Provincie Gelderland
- 2020: de Provincie en het Rijk worden door ProRail geïnformeerd over een met tientallen miljoenen oplopende kostenraming
- 2020: second opinion door Horvat in opdracht van het Ministerie van I&W
- 2024: verwachte oplevering Maaslijn

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)	Governance In de Basisrapportage Groot Project OV van 1 november 2014 wordt vastgelegd dat de Provincie Limburg namens de initiatiefnemende en financierende partijen de dagelijkse aansturing verzorgt. Dit is eerder tijdens bestuurlijke overleggen afgesproken. Om tot een integraal en optimaal samenwerkingsverband te komen, is voor de werking van de projectorganisatie door initiatiefnemers en ProRail een projectplan opgesteld. Het projectplan richt zich op de werking van de projectorganisatie en gaat in op werkafspraken. Dit programmaplan is in september 2015 vastgesteld in de stuurgroep Maaslijn.

De overlegstructuur en besluitvormingsprocessen zijn ook opgenomen in dit projectplan. De governance van het project Maaslijn bestaat uit een stuurgroep, begeleidingsgroep, managementteam en kernteam.

- *Stuurgroep*: o.a. besluitvorming over scope, budget en planning. Gezien het uitgangspunt van collegialiteit van bestuur dient de gedeputeerde voor elke stuurgroep te zorgen voor mandaat bij GS. Tegenwoordig gebeurt dit structureel: voorafgaand aan iedere stuurgroep zorgt de provincie voor mandaat bij GS. Daarvoor gebeurde het ophalen van mandaat bij GS meer ad hoc.
- *Begeleidingsgroep*: o.a. analyse, advies en agenderen van scope, budget, kosten, planning, risico's, aanbestedingsstrategie, realisatie en beheersovereenkomst.
- *Managementteam*: organisatie van het project en sturen op beheeraspecten tijd, geld, kwaliteit, informatie, risico's en organisatie (GROTIK-aspecten).
- *Kernteam*: tactisch/strategisch overleg.

Figuur 2. Organogram Maaslijn met weergave van primaire rolhouders



Figuur 4 – Organogram Maaslijn (Twynstra Gudde, Projectplan planuitwerking Maaslijn, 2016)

In 2020 is een bestuursovereenkomst getekend waarin wordt aangegeven dat IenW actief gaat meesturen. Er wordt afgesproken dat de Provincie Limburg, die reeds de beschikking heeft verstrekt aan ProRail voor de planuitwerking, administratief opdrachtgever blijft tot aan de realisatiefase. De organisatiestructuur ziet er nu als volgt uit:

- *Projectteam*: projectteam van ProRail, eventueel aangevuld met medewerkers van het ingehuurde ingenieursbureau.
- *Ambtelijke regiegroep*: vertegenwoordigers van Rijk, Provincie Limburg en ProRail.
- *Hoogambtelijk overleg*: vertegenwoordigers IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de Provincie Gelderland. De provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn agenda-lid en nemen deel als de agendering daarom vraagt. ProRail neemt deel aan de beraadslagingen en heeft een adviserende rol.
- *Bestuurlijk overleg*: vertegenwoordigers van IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de Provincie Gelderland. De provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn agenda-lid van het Bestuurlijk Overleg Maaslijn en nemen deel als de agenda daarom vraagt. ProRail neemt deel aan de beraadslagingen en heeft een adviserende rol.

Projectbeheersing

Nadat in maart 2019 bestuurlijk tot afspraken is gekomen over de aansturing van de Maaslijn, is vooruitlopend op de bestuursovereenkomst, de governance van het project Maaslijn gewijzigd. Tot die overgang was de projectbeheersing als volgt ingericht. Binnen de Provincie Limburg bestond een projectteam dat zorgdroeg voor de projectbeheersing. Voor de verantwoording aan de begeleidingsgroep en stuurgroep stelde de projectleiding kwartaalrapportages op. De projectleiding bestond uit twee projectmanagers, één vanuit de Provincie Limburg en één vanuit ProRail met de volgende taakverdeling:

Projectmanager Limburg	Projectmanager ProRail
Stuurgroep	Projectorganisatie
Begeleidingsgroep	Projectbeheersing: informatiemanagement en kosten
Communicatie	Contractzaken
Projectbeheersing: rapportages, tijd en risico-management	Techniek
Conditionering en omgeving	Aanbesteding/markt

Figuur 5 – Onderlinge inhoudelijke taakverdeling projectleiding Maaslijn (Twynstra Gudde, Projectplan planuitwerking Maaslijn, 2016)

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de kwartaalrapportage lag bij de manager Projectbeheersing (zie figuur 4). Deze kwartaalrapportage diende de begeleidingsgroep en de stuurgroep te informeren over de stand van zaken. De manager Conditionering en Omgeving, manager Contractzaken, manager Techniek, manager Communicatie, manager Projectbeheersing en projectmanagers leverden de informatie voor deze rapportage. De genoemde managers stellen hiervoor een voortgangsrapportage op en leveren deze informatie maandelijks aan de manager projectbeheersing. De rapportage ging in op de volgende zaken:

- Werkelijk gemaakte kosten van de afgelopen maand.
- Verrichte werkzaamheden.
- Geleverde producten.
- Prognose eindstand van het project.
- Actuele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen conform RISMAN>
- Eventuele scopewijzigingen van het project.
- Kasstroom tot einde van het project.
- Geactualiseerde planning met daarin expliciete uitspraken over mijlpalen binnen het project.
- Samenvatting van de toprisico's voor tijds- en budgetoverschrijding van het project.
- Organisatiewijzigingen.

Vanaf juni 2019 is de ambtelijke regiegroep verantwoordelijk voor de bewaking van de scope, het budget en de planning. Het projectteam van ProRail stelt kwartaalrapportages op over financiën, planning, risico's, organisatie en kwaliteit. Deze rapportages worden ter vaststelling voorgelegd aan het hoogambtelijk overleg. Eerst vindt binnen het hoogambtelijk overleg beraadslaging plaats over wijzigingen van scope, planning of budget en daarna wordt besloten of vervolgens besluitvorming nodig is in het bestuurlijk overleg.

Budgettering

Voordat in maart 2019 de governance van het project Maaslijn wijzigt, kennen de projectmanagers (van ProRail en de Provincie) budget en tijd toe aan de overige kernteamleden en besluiten de projectmanagers over besteding van het budget binnen de totale scope. De projectmanagers sturen op budget, planning, risico's, organisatie, informatie en kwaliteit op basis van de informatie die zij ontvangen van de manager projectbeheersing.

De projectleiding beheert het budget van de planuitwerking dusdanig dat de budgettaire kaders van de deelprojecten niet worden overschreden. De diverse voortgangsrapportages vermelden de bestedingen.

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">

Risicomanagement

Tot juni 2019 was de projectmanager vanuit de Provincie Limburg verantwoordelijk voor het risicomanagement (zie figuur 4). De manager projectbeheersing organiseert o.a. het overall risicomanagement. De kwartaalrapportages gaan in op de actuele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen conform RISMAN en geven een samenvatting van de toprisico's voor tijds- en budgetoverschrijding van het project.

Vanaf halverwege 2019 benoemt het projectteam van ProRail in de kwartaalrapportages de risico's van het project. Deze rapportages worden ter vaststelling voorgelegd aan de ambtelijke regiegroep, het hoogambtelijk overleg en het bestuurlijk overleg.

Conform de bestuursovereenkomst staan het Rijk en Provincie Limburg ieder garant voor 50% van de risico's van het project boven op het taakstellend budget. Meevallers worden ook 50/50 verdeeld tussen het Rijk en de Provincie Limburg. Voorheen waren de Provincie Limburg (80%) en de Provincie Noord-Brabant (20%) de risicodragende partijen.

</td></tr>
<tr><td>Inhoudelijke besluiten PS</td><td colspan="3">

In juli 2010 wordt de Maaslijn als 'Groot Project OV' vastgesteld door PS.

Op 7 februari 2014 besluiten PS tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn.

Op 10 november 2017 verzoeken PS om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van het Maaslijn project te houden.

</td></tr>
<tr><td>Financiële besluiten PS</td><td colspan="3">

Sept 2016: Kredietbesluit PS, een budget van € 164 mio wordt voldoende geacht. De provinciale bijdrage wordt geraamd op € 64,74 mio.

Nov 2017: Eerste bijgestelde kredietbesluit PS, het beschikbare budget wordt op € 153,1 mio. vastgesteld. De Provinciale bijdrage bedraagt € 64,74.

Juni 2019: Tweede bijgestelde kredietbesluit PS, het beschikbare budget wordt vastgesteld op € 212,6 mio (inclusief indexering). De provinciale bijdrage bedraagt € 99,9 mio).

Februari 2020. PS besluit verrekening financiële effecten Arriva als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn (netto te compenseren bedrag € 33.8 mio inzet dekking via verlenging concessie.

</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Informatievoorziening GS aan PS</td><td>Datum rapportage</td><td>Type informatie</td><td>Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td>Dec 2010</td><td>Eerste voortgangsrapportage Groot Project OV</td><td>Doelstelling is het treinverkeer in Limburg te verbeteren en specifiek de Maaslijn door de capaciteit, snelheid en kwaliteit van de dienstregeling op de Maaslijn te vergroten door infrastructurele maatregelen te nemen. De financiële afspraken met de regio zijn nog niet vastgelegd, omdat er met ProRail een principediscussie is gevoerd over de scope en het risicoprofiel van het project. De totale kosten van het maatregelenpakket Maaslijn komen uit op € 35,6 mio (prijspeil 2009, incl. btw en 10% risicoreservering).</td></tr>
<tr><td>Jul 2011</td><td>Tweede voortgangsrapportage Groot Project OV</td><td>Na de principediscussie met ProRail over scope en risicoprofiel is op 9 december 2010 de opdracht voor de planstudie Maaslijn aan ProRail bevestigd.</td></tr>
</table>

			Er zijn geen wijzigingen in doelstellingen, scope, planning en financiën.
	Feb 2012	Derde voortgangsrapportage Groot Project OV	Besluitvormingsmomenten inzake financiële afspraken met de regio Noord- en Midden-Limburg en inzake vaststelling van de alternatieven- en variantenstudie zijn vertraagd. Het grote verschil tussen de planning uit de basisrapportage en de huidige planning wordt met name verklaard door de principediscussie met ProRail over de scope en het risicoprofiel van het project. Er zijn geen wijzigingen in doelstellingen, scope en financiën.
	Dec 2015	Eerste voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Sinds juni 2015 is sprake van één Maaslijnproject. Raming € 164 mio (excl. btw, peiljaar 2014).
	Mei 2016	Tweede voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Risico dat van de rijksbijdrage aan elektrificatie en station Grubbenvorst Greenport-Venlo de btw ingehouden zal worden, wordt benoemd.
	Nov 2016	Derde voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Taakstellend budget van € 164 mio (excl. btw) wordt benoemd (kredietbesluit 30-9-2016). Verdeling kosten wordt aangegeven.
	Mrt 2017	Statenbrief	De resultaten van de Gateway Review 0 van oktober 2016 worden in maart 2017 met de Staten gedeeld. Het project wordt met status 'oranje' beoordeeld. Dit betekent dat een geslaagde implementatie waarschijnlijk lijkt, maar er reeds aanzienlijke problemen zijn waar het management aandacht aan moet besteden.
	Apr 2017	Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Het tekort dat vanwege een verandering in de Rijksuitkering m.b.t. btw is ontstaan, wordt benoemd. Het gaat om een dekkingstekort van € 6,35 mio.
	Okt 2017	Vijfde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Scopewijziging ligt voor aan PS, omdat er een tekort in de dekking is ontstaan. Indien deze wordt aangenomen, wordt het budget € 153,1 mio.
	Mei 2018	Zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Oplevering in 2020 is niet meer haalbaar. De kosten worden op dit moment op € 154,6 mio (actueel prijspeil) ingeschat. Station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden is definitief niet mogelijk.
	Nov 2018	Zevende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Er is sprake van substantiële vertraging. De kostenramingen worden op dit moment door ProRail geactualiseerd en probabilistisch doorgerekend.
	Mei 2019	Achtste voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De kostenramingen zijn probabilistisch doorgerekend. Het is echter wel duidelijk dat de kostenraming, mede vanwege de opgelopen

			vertragingen en markt- en prijsontwikkelingen, een substantiële overschrijding laat zien van het beschikbare budget.	
	Mei 2019	Feitenreconstructie van de Concernstaf rondom de besluitvorming van de Maaslijn	Rapport opgesteld door de Concernstaf in opdracht van directie en college. Een integrale reactie van de directie op het rapport. (Zie ook verderop: gerapporteerde verbetermaatregelen.)	
	Nov 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Bij besluit G 19-014 d.d. 21 juni 2019 is een aanvullend (provinciaal deel van het) krediet van €35,15 mio vastgesteld. Tevens is een nieuwe planning geaccordeerd. De mijlpaal is hiermee vastgesteld op december 2024.	
	Mei 2020	Brief	PS is in het kader van de vaststellingsovereenkomst Arriva geïnformeerd dat op basis van een planningsanalyse met Rijk en ProRail einddatum 2024 onveranderd blijft.	
	Sept 2020	Mondeling	De Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid wordt tweemaal vertrouwelijk geïnformeerd over de stand van zaken inzake de Maaslijn	
	Dec 2020	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen	GS gaat ervanuit dat de Maaslijn zonder verdere vertraging, zonder aanvullende regionale bijdrage en met behoud van alle scopeonderdelen in 2024 wordt opgeleverd.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
	Apr 2017	Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda	€ 6,4 mio	De nieuwe uitbetalingssystematiek van de bijdrage van IenM aan de elektrificatie Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo leidt tot een tekort van € 6,4 mio in de dekking ten opzichte van het taakstellend budget.
	Feb 2018	Mededeling portefeuillehouder aan PS (2018/10968)	Onbekend	De kosten van de indexering lopen op. De kostenontwikkeling als gevolg van onder meer de marktwerking, indexering en de planning kunnen naar verwachting niet volledig binnen het huidige beschikbare budget opgevangen worden.
	Juni 2019	Brief GS aan PS	€ 35,15 mio (provinciale deel)	Beschikbare middelen blijken onvoldoende, als

				gevolg van de opgelopen vertraging.
Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	Mei 2019: Nadat in het voorjaar van 2018 de noodzaak tot scopewijziging van het project Maaslijn bleek en er onduidelijkheid over de ramingen bestond, hebben PS en GS de Concernstaf verzocht een feitenreconstructie te maken rondom de besluitvorming vanaf voorjaar 2016 tot en met september 2018. Op 8 april 2019 ontvangt het directieteam de intern opgestelde feitenconstructie van de Concernstaf. Zij herkennen zich in de conclusies van het rapport en nemen de volgende aanbevelingen over: • *Fasegewijze kredietbesluitvorming*: kredieten worden pas vrijgegeven per fase waarin het project zich bevindt en afhankelijk van de mate waarin de onzekerheid afneemt. Hiermee wordt een fasegewijze kredietbesluitvorming geïntroduceerd. De fasen sluiten daarmee aan op de fasen zoals die zijn onderscheiden in de vastgestelde Limburg Standaard (initiatief, haalbaarheid, planvorming, uitvoering, en beheer). De Provincie Limburg heeft de interne project- en programmasturing hierop aangepast en verwerkt in haar Financiële Verordening 2019. • *Probabilistisch ramen:* de tot op heden gebruikte klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) zijn niet altijd toereikend en winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Dit is later in het project toegepast. • *Het belang van collectieve besluitvorming:* wat het directieteam van de Provincie Limburg betreft, is collectieve besluitvorming (door GS en directie) bij dit soort zaken altijd de absolute norm, en niet individuele of bilaterale besluitvorming (door projectleider of portefeuillehouder). De directie heeft daarom gesprekken met de projectleiding gevoerd en maatregelen getroffen om de organisatie alerter te maken en aan te sporen om waar nodig tot escalatie over te gaan op momenten dat belangrijke informatie gedeeld moet worden.			

Naam project	N280-West wegvak Roermond
Type project	Grootschalige capaciteitsuitbreiding weginfrastructuur
Betrokken partijen	Provincie Limburg, gemeenten regio Midden-Limburg, Rijkswaterstaat

Omschrijving van het project

De N280-West Ontwikkelas Weert-Roermond (vanaf hier 'N280-West') is een infrastructureel project met als hoofddoel het oplossen van verschillende knelpunten die de doorstroming op de N280 tussen Weert en Roermond (Midden-Limburg) belemmeren. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid richt het project zich op het oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Tevens dient de N280-West meerwaarde te hebben voor de (economische) ontwikkeling van de regio.

De (sub)doelstellingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Verbetering van de doorstroming.
- Versterken van het vestigings- en ondernemingsklimaat.
- Versterken van de toeristische en recreatieve sector.
- Verbetering van de leefbaarheid.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Stimulans geven aan specifieke projecten en ambities in de regio.

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 beperkte effecten hebben op de land- en tuinbouw.

Het project N280-West omvat het wegvak Roermond en het wegvak Leudal, die ieder een eigen aansturing, ontwerp, budget en fasering kennen. Deze factsheet gaat specifiek in op deelproject Wegvak Roermond.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
Februari 2012 (eerste raming o.b.v. verkeerskundig schetsontwerp) Vastgesteld door GS d.d. 24 februari 2012	€ 36 mio Specificaties van raming (prijspeil, onzekerheid, risicoreservering, btw, etc.) niet vermeld		
April 2012 (afronding fase 1 en startnotitie fase 2) PS d.d. 8 juni 2012 akkoord met voorstel voorkeursoplossing van GS en raming van € 39 mio	€ 39 mio +/- 20%, incl. kosten voor plan, ontwerp en directievoering (15% opdrachtnemer, overige bijkomende kosten (onderzoeken, acceptatie-kosten, kabels en leidingen, etc. 4%) en onvoorziene kosten (15%) met als prijspeil 2012 en excl. btw en onzekerheidsreserve (maatregelen van overheidswege, zoals accijnsverhoging op brandstoffen, wettelijke veiligheidseisen) en excl. reserve extern onvoorzien		Beschikbare dekking op dat moment is € 24,7 mio: • Provincie € 11,2 mio • Gemeenten € 11,5 mio • GOML € 2 mio Derhalve nog een tekort van € 14,3 mio.

4 juni 2012 (coalitieakkoord 2012-2015. Het coalitieakkoord en de bijbehorende provinciale programmabegroting zijn beide vastgesteld door PS)			• Provincie reservering € 37 mio (bestemmings-reserve)
September 2014 (projectplan, vastgesteld door GS d.d. 9 september 2014)	€ 36 mio Incl. post onvoorzien (15%) Excl. o.a. personele kosten, tijdelijk verkeersplan Designer Outlet Centrum Prijspeil 2012	€ 36 mio (taakstellend budget) N.B. Aangegeven wordt dat dit taakstellend budget met de op 17 maart 2014 door GS ondertekende samenwerkingsovereen-komst is vastgesteld. Geen besluit van PS	
Begin 2015 (nieuwe raming o.b.v. definitief schetsontwerp), niet vastgesteld door GS PS niet over geïnformeerd i.v.m. aankomende scopewijziging	€ 44,37 mio Specificaties van raming (prijspeil, onzekerheid, risicoreservering, btw, etc.) niet vermeld		
Februari 2016 (PS akkoord met scopewijziging inclusief hogere raming) Juni 2016 (kredietbesluit PS, na scopewijziging)	€ 56,82 mio +/- 20% Overige specificaties van raming niet vermeld	€ 56,82 mio	• Provincie € 44,52 mio • Roermond € 12,295 mio
November 2016 (realisatieovereenkomst) Besluit GS	€ 56,8 mio excl. btw Overige specificaties van raming niet vermeld	€ 56,8 mio excl. btw	• Provincie € 43,52 mio, waarvan € 1 mio uit GOML • Roermond € 13,29 mio waarvan € 1 mio uit GOML
Mei 2019 (vierde voortgangsrapportage RGP) [Na aanvullende eisen provinciale en gemeentelijke wegbeheerders] PS geïnformeerd maar geen besluit nodig omdat het om beheerbudget gaat dat de provinciale wegbeheerder binnen eigen mandaat vanuit de jaarbegroting kan toewijzen	€ 57,01 mio	€ 57,01 mio	• Provincie € 44,73 mio, waarvan € 2 mio uit GOML • Roermond € 12,29 mio
November 2019 (vijfde voortgangsrapportage RGP)	€ 57,97 mio	€ 57,97 mio	• Provincie € 44,73 mio, waarvan € 2 mio uit GOML

[Na aanvullende eisen gemeentelijke wegbeheerder] PS geïnformeerd maar geen akkoord nodig omdat het enkel om geld van de gemeente Roermond gaat			• Roermond € 13,2 mio

Start van het project

Het project N280-West is oorspronkelijk in 2007 geïnitieerd door de gemeente Roermond omdat er verkeerskundige problemen ontstonden rond het Designer Outlet Center Roermond. Het project werd een samenwerking tussen Roermond en de Provincie Limburg, waarbij de gemeente de trekker was. Bestuurlijk waren ook de (andere) gemeenten uit de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML, een gemeentelijk samenwerkingsverband) betrokken. In de beginfase van het project (tot 2011[116]) is de scope voor de N280-West geleidelijk aan gegroeid. Dit kwam voort uit de behoefte om de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de weg op een groter tracé te verbeteren, van Weert tot aan Roermond. In november 2011 hebben PS het project aangewezen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP).

In deze verkenningsfase (fase 1) zijn zeven oplossingsvarianten onderzocht. Op basis van deze onderzoeken hebben GS na raadpleging van de gemeenten en belanghebbenden in januari 2012 een voorkeursoplossing benoemd. De voorkeursoplossing is op 28 februari 2012 in de basisrapportage (RGP) door GS vastgesteld. Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord van de Provincie 2012-2015 van 4 juni 2012 wordt € 37 mio gereserveerd voor N280-West wegvak Roermond. Het coalitieakkoord en de bijbehorende provinciale programmabegroting worden vastgesteld door PS.

Start van fase 2

Op 8 juni 2012 gaan PS akkoord met het Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West. Met dat besluit stellen PS ook de Startnotitie fase 2 (van 3 april 2012) vast. In de startnotitie zijn de kosten voor wegvak Roermond geraamd op € 39 mio. De raming is inclusief kosten voor plan, ontwerp en directievoering (15% opdrachtnemer, overige bijkomende kosten (onderzoeken, acceptatiekosten, kabels en leidingen, etc. 4%) en onvoorziene kosten (15%) met als prijspeil 2012. De raming is exclusief onzekerheidsreserve (maatregelen van overheidswege: accijnsverhoging op brandstoffen, wettelijke veiligheidseisen) en exclusief reserve extern onvoorzien (bijvoorbeeld scopewijziging, o.a. fiets-/voetbrug over de Maas). De onzekerheidsmarge van deze raming staat niet in de startnotitie. In het Statenvoorstel staat dat de raming +/- 20% is. PS stemmen in juni 2012 in met deze kostenonderbouwing. Hierbij wordt aangegeven dat de kostenraming in de loop van fase 2 nauwkeuriger zal worden.

Op dat moment is er een dekking van € 24,7 mio beschikbaar, waarvan € 11,2 mio van de Provincie, € 11,5 mio van de gemeente en € 2 mio vanuit GOML. Gemeld wordt dat in de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg een voorlopige kostenverdeling is afgesproken van 70% voor de Provincie en 30% voor de gemeente Roermond. In de startnotitie wordt tevens vastgelegd dat voor wegvak Roermond aanvullend aan de startnotitie een bestuursovereenkomst (of 'samenwerkingsovereenkomst', zie volgende paragraaf) met de gemeente Roermond zal worden afgesloten.

Provincie wordt trekker

In mei 2013 constateert de Stuurgroep N280-West dat er onvoldoende voortgang zit in de N280-West wegvak Roermond en dat er onduidelijkheden en blinde vlekken zitten in zowel het proces als de organisatie en inhoud. GS hebben toen opdracht gegeven voor een onafhankelijk onderzoek naar het project N280-West. Uit het onderzoek komen verscheidene constateringen en aanbevelingen naar voren (in meer detail hieronder beschreven bij onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen'). Een van de aanbevelingen is om het trekkerschap voor wegvak Roermond bij de Provincie te beleggen.

Deze aanbeveling wordt opgevolgd. Op 17 maart 2014 ondertekenen Provincie Limburg en de GOML-gemeenten (waaronder Roermond) een samenwerkingsovereenkomst (machtiging gedeputeerde door GS op 11 maart 2014), waarin

[116] De fase van voor 2011 valt buiten de scope van dit onderzoek en wordt daarom hier niet in detail behandeld.

de afspraken over de nieuwe governance en projectorganisatie worden vastgelegd. Tevens wordt afgesproken om de financiële afspraken tussen de Provincie en gemeente Roermond op een later moment te concretiseren in een nog op te stellen realisatieovereenkomst. PS worden niet geïnformeerd over de samenwerkingsovereenkomst, dat is volgens betrokkenen niet noodzakelijk omdat zij hiermee met het in 2012 vaststellen van de startnotitie fase 2 al ingestemd hebben.

Projectplan

Het projectplan voor wegvak Roermond wordt op 9 september 2014 door GS vastgesteld. Het projectplan bevat onder meer een beschrijving van de scope, de projectorganisatie, planning, het kostenplan, contracteringsplan en de projectbeheersingsmechanismen. In het projectplan worden de kosten geraamd op € 36 mio. Dit is inclusief post onvoorzien 15%, exclusief o.a. personele kosten, tijdelijk verkeersplan DOC en prijspeil 2012 (zie verder hieronder bij 'Onduidelijkheid over de financiën'). Aangegeven wordt dat deze raming voortkomt uit het verkeerskundig schetsontwerp dat GS hebben vastgesteld op 24 februari 2012. Uit de interviews blijkt dat deze raming waarschijnlijk abusievelijk is opgenomen in plaats van de recentere raming van € 39 mio uit de startnotitie van april 2012, waarmee kort daarna is ingestemd door PS op 8 juni 2012.

In het projectplan wordt aangegeven dat de bijstelling van de raming zal plaatsvinden bij overgang naar de volgende projectfase of bij een eventuele scopewijziging. In het projectplan wordt inmiddels een andere fasering aangehouden dan in de startnotitie fase 2, namelijk de fasering zoals voorgeschreven in de Limburg Standaard. Tevens wordt een aantal aandachtspunten en pm-posten genoemd die de kosten van het project vermoedelijk zullen doen toenemen (zie hieronder). Ten tijde van het projectplan was de financiële impact hiervan nog onvoldoende onderzocht, daarom werd ervoor gekozen de punten wel te noemen maar niet te kwantificeren:

- Het verkeerskundig schetsontwerp kent nog een aantal verkeerskundige knelpunten die nader onderzoek behoeven.
- In de raming is uitgegaan van gedeeltelijk hergebruik van het bestaande asfalt, mogelijk is het bestaande asfalt niet meer bruikbaar.
- In de raming is geen rekening gehouden met compensatiemaatregelen volgend uit de Waterwet. In de raming is gerekend met een post onvoorzien van 15%. Op basis van het risicodossier blijkt dat deze inschatting te laag is (minimaal 20%).
- De verkeerskundige ontwerprichtlijnen zijn aan verandering onderhevig. Mogelijk is het gehanteerde dwarsprofiel te krap.
- In de scope van het project is opgenomen dat er maatregelen getroffen zullen worden vanwege bestaande geluidsoverlast. Deze maatregelen zijn niet opgenomen in de raming.
- De herinrichting van de Looskade blijkt ingrijpender dan oorspronkelijk gedacht. Mogelijk dienen de woonboten te worden aangekocht of dienen maatregelen getroffen te worden om de woonboten ingepast te krijgen.
- De ontwerpuitgangspunten voor de fietsstructuur waren bij het opstellen van de raming nog onvoldoende duidelijk.
- Personele kosten en kosten voor de huisvesting van de projectorganisatie zijn niet meegenomen in de raming.
- Het tijdelijke verkeersplan ten behoeve van de ontsluiting van het Designer Outlet Centrum is niet meegenomen in de raming. In het verkeerskundig schetsontwerp is uitgegaan van verplaatsing van het tankstation Rijmar. Dit uitgangspunt is inmiddels achterhaald.
- Vanuit de Veiligheidsregio Noord worden hogere eisen gesteld aan het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising (aansluiting Mijnheerkensweg / Wilhelminasingel).

In het projectplan staat vermeld dat met de op 17 maart 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst het taakstellend budget (door GS en partners) is vastgesteld op € 36 mio. Dit is overigens niet in de samenwerkingsovereenkomst terug te vinden.

Onderstaande planning is opgenomen in het projectplan, met als beoogde oplevering april 2018.

Naam fase	Geplande startdatum	Geplande einddatum	Opmerkingen
Initiatiefase	heden	november '14	
Contractfase	december '14	november '15	
Aanbestedingsfase	december '15	april '16	
Realisatiefase engineering	mei '16		
Realisatiefase uitvoering		april '18	

Het projectplan is naar aanleiding van vragen van een Statenlid besproken in de Statencommissie RIF op 3 oktober 2014. De vragen gingen over de betrokkenheid van ondernemers en een deel van het verkeerskundig ontwerp. De gedeputeerde geeft aan dat er binnen een klankbordgroep een gezamenlijke uitwerking met de ondernemers plaatsvindt voor de verkeerskundige oplossing. Er wordt niet over financiën gesproken.

Onduidelijkheid over de financiën

De raming in het projectplan in 2014 heeft het prijspeil van 2012. Uit de interviews blijkt dat deze destijds bewust niet geïndexeerd is. Als verklaring wordt gegeven dat er op dat moment onduidelijkheid is over de precieze kosten van het project en de op dat moment gereserveerde middelen: het was onduidelijk of deze wel of niet de bijdrage van de gemeente Roermond bevatten. De raming wordt door de projectorganisatie als te onbetrouwbaar gezien om te indexeren. Deze redeneerlijn wordt echter niet vermeld in het projectplan. Uiteindelijk bleek dat de bijdrage van de gemeente Roermond niet bij de dekking was meegerekend. De bijdrage van Roermond (€ 10,2 mio) wordt dan opgeteld bij de € 37 mio die het college van GS in zijn coalitieakkoord heeft vastgesteld en de € 2 mio die GOML bijdraagt. Daarmee komt de totale dekking uit op € 49,2 mio (zie onderstaande tabel) wat hoger is dan de raming.

Project N280-west	Wegvak Weert-Leudal	Wegvak Roermond	Totaal
Bestemmingsreserve n280	59,00	37,00	96,00
GOML-bijdrage	6,00	2,00	8,00
Totaal best. Reserve	**65,00**	**39,00**	**104,00**
Bijdrage gemeenten	PM	10,20	
MIP N280[1]	4,00		
RWS N273[2]	4,49		
Totaal dekking	73,49	49,20	

* Bedragen in miljoenen euro's

Bijstelling raming

Begin 2015 is het initiële schetsontwerp uit 2012 uitgewerkt tot een definitief schetsontwerp. De stuurgroep besluit om het definitief schetsontwerp ter bespreking voor te leggen aan en te bespreken met de omgeving in een werkconferentie voor raadsleden en Statenleden op 3 juni 2015.

Uit navraag bij het projectteam komt naar voren dat de raming (beschikbaar gekomen op 13 april 2015) voor het definitief schetsontwerp € 44,37 mio is. Het verschil met de eerdere ramingen is het gevolg van de in het projectplan benoemde aandachtspunten die in het verdere verloop van het ontwerpproces nader in beeld zijn gebracht. Tevens is de nieuwe raming gebaseerd op prijspeil 2015 in plaats van 2012. GS nemen op dat moment geen besluit hierover. Onduidelijk is of GS is geïnformeerd over de hogere raming. Ook PS wordt op dat moment niet geïnformeerd. Als reden hiervoor geeft het projectteam aan dat er in 2015 klankbordgroepbijeenkomsten zijn gehouden waaruit bleek dat er nog meer aandachtspunten waren voor het voorliggend ontwerp. Dit heeft in de loop van 2015 geleid tot het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar een scopewijziging (zoals hieronder nader beschreven). Omdat duidelijk was dat dit ook financiële consequenties zou gaan krijgen, is ervoor gekozen om PS niet separaat te informeren en is ook de bijgestelde projectraming niet door GS vastgesteld.

Wel zijn GS op 15 oktober 2015 geïnformeerd over de mogelijke scopewijziging. Onduidelijk is of ook de nieuwe raming van € 44,37 mio ter sprake is gekomen in de Statencommissie en/of werkbijeenkomsten.

Het definitief schetsontwerp wordt in een aantal klankbordgroepbijeenkomsten met de omgeving besproken, waaruit blijkt dat het ontwerp een aantal knelpunten bevat. Uit de stukken blijkt dat de omgeving zorgen uit over de beoogde kap van een bomenlaan en over een verkeerskundige oplossing waardoor verkeer vanaf industrieterrein Willem-Alexander, dat zich op de N280 richting Duitsland wil begeven, verplicht in westelijke richting moet rijden en dan op het eerstvolgende knooppunt op de N280 een U-bocht moet maken.

Op 3 juni 2015 vindt een werkbijeenkomst N280-West plaats voor raads- en Statenleden om te discussiëren over het definitief schetsontwerp voor wegvak Roermond en de knelpunten uit de klankbordgroep. De uitkomsten hiervan worden op 12 juni 2015 besproken in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid. Hieruit volgt de toezegging dat nadere afstemming zal worden gezocht met gemeenten en de omgeving, waarbij ook zal worden gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Op verzoek van de Statenleden wordt er op 8 september 2015 wederom een werkbijeenkomst georganiseerd voor raads- en Statenleden, ditmaal om de mogelijke oplossingsrichtingen en financiële overwegingen te bespreken. De aanwezige raads- en Statenleden hebben een unanieme voorkeur voor een alternatieve oplossingsrichting bij de aansluiting Schipperswal, waarbij de U-bocht in het ontwerp wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting van de Schipperswal. Op 15 oktober 2015 stemmen GS in met het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek hiernaar. GS hebben ervoor gekozen de nieuwe raming inclusief scopewijziging eind 2015, begin 2016 aan PS voor te leggen, ook omdat de dekking van de kant van de Provincie onvoldoende was.

Scopewijziging

Op 22 december 2015 besluiten GS tot een scopewijziging voor de aansluiting N280-Schipperswal: een ontwerp waarbij met een verlengde verdiepte ligging van de N280 en twee ongelijkvloerse kruisingen de Duitse bezoekers van het Designer Outlet Center en het vrachtverkeer van en naar het industrieterrein Willem-Alexander worden ontvlecht. De scopewijziging is geraamd op € 12,43 mio, wat de totale raming van € 44,37 naar € 56,8 mio brengt. We merken op dat op dat moment de laatste door PS vastgestelde raming die van de startnotitie fase 2 uit 2012 is, à € 39 mio. In de ambtelijke begeleidende nota aan GS (december 2015) wordt beschreven dat de dekking op dat moment € 49,2 mio is. De benodigde extra dekking voor de scopewijziging is daarom € 7,6 mio. GS verzoeken PS (en de gemeenteraad van Roermond) om verhoging van hun financiële bijdrage met € 5,52 mio respectievelijk € 2,08 mio.[117]

Op 5 februari 2016 gaan PS akkoord met deze scopewijziging en de verhoging van de provinciale bijdrage met € 5,52 mio naar € 44,52 mio (prijspeil 2015). Hetzelfde geldt voor de gemeenteraad van Roermond: de totale Roermondse bijdrage wordt € 12,3 mio. Daarmee komt het totale budget op € 56,82 mio te liggen. Dit wordt later dat jaar, op 17 juni 2016 tijdens de behandeling van de voorjaarsnota, door PS vastgesteld in het kredietbesluit. In het kredietbesluit wordt tevens een uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten (werkzaamheden van de aannemer) vastgelegd van € 44,196 mio.

Ten aanzien van de planning wordt in het Statenvoorstel over de scopewijziging het volgende vermeld:

Dit resulteert in het volgende beeld ten aanzien van de planning:

- Besluitvorming scopewijziging februari 2016 (PS)
  - Indien geen scopewijziging, start realisatie in 2017
  - Indien geen scopewijziging, oplevering in 2019 (2020)
  - Indien scopewijziging, start realisatie in 2018
  - Indien scopewijziging, oplevering in 2021

Realisatieovereenkomst

Op 15 november 2016 worden deze bedragen vastgelegd met de gemeente Roermond in een door GS ondertekende realisatieovereenkomst. Daarin wordt een verdeelsleutel voor nadeelcompensatie vastgelegd van 76,6% Provincie en 23,4% gemeente.

[117] Deze verdeling is niet 70% / 30% voor Provincie / gemeente. Als reden hiervoor geeft het projectteam dat voor de verdeling van deze bijdragen de (voorlopige) 70/30-verhouding voor Provincie en gemeente is losgelaten, omdat op dat moment al de definitieve verdeelsleutel van 76,6% / 23,4% bekend was. Deze definitieve verdeelsleutel is later vastgesteld, zoals hieronder nader beschreven.

Deze verdeelsleutel is gebaseerd op de fiscale eigendomssituatie: door deze verdeling te kiezen, kan de btw gecompenseerd worden via het BTW-compensatiefonds. Dit wordt niet aan PS voorgelegd omdat het past binnen de afgesproken kaders.

Ontwerpvoorstel vanuit omgeving

Initiatiefgroep Verbonden Stad Roermond (VSR) stelt in september 2017 een alternatief ontwerp met ondertunneling door Roermond voor. Na een verzoek om advies van de gemeenteraad van Roermond laten GS het onderzoek 'Quickscan Verbonden Stad Roermond' uitvoeren. Het onderzoek wijst uit dat de meerkosten voor ontwerpaanpassingen ten gevolge van VSR € 52,6 mio zouden bedragen en de oplevering van 2021 naar 2028 zou verschuiven. GS delen de resultaten op 22 december 2017 met PS en de gemeenteraad Roermond, die de meerkosten en risico's te groot achten en het initiatief afwijzen.

Realiseringsovereenkomst DOR

Op 24 november 2017 tekenen het college van de gemeente Roermond en GS van Provincie Limburg een realiseringsovereenkomst met Designer Outlet Roermond (DOR) voor de tijdelijke aansluiting van DOR (Tijdelijke aansluiting N280-Mijnheerkensweg). Deze aansluiting was al in het projectplan van 2014 als pm-post opgenomen en is nodig om de DOR bereikbaar te houden tijdens de projectrealisatie. Kosten: € 955.000 voor DOR, € 50.000 vanuit de gemeente, € 50.000 vanuit de Provincie en € 220.000 vanuit het projectbudget N280 wegvak Roermond. DOR treedt op als opdrachtgever en contractspartij. Eventuele meerkosten zijn 50% voor DOR en 50% voor gemeente Roermond/Provincie Limburg.

De Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid wordt hierover op 21 maart 2017 geïnformeerd. PS wordt niet om een besluit gevraagd, maar geïnformeerd omdat de inhoud van de overeenkomst en de daarmee verbonden kosten binnen de kaders van het kredietbesluit en de projectopdracht vallen.

Bestemmingsplan en gunning

Op 24 januari 2018 wordt het bestemmingsplan onherroepelijk verklaard door de Raad van State. Diezelfde dag worden PS hierover per brief ingelicht door GS.

De gemeente Roermond verzoekt om bij de aanbesteding ook een optie voor aanvullende beeldkwaliteit uit te vragen. De gedeputeerde gaat daarmee akkoord met als voorwaarde dat het binnen de financiële kaders van het kredietbesluit mogelijk moet zijn. Inschrijvers wordt gevraagd om, naast de basisopdracht (het wegontwerp), een ontwerpoptie aan te bieden voor een fraaiere bekleding van de wanden langs de verdiepte ligging van de N280 in Roermond. GS wordt niet om een specifiek besluit hierover gevraagd zolang de optie binnen het kredietbesluit valt, wat uiteindelijk het geval blijkt.

De basisopdracht wordt in de markt gezet met een uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten van € 44,196 mio, op basis van het kredietbesluit.[118] In april 2018 gunnen GS het project aan Heijmans voor in totaal € 39 mio, waarvan circa € 37 mio voor de basisopdracht en € 2 mio voor de optie 'Beeldkwaliteit Plus'. GS informeren PS hierover per brief op 30 april 2018.

Er is sprake van een gunningsvoordeel van circa € 5 mio. Het gunningsvoordeel wordt binnen het project weer benut, daartoe besluiten GS (en de stuurgroep). Er wordt een budgetpost 'Uitvoeringswerk overig' opgenomen voor onvoorziene uitvoeringskosten die niet op de aannemer te verhalen zijn; hieraan wordt vanuit het gunningsvoordeel € 1,57 mio toegevoegd. Het resterende gunningsvoordeel, € 3,59 mio, wordt toegevoegd aan de budgetpost onvoorzien van het gehele project N280-West (tot dan toe € 900.000). PS worden op 26 augustus 2018 hiervan op de hoogte gesteld in de tweede voortgangsrapportage (Regeling Grote Projecten). De informatievoorziening naar PS is enigszins verwarrend: in de brief van GS van 30 april wordt gesproken van een gunningsvoordeel van € 6 mio, maar in werkelijkheid gaat het om circa € 5,15 mio, zoals ook vermeld in de tweede voortgangsrapportage. Dit is te verklaren doordat er afgeronde bedragen getoond worden.

Uit de interviews kwam naar voren dat er in PS discussie is geweest over de vraag of het gunningsvoordeel niet naar de algemene middelen had moeten gaan. Uiteindelijk heeft de meerderheid zich bij het GS-besluit neergelegd.

[118] Het uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten is lager dan de totale raming, omdat die ook nog andere werkzaamheden en kosten omvat die niet door de aannemer worden uitgevoerd, zoals onderzoeken, grondaankoop en organisatiekosten.

Wel wordt de aanvullende voorwaarde gesteld dat het gunningsvoordeel alleen voor Wegvak Leudal mag worden ingezet als Wegvak Roermond klaar is en alle risico's daarvoor zijn afgedekt. Als dat het geval is, zal besluitvorming over de resterende middelen lopen via GS en dan PS.

Aanvullende eisen wegbeheerders

In mei en november 2019 wordt het projectbudget verhoogd door aanvullende eisen van de provinciale en gemeentelijke wegbeheerders.[119] De meerkosten bedragen € 243.000 voor Provincie Limburg en € 8.000 + € 890.000 voor Roermond. Het totale budget komt daarmee op € 57,97 mio. De financiering hiervoor is buiten het project om door de colleges van gemeente Roermond en Provincie Limburg geborgd; het projectbudget is verhoogd met beschikbare middelen die afkomstig zijn van buiten het project, namelijk uit de provinciale en gemeentelijke wegbeheerbudgetten. Omdat dit binnen het mandaat van de clustermanager Wegaanleg als additioneel ambtelijk opdrachtgever valt, is een besluit van GS of PS hierover niet nodig. PS worden hierover geïnformeerd in de vierde en vijfde voortgangsrapportage van 2 juli 2019 respectievelijk 7 juni 2020.

Ten tijde van de zesde voortgangsrapportage (mei 2020) verloopt de uitvoering nog volgens planning. De impact van COVID-19-maatregelen levert mogelijk vertraging op, maar de oplevering in 2021 komt vooralsnog niet in gevaar.

Samenvatting tijdlijn

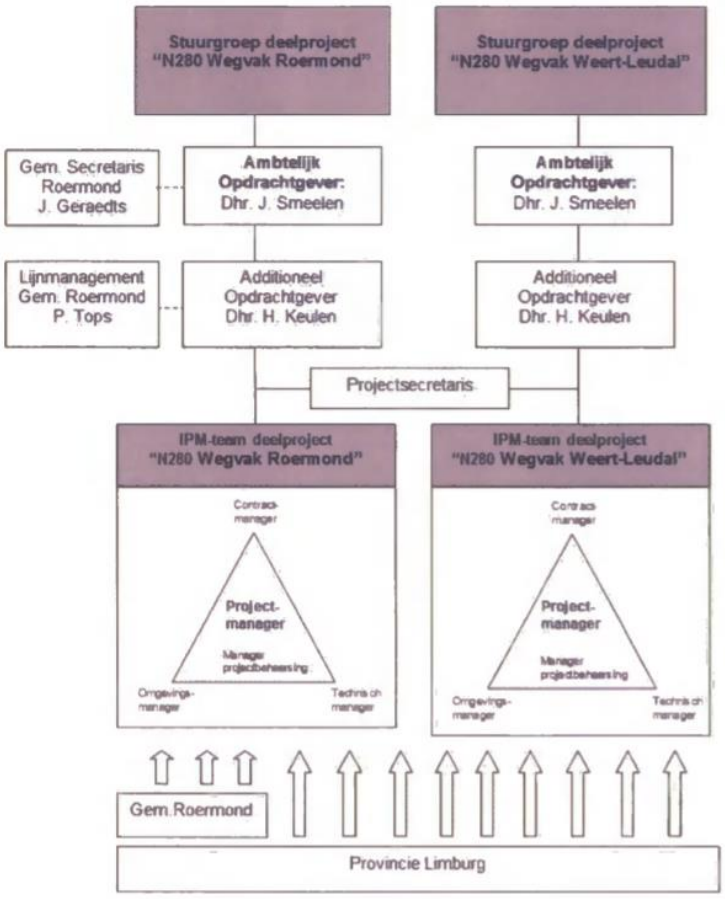
- 2011: Aanwijzing van N280 West als groot project door Provinciale Staten
- 2012: Vaststelling startnotitie fase 2 door PS
- 2013: GS besluiten om een onderzoek te doen naar het project N280-West in het kader van artikel 217a Provinciewet
- 2014: Vaststelling projectplan door GS
- 2014: Ondertekening samenwerkingsovereenkomst Roermond-Limburg, Provincie wordt trekker van het project
- 2016: Scopewijzing en verhoging taakstellend budget
- 2016: Scheiding besluitvorming PS over wegvakken Leudal en Roermond
- 2016: Vaststelling kredietbesluit door PS
- 2016: Ondertekening realisatieovereenkomst gemeente Roermond - Provincie Limburg
- 2017: Vaststelling bestemmingsplan
- 2017: Besluit PS om initiatief 'Verbonden Stad Roermond' buiten de scope van het project te houden
- 2017: Ondertekening realiseringsovereenkomst Designer Outlet Roermond (DOR), gemeente Roermond en Provincie Limburg over Tijdelijke Aansluiting N280-Mijnheerkensweg met DOR als opdrachtgever
- 2018: Bestemmingsplan onherroepelijk vastgesteld door de Raad van State
- 2018: Gunning werkzaamheden aan Heijmans Infra B.V. voor € 39 mio
- 2019: Aanvullende eisen van gemeentelijke en provinciale wegbeheerders
- 2019: Aanvullende eisen van gemeentelijke wegbeheerder
- 2020: Geplande oplevering
- 2021: Uiterlijke oplevering (contract aannemer)

Systematiek van interne controle en beheersing

Governance

Oorspronkelijk is de gemeente Roermond trekker van de N280-West wegvak Roermond. Naar aanleiding van een onderzoek naar de organisatie van het project wordt het trekkerschap bij de Provincie belegd (zie hieronder bij 'Gerapporteerde verbetermaatregelen'). De nieuwe organisatie en governance zijn vastgelegd in een organisatieplan, dat onderdeel was van de in 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst.

[119] Hierop wordt de volgende toelichting gegeven: "Volgens de bepalingen van de realisatieovereenkomst kan een partij nog extra werkzaamheden opdragen (in de volksmond vaak nog een meerwerk genoemd). Daar is bij de N280 Roermond ook sprake van. Zowel de Provincie alsmede de gemeente hebben enkele aanvullende werkzaamheden laten opnemen in het contract en/of na contractering als aanvullend werk aan de aannemer opgedragen. De financiering hiervoor is buiten het project om door beide colleges geregeld, het projectbudget is dus verhoogd met geld dat afkomstig is van buiten het project."



Projectorganogram N280-West

Bestuurlijk opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever is de gedeputeerde. Daarnaast is er een stuurgroep waarin de Provincie Limburg, de gemeente Roermond en een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat zitting hebben, alsmede de ambtelijk opdrachtgever, projectsecretaris (ondersteunend) en de projectmanager van wegvak Roermond (adviserend).

Uit de interviews komt naar voren dat de samenwerking binnen de stuurgroep tussen Roermond en Limburg goed verloopt. Rijkswaterstaat is in de praktijk nauwelijks betrokken maar heeft ook een beperkte rol in het project.

De gedeputeerde wordt voorbereid op stuurgroepoverleggen door de ambtelijk opdrachtgever in het wekelijkse portefeuillehoudersoverleg. Informerende of consulterende agendapunten handelde de gedeputeerde doorgaans zelf af. Van besluitvormende agendapunten werd per punt nagegaan of het langs GS (of zelfs PS) moest, of dat het sonderen of informeren van GS niet nodig was.

Ambtelijk opdrachtgeverschap

De stuurgroep geeft opdracht aan de ambtelijk opdrachtgever, een directeur van de Provincie. De ambtelijk opdrachtgever is eindverantwoordelijk voor de deelprojecten namens het concernmanagement en formeel rapporteert deze aan de stuurgroep. Onder de ambtelijk opdrachtgever valt de additioneel/gedelegeerd opdrachtgever – de clustermanager Wegaanleg – voor de operationele zaken.

In het organisatieplan is vastgelegd dat binnen de Provincie regulier opdrachtgeversoverleg plaatsvindt, waaraan de bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgevers en de projectmanagers van beide deelprojecten deelnemen.

In de praktijk verloopt de afstemming over het project via de clustermanager, deze sluit ook aan bij de stuurgroep in plaats van de directeur (ambtelijk opdrachtgever). Wel stemmen de clustermanager en directeur op hoofdlijnen af over het project (over zaken als financiën, planning, belangrijke risico's). De clustermanager bereidt de gedeputeerde voor op stuurgroepoverleggen in het wekelijkse portefeuillehoudersoverleg. In afstemming met de clustermanager sluit ook de directeur daar soms bij aan.

Onder de verantwoordelijkheid van de additioneel opdrachtgever/clustermanager werkt de (deel)projectmanager (voor deelproject Wegvak Roermond) die verantwoordelijk is voor het realiseren van een goed projectresultaat. Afstemming tussen clustermanager en projectmanager Roermond vindt formeel plaats in een projectmanagementteam, dat ondersteund wordt door een projectsecretaris. In het projectmanagementteam vindt daarmee afstemming plaats tussen de projectorganisatie en de ambtelijke lijn. In de praktijk zijn de afstemmingslijnen kort: de clustermanager was voorheen projectmanager van de N280 Roermond en werkte in die hoedanigheid samen met de huidige projectmanager, destijds contractmanager. Zij sparren regelmatig, bijvoorbeeld over wanneer iets moet worden opgeschaald richting portefeuillehouder.

Besluitvorming

Onderstaande matrix toont de besluitvormingslijnen die voor de N280-West van toepassing waren. Uit het onderzoek blijkt dat de besluitvormingslijn via PS inderdaad volgens deze richtlijnen is verlopen. Wel kwam naar voren dat de additioneel opdrachtgever de facto de rol van (ambtelijk) opdrachtgever vervulde en dat daarmee in het verleden niet altijd volgens het formele mandaat is gehandeld. Sinds 2019 is N280 Roermond een van de pilotprojecten waarin de Provincie experimenteert met een getrapt mandaat. Uit de interviews blijkt dat dit goed werkt en is daarmee ook het mandaat van de additioneel opdrachtgever formeel geregeld.

I/O-matrix	SG	B&W	PS	GS	GSC. RM	OG	Add. OG	LM RM	PM
Projectplan	V	V		V	G	G	B	B	O
Voortgangsrapportage	V	V	V	V	G	G	B		O
Afwijkingsrapportage (scope)	V	V	V	V	G	G	B		O
Faseovergangsrapportage	V	V	V	V	G	G	B		O
Samenwerkingsovereenkomst	V	V		V	G	G	O	B	O
Realisatieovereenkomst	V	V		V	G	G	O	B	O
Behandelmemo Stuurgroep	V	V		V	G	G	O		O

O = opstellen
B = beoordelen
G = goedkeuren
V = vaststellen

SG = stuurgroep
B&W = college van burgemeester en wethouders
PS = Provinciale Staten
GS = college van gedeputeerde staten
OG = opdrachtgever
Add. OG = additioneel opdrachtgever
LM RM = lijnmanager Roermond
GSC RM = gemeentesecretaris Roermond
PM = Projectmanager

Projectorganisatie

De projectmanager stuurt binnen het projectteam een kernteam aan dat is gestoeld op het IPM-model. In het kernteam nemen daarnaast (conform IPM) deel: manager projectbeheersing, contractmanager, technisch manager en omgevingsmanager.

De rol van omgevingsmanager wordt ingevuld door een medewerker van de gemeente Roermond. In een wekelijks kernteamoverleg worden de reguliere werkzaamheden besproken.

Aanvullend op het kernteam bevat het projectteam een projectsecretaris, een projectassistent en teammedewerkers voor zaken als techniek, grondverwerving, juridisch en omgeving.

Uit de interviews blijkt dat de ambtelijke samenwerking met de gemeente Roermond goed verliep. Doordat er Roermondse medewerkers deelnamen aan het project- en kernteam, was ook de gemeente Roermond goed op de hoogte van het verloop van het project en konden eventuele issues snel ambtelijk besproken worden. Slechts enkele keren heeft men discussies over geldzaken hoeven escaleren.

Projectbeheersing

Binnen het projectteam draagt de manager projectbeheersing zorg voor de projectbeheersing. Naast de manager projectbeheersing is er vanuit de ambtelijke lijnorganisatie (cluster Financiën) een projectcontroller betrokken bij het project. In de interviews komt naar voren dat de bezetting (in uren) voor projectbeheersing krap is. Dit geldt zowel voor projectbeheersing binnen de projectorganisatie als voor projectcontrol vanuit de lijn. Aangegeven wordt dat dit ten koste gaat van enerzijds kwaliteitsmanagement en anderzijds controle op risico's en financiën vanuit de lijnorganisatie.

Risicomanagement

Risicomanagement gaat binnen het project volgens de RISMAN-methode. De manager projectbeheersing heeft (twee)maandelijks individuele gesprekken met de andere IPM-rollen (projectmanager, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager) om risico's in kaart te brengen. Die risico's worden financieel gekwantificeerd en besproken in het IPM-kernteam. Daar wordt bepaald welke beheersmaatregelen worden ingezet. Het risicodossier wordt bijgehouden in het informatiesysteem Relatics.

Ook de aannemer houdt een eigen risicodossier bij. Aannemer en projectteam kunnen elkaars risicodossiers inzien (met enkele uitzonderingen, bijvoorbeeld risico's in opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie) en hier wordt open over afgestemd.

Financiële beheersing en ramingen

De financiële beheersing is formeel de verantwoordelijkheid van de projectmanager. Dit omvat het:

- verkrijgen van goedkeuring voor uitgaven;
- meten van de werkelijke kosten;
- voorspellen van de nog te verwachten kosten;
- vergelijken van het budget met de totaal te verwachten kosten;
- rapporteren aan het naasthogere niveau bij faseovergangen;
- verwerken van scopewijzigingen in de begroting;
- zo nodig aanvragen van aanvullende budgetten;
- escaleren naar de opdrachtgever in geval van de kans op overschrijding van de toleranties.

Daarmee is de projectmanager ook eindverantwoordelijk voor (de kwaliteit van) de ramingen. De ramingen zijn opgesteld door opdrachtnemende ingenieursbureaus. Vanuit het project worden er wel uitgangspunten meegegeven ten aanzien van de ramingen (onder meer scopebeschrijving, resultaten van onderzoeken).

	Er zijn (nog) geen formele kaders en richtlijnen binnen de Provincie voor ramingen, anders dan dat het een SSK-raming moet zijn. Elke projectfase werd door een ander ingenieursbureau uitgevoerd (achtereenvolgens Grontmij, Arcadis en Tauw), dat steeds een zekere mate van vrijheid had in het bepalen van de ramingsmethodiek. Doordat de ingenieursbureaus eerdere ramingen van andere bureaus niet konden inzien, zijn de ramingen niet één-op-één te vergelijken. **Financiële administratie** Binnen de Provincie wordt het financieel systeem Key2Finance gebruikt. Omdat dit geen mogelijkheid biedt om (*rolling forward*) prognoses te registreren, houdt het projectteam een eigen projectadministratie bij in Excel. Die projectadministratie wordt maandelijks gecheckt met en aangesloten bij Key2Finance voor wat betreft de registratie van de werkelijke kosten; de manager projectbeheersing is hiervoor eindverantwoordelijk. De projectcontroller is hier niet bij betrokken en heeft geen vaste toegang tot de projectboekhouding. In de projectboekhouding worden onder meer alle financiële verplichtingen, mutaties en verzoeken tot wijziging (VTW's) bijgehouden. Ook de onderlinge afrekening tussen Provincie en gemeente Roermond, die per kwartaal plaatsvindt, wordt hierin bijgehouden. In principe moet elke nota die voor GS bestemd is, langs projectcontrol/cluster Financiën om geparafeerd te worden. De projectcontroller controleert dan de nota op zaken als nauwkeurigheid en begrijpelijkheid. In de praktijk gebeurt dat alleen wanneer er iets misgaat met de financiën, wat bij de N280 sinds het kredietbesluit niet gebeurd is. **Scope** Met de scopewijziging en het daaropvolgende kredietbesluit van 2016 is de huidige scope van het project door PS vastgelegd. Daarvoor was dat gebeurd in het door GS vastgestelde projectplan (2014). In de interviews wordt aangegeven dat in de periode voor 2014, met name rond 2012, de scope niet duidelijk vastlag. **Informatievoorziening** Het project N280-West waarvan deelproject Wegvak Roermond deel uitmaakt, wordt door PS op basis van het projectrisicoprofiel aangemerkt als een groot project. Dat betekent dat er, conform de Regeling Grote Projecten, extra sturingsinformatie dient te worden aangeleverd aan PS, boven op de sturingsinformatie die volgt uit de reguliere planning-en-controlcyclus. Op basis daarvan worden halfjaarlijkse voortgangsrapportages gestuurd naar PS. De geïnterviewden zien het systeem van voortgangsrapportages als waardevol. Het is voor het projectteam een goede stok achter de deur om de verslaglegging op orde te houden en het helpt bestuurders om op de hoogte te blijven van financiën en risico's.
Inhoudelijke besluiten PS	4 november 2011: Het project N280-West wordt tijdens de behandeling van de programmabegroting aangewezen als groot project 8 juni 2012: PS gaan akkoord met Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West. Daarmee wordt de startnotitie fase 2 (3 april 2012) vastgesteld en start fase 2 van het project 5 februari 2016: PS gaan akkoord met scopewijziging (tweede ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de aansluiting N280-Schipperswal)
Financiële besluiten PS	8 juni 2012: PS gaan akkoord met Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West, waarmee ze een raming van € 39 mio +/- 20% vaststellen

	17 juni 2016: Instemming met het kredietbesluit als gevolg van de scopewijziging (tweede ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de aansluiting N280-Schipperswal). Totaal raming € 56,8 mio. Hiervoor wordt € 5,52 mio provinciale dekking toegevoegd aan de oorspronkelijke dekking. Daarnaast heeft de gemeente Roermond een extra dekkingsbijdrage ter beschikking gesteld van € 2,08 mio		
Informatievoorziening GS aan PS	Datum	Type informatie	Inhoud informatie
	3/4/2012	Statenvoorstel	Voorstel tot vaststellen voorkeursvariant en startnotitie fase 2
	25/1/2016	Statenvoorstel	Voorstel tot scopewijziging
	26/1/2016	Brief	Kennisgeving van instemming gemeente Roermond met scopewijzing en verhoging bijdrage
	27/9/2016	Basisrapportage (RGP)	Basisrapportage over het gehele project aan PS (doelen, scope, geschiedenis, budget, risico's, governance, etc.)
	21/3/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Tussentijdse informering over stand van zaken omtrent reacties op het voorontwerpbestemmingsplan, planning en besluitvorming. Geen bijzonderheden
	1/9/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Update over stand van zaken bestemmingsplanprocedure. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de Roermondse gemeenteraad maar de RvS zal vier ingediende beroepsschriften behandelen. Dit kan gevolgen hebben voor de planning
	5/9/2017	Eerste voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Project verloopt volgens planning. Risico's zijn deels vertaald naar het aannemingscontract, waardoor het risicoprofiel voor de Provincie lager is
	29/10/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Update over stand van zaken. Op 16 mei 2017 heeft college van B&W van Roermond o.b.v. nota van zienswijzen besloten om het bestemmingsplan voor N280-West wegvak Roermond gewijzigd ter vaststelling aan te bieden aan de gemeenteraad. De wijziging wordt niet nader gespecificeerd
	19/12/2017	Brief	Mededeling portefeuillehouder: uitkomst quick scan 'Verbonden Stad Roermond'. Omwille van risico's en kosten stellen GS aan PS voor om niet in te stemmen met het realiseren van voorstel 'Verbonden Stad Roermond'
	24/1/2018	Brief	Kennisgeving onherroepelijkheid bestemmingsplan en start aanbesteding en opvolgende gunning
	7/3/2018	Brief	Kennisgeving gunning aan Heijmans voor € 39 mio
	26/6/2018	Tweede voortgangs-rapportage N280-	Gunningsvoordeel wordt binnen het project benut: € 1,57 mio voor onvoorziene uitvoeringskosten en

	West, Wegvak Roermond (RGP)	de resterende € 5,59 mio voor de post onvoorzien van het hele project N280-West (incl. wegvak Leudal)
18/12/2018	Derde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Risico 'Geluidsoverlast tijdelijke situatie woningen Wilhelminasingel en Venloseweg' treedt op. Hier was reeds een bedrag voor afgeleid waardoor de financiële consequenties volledig gedekt worden
2/7/2019	Vierde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Project is overgegaan naar uitvoeringsfase. Daarmee zijn de meeste restrisico's overgedragen aan de aannemer. In verband met extra wensen van zowel de provinciale als de gemeentelijke wegbeheerder zijn er door de wegbeheerders extra financiële middelen voor deze wensen ter beschikking gesteld. De totale dekking bedraagt € 57,01 mio
7/1/2020	Vijfde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	De gemeente Roermond heeft i.v.m. eigen extra wensen aanvullende financiële middelen ter beschikking gesteld. De totale dekking bedraagt € 57,91 mio.

Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging

Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
25/1/2016	Brief aan PS	€ 5,52 mio vanuit Provincie	Scopewijziging t.a.v. de aansluiting N280-Schipperswal (ongelijkvloerse kruising) vanuit verkeerskundig en verkeersveiligheidsoogpunt
2/7/2019	Vierde voortgangs-rapportage (RGP)	€ 0,243 mio vanuit Provincie	Aanvullende wensen vanuit de provinciale wegbeheerder

Gerapporteerde verbetermaatregelen

Rapport Reedeker

De Stuurgroep N280-West heeft in mei 2013 geconstateerd dat er onvoldoende voortgang zat in het gedeelte Roermond en dat er onduidelijkheden en blinde vlekken zijn in zowel het proces als de organisatie en inhoud. Het trekkerschap voor Wegvak Roermond ligt dan nog bij de gemeente Roermond.

GS hebben toen besloten om een onderzoek in het kader van artikel 217a Provinciewet te doen naar het Project N280-West. Het resulterende onderzoek naar de organisatie N280-West deelproject Roermond – ook wel het 'rapport Reedeker' genoemd – is op 11 oktober 2013 door de stuurgroep vastgesteld. In het rapport werden de volgende constateringen gedaan:

- Bij het bepalen van het trekkerschap voor dit project hadden meer inhoudelijke afwegingen moeten plaatsvinden op de genoemde argumenten voor en tegen. Daarbij had tevens meer aandacht moeten worden besteed aan het beheersen van de risico's van de keuze.
- Het gevolg van de zeer verschillende financiële inbreng en de daaraan verbonden risico's zijn onvoldoende onderkend, dan wel zijn er onvoldoende maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen te voorkomen.

- De samenstelling en werkwijze van de huidige stuurgroep zijn niet helder en leiden niet tot het adequaat sturen van de deelprojecten.
- De verdeling van onderwerpen tussen stuurgroep en gemeente zorgt niet voor een eenduidige sturing.
- Er is onvoldoende geïnvesteerd in communicatie op alle niveaus om er echt een gezamenlijk project van te maken en alle neuzen dezelfde kant op te krijgen.
- Het project is ook qua planning niet in control.
- Heldere projectopdrachten met (financiële) uitgangspunten, scope en doelstellingen vanuit de stuurgroep naar de projectorganisatie ontbreken.
- Het projectplan voor de ontwerpfasen heeft nog niet de inhoud en het niveau om als startdocument te kunnen dienen.
- Om de producten van de ontwerpfasen te kunnen definiëren, is het noodzakelijk eerst na te denken over de gewenste bouworganisatievorm.
- Bij zowel de gemeente als de Provincie vindt sturing van de deelprojecten plaats in de lijn in plaats van een bredere groep waarin meer disciplines vertegenwoordigd zijn voor een scherpere sturing.
- Tot nu toe is onvoldoende gebruik gemaakt van externe expertise op het gebied van projectmanagement, sturing en beheersing.
- Er is onduidelijkheid over de inhoud van de realiseringsovereenkomst, waarin gesproken moet worden over verantwoordelijkheden, risico's, wijze van financieren, scopewijzigingen, etc.
- De Wet Hof geeft geen belemmeringen voor de keuze van de projectorganisatie en zal dan ook geen probleem vormen voor de realiseringsovereenkomst.

Aanbevolen werd om de projectorganisatie te herstructureren met als uitgangspunten:

- Eenduidigheid van de samenstelling van de stuurgroep voor dit project. Dat betekent wel meerdere stuurgroepen [één voor wegvak Leudal en één voor wegvak Roermond, voorheen was dat een gezamenlijke stuurgroep].
- Eén ambtelijke opdrachtgever voor het gehele project N280 West, dus voor alle deelprojecten.
- Laat de stuurgroep sturen op alle aspecten van het project.
- Leg de trekkersrol voor het wegvak Roermond (zoals dat al voor de andere wegvakken geldt) neer bij de Provincie, benoem een projectleider, stel een nieuw projectteam samen en maak daarbij gebruik van de specifieke kwaliteiten van de Provincie en de kwaliteiten van de gemeente.

Uit de interviews blijkt dat het project te groot was gegroeid voor de gemeente en niet goed liep, wat de aanleiding gaf tot het onderzoek. Tevens waren er goede inhoudelijke redenen om het trekkerschap naar de Provincie te verplaatsen: de N280 is een provinciale weg en de Provincie leverde ook de grootste financiële bijdrage.

Vervolgonderzoek

In 2016 heeft het Cluster Concernstaf van de Provincie onderzoek gedaan naar hoe er invulling gegeven was aan deze aanbevelingen van het Rapport Reedeker, met als belangrijkste bevindingen:

- Er is een samenwerkingsovereenkomst voor het gehele project N280-West opgesteld met de daarbij behorende bijlagen en deze is bestuurlijk in april 2014 vastgesteld.
- In een nieuw organisatieplan voor het gehele project is voorzien in de trekkersrol van beide projectdelen bij de Provincie en in aparte stuurgroepen voor het wegvak Roermond en het wegvak Weert-Leudal.
- Het project speelt zich af in stedelijk gebied met vele direct betrokken stakeholders. Vanuit dat perspectief wordt de gemeente c.q. de wethouder als lokaal bestuurder gemakkelijker rechtstreeks aangesproken. De gedeputeerde staat daar in het algemeen verder vanaf.

	De Provincie c.q. de gedeputeerde mist een deel van de gemeentelijke werkelijkheid. De stuurgroep heeft vanwege dit verschil in mandaat bij de deelnemende partijen meer het karakter van een bestuurlijk afstemmingsoverleg. • Binnen de Provincie is een directeur de ambtelijk opdrachtgever voor de beide wegvakken. Als afgeleide daarvan zijn de overlegstructuren zowel binnen de Provincie Limburg als de gemeente Roermond op orde gebracht. • De managementtaken binnen het project zijn gescheiden, dat geeft duidelijkheid over de rollen van eenieder. Overlegstructuren zijn zodanig ingeregeld dat dwarsverbanden ontstaan en de benodigde betrokkenheid en communicatie, zowel binnen de beide organisaties als ook tussen de gemeente en de Provincie, gewaarborgd zijn. In de interviews komt naar voren dat bovenstaande bevindingen nog steeds gelden. De doorgevoerde wijzigingen hebben de samenwerking verbeterd: deze loopt op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau goed.

Bijlage 5. Inzichten uit andere organisaties

Inleiding

In het kader van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote projecten voor de Provincie Limburg heeft Berenschot een analyse uitgevoerd van de wijze waarop Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail invulling geven aan project- en kostenbeheersing. Beide organisaties hebben een uitvoerig stelsel ingericht voor de project- en kostenbeheersing van grote infrastructuurprojecten, dat is gestoeld op kaders en richtlijnen, toetsmomenten, en interne kennis en kunde. Voor dit onderzoek zijn een aantal gesprekken gevoerd met medewerkers van RWS, hebben we enkele sessies met medewerkers van ProRail bijgewoond en is documentatie over kaders en richtlijnen binnen RWS en ProRail bestudeerd. Deze bijlage bevat onze belangrijkste bevindingen.

Rijkswaterstaat

Belangrijke elementen voor de project- en kostenbeheersing binnen RWS zijn het MIRT-proces, projectbeheersing (waaronder risicomanagement en kostenraming), contractmanagement en audits en toetsen. Deze elementen worden hieronder nader uitgewerkt.

MIRT

Infrastructuurfonds

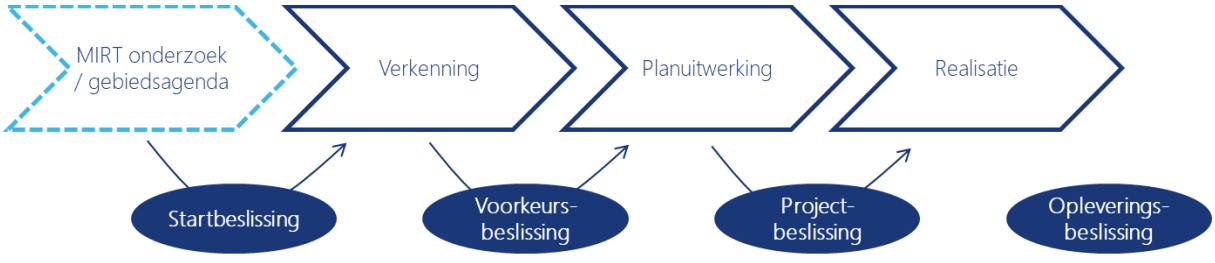
Aanlegprojecten van Rijkswaterstaat voor weginfrastructuur worden gefinancierd vanuit het Infrastructuurfonds. Het Infrastructuurfonds is een apart onderdeel van de rijksbegroting waaruit investeringen (en beheer en onderhoud) van fysieke projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport door het Rijk worden gedaan. Een belangrijk kenmerk van het Infrastructuurfonds is dat het losstaat van de jaarlijkse begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en voor meerdere jaren vooruit is begroot. Dit sluit beter aan bij het langjarige karakter van grote fysieke projecten. Vanwege het langjarig karakter van het Infrastructuurfonds is het nodig om uitgaven langjarig te programmeren en daarbij goed vooruit te kijken.

Met de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds (verwacht in 2021) zal het Infrastructuurfonds worden vervangen door het Mobiliteitsfonds. In het Mobiliteitsfonds worden de middelen niet meer op voorhand toegekend aan een modaliteit. Aangezien middelen niet meer geoormerkt zijn voor één modaliteit, worden combinaties van maatregelen makkelijker. Ook wordt zo minder snel voorgesorteerd op de oplossing (modaliteit) waar geld voor is.

MIRT-spelregels

MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT is het programma waarin de uitgaven uit het Infrastructuurfonds aan fysieke projecten jaarlijks worden geprogrammeerd. Aan dit programma is een spelregelkader gekoppeld. Dit beschrijft de stappen waarbinnen het Rijk, samen met regionale overheden en andere partijen, oplossingen voor de opgaven onderzoekt, afspraken maakt over bekostiging van maatregelen en uiteindelijk een besluit neemt over realisatie ervan.

Projecten en programma's binnen het MIRT doorlopen doorgaans alle dezelfde stappen, van opgave tot aan realisatie. Een opgave wordt in de regel eerst breed en gezamenlijk (Rijk-regio) onderzocht. Vervolgens wordt in het BO MIRT besloten of de opgave verder dient te worden verkend en er naar oplossingen moet worden gezocht. Dit proces kan uiteindelijk leiden tot realisatie. Onderstaande figuur geeft dit proces weer.



Het MIRT-traject bestaat uit drie tot vier fasen en elke faseovergang wordt gemarkeerd door een bestuurlijk beslissingsmoment. Over het algemeen doorlopen de programma's en projecten het gehele MIRT-proces. Momenteel wordt gewerkt aan de actualisatie van het MIRT-spelregelkader vanwege de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds in 2021, de komst van de Omgevingswet en om resultaten van een evaluatie in 2019 te verwerken. De nieuwe spelregels zullen naar verwachting in 2021 ingaan. De fasering en werkwijze van de spelregels blijven naar verwachting grotendeels hetzelfde.

Initiatieffase (MIRT-onderzoek / gebiedsagenda)

MIRT-trajecten voor weginfrastructuur worden doorgaans gestart wanneer Rijk en regio verkeerskundige knelpunten of opgaven identificeren. Dat kan zijn vanuit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, bestuurlijke overleggen, gezamenlijk beleid (Gebiedsagenda's, onder de Omgevingswet worden dit 'Omgevingsagenda's) of eerdere MIRT-onderzoeken/-verkenningen.

De eerste fase van het MIRT (de initiatieffase) is erop gericht om de opgave helder te krijgen en een gedeeld beeld daarover te krijgen tussen Rijk en regio. Dat gebeurt doorgaans in de vorm van een MIRT-onderzoek. Deze stap in het MIRT-traject is in feite een vooronderzoeksfase: de resultaten ervan leiden niet per definitie tot een opdracht of besluit om projecten of programma's tot uitvoering te brengen. Na de initiatieffase kan een MIRT-verkenning gestart worden, maar dat hoeft niet. Een MIRT-verkenning wordt gestart wanneer de minister van IenW een startbeslissing neemt. Voorwaarde hiervoor is dat de opgave helder is en er voor 75% 'zicht op financiering' is voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichting. Hiermee worden al in een vroeg stadium in het traject afspraken gemaakt over (verdeling van) financiering. Er dient dan dus enig zicht te zijn op de financiële omvang van een oplossingsrichting.

Voor de startbeslissing en alle opvolgende MIRT-beslissingen is in ieder geval een beschrijving nodig van de opgave(n), oplossingsrichtingen, betrokken partijen (organisatie en governance), financiën, besluitvorming en aanpak vervolg. Per beslissingsmoment staat in de MIRT-spelregels in detail uitgewerkt wat de precieze eisen zijn ten aanzien van de verschillende aspecten.

Verkenningsfase

De startbeslissing is het formele startpunt van een MIRT-traject. Met de startbeslissing begint de MIRT-verkenningsfase. Kern van de verkenningsfase is het trechteringsproces: van het breed analyseren en inventariseren van oplossingsrichtingen en meekoppelkansen, trechteren naar één politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing. Onderdeel van de voorkeursbeslissing is de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen voor de realisatie van de voorkeursoplossing. Om de besluitvorming over een voorkeursoplossing te faciliteren, wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld en zo nodig ook een businesscase en/of milieueffectenrapportage. Dit gebeurt voor zowel de infrastructurele als niet-infrastructurele oplossingen. Doorgaans monden complexe MIRT-verkenningen met integrale (gebieds)opgaven uit in een structuurvisie, voor MIRT-verkenningen met een specifieke opgave is dat een ontwerptracébesluit.

Planuitwerking

In de planuitwerkingsfase wordt de beslissing voorbereid die de realisatie van het voorgenomen project wettelijk en financieel mogelijk moet maken. Daartoe wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een realiseerbaar plan. De stappen die in de planuitwerking doorlopen moeten worden, worden grotendeels bepaald door procedures en wettelijke regimes (Tracéwet, Wet ruimtelijke ordening of Waterwet; in de toekomst de Omgevingswet). De planuitwerking wordt afgerond met een projectbeslissing/tracébesluit. Essentie van de projectbeslissing is dat er definitieve duidelijkheid is over de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering.

Realisatie

Als de projectbeslissing is genomen kan de realisatie starten. De realisatiefase resulteert in een opleveringsbeslissing waarin verantwoording wordt afgelegd over de uitvoering van het project. De opleveringsbeslissing wordt genomen op basis van de eindafrekening. Deze wordt opgesteld op basis van een eindverslag. Het eindverslag bestaat uit de financiële verantwoording over de totale projectkosten (inclusief accountantsverklaring, slotdeclaratie en eventuele nabetalingen) en de verantwoording van het aanlegproces, de gerealiseerde scope en het verloop in de tijd.

Lessen Infrastructuurfonds en MIRT-spelregels voor Provincie Limburg

- Vaste beslissingsmomenten en daarmee duidelijkheid over wanneer bestuurders waarover besluiten nemen en wanneer de volksvertegenwoordigers van de betrokken partijen geïnformeerd worden. Bovendien wordt in de MIRT-programmering en de begroting van het Infrastructuurfonds voor langere tijd vastgelegd welke projecten wanneer worden uitgevoerd. Dit geeft minder flexibiliteit in het alloceren van middelen, maar sluit beter aan bij het langjarige karakter van aanlegprojecten.
- Duidelijkheid over financiën: er is 'zicht op financiering' voordat een project daadwerkelijk wordt gestart en in elke opeenvolgende fase vindt bijstelling plaats van de verwachte uitvoeringskosten (raming), en de bekostiging en verdeling daarvan. Dit heeft ook een nadeel: het kan zijn dat kosten op voorhand te positief worden ingeschat.
- Heldere afspraken over het te doorlopen proces en de op te leveren producten.

Projectbeheersing

Projectbeheersing bestaat binnen Rijkswaterstaat uit vijf belangrijke pijlers: financieel management, informatiemanagement, kwaliteitsmanagement, planningsmanagement en risicomanagement. Voor elk van deze pijlers is in een 'productencatalogus' uitgewerkt: wat voor interne producten wanneer moeten worden opgesteld en hoe het proces daarvoor verloopt. De Productencatalogus Financieel Management bevat bijvoorbeeld richtlijnen ten aanzien van het aanvragen van budgetten en scopewijzigingen, en ook voor rapportages. In elke richtlijn staat beschreven wat de doelstelling, uitgangspunten en producteisen zijn en is het te doorlopen proces weergegeven in een stroomschema.

Hieronder worden de aspecten van projectbeheersing bij Rijkswaterstaat uitgelicht die het meest relevant zijn in het kader van dit onderzoek.

Baselinebeheer

Binnen RWS worden projecten gestuurd op de relatie tussen de baselines tijd, geld en scope. Aan de basis van elk project ligt een opdracht, in de vorm van een 'scopeformulier'. Het scopeformulier is een document waarin de projectbaselines zijn vastgelegd en worden bijgehouden. In het scopeformulier worden de scope, en eventuele wijzigingen daarin, expliciet gemaakt en geaccordeerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in wijzigingen die uitbreiding van de scope inhouden en wijzigingen die een onttrekking uit het budget onvoorzien met zich mee brengen.

Risicomanagement

De basis voor het risicomanagementproces is het inrichten en vullen van het risicodossier. De adviseur risicomanagement is hiervoor verantwoordelijk. Doorgaans wordt het risicomanagementsysteem IPB-RM gebruikt, in specifieke gevallen kan de ambtelijk opdrachtgever voor het GRIP-systeem kiezen. Het risicodossier moet formeel geaccordeerd worden door de opdrachtgever.

Voor het inrichten en actualiseren van het risicodossier wordt gebruik gemaakt van 'risicosessies'. Daarin wordt met betrokkenen van het project het risicodossier getoetst en aangevuld. Het thema of onderwerp van een risicosessie wordt met de opdrachtgever bepaald.

Met de opdrachtgever worden daarnaast afspraken gemaakt over de frequentie van de risicosessies (periodiek en/of incidenteel), de frequentie waarin het risicodossier geactualiseerd moet worden, en de managementinformatie die gegenereerd moet worden.

Niet alles is echter in kaders te vatten: hoe je over risico's communiceert, hoe je ermee omgaat en wanneer je over risico's escaleert, blijft een expertmatige afweging. Speerpunt van RWS in het ontwikkeltraject rondom risicomanagement is om de transparantie en het vertrouwen rondom de communicatie over risico's te verbeteren.

Dit helpt voorkomen dat grote risico's of zich voordoende problemen te lang binnen de projectorganisatie worden gehouden. Het lijnmanagement (afdelingshoofden Projectbeheersing) speelt daarin een belangrijke rol als sparringpartner.

Om het risicomanagement binnen de organisatie verder te verbeteren en te professionaliseren, doet Rijkswaterstaat mee aan benchmarks en kennisdeling met andere organisaties, zoals de Belastingdienst en het Rijksvastgoedbedrijf.

Financieel management

Kostenraming

In de Werkwijzer Kosten zijn gedetailleerde richtlijnen vastgelegd voor processen en producten rondom kostenramingen. De Werkwijzer Kosten bevat voorschriften over welk type raming in welk geval gebruikt dient te worden. Verder staan onder meer beschreven: eisen, uitgangspunten en methodieken voor ramingen, werkafspraken en verantwoordelijkheden, voorschriften voor kwaliteitsborging, en de rol van kostenramingen in besluitvorming.

Ramingen voor de uitvoeringskosten van aanlegprojecten zijn probabilistisch, conform de SSK-systematiek. Voor het prijspeil van ramingen wordt het Landelijk Bestand Kostprijsinformatie (LBK-bestand) gehanteerd. In het LBK-bestand wordt jaarlijks de prijsinfo bijgewerkt. De prijzen waar geen nieuwe prijsinfo van beschikbaar is, worden geïndexeerd.

De maximale variatiecoëfficiënt verschilt per fase van het project. Kostenramingen ten behoeve van de voorkeursbeslissing hebben voor de investeringskosten een variatiecoëfficiënt van maximaal 25% en voor de levensduurkosten een variatiecoëfficiënt van maximaal 35%. Voor de projectbeslissing is een variatiecoëfficiënt van maximaal 15% toegestaan en voor de marktbeslissing is dat 10%.

De (verwachte) kosten voor het doorlopen van de planuitwerkings- en de realisatiefase worden apart ingeschat door het projectteam. Deze raming dient als input voor de voorkeursbeslissing. Tevens moet in elke fase inzicht worden gegeven in de toe- of afname van de gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten ten opzichte van de huidige situatie. Deze kosten worden bepaald met behulp van een speciaal intern 'PxQ-model' dat gebaseerd is op de uitgangspunten van RWS ten aanzien van beheer en onderhoud.

Voor alle (MIRT-)beslismomenten van een project wordt een kostenraming opgesteld die als input dient voor de besluitvorming. Deze ramingen komen op een bedrijfseconomische wijze tot stand (BE-raming): op basis van een integrale kostprijs van alle doelmatig gebrachte offers, rekening houdend met een bijdrage ten behoeve van een rendabele bedrijfsvoering, realistische doorberekening van risico's en op basis van gemiddelde prijzen onder actuele marktomstandigheden.

Rijkswaterstaat heeft een 'Kostenpool' van onafhankelijke interne kostendeskundigen die projectteams bijstaan in het (laten) opstellen en controleren van ramingen. Dit gebeurt risico gestuurd: afhankelijk van projectfase, politieke gevoeligheid, risicoprofiel, financiële omvang en kennisbelang is de inzet vanuit de Kostenpool lichter of zwaarder. Het controleren van ramingen gebeurt in zogenaamde 'Kostenpooltoetsen', dit is in nader detail beschreven in paragraaf 0.

Projectbudget

Met de raming als referentiepunt wordt het projectbudget onderbouwd en uiteindelijk vastgesteld. Het projectbudget is één van de randvoorwaarden waarbinnen de projectmanager het project dient te realiseren. De interne (ambtelijk) opdrachtgever zal in eerste instantie door goedkeuring van het scopeformulier het gevraagde budget voor de betreffende fase beschikbaar stellen. Gedurende de verschillende projectfasen wordt periodiek het budget geactualiseerd door indexering en eventuele scopemutaties en planningswijzigingen.

Als het initiële taakstellend budget niet toereikend blijkt te zijn, wordt een verzoek tot budgetmutatie gedaan. De onderbouwing hiervoor wordt opgesteld door de financieel adviseur en gecontroleerd door onder andere de manager projectbeheersing, project- en concerncontrollers en de projectmanager. De opdrachtgever besluit uiteindelijk over de budgetmutatie.

Leerpunten ten aanzien van projectbeheersing

- Heldere procedure voor het expliciet maken, vastleggen en wijzigen van de scope en accorderen daarvan door de opdrachtgever.
- Voorwaarde voor het maken van een raming is duidelijke, afgebakende en geaccordeerde scope. En een geaccordeerde raming is voorwaarde voor besluitvorming over de faseovergang. Dit biedt helderheid over scope en kosten bij besluitvormingsmomenten.
- Heldere omschrijving van uitgangspunten ten aanzien van maximale onzekerheidsmarges/variatiecoëfficiënten en prijspeil en indexering. Dit vermindert het risico op verwarring over ramingen.
- Interne, onafhankelijke kostendeskundigheid.
- Ramingen uit eerdere projectfasen zijn toegankelijk, ook voor (nieuwe) ingehuurde externe bureaus. Hierdoor kan later in het project (deels) worden voortgebouwd op eerdere kostenramingen.
- Afspraken met de opdrachtgever over de uitgangspunten voor het risicomanagement en periodieke sessies om het risicodossier te toetsen en te actualiseren.
- Transparantie en vertrouwen rondom de communicatie over risico's: goede afstemming tussen project- en lijnorganisatie over ontwikkelingen rondom risico's en eventuele escalatie.

Contractmanagement

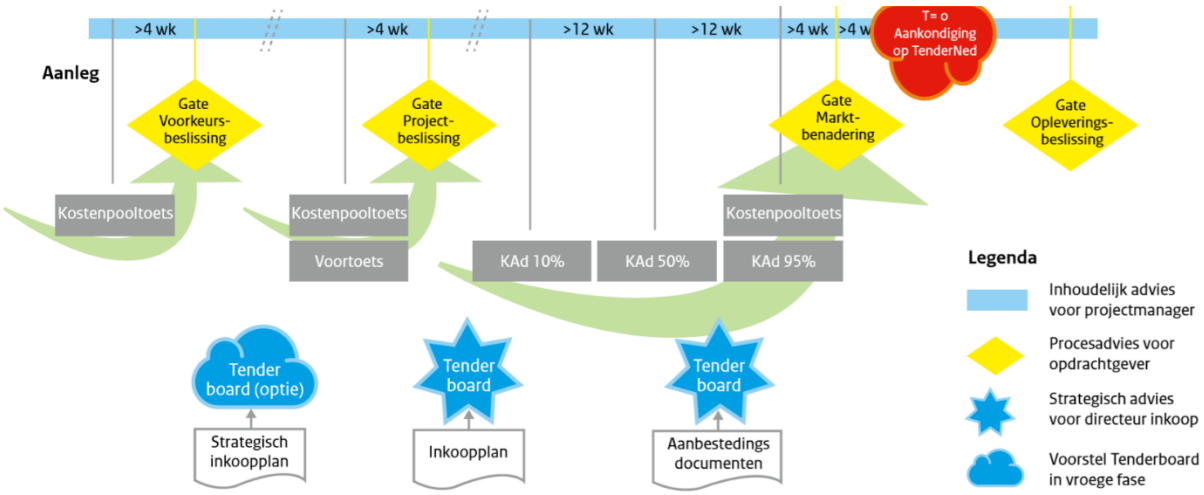
Rijkswaterstaat heeft het contractmanagement voor een belangrijk deel geüniformeerd met het Contractenbuffet. Dit is een overzicht van circa vijf standaard contractmodellen die contractmanagers kunnen toepassen in hun project. Contractmodellen zijn er voor *Design & Construct, Engineering & Construct*, Prestatiecontracten, *Design Build (Finance) Maintain*. Een afdeling binnen RWS beheert de contractmodellen en stelt contractmanagers op de hoogte wanneer er wijzigingen worden doorgevoerd. De contractmodellen kunnen vervolgens op min of meer uniforme wijze binnen projecten worden toegepast. Er zijn geen harde richtlijnen voor de keuze van het type contractmodel, maar in de praktijk wordt doorgaans voor Design & Construct gekozen.

Leerpunten ten aanzien van contractmanagement

- Standaardisering van contracten draagt bij aan efficiëntie en kennisdeling en verlaagt het risico op fouten in het contractmanagement.

Audits en toetsen

Rijkswaterstaat heeft een uitgebreid proces en systematiek voor audits en toetsen van aanlegprojecten (zie onderstaande figuur). In de paragrafen hieronder worden achtereenvolgens behandeld: gate reviews, kostenpooltoets, Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossiers en tenderboard.



Figuur 6. Rijkswaterstaat-proces voor audits en toetsen van aanlegprojecten

Gate reviews

Binnen Rijkswaterstaat doorloopt elk project met een uitvoeringsbudget vanaf € 20 mio op vier vaste momenten in het proces verplicht een gate review. In een gate review wordt een collegiale toets gedaan op de projectbeheersing, aan de hand van de zes onderstaande thema's.

- Scope & besluitvorming.
- Organisatie.
- Risico's, planning en kwaliteitsborging.
- Financiën.
- Markt & inkoop.
- Techniek, conditionering, stakeholders.

Gate reviews zijn gekoppeld aan de MIRT-fasering: er is een gate voor de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Tussen de project- en opleveringsbeslissing is er een additionele gate voor de marktbenadering. Voor verschillende gate reviews zijn er verschillende voortoetsen (zie figuur 6).

Gate reviews worden uitgevoerd door een toetsteam dat bestaat uit collega's die ervaring hebben in vergelijkbare projecten. Het toetsteam is idealiter een afspiegeling van het projectteam, met daarin ook de vijf verschillende IPM-rolhouders. Het interne Bureau Gate Reviews heeft circa vijf medewerkers die de gate reviews organiseren en begeleiden en het proces, en de uniformiteit daarvan, bewaken. Bureau Gate Reviews heeft een pool beschikbaar van circa tweehonderd IPM-rolhouders die zich vrijwillig beschikbaar stellen voor het bemensen van de toetsteams en de uitvoering van de gate reviews.

Een gate review duurt in principe een volle dag. Het projectteam en het toetsteam maken kennis en nemen vervolgens in duo's de verschillende aspecten van het project in detail door. Twee weken voor de reviewdag ontvangt het toetsteam het projectdossier. Voor de inhoud van het projectdossier bestaan voorschriften, deze verschillen per fase maar bevatten in ieder geval een planning, raming en plan van aanpak voor de volgende fase. De reviews worden uitgevoerd aan de hand van een aantal kernvragen. Afhankelijk van de fase kunnen onderstaande vragen centraal staan:

- Is het project uitvoerbaar, haalbaar en betaalbaar? Is de scope duidelijk?
- Is de projectorganisatie geëquipeerd om het project door te zetten?
- Is inzichtelijk gemaakt hoe de beheerorganisatie is betrokken bij het besluitvormingsproces?

- Kan RWS het project realiseren binnen het gereserveerde budget?
- Is de mogelijke meerwaarde van vroege marktbetrokkenheid onderzocht?

Een negatief antwoord op één van de kernvragen betekent een risico op een instabiele vervolgfase. Het toetsteam stelt op basis van de reviewdag een verslag op, legt dat ter controle aan het projectteam voor en stelt vervolgens aanbevelingen op. Al met al kost dat proces circa drie weken.

Gate reviews werken met een stoplichtenmethodiek. Bij groen licht spreekt men van een regulier risicoprofiel en mag het project door naar de volgende fase. Bij oranje is er een middelgroot risicoprofiel met een aantal aandachtspunten dat moet worden opgelost. 'Oranje' projecten dienen een verbeterplan op te stellen dat vervolgens door het reviewteam beoordeeld wordt; bij goedkeuring en uitvoering van het verbeterplan gaan zij door naar de volgende fase. Bij rood licht is sprake van een te hoog risicoprofiel en mag het project niet door naar de volgende fase. De Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat wordt hiervan op de hoogte gesteld en het projectteam moet onderdelen van het project nader uitwerken. Wanneer het dossier op orde is gesteld, vindt een hertoets plaats. In de tussentijd worden geen onomkeerbare beslissingen genomen.

Gate reviews zijn verplicht maar inmiddels ook omarmd door de organisatie en projectmedewerkers. Waardevolle elementen van de gate reviews:

- Het inhoudelijk toetsen van de verschillende aspecten van het projectdossier.
- Het delen van kennis en ervaring tussen collega's over projecten heen.
- Een stok achter de deur om op gezette momenten (specifiek bij faseovergangen) ervoor te zorgen dat het projectdossier volledig op orde is.
- Een kritische blik op het projectdossier en eventuele blinde vlekken daarin.

Jaarlijks doorlopen zo'n dertig projecten de gate review. Naar schatting krijgt circa 40% van de projecten meteen groen licht en 60% oranje. Rood licht is uitzonderlijk en komt circa één keer per jaar voor. Alle partijen (projectteam, opdrachtgever, lijnorganisatie) zijn sterk gedreven om rood licht te voorkomen. In de praktijk gebeurt het daarom dat projectteams ter voorbereiding van de gate review een eigen interne toets doen.

Kostenpooltoets

De Kostenpooltoets is binnen RWS een formele verplichte toets voor kostenramingen en kostennota's op belangrijke MIRT-beslismomenten bij faseovergangen (zie Figuur). Hierbij wordt de raming door de onafhankelijke kostendeskundigen van de Kostenpool getoetst aan de kwaliteitsnormen die door de opdrachtgever en de Kostenpool zijn vastgesteld. Na goedkeuring door middel van een Kostenpooltoets heeft een kostenraming/kostennota de status 'goedgekeurd door de Kostenpool van RWS', die nodig is voor de gate review en dus ook om door te kunnen naar de volgende MIRT-fase.

Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier (KAd)

De KAd-toets (Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier) is een parallelle toets naast de Kostenpooltoets voorafgaand aan de gate Markt. Waar de Kostenpooltoets kijkt naar de raming (en inpassing binnen budget), richt de KAd-toets zich op de contractstukken, de compleetheid en de risico's hiervan. Daarbij worden verschillende onderdelen beoordeeld, waaronder technisch en omgevingsmanagement, inkoop en systems engineering.

De KAd-toets kent drie stappen. In de KAd 10% (waarin 10% van het aanbestedingsdossier gereed is) wordt geadviseerd. De KAd 50% is een tussentijdse kwaliteitsscan en in de KAd 95% wordt een integraal advies gegeven over het eindconcept: de daadwerkelijke KAd-toets. De KAd 95% is verplicht voor projecten waarvoor gate reviews worden uitgevoerd; de uitkomsten ervan dienen als input voor de gate Markt.

De KAd heeft een vergelijkbare organisatie als de gate reviews: deze wordt georganiseerd en aangestuurd door een afdeling uit de lijnorganisatie. Voor de uitvoering van de KAd wordt gebruik gemaakt van een pool van adviseurs uit de organisatie met verschillende disciplines.

Tenderboards

Ieder aanlegproject van Rijkswaterstaat gaat langs een tenderboard. Tenderboards toetsen de inkoopstrategie en geven integraal advies over de marktbenadering, de haalbaarheid van inkoopcondities, selectie- en gunningcriteria en de bijbehorende risico's.

Elke tenderboard bestaat uit een voorzitter, een secretaris en maximaal acht andere leden. De leden kunnen zowel van binnen als buiten Rijkswaterstaat afkomstig zijn en brengen verschillende disciplines en kennis in, waaronder inkoop(management), contractmanagement, projectmanagement, kennis van grond-, weg- en waterbouw, kennis van en ervaring binnen de relevante markt, en specifieke kennis op terreinen als aanbestedingsrecht en financieringsconstructies. Projecten van meer dan € 60 mio gaan langs een speciale Corporate Tenderboard. De Corporate Tenderboard wordt zwaarder bemenst, hieraan nemen bijvoorbeeld hoogleraren en mensen van ProRail deel.

Leerpunten ten aanzien van audits en toetsen

- Interne audits en toetsen zorgen voor zowel een kritische blik als kennisdeling.
- Het systeem voor gate reviews van Rijkswaterstaat is leerzaam voor de Provincie Limburg:
  - Standaard voor grote projecten bij elke faseovergang.
  - Gebaseerd op altijd dezelfde systematiek (volwassenheidsmeting), met duidelijke eisen waar aan moet worden voldaan.
  - Uitvoering door collega's (IPM-rolhouders) van andere projecten: combinatie van een audit en collegiaal advies.
  - Stok achter de deur om het projectdossier op orde te houden.
- Vaste en heldere procedures voor audits en toetsen door de loop van het project, met controle op de verschillende aspecten van het project. Dit zorgt voor *checks & balances* op belangrijke projectonderdelen als ramingen en het risico- en aanbestedingsdossier.

ProRail

Belangrijke elementen voor de project- en kostenbeheersing binnen ProRail zijn de projectfasering en faseovergangen, projectbeheersing en omgang met ramingen. Deze elementen worden hieronder nader uitgewerkt. Een breed gedragen en bij iedereen bekend kernproces vormt een belangrijke leidraad en basis voor alle handelingen van alle medewerkers van ProRail.

Projectfasering en faseovergangen

Net als bij Rijkswaterstaat is de projectfasering waarbinnen ProRail werkt gebaseerd op de fasering uit de MIRT-spelregels. Voor elke fase dient er een aantal verschillende 'informatieproducten' (onder andere een stakeholderanalyse, communicatieplan, risicodossier, milieutoets) te worden opgeleverd én goedgekeurd, voordat naar de volgende fase kan worden gegaan. Dit is beschreven in het kernproces van ProRail. De faseovergangen fungeren als go/no go momenten. Anders gezegd: alle seinen moeten op groen staan ten aanzien van de lopende fase voordat de volgende fase kan beginnen. In de MIRT-planuitwerkingsfase onderscheidt ProRail een extra controlemoment, namelijk de goedkeuring van de variantenstudie. In een variantenstudie worden de eisen en wensen rond een project geanalyseerd en uitgewerkt in een aantal oplossingsvarianten. Met behulp van de verschillende informatieproducten kan ProRail telkens een integrale toets uitvoeren bij ieder controlemoment.

ProRail geeft aan dat de interne procedure met betrekking tot faseovergangen bij projecten met een duidelijke politiek-bestuurlijke context soms schuurt met de bestuurlijke realiteit. Er zijn bijvoorbeeld soms besluitvormingsmomenten gepland die niet gemist kunnen worden (omdat anders de planning uitloopt), terwijl dan nog niet alle informatieproducten voor de betreffende fase zijn uitgehard. ProRail probeert zich dan te voegen naar de noodzaak van de politieke dynamiek, maar de beslisinformatie is op dat moment soms suboptimaal.

Afhankelijk van de omvang en de complexiteit worden de projecten bij ProRail in een risicocategorie ingedeeld (low risk, medium risk, high risk).

ProRail heeft een specifieke werkwijze voor high-risk projecten. Welk project als high-risk wordt benoemd, wordt bepaald door het management van de directie Projecten bij ProRail op basis van een risico-kwalificatiemodel.

Gatewayreview

Bij high-risk projecten worden bij faseovergangen gateway reviews uitgevoerd door managers projectbeheersing van een ander project. Hierbij wordt een volwassenheidsmeting gedaan. Dat betekent dat voor een aantal vaststaande onderwerpen wordt gekeken of het project voldoende duidelijk is uitgewerkt, voldoende 'volwassen' is, om naar de volgende fase te kunnen. Er is per fase een duidelijk gedefinieerd niveau waar elk onderwerp aan moet voldoen. De volwassenheidsmeting maakt ook duidelijk waar extra aandacht naar uit moet gaan of waar moet worden bijgestuurd. In de volwassenheidsmeting wordt gekeken naar de volgende onderwerpen:

- Sturing en verantwoording.
- Scopemanagement.
- Planningsmanagement.
- Financieel management.
- Capaciteitsmanagement.
- Risicomanagement.
- Kwaliteitsmanagement.

Voor elk van deze onderwerpen wordt gekeken naar zowel de status van de op te leveren informatieproducten als naar proces en organisatie. Gateway reviews worden uitgevoerd op basis van bestudering van documenten aangevuld met interviews.

Leerpunten ten aanzien projectfasering en faseovergangen

- Een helder kernproces, waarbij duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen fasen en wat er per fase dient te worden opgeleverd, zorgt voor goed geïnformeerde besluitvorming en reduceert daarmee risico's op budgetoverschrijdingen.
- De wijze waarop ProRail omgaat met gateway reviews is leerzaam voor de Provincie Limburg:
  - Standaard bij projecten met een groot risico bij elke faseovergang.
  - Gebaseerd op altijd dezelfde systematiek (volwassenheidsmeting), met duidelijke eisen waar aan moet worden voldaan.
  - Uitvoering door managers projectbeheersing van andere projecten: kritische blik van buiten met verstand van zaken.

Projectbeheersing

Toepassing en werking van het IPM-model

Binnen projecten onderscheid ProRail de vijf rollen van integraal projectmanagement (IPM-rollen):

- Projectmanager.
- Manager projectbeheersing.
- Contractmanager.
- Technisch manager.
- Omgevingsmanager.

Deze rollen worden ingevuld door vijf verschillende personen die samenwerken op basis van gelijkwaardigheid. Bij tegengestelde meningen hakt de projectmanager doorgaans de knoop door, dit is echter niet vaak nodig. Het kan voorkomen dat er in het IPM-team een besluit wordt genomen dat volgens één van de IPM-leden indruist tegen de regels. In dat geval kan binnen ProRail geëscaleerd worden in de lijn van de directie projecten en ultimo ook naar de Raad van Bestuur.

Niet elk project wordt aangestuurd door een volledig IPM-team, dit geldt alleen voor high-risk projecten.

Invulling van projectbeheersing

Projectbeheersing wordt binnen high-risk projecten ingevuld door de manager projectbeheersing. De rol van manager projectbeheersing is in 2017 ingevoerd en is naast de projectmanager de enige IPM-rol die is opgenomen in het functiegebouw van ProRail. Dit omdat het een opdracht was van het Ministerie van IenW om de rol van manager projectbeheersing in te voeren. De andere IPM-rollen worden wel door ProRail ingevuld, maar zijn geen aparte functies.

Managers projectbeheersing zijn schaars en worden alleen ingezet in high-risk projecten. Zij worden bij ProRail altijd ondersteund door een team. Dat team kan bijvoorbeeld bestaan uit een risicoanalist, een planner, een projectcontroller, een kostendeskundige en een projectcoördinator. De projectcontroller maakt deel uit van het projectteam.

De manager projectbeheersing kijkt binnen het project naar de samenhang tussen scope, geld, tijd en kwaliteit en risico. Aan de voorkant integraal naar deze aspecten kijken, vergroot de financiële voorspelbaarheid van projecten. De manager projectbeheersing zorgt met zijn team voor planning, projectplan, raming, documentbeheer, risicomanagement en borging van het kwaliteitssysteem.

Tevens stelt de manager projectbeheersing voortgangsrapportages op, beheerst het proces van scopewijzigingen en stuurt het risicomanagementproces aan. Hij is ervoor verantwoordelijk dat de juiste beslisinformatie tijdig beschikbaar komt en realistisch is. Daarnaast is de manager projectbeheersing ook het eerste aanspreekpunt voor reviews, audits interne kwaliteitsborging en externe audits. De manager projectbeheersing heeft daarmee een duale rol: het helpen en ondersteunen van IPM-teamleden maar ook toezicht houden.

De manager projectbeheersing opereert in een ingewikkelde context. De technische complexiteit van spoorprojecten is hoog. Infrastructuur en materieel moeten goed kunnen samenwerken en ingrepen op één stuk spoor hebben effecten voor het hele net. ProRail heeft een standaard introductieprogramma waarin aandacht wordt besteed aan de technische kant van het spoor, het kostprijsmodel van ProRail en de afspraken met IenW. Er is geen specifieke opleiding voor de manager projectbeheersing. Wel worden er periodiek sessies georganiseerd tussen managers projectbeheersing van ProRail en mensen met een vergelijkbare rol bij organisaties als het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat.

Risicomanagement

ProRail gebruikt een vorm van de RISMAN-methode voor risicomanagement. Er worden periodiek risicosessies georganiseerd. Voor het in kaart brengen van ongewenste gebeurtenissen, mogelijke oorzaken, mogelijke gevolgen en kansrijkheid gebruikt ProRail het informatiesysteem Primavera.

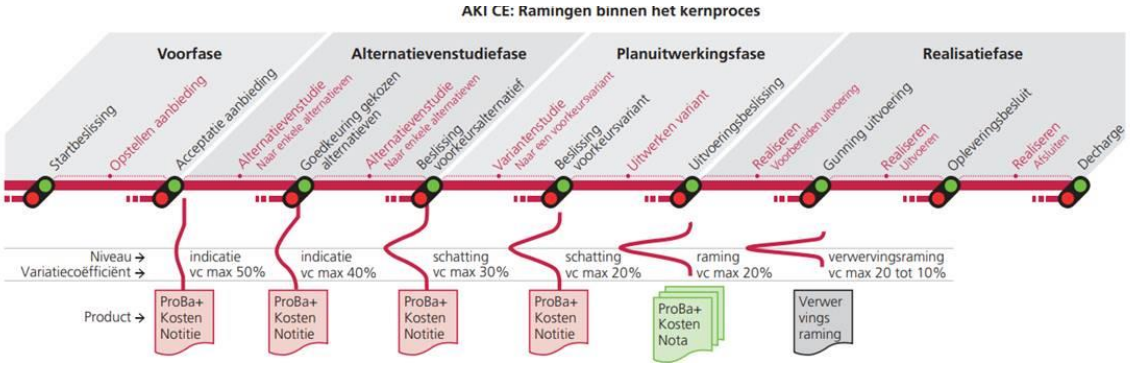
Leerpunten ten aanzien van projectbeheersing

- ProRail maakt onderscheid tussen projecten op basis van een risico-inschatting en past daar ook de projectbeheersing op aan.
- Bij high-risk projecten tuigt ProRail een heel projectbeheersingsteam op om de manager projectbeheersing te ondersteunen. Bij de Provincie Limburg voert een manager projectbeheersing zijn taak vooralsnog alleen en vanuit een andere positie uit.
- Goede toepassing van IPM projectmanagementteams zorgt voor interne *checks-and-balances* in projecten. Uitgangspunt moet zijn dat het team er samen uitkomt, maar er moeten wel duidelijke mogelijkheden zijn om te escaleren als dat niet lukt.

Kostenramingen

ProRail stelt in tegenstelling tot Rijkswaterstaat zelf geen kostenramingen op maar maakt gebruik van de expertise van marktpartijen. Deze partijen hebben allerlei tools en technieken in huis om de voor een project benodigde materialen en grondstoffen te bepalen, en hanteren maatstaven om de overige kosten in een project te kunnen bepalen. ProRail heeft wel cost engineers in dienst, die onder andere de gebruikte hoeveelheden in de raming moeten controleren. De marktpartij die de raming uitvoert, maakt gebruik van een prijzenboek. Daarin staan bijvoorbeeld de kosten van materialen en grondstoffen per eenheid.

Op basis van de ramingen stellen de cost engineers van ProRail vooraf bepaalde informatieproducten op. ProRail hanteert verschillende niveaus van kostenramingen, afhankelijk van de MIRT-fase waar het project in zit. Bij elk niveau hoort een ander document. De meeste documenten worden opgesteld op basis van de projectraming. Dit is een raming op investeringsniveau, die ingaat op het benodigd budget voor realisatie van het project. De raming omvat de bouwkosten, eventuele vastgoedkosten, overig bijkomende kosten, een risicoreservering en de PEAT-kosten. In de documenten wordt integraal gekeken naar kosten, niet alleen de raming maar ook risico's, ontwikkelingen in de omgeving enzovoorts. Vanuit andere disciplines dienen verschillende informatieproducten (bijvoorbeeld een effectrapportage Omgeving) te worden opgeleverd aan de cost engineer, voordat deze zijn eigen informatieproduct kan afronden.



De SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) is in alle fasen van een project de basisstructuur van ramingen. Deze systematiek heeft alles in zich om projecten van initiatief tot realisatie van kosteninformatie te voorzien. In kostennotitie, -nota en -memo wordt deze combinatie belicht en beschouwd. Naarmate het kernproces doorloopt, worden er op gezette momenten (seinen) kwalitatieve eisen gesteld aan de kosten (inhoudelijk betreft het hier de Variatiecoëfficiënt (=Vc) van de vigerende projectraming. Daarbij dient het project op dezelfde momenten te voldoen aan kwalitatieve aspecten binnen de risicoreservering. In de MIRT-verkenningsfase worden de volgende documenten opgesteld:

- Kostenmemo, in de startfase van de MIRT-verkenning.
- Kostennotitie, met betrekking tot de verschillende oplossingen die in de MIRT-verkenning worden verkend.
- Kostennota, met betrekking tot de voorkeursbeslissing die aan het einde van de MIRT-verkenningsfase wordt genomen en waarin een voorkeursvariant wordt gekozen.

Tijdens de MIRT-planuitwerkingsfase worden de volgende documenten opgesteld:

- Kostennotitie, ten behoeve van goedkeuring van de gekozen variant.
- Kostennota.
- Aanbestedings-, contract- en verwervingsraming. Dit zijn ramingen met een andere insteek dan de projectraming:
  - De aanbestedingsraming wordt gebruikt om te toetsen of er voldoende budget is gereserveerd. Er dient rekening te worden gehouden met de te verwachten inschrijvingen en veranderingen op het moment van inschrijven (marktspanning).
  - De contractraming wordt gemaakt wanneer scope en context van het aan te besteden contract definitief zijn vastgesteld. Deze raming is bedoeld om het verschil tussen ramingen gebaseerd op kostenkengetallen en ramingen gebaseerd op de actuele markt te bepalen.
  - De verwervingsraming wordt gemaakt kort voor inschrijving om de aanbiedingen van partijen te kunnen vergelijken en te beoordelen. De raming beoogt het gemiddelde van de markt te benaderen (inclusief actuele marktspanning).

Belangrijk om op te merken is dat ProRail alleen de ramingen in deze informatiedocumenten deelt met de opdrachtgever, de achterliggende systematiek en opbouw van de ramingen zijn niet inzichtelijk. Hier voert ProRail verschillende redenen voor aan:

- Deze informatie is niet nodig om op het project te kunnen sturen.
- De complexiteit ervan is hoog en er zijn veel afhankelijkheden. Deze informatie kan daarmee de sturing van het project compliceren en leiden tot fouten.
- De ramingsmodellen/systematieken van ingenieursbureaus zijn bedrijfsvertrouwelijk en concurrentiegevoelig.

Probabilistisch ramen

ProRail maakt bij grotere projecten gebruik van probabilistische analyse. De probabilistische benadering zorgt ervoor dat er op elk moment up-to-date informatie is over de kwaliteit van het dossier en de bijbehorende kosteninschatting. Een voordeel is ook dat in een probabilistische uitwerking je altijd inzicht hebt in de gevoeligheidsanalyse (grootste aandachtspunten/onzekerheden in de raming). Een deterministische raming maakt dat minder zichtbaar.

De bedoeling van probabilistisch ramen is dat mee- en tegenvallers elkaar opheffen. Daarvoor is wel nodig dat het project groot genoeg is. Voor kleinere projecten wordt vaak een deterministische ramingsmethodiek gebruikt.

Leerpunten ten aanzien van kostenramingen

- Ramingen worden opgesteld door externe ramingsexperts, maar wel goed gecontroleerd door de cost engineers van ProRail.
- De ramingen worden niet op zichzelf maar in een integralere context bezien, waarbij ook inzichten vanuit andere aspecten van projectbeheersing worden beschouwd. Waar naar moet worden gekeken, is altijd hetzelfde, omdat dit is vastgelegd in het kernproces van ProRail.

provincie limburg

Concerncontroller

VERTROUWELIJK
Provincie Limburg
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Ons kenmerk	DOC-00185093	**Telefoon**	06 15 09 00 51
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	23 september 2021
Bijlage(n)	2	**Verzonden**	24 september 2021

Onderwerp
Eindrapport Berenschot

Geacht college,

In uw brief van 11 maart 2020 (2020/11120) heeft u de Controlecommissie geïnformeerd over het voorstel van uw college om de concerncontroller, wiens onafhankelijkheid is gewaarborgd in het Controllerstatuut Provincie Limburg 2013, beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van een (doelmatigheids-)onderzoek naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen in de besluitvormingstrajecten en governance van infrastructurele grote projecten.

Als bijlage bij de hierboven genoemde brief was het door ondergetekende in zijn hoedanigheid van concerncontroller geformuleerde concept-onderzoeksvoorstel gevoegd. In haar vergadering van 5 juni 2020 heeft de Controlecommissie ingestemd met het onderzoeksvoorstel.

In genoemde brief van 11 maart 2020 is tevens aangegeven dat de concerncontroller, onder zijn verantwoordelijkheid het onderzoek zal (doen) uitvoeren. Dit onderzoek is uitgevoerd door het bureau Berenschot.

Op 12 maart 2021 is het eindrapport gelijktijdig aangeboden aan de Controlecommissie en uw college. Uw college wordt verzocht om het rapport te voorzien van een bestuurlijke reactie en deze door te zenden naar de Controlecommissie.

In het rapport van 12 maart 2021 zijn de resultaten van de aanvullende opdracht inzake de verlengde factsheet van de Maaslijn over de periode 1 juli 2020 tot en met 31 december 2020 niet opgenomen.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

Bijgaand treft u het eindrapport aan van Berenschot d.d. 23 september 2021. Dit rapport bevat tevens de verlengde factsheet van de Maaslijn over de periode 1 juli 2020 tot en met 31 december 2020.

Zoals Berenschot in maart 2021 en op 23 september 2021 in haar aanbiedingsbrief aangeeft, is uw college nog niet in de gelegenheid gesteld om te reageren op het eindrapport. Ik verzoek u dan ook om in het kader van een zorgvuldige afronding van het onderzoek een bestuurlijke reactie te geven op het eindrapport van Berenschot en deze reactie rechtstreeks naar de Controlecommissie te sturen met een afschrift aan ondergetekende.

Vanzelfsprekend zijn Berenschot en ondergetekende graag bereid om een nadere toelichting te geven.

Een afschrift van deze brief inclusief het rapport van 23 september 2021 is aan de Controlecommissie gestuurd.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Drs. J.M.M. Rompelberg RC
Concerncontroller

Bijlage 1: Begeleidende brief Berenschot van 23 september 2021
Bijlage 2: Eindrapport Berenschot d.d.23 september 2021

Berenschot

Provincie Limburg
Cluster Concern
Ter attentie van de heer drs. J.M.M. Rompelberg
Per mail: jmm.rompelberg@prvlimburg.nl

Datum: 23 september 2021
Onderwerp: Aanbieding eindrapport onderzoek naar budgetverhogingen

Geachte heer Rompelberg, beste Jos,

Begin 2020 hebben GS besloten een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren onder leiding van de concerncontroller naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen in de besluitvormingstrajecten en governance van grote infrastructurele projecten. Berenschot is gevraagd dit onafhankelijke onderzoek uit te voeren. Bijgaand treft u ons eindrapport aan.

In het onderzoek was GS, in afstemming met de Controlecommissie van PS, bestuurlijk opdrachtgever, u ambtelijk opdrachtgever en wij de onafhankelijke onderzoekers. De bevindingen uit het onderzoek zijn voor wederhoor voorgelegd aan de ambtelijke organisatie voor een check op de feiten. Conform het onderzoeksvoorstel is afgesproken dat PS en GS tegelijk kennis kunnen nemen van de resultaten. Er heeft om die reden nog geen wederhoor plaatsgevonden bij GS. Uiteraard zijn wij bereid in beide gremia ons rapport toe te lichten en vragen te beantwoorden.

Berenschot is in mei 2020 met de werkzaamheden gestart. De onderzochte periode loopt van 2011 tot en met juni 2020. Begin dit jaar heeft u ons gevraagd nader onderzoek te doen naar de Maaslijn. Aanleiding was een debat in PS waarna door GS aan de concerncontroller is gevraagd de onderzoeksperiode voor de Maaslijn uit te breiden van 1 juli 2020 tot en met 31 december 2020. In dit kader zijn enkele aanvullende documenten bestudeerd en aanvullende gesprekken gevoerd. Op 12 maart 2021 hebben wij ons eindrapport opgeleverd. In de bijlage van deze versie van het rapport is een factsheet opgenomen van alle door ons nader onderzochte projecten waaronder de Maaslijn. De factsheet van de Maaslijn bevatte in deze versie nog niet de resultaten van onze aanvullende werkzaamheden inzake de periode juli – december 2020. Toen is afgesproken deze resultaten later (zodra de staatssecretaris de Kamer over de Maaslijn geïnformeerd zou hebben) als een addendum aan het rapport zou worden toegevoegd

Kort na de oplevering van ons rapport in maart ontstond de bestuurscrisis in de provincie en werd de verdere behandeling in GS en PS uitgesteld. Daarna is er begin juli meer openbaar geworden over de extra financiële bijdrage van zowel het Rijk als de provincie Limburg. Dit

Berenschot

betekent dat wij ons onderzoeksrapport nu integraal hebben kunnen afronden en dat een addendum niet nodig.

Wij hebben met veel plezier aan het onderzoek gewerkt en willen u danken voor het in ons gestelde vertrouwen.

Met vriendelijke groet,

Berenschot B.V.

[redacted]

Ronald van der Mark

Managing director

Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de Provincie Limburg

Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de Provincie Limburg

Eindrapport

Vincent Janssen
Ronald van der Mark
Wouter Metzlar
Vera Mulder
Niek Overgaauw

23 september 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
   - 1.1 Aanleiding en vraagstelling 4
   - 1.2 Aanpak 5
   - 1.3 Leeswijzer 10
2. Overzicht grote infrastructurele projecten in Limburg 2011-2020 11
   - 2.1 Totaaloverzicht grote infrastructurele projecten 11
   - 2.2 Overige grote infrastructurele projecten 12
   - 2.3 Betrokken partners 14
3. Rolinvulling en besluitvorming 15
   - 3.1 Beschrijving interne kaders 15
   - 3.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 15
   - 3.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 19
   - 3.4 Analyse en conclusie 21
   - 3.5 Leerpunten en aanbevelingen 23
4. Projectorganisatie 26
   - 4.1 Beschrijving interne kaders 26
   - 4.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 27
   - 4.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 29
   - 4.4 Analyse en conclusie 30
   - 4.5 Leerpunten en aanbevelingen 32
5. Projectramingen en projectbeheersing 34
   - 5.1 Beschrijving interne kaders 34
   - 5.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten 34
   - 5.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties 40
   - 5.4 Analyse en conclusie 42
   - 5.5 Leerpunten en aanbevelingen 44
6. Conclusies en aanbevelingen 46
   - 6.1 Conclusies 46
   - 6.2 Aanbevelingen 51

Bijlage 1: Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie.
Bijlage 2: Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie.
Bijlage 3: Resultaten caseonderzoek (factsheets Ooijen-Wanssum, Elektrificatie Landgraaf-grens, Buitenring Parkstad).
Bijlage 4: Resultaten verdiepingsonderzoek (factsheets Opwaardering Maaslijn en N280 Roermond).
Bijlage 5: Inzichten uit andere organisaties (Rijkswaterstaat en ProRail).

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Het Limburgs parlement heeft de indruk de laatste jaren vaak achteraf te zijn geconfronteerd met financiële overschrijdingen bij grote infrastructurele projecten. Naar aanleiding van deze discussie in het parlement op 14 februari 2020 hebben GS besloten een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren onder leiding van de concerncontroller naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen in de besluitvormingstrajecten en governance van grote infrastructurele projecten. Berenschot is gevraagd dit onafhankelijke onderzoek uit te voeren. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

"Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen op infrastructurele 'grote projecten' en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zo veel mogelijk onvoorziene verhogingen tijdig te kunnen vermijden?"

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, zal worden ingegaan op de te onderzoeken grote projecten zelf, de systematiek(en) van interne controle en beheersing van grote infrastructurele projecten die de Provincie Limburg hanteert en de besluitvormingsprocessen en governance bij grote infrastructurele projecten. Hiertoe worden onder meer de volgende deelvragen beantwoord:

Ten aanzien van de grote infrastructurele projecten:

- Over welke projecten gaat het in de periode 2011 tot medio 2020? Wat zijn op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten? Wat zijn de belangrijkste betrokken partijen en welke rol hebben zij?
- In hoeveel gevallen is er in de periode 2011 tot medio 2020 bij de onderzochte projecten sprake geweest van budgetverhogingen? Hoe hoog waren deze budgetverhogingen? Waardoor werden zij veroorzaakt en zijn er vaste patronen te ontdekken? Wie is wanneer en hoe hierover geïnformeerd en wie heeft in dit kader wanneer welke besluiten genomen?

Ten aanzien van het besluitvormingsproces en governance bij grote infrastructurele projecten:

- Hoe ziet in de praktijk het proces van sturen, beheersen, toezicht houden en verantwoording afleggen bij grote infrastructurele projecten eruit, in het bijzonder richting GS en PS, zowel in het algemeen als bij het voornemen het budget te verhogen?
- Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom?
- Wie heeft welk mandaat en verantwoordelijkheid?
- Is hier eerder onderzoek naar gedaan en wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd?
- Wat gaat er nu goed en wat kan beter?
- Welke verbetermaatregelen kunnen worden geformuleerd, met in het bijzonder aandacht voor een goede invulling van de kaderstellende en controlerende rol door PS?

Ten aanzien van de systematiek van ramingen, interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten (projectorganisatie en projectbeheersing):

- Hoe ziet in de praktijk deze systematiek eruit, in het bijzonder bij het voornemen budgetten te verhogen?
- Wie heeft welk mandaat en welke verantwoordelijkheid inzake bijvoorbeeld de uitvoering van de bedrijfsprocessen, informatievoorziening en risicomanagement?
- Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband, welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom?

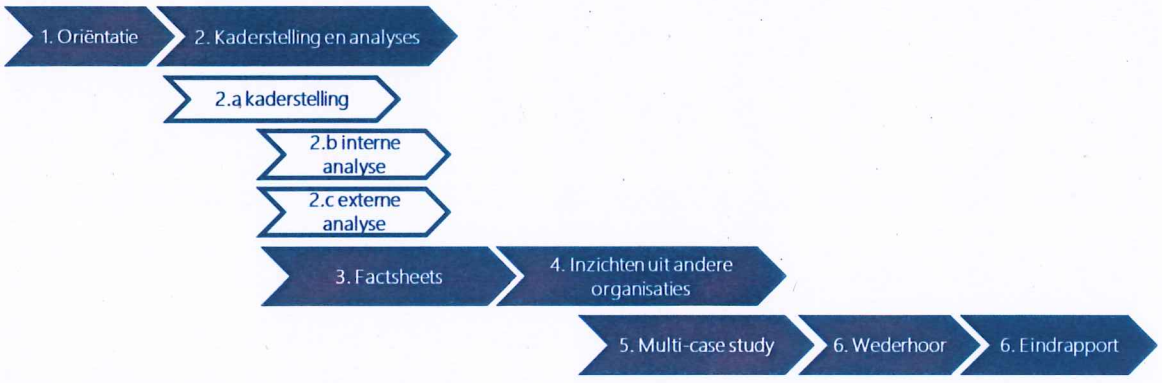
- Is eerder onderzoek gedaan naar de systematiek van interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten en zo ja, wat is er met eventuele verbetermaatregelen gebeurd?
- Hoe zien de ramingen van de onderzochte projecten er globaal uit, met specifieke aandacht voor hoe is omgegaan met onder meer pm-posten, projectorganisatiekosten, indexeringen, gehanteerde bandbreedtes, financiële risico's en de risicowaardering?
- Hoe is omgegaan met de scope en planning in relatie tot ramingen? Hoe is omgegaan met de financiering en budgetverhogingen, mede in relatie tot de meefinancierende partijen? Hoe zijn de uitgaven bewaakt? Hoe wordt omgegaan met scopewijzigingen en de daarmee gepaard gaande kosten?
- Hoe is de informatievoorziening over de financiële voortgang van deze projecten verlopen (binnen projectgroep, richting ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en richting Staten)?
- Hoe ziet de projectorganisatie eruit? Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie? Hoe verliep dit in de praktijk? Hoe is projectbeheersing/-control vormgegeven? Was er voldoende kennis en kunde aanwezig?
- Wat gaat er nu goed en wat kan beter?
- Welke verbetermaatregelen kunnen worden geformuleerd?

Bij alle vragen wordt gekeken naar wat er eventueel geleerd kan worden van andere vergelijkbare grote infrastructurele projecten in ons land dan wel andere organisaties die hier veel ervaring mee hebben (externe analyse).

De onderzoeksperiode voor wat betreft de onderzochte projecten loopt van 2011 tot de start van het onderzoek (juni 2020). Dit betreft ruim twee coalitieperioden. Er is voor een dergelijke lange periode gekozen vanwege het feit dat de grote infrastructuurprojecten doorgaans een lange doorlooptijd hebben. Wat betreft de interne kaders was de stand van zaken d.d. 1 november 2020 de uiterste datum. In de loop van december 2020 bleek bij de Maaslijn de kostenraming verder op te lopen. Naar aanleiding van een debat in PS is door GS aan Concern Control gevraagd de onderzoeksperiode voor de Maaslijn uit te breiden tot en met 31 december 2020. In dit kader zijn enkele aanvullende documenten bestudeerd en aanvullende gesprekken gevoerd.

1.2 Aanpak

In ons onderzoek hebben wij het onderstaande proces doorlopen. De verschillende stappen staan hieronder nader beschreven.



Figuur 1 – Stappen van het plan van aanpak

Oriëntatie, kaderstelling en analyses

Om een goed beeld van de context te krijgen, hebben wij ons allereerst verdiept in de relevante documentatie en is een oriënterend gesprek gevoerd met de inhoudelijk verantwoordelijk directeur.

Vervolgens hebben wij een overzicht gemaakt van de kaderstelling en analyses. Dit bestaat uit drie onderdelen:

- Kaderstelling: de relevante generieke kaders en richtlijnen die binnen de Provincie Limburg gelden ten aanzien van de sturing en beheersing van (grote) infrastructurele projecten. Hiervoor zijn kaderstellende documenten bestudeerd (zie Tabel 1) en is een gesprek gevoerd met het hoofd Financiën en andere medewerkers die betrokken zijn bij het opstellen van kaders en richtlijnen.
- Interne analyse: interne onderzoeken naar uitvoering, governance en beheersing van grote infrastructurele projecten binnen de Provincie (zie Tabel 2).
- Externe analyse: onderzoeken naar uitvoering, governance en beheersing van grote infrastructurele projecten buiten de Provincie (zie Tabel 3).

Op basis hiervan zijn notities opgesteld, die zijn opgenomen in de bijlagen van voorliggend rapport (bijlage 1 'Kaderstelling en onderzoeken binnen de Provincie' en bijlage 2 'Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie').

Tabel 1 – Bestudeerde documentatie kaderstelling

- Afwegingskader Mobiliteitsopgaven Limburg (2018)
- Financiële verordening Provincie Limburg (2012, 2016 en 2020)
- Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024
- Intentieovereenkomst actieve informatieplicht (2018)
- Leidraad Kostenbegrotingssystematiek (2020, in concept)
- Limburg Standaard (2012)
- Mandaatbesluit directie Provincie Limburg (2013, 2014, 2017 en 2019)
- Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg (2013 en 2017)
- Pilot getrapt mandaat (2019)
- Regeling Grote Projecten (2011, 2015, 2018, 2020)
- Regeling op het budgethouderschap (2019)
- Sturing in samenwerking 2.0 (2017) en 3.0 (2020)
- Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten (2020, in concept)

Tabel 2 – Bestudeerde documentatie interne analyse

- Feitenreconstructie Maaslijn (april 2019)
- Procesevaluatie Project Tram Vlaanderen Maastricht (november 2016)
- Rapport van bevindingen / managementletter accountant (2018, 2019 en 2020)
- Remy Mertens – Het reduceren van *cost overruns* bij grote infrastructurele projecten bij lagere overheden - toekomstbestendige besluitvorming (2020)
- Zuidelijke Rekenkamer – Onderzoek naar besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg (2007)

Tabel 3 – Bestudeerde documentatie analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie

- Bent Flyvbjerg – Megaprojects and Risk (2013)
- Commissie-Hendrikx – Onderzoek Floriade 2012 in perspectief (2013)
- Commissie-Hertogh - Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg' (2018)
- Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn – Rapportage Raadsenquête (2009)
- McKinsey – Megaprojects. The good, the bad and the better (2015)
- Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement – Rekenkamerrapport spoorzone Delft (2010)
- Policy Research Corporation – Evaluatie regeling grote projecten Rijk (2016)
- Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft (Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015)
- Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht – Leren van de Uithoflijn (2018)
- RebelGroup – Leren van de Betuweroute (2010)
- Rekenkamer Den Haag – Grip op grote projecten (2010)
- Rekenkamer Venlo – Onderzoeksrapport grote projecten (2010)
- Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten (parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer) – Onderzoek naar infraprojecten (2004)

Factsheets

De volgende stap betrof het opstellen van de factsheets voor vijf projecten (zie ook bijlagen 3 en 4), respectievelijk: Opwaardering Maaslijn, N280 Roermond, Buitenring Parkstad, Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en Elektrificatie Landgraaf-grens. Bij de selectie van deze projecten zijn de volgende criteria gehanteerd:

- Leereffect: er moet sprake zijn geweest van een budgetverhoging en het dienen geen unieke projecten te zijn.
- Diversiteit: het moeten ongelijksoortige projecten zijn.
- Onderzoekbaarheid: er dient voldoende informatie beschikbaar te zijn. Het project dient redelijk recent te zijn zodat de kans groot is dat betrokkenen nog bij de Provincie werken.
- Materialiteit: de projecten dienen enige financiële omvang te hebben. Het moet om een groot project gaan.

Deze lijst van projecten inclusief de selectie van de twee projecten voor het verdiepingsonderzoek (zie onder) is (gezamenlijk met het onderzoeksvoorstel) op 5 juni 2020 door onze opdrachtgever besproken met de Controlecommissie die met deze keuze heeft ingestemd.

De factsheets geven een gedetailleerd overzicht van het financiële verloop van het project, de projectbeheersing en informatievoorziening richting GS en PS van 2012 tot juni 2020, voor de Maaslijn tot en met december 2020. Hiervoor zijn relevante documenten bestudeerd en per project een aantal betrokkenen van de Provincie geïnterviewd, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Alle factsheets zijn voor wederhoor voorgelegd aan de projectmanagers.

Tabel 4 – Overzicht gesprekspartners voor totstandkoming factsheets

Opwaardering Maaslijn	Projectmanager Contractmanager
Elektrificatie Landgraaf-grens	Projectmanager Programmamanager
Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum	Projectmanager Projectdirecteur
N280 Roermond	Voormalig projectmanager Projectmanager Manager projectbeheersing
Buitenring Parkstad	Projectmanager Projectmanager

Inzichten uit andere organisaties

Als onderdeel van het onderzoek hebben we inzichten uit andere organisaties opgehaald over projectbeheersing en governance van grote infrastructurele projecten, namelijk Rijkswaterstaat en ProRail. Om inzicht te krijgen in de processen bij ProRail, zijn een aantal themabijeenkomsten tussen de Provincie Limburg en ProRail bijgewoond, die in het kader van een ander traject reeds georganiseerd waren om van elkaar te leren. Daarbij is relevante extern beschikbare documentatie bestudeerd, er zijn geen interne kaders en richtlijnen van ProRail bestudeerd. Daarnaast hebben wij vijf medewerkers van Rijkswaterstaat geïnterviewd (hoofden Projectbeheersing, hoofd Gate reviews, een contractmanager en een projectdirecteur van een groot bouwproject in Nederland) en relevante kaders en richtlijnen bestudeerd.

Verdiepingsonderzoek

Naar aanleiding van de factsheets zijn twee projecten (een wegenproject en een spoorproject) diepgaander onderzocht, te weten Opwaardering van de Maaslijn en de N280 Roermond (zie bijlage 4). Hiervoor hebben wij verdiepende gesprekken gevoerd met verscheidene betrokkenen bij de projecten van met name de Provincie, zoals weergegeven in Tabel 5. Het gaat hierbij om (oud-)bestuurders, leden van het projectteam, uitvoerders en enkele projectpartners van buiten de Provincie. Aanvullende documenten zijn bestudeerd waaronder formele PS- en GS-besluiten en interne documenten van de Provincie. De resultaten hiervan hebben wij verwerkt in de eerder gemaakte factsheets voor deze projecten, waardoor een gedetailleerder beeld van het projectverloop ontstaat. Deze hebben wij aangevuld met een analyse van de budgetverhogingen, rolinvulling en besluitvorming, projectorganisatie en projectbeheersing van deze projecten. Ook deze zijn weer voor wederhoor voorgelegd aan de projectmanagers en waar nodig aangepast. De factsheet van de Maaslijn is ook voorgelegd aan ProRail en het Ministerie van IenW, niet ter accordering maar als extra check op de feiten.

Tabel 5 – Overzicht gesprekspartners verdiepingsonderzoek

Opwaardering Maaslijn	Provincie Limburg – gedeputeerde H. Mackus Provincie Limburg – directeur Provincie Limburg – clustermanager Provincie Limburg – programmamanager Provincie Limburg – projectmanager (gedelegeerd opdrachtgever) Provincie Limburg – projectmanager (dagdagelijkse aansturing) Provincie Limburg – adviseur projectbeheersing Provincie Limburg – processecretaris Provincie Limburg – voormalig projectcontroller Provincie Limburg – voormalig projectleider Provincie Limburg – voormalig projectmanager ProRail – waarnemend directeur oostelijk deel van Regio Zuid ProRail – voormalig directeur Regio Zuid ProRail – projectmanager investeringen Regio Zuid ProRail – projectmanager Maaslijn IenW – senior beleidsmedewerker directie OVS
N280 Roermond	H. Mackus – gedeputeerde P. van der Broeck – oud-gedeputeerde E. Geurts – oud-gedeputeerde A. Waajen – wethouder, gemeente Roermond Clustermanager, voormalig projectmanager Clustermanager Voormalig projectmanager Projectmanager Contractmanager Projectmedewerker, gemeente Roermond Voormalig projectcontroller Projectcontroller Afdelingshoofd, bureau Tauw (ingehuurd voor contractvoorbereidingsfase, o.a. voor ramingen)

Analyse en wederhoor

Op basis van de onderzoeksresultaten uit de hierboven beschreven processtappen hebben wij ons rapport van bevindingen opgesteld en voor wederhoor aan de ambtelijke organisatie voorgelegd.

Betrokkenheid PS

Op 18 september 2020 zijn de eerste resultaten van het onderzoek door middel van een vertrouwelijke presentatie gedeeld met de Controlecommissie van PS. Tevens hebben wij nog een keer apart gesproken met twee Statenleden respectievelijk van de Controlecommissie en de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid.

Opdrachtgeverschap

Het college van GS, in afstemming met de Controlecommissie van PS, is bestuurlijk opdrachtgever van dit onderzoek. Concern control is ambtelijk opdrachtnemer. Concern control heeft voorliggend onderzoek uitbesteed aan Berenschot. In de uitvoering van dit onderzoek hebben wij nauw contact onderhouden met onze opdrachtgever. Wij hebben onze onderzoeksaanpak afgestemd en diverse (tussen)producten voorgelegd en besproken.

1.3 Leeswijzer

Het rapport kent een hoofdrapport met zeer uitgebreide bijlagen. In het hoofdrapport is de hoofdlijn weergegeven, in de bijlagen de details.

In het volgende hoofdstuk schetsen we een overzicht van alle grote infrastructurele projecten in de periode 2011 tot juni 2020. In hoofdstuk 3 tot en met 5 wordt respectievelijk ingegaan op de rolinvulling en besluitvorming, projectorganisatie en projectramingen, en projectbeheersing van de grote infrastructurele projecten. De hoofdstukken zijn allemaal volgens dezelfde structuur opgebouwd. Allereerst worden de interne kaders beschreven, vervolgens het verloop van de onderzochte Limburgse projecten. Daarna worden ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties uiteengezet. Tot slot maken we per hoofdstuk een analyse en formuleren we een conclusie met daaruit volgende leerpunten en aanbevelingen. In hoofdstuk 5 gaan wij bovendien uitgebreid in op de budgetverhogingen en de oorzaken daarvan. Hoofdstuk 6 geeft de conclusies weer op basis van een korte beantwoording van de onderzoeksvragen.

De lezer kan in de bijlagen de details tot zich nemen. De bijlagen volgen de hierboven geschetste onderzoeksfasen:

- Bijlage 1: Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie.
- Bijlage 2: Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie.
- Bijlage 3 en 4: Resultaten onderzoek naar de vijf nader onderzochte grote infrastructurele projecten.
- Bijlage 5: Inzichten uit andere organisaties (Rijkswaterstaat en ProRail).

2. Overzicht grote infrastructurele projecten in Limburg 2011-2020

Eén van de onderzoeksvragen heeft als doel inzicht te krijgen in de grote infrastructurele projecten in de periode 2011 tot begin 2020, wat op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten zijn en wat de belangrijkste betrokken partijen zijn en welke rol zij hebben. Dit hoofdstuk geeft nader antwoord op deze vragen.

2.1 Totaaloverzicht grote infrastructurele projecten

De Concernstaf heeft in samenwerking met het cluster Financiën de grote infrastructurele projecten van de afgelopen twee coalitieperioden in kaart gebracht. Dit betreffen:

- Buitenring Parkstad.
- Uitvoeringsprogramma Fiets.
- Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar.
- Railterminal Greenport Venlo.
- N280 west wegvak Roermond en wegvak Weert-Leudal.
- Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.
- Railagenda (Opwaardering Maaslijn, Tram Maastricht-Hasselt, spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, Elektrificatie Landgraaf-grens, Avantislijn, spoor Lanaken-Maastricht en de Zuidelijke spooraansluiting Chemelot).

Berenschot heeft op basis van een aantal selectiecriteria na overleg met de opdrachtgever en in afstemming met de Controlecommissie van PS onderzoek gedaan naar de volgende grote infrastructurele projecten:

- Buitenring Parkstad: wegenproject, grote financiële omvang en recentelijk afgerond. Totale investering van € 462,3 mio waarvan de Provincie € 295,44 mio bijdraagt.
- N280 Roermond: recent wegenproject. Totale investering van € 56,82 mio waarvan de Provincie € 44,52 mio bijdraagt.
- Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum: gebiedsontwikkelingsproject met grote financiële omvang en recentelijk afgerond. Totale investering van € 222,8 mio waarvan de Provincie € 69,0 mio bijdraagt.
- Onderdeel Railagenda: Opwaardering Maaslijn: recent groot spoorproject. Totale investering van € 213 mio waarvan de Provincie € 99,9 mio bijdraagt (situatie 2019[1]).
- Onderdeel Railagenda: Elektrificatie Landgraaf-grens: recent kleiner spoorproject. Totale investering van € 15,2 mio waarvan de Provincie € 6,5 mio bijdraagt.

Deze projecten komen uitgebreid in het onderzoek aan de orde, in bijlage 3 en 4 is een uitvoeriger beschrijving opgenomen over het verloop, waarbij met name aandacht wordt geschonken aan de financiën. In hoofdstuk 5 gaan wij dieper in op de budgetverhogingen.

Om een compleet beeld te schetsen van de grote infrastructurele projecten in de Provincie Limburg, geven wij in de volgende paragraaf nog een kort overzicht van de overige grote infrastructurele projecten in Limburg; deze projecten zijn niet nader onderzocht.

[1] Eind 2020 is bekend geworden dat de investering hoger zal liggen dan € 213 mio.

2.2 Overige grote infrastructurele projecten

Uitvoeringsprogramma Fiets
In 2014 is het Beleidsplan Fiets 2014-2022 opgesteld. Na dit kaderstellende plan is het Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019 opgesteld. Het primaire doel van het plan is om mensen meer te laten fietsen. Het fietsgebruik moet in Limburg stijgen naar minimaal het landelijk gemiddelde. Niet alleen voor woon-werkverkeer, maar zeker ook voor de sportieve en recreatieve fietser. Binnen het uitvoeringsprogramma zijn de volgende drie speerpunten opgenomen:

- Infrastructuur, het Limburgs hoofdfietsnetwerk op orde.
- Fietsstimulering, ketenmobiliteit, monitoring en promotie.
- Samenwerking en integrale aanpak.

De totale programmakosten bedragen tussen 2016 en 2019 € 24 mio. Deze middelen worden beschikbaar gesteld vanuit de BDU-middelen in het mobiliteitsprogramma. Bij de start van de nieuwe collegeperiode in 2019 is een nieuw fietsprogramma opgebouwd en zijn nieuwe middelen toegekend (€ 25 mio). De resterende middelen uit de periode 2016-2019 (zijnde € 2 mio) zijn daaraan toegevoegd, zodat een nieuw budget van € 27 mio beschikbaar is.

Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar
VDL Nedcar heeft de Provincie Limburg in 2019 gevraagd om uitbreiding van het fabrieksterrein mogelijk te maken, dit is cruciaal voor de autofabriek om nieuwe klanten te kunnen werven.

In 2019 wordt het project geraamd op € 42 mio. De kosten voor het project worden betaald door de Provincie Limburg, het Ministerie van EZK en VDL Nedcar. In mei 2020 blijkt dat de projectkosten met € 22 mio zijn toegenomen. De toename wordt voor ongeveer € 9 mio verklaard door hogere kosten samenhangend met de keuze voor de randwegvariant. Voor ongeveer € 12 mio wordt de stijging verklaard door het feit dat het detailniveau van de raming ten tijde van het eerste besluit nog zeer laag was en gebaseerd op referentieprojecten in plaats van op een uitgewerkt ontwerp.

In november 2020 wordt een projectbudget van € 73,9 mio als uitgangspunt genomen. Dit betreft wederom een verhoging van € 10 mio; de verhoging is toe te schrijven aan een grotere nauwkeurigheid van de raming. VDL Nedcar, het Ministerie van IenW en het Ministerie van EZK zeggen een extra bijdrage toe. Ondanks de extra bijdragen blijft een restant tekort op het projectbudget van € 19,5 mio. bestaan. Dekking is voorzien uit de Reserve Bereikbaarheidsmiddelen met een bedrag van € 2,15 mio. (2021-2023), voor de overige € 17,4 mio. komen de kapitaalslasten ten laste van de toekomstige begrotingsruimte 2024-2060.

Railterminal Greenport Venlo
De logistieke functie van Greenport Venlo is sterk in ontwikkeling en verlangt daardoor continue verbetering en versterking van de bereikbaarheid. Op basis van de groei van Greenport Venlo, de Rotterdamse haven en Antwerpse haven en de doorvoer richting Duitsland is te voorspellen dat er vanaf 2016 capaciteitsproblemen van de bestaande railterminals in Venlo zullen ontstaan. Daarom wordt de benodigde capaciteitsuitbreiding uitgevoerd, het gaat om een nieuwe railterminal. Provincie Limburg heeft in december 2016 mede namens het Ministerie van IenW en gemeente Venlo een subsidie van € 49,58 mio verstrekt aan het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo. De Provincie heeft voor € 20,17 mio meegefinancierd. In maart 2020 is gestart met de aanleg van de Railterminal Greenport Venlo. In juni 2020 reed de eerste trein de Railterminal Greenport Venlo binnen en vanaf september 2020 is de terminal operationeel. Het project is binnen de € 49,58 mio gerealiseerd. De afrekening blijft naar verwachting binnen de beschikbaar gestelde middelen.

Overige Railagenda

In de Railagenda richt de Provincie zich op verbetering van het spoor in Limburg en het aangrenzende buitenland. Het verbeteren van de spoorverbindingen is gunstig voor de economie en maakt wonen en werken in de Provincie aantrekkelijker.

Het doel van het Vlaamse project Spartacus is om het openbaar vervoer in Belgisch Vlaanderen te verbeteren. Lijn 1 is de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht: project Tram Maastricht-Hasselt (TMH) heeft als doel het grensoverschrijdende openbaar vervoer tussen Nederlands en Belgisch Limburg een kwaliteitsimpuls te geven. Het plan omvat het optimaliseren en verbeteren van het openbaar vervoer, onder andere door de bouw van meerdere sneltramlijnen. De eerste van deze tramlijnen is de verbinding tussen Hasselt en Maastricht. Het tramtraject Maastricht - Hasselt heeft een totale lengte van ongeveer 35 km en ligt voor circa 5 km op Nederlands grondgebied. De kosten voor het Nederlandse deel worden gedekt door de Provincie, Ministerie van IenW en de gemeente Maastricht. Het projectbudget bedraagt € 70,5 mio. waarvan de provinciale bijdrage € 13,7 mio. is. In de samenwerkingsovereenkomst zijn heldere afspraken gemaakt over het indexeren van de bedragen die gemeente en Provincie bijdragen aan het project. Volgens de voortgangsrapportage zal het project naar verwachting binnen het budget uitgevoerd worden. Zowel aan Vlaamse als aan Nederlandse zijde zijn diverse werkzaamheden in het kader van TMH uitgevoerd. Denk aan natuurcompenserende maatregelen, aanpassingen aan kruisingen, etc. De exploitatielasten van de OV-verbinding worden geheel gedragen door vervoersmaatschappij De Lijn.

De spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf heeft als doel een tweede sneltrein Maastricht-Heerlen-Aachen mogelijk te maken. De kosten voor het project worden gedragen door Rijk, Provincie en regio. Tevens is er een EU-subsidiebijdrage. In 2020 stemmen PS – als gevolg van twee scopewijzigingen vereist door ProRail omtrent kunstwerken en aanpassingen aan Heerlen-Oost – in met een aanvullende bijdrage van € 10,2 mio aan het bestaande krediet van € 10 mio. Tevens stemmen PS in met een scopewijziging ten aanzien van het amoveren van station De Kissel. De totale provinciale bijdrage komt hiermee op € 20,2 mio van het totale projectbudget van € 68,2 mio. De planning van het project is met twee jaar vertraagd; de spoorverdubbeling wordt naar verwachting opgeleverd in december 2022.

De Avantislijn beoogt het doortrekken van de Heuvellandlijn via Kerkrade-west en bedrijventerrein Avantis naar Aken, als ontsluiting voor Kerkrade en Avantis, en als bypass voor het bestaande baanvak via Herzogenrath naar Aken. In 2012 zijn de kosten voor het Nederlandse deel geraamd op € 18 mio. Hiervoor is financiële dekking van IenW, Provincie, en de gemeenten Heerlen en Kerkrade beschikbaar. Bij de heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities begin 2020 is besloten het project te beëindigen.

In het kader van het project Tram Maastricht-Hasselt wordt medio 2017 het formele verzoek ingediend om het tracé Maastricht-Lanaken te onttrekken aan het hoofdspoor. Hierdoor worden de processen rond verkeersleiding en veiligheid aanzienlijk eenvoudiger en hoeven bepaalde investeringen niet gedaan te worden. Het ministerie heeft in januari 2019 de opdracht aan ProRail bevestigd om te starten met het proces dat het tracé Maastricht-Hasselt moet onttrekken. Het proces met betrekking tot de onttrekking van het goederenspoor Lanaken-Maastricht aan het hoofdspoor en het proces van statuswijziging zijn op dit moment bezig.

De toekomstige Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot maakt het mogelijk om vanaf het chemiecomplex Chemelot met goederentreinen rechtstreeks naar Maastricht te rijden. De kosten worden in mei 2020 op ruim € 30 mio geraamd en overstijgen daarmee ruim het beschikbare budget dat in 2017 vastgesteld was op € 25 mio. In mei 2020 besluit de Stuurgroep Chemelot unaniem het project te beëindigen.[2]

[2] Het beëindigen van het project wordt vertrouwelijk in GS (26-5-2020) behandeld.

2.3 Betrokken partners

Doorgaans voert de Provincie de grote projecten uit met andere partners, vaak in verschillende rollen. Welke partners dit zijn, is sterk afhankelijk van het type project. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de betrokken partijen en hun rol in de vijf onderzochte projecten, waarin wij onderscheid maken in de volgende rollen:

- Opdrachtgever: de partner is opdrachtgever van het project.
- Opdrachtnemer: de partner is opdrachtnemer van het project.
- Financier: de partner levert een financiële bijdrage aan het project.
- Deelnemer: de partner is onderdeel van de project-governance, maar geen opdrachtgever of financier.

Tabel 6 – Overzicht betrokken partners en hun rol

Buitenring Parkstad Limburg	Opdrachtgever Financier	Financier	x	x	x	Gemeenten Parkstad Limburg als financiers
N280 Roermond	Opdrachtgever Financier	x	Deelnemer	x	x	Gemeente Roermond als financier en opdrachtgever, gemeenten regio Midden-Limburg als financiers (via GOML)
Gebieds-ontwikkeling Ooijen-Wanssum	Opdrachtgever Financier	Deelnemer Financier	Deelnemer Financier	x	x	Gemeente Venray en gemeente Horst a/d Maas als financier en deelnemer
Opwaardering Maaslijn	Tot juni 2019 opdrachtgever Financier	Vanaf juni 2019 opdrachtgever Financier	x	Opdrachtnemer	Provincies (Noord-Brabant en Gelderland) als financier	x
Elektrificatie Landgraaf-grens	Opdrachtgever Financier	Deelnemer Financier	X	Opdrachtnemer Deelnemer	x	

3. Rolinvulling en besluitvorming

3.1 Beschrijving interne kaders

Voor de informatievoorziening aan PS over (grote) projecten gelden verscheidene kaders (zie bijlage 1). De intentieovereenkomst actieve informatieplicht, deels gebaseerd op de Provinciewet, vormt de basis voor de informatievoorziening. Vanuit de planning-en-controlcyclus en de Financiële verordening Provincie Limburg worden eisen gesteld aan hoe die informatievoorziening moet worden uitgevoerd. Daarnaast geeft de Regeling Grote Projecten de mogelijkheid aan PS om projecten te selecteren waarvan zij nader op de hoogte gehouden willen worden door aanvullende voortgangsrapportages.

Voor informatievoorziening aan PS gelden, op hoofdlijnen, de volgende kaders:

- GS infomeren PS zo spoedig mogelijk over besluiten met maatschappelijke impact of die leiden tot relevante veranderingen of risico's inclusief besluiten met impact op het budget van investeringen.
- In de P&C-cyclus wordt over de voortgang van grote projecten gerapporteerd in algemene zin.
- Naast de algemene informatie in de P&C-cyclus stellen GS een separate voortgangsrapportage grote projecten op, In deze rapportage meldt het college onder meer dreigende overschrijdingen van investeringskredieten.
- Vanaf 1 juli 2020 wordt over de mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd door middel van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). In deze rapportage zijn de voortgangsrapportages van grote projecten uit de Regeling Grote Projecten geïntegreerd.

Het kader tussen GS en de ambtelijke organisatie is dat de project- en programmamanager verantwoordelijk is voor tijdige melding van wijzigingen in de scope, financiën en risico's aan de ambtelijk opdrachtgever en aan de bestuurlijk opdrachtgever, zijnde een collegelid. Verder is de afspraak gemaakt dat het college als geheel (en dus niet alleen de gedeputeerde) over deze informatie moet beschikken.

Naar aanleiding van eerder onderzoek naar de Maaslijn is sinds februari 2020 in de Financiële verordening 2020 als kader vastgesteld dat kredieten fasegewijs beschikbaar gesteld worden. Deze werkwijze gold nog niet tijdens de door ons onderzochte periode. Het is dan ook nog te vroeg om opzet, bestaan en werking ervan te kunnen toetsen.

Om alternatieven te kunnen afwegen om wel of niet deel te nemen aan een infrastructuurproject, is er een afwegingskader voor mobiliteitsopgaven. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de MoSCoW-methodiek (*Must, Should, Could, Would*). Dit kader wordt niet gebruikt bij de rolbepaling en rolkeuze van de Provincie.

3.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Keuze van Provincie bij rolbepaling en rolkeuze

In alle bestudeerde projecten werkt de Provincie als opdrachtgever samen met andere partijen. In het algemeen wordt de Provincie de trekker van het project. Hiervoor bestaan verschillende argumenten:

- De Provincie heeft meer ervaring dan de partners. Bij de onderzochte wegenprojecten en het gebiedsontwikkelingsproject is de opgave te complex en te groot voor de lagere overheden om het als trekker op te pakken.
- De Provincie investeert relatief veel in het project (alle projecten).
- Sterke beleidsambities bij de Provincie (GS en PS) om een project tot stand te brengen, bijvoorbeeld bij de Opwaardering Maaslijn en de Buitenring Parkstad.

Uit de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten blijkt dat er bij de onderzochte projecten aan de voorkant geen vastgesteld afwegingskader is gehanteerd op basis waarvan een keuze wordt gemaakt welke rol de Provincie dient te vervullen en – in het verlengde hiervan – in welke mate en met welke risico's de Provincie deelneemt in een groot infrastructureel project. Bij elk project werd dit meer ad hoc beoordeeld. Sinds kort stuurt de Provincie hier meer op. Zo stelt de Provincie in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 op pagina 2: "Bij projecten waarvoor de Provincie Limburg samenwerkingsverbanden met andere partners aangaat, is de Provincie niet altijd eindverantwoordelijk maar vaak wel risicodragend. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en de Maaslijn. Dit maakt dat we niet direct kunnen sturen bij optredende exogene risico's. Bij het aangaan van toekomstige samenwerkingsverbanden bakenen we de belangen van en risico's voor de Provincie beter af. In de huidige samenwerkingsverbanden sturen wij inmiddels proactiever op de risicobeheersing van de samenwerkingspartners, zoals bijvoorbeeld ProRail." Hoe dit in de praktijk zal werken, moet zich nog uitwijzen.

Het gevolg van het naar zich toe trekken van grote infrastructurele projecten is wel dat de Provincie hierdoor een groot deel van de (financiële) risico's op zich neemt dan wel gedurende het project toebedeeld krijgt. Bij de Buitenring Parkstad was de oorspronkelijke kostenverdeling 50% voor de Provincie en 50% voor de Parkstad-gemeenten; uiteindelijk heeft de Provincie het grootste deel van de kosten op zich genomen. Dit heeft ook een relatie met het volgende. Op basis van de bestudeerde documenten en gevoerde gesprekken stellen wij vast dat de door de Provincie en andere partners in bestuurlijke overeenkomsten en onderliggende documenten overeengekomen afspraken over belangen en risico's niet altijd scherp zijn vastgelegd, met behoorlijke financiële consequenties voor de Provincie. Als er (financiële) problemen ontstaan, wordt al gauw naar de Provincie als grote en rijke partner gekeken, die aansluitend op de provinciale ambities uiteindelijk veelal zorg draagt voor een financiële oplossing.

Voor het project Maaslijn geldt dat de urgentie bij de Provincie hoger lag dan bij het Rijk. Om te voorkomen dat de opwaardering te laat zou plaatsvinden, heeft de Provincie een leidende rol in het project genomen, passend bij haar ambitie zoals vastgelegd in de Railagenda. Hiermee heeft de Provincie ook het risico op zich genomen een type project (spoor) naar zich toe te trekken waarvan zij geen of weinig ervaring, kennis en kunde in huis had. Gezien de specifieke eisen die spoorprojecten stellen, ook in het onderhouden van de relatie met hoofduitvoerder ProRail, was kennis en ervaring bij de Provincie essentieel om het project goed te kunnen aansturen. De Provincie heeft volgens enkele geïnterviewden dit risico van tevoren niet goed voorzien. Overigens stellen gesprekspartners dat de kans groot zou zijn geweest dat het project niet van de grond was gekomen als de Provincie het project Maaslijn niet naar zich toe had getrokken. De opwaardering van de Maaslijn had geen hoge prioriteit bij het Rijk.

Enkele respondenten melden dat de ambitie bij de Provincie om een project tot stand te brengen soms zo groot is dat niet goed wordt stilgestaan bij de risico's en financiële consequenties. Mede als gevolg hiervan wijzen gedeputeerden bij aanvullende wensen van de Staten de PS-leden er niet altijd op welke consequenties deze wensen hebben voor financiën en planning. Andersom is ook mogelijk, hebben wij begrepen. Statenleden geven bijvoorbeeld aan voor een project minder geld over te hebben. Gedeputeerde stemt daarmee in, maar geeft niet goed aan dat je bij wijze van spreken voor minder geld niet hetzelfde kunt bouwen en dat dus de scope moet veranderen en dat de Statenleden mede moeten aangeven wat er dan anders (en goedkoper) moet.

In de besluitvorming rond projecten is verwachtingenmanagement van groot belang. Zowel richting PS als richting inwoners moet duidelijk zijn wat binnen de beschikbare middelen en ruimtelijke mogelijkheden haalbaar is. In gesprekken die wij gevoerd hebben, komt naar voren dat de Provincie bij inspraak en burgerparticipatie soms de indruk wekt dat er meer mogelijk is dan feitelijk kan. De verwachting is gewekt en het is lastig voor Statenleden daar later in de besluitvorming op terug te komen. Dit speelde bijvoorbeeld bij het project VDL Nedcar, zo hebben wij van Statenleden begrepen.

Regeling Grote Projecten

De Regeling Grote Projecten bestaat al sinds 2011. Wel is de regeling in de loop der jaren enkele keren aangescherpt, met name op het punt wat wanneer aan PS moet worden gerapporteerd over de voortgang. Naast de voortgangsrapportages zijn er twee andere rapportages: de basisrapportage en eindevaluatie. De basisrapportage vormt het startmoment van controle door PS. Na de eindevaluatie is de status van groot project afgerond. Op basis van de onderzochte projecten kan worden vastgesteld dat op dit punt de regeling nauwgezet wordt gevolgd. De halfjaarlijkse rapportagefrequentie geeft PS gedetailleerd inzicht in de voortgang van de planning, financiën inclusief projectbeheer en projectbeheersing en risico's van het project. Het frequent moeten rapporteren helpt GS en de projectorganisatie veelvuldig stil te staan bij hoe het project verloopt. Een belangrijke aanvulling op deze regeling is sinds kort het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML), in welk kader de Staten ook geïnformeerd worden over de grote projecten. Zeer recentelijk (2 oktober 2020) is de Regeling Grote Projecten aangepast, waarbij op een aantal onderdelen de kaderstellende rol van PS is versterkt. Hoe dit in de praktijk gaat uitwerken, moet zich nog uitwijzen.

Er bestaan geen kwantitatieve criteria om te bepalen of een project een groot project is. Wel zijn er meer kwalitatieve criteria als de verwachte (financiële) risico's en complexiteit. Het is aan GS om voor te stellen een project de status 'groot project' te geven. PS kunnen ook uit eigen beweging een project aanmerken als groot project. Bij de onderzochte projecten bleek het gebiedsontwikkelingsproject Ooijen-Wanssum met een totale investering van ruim 220 miljoen euro aanvankelijk als groot project was aangemerkt; later is deze status er weer afgehaald. Dit is in het kader van het PS-besluit het aantal projecten onder de Regeling Grote Projecten te minimaliseren en meer in te zetten op de reguliere P&C-cyclus. Er wordt dan ook niet apart aan PS gerapporteerd over de voortgang, wel via de reguliere planning-en-controlcyclus.

Informeren PS door GS

Op basis van de bestudeerde documenten en gevoerde gesprekken hebben wij vastgesteld dat PS op de volgende momenten inhoudelijk geïnformeerd worden door GS:

- Tussentijdse voortgang op inhoud/proces bij bijzondere gebeurtenis/politiek gevoelige ontwikkeling.
- Tussentijdse voortgang regulier halfjaarlijks.
- Informerend in aanloop naar besluitvorming.
- Informerend in aanloop naar besluitvorming van complexe, politiek gevoelige en/of risicovolle dossiers.
- Afdoening toezegging.
- Besluitvorming met impact op financiën en/of scope (aanvullend krediet, scopewijziging).
- Financiële doorvertaling genomen kredietbesluiten in begroting.
- Financiële doorvertaling in begroting bij gewijzigde planning binnen genomen kredietbesluit.

Meer procesmatige manieren en momenten om PS te informeren zijn de volgende:

- Mededeling portefeuillehouder.
- Begroting/afwijkingenrapportage (reguliere momenten in planning-en-controlcyclus).
- Voorjaarsnota.
- Voortgangsrapportage Regeling Grote Projecten, sinds 2020 IPML.
- Naar aanleiding van een formeel PS-voorstel.
- Op basis van een informele werksessie met PS.

Op basis van de onderzochte projecten en gevoerde gesprekken blijkt dat GS bijna alle bovengenoemde momenten gebruiken om PS te informeren. Uit de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten blijkt dat zich bij de projecten grote en kleine scopewijzigingen voordoen. Bij de kleinere scopewijzigingen is het soms zoeken of en hoe PS geïnformeerd dienen te worden.

Verder blijkt dat de informatie over de financiën bij grote infrastructurele projecten inhoudelijk niet altijd even adequaat is. Terugkijkend op de onderzochte periode, wordt dit blijkens de gevoerde gesprekken en bestudeerde documenten veroorzaakt door een mix van verschillende zaken:

- Bij gehanteerde definities is onduidelijk wat deze in financiële (en inhoudelijke) zin betekenen: zo wordt bij de Buitenring in één document melding gemaakt van een netto provinciaal aandeel in het taakstellende budget, harde en zachte resultaatsverplichtingen en inspanningsverplichtingen en "het financieren met een inspanningsverplichting om werk met werk te realiseren". Bij de N280 is bijvoorbeeld sprake van een "ophoogpercentage als gevolg van scheefte en onvoorziene kosten", waarbij "scheefte en onvoorziene kosten" niet worden gedefinieerd. Soms wordt bij ramingen de scheefte wel opgenomen, soms niet en soms is het onduidelijk. Uit de bestudeerde documenten aan PS lijken ook de termen ramingen, kosten en budget soms door elkaar te lopen.

- In de aan PS gepresenteerde ramingen is niet altijd duidelijk aangegeven wat wel en niet wordt meegenomen zoals het prijspeil/indexering en welke bandbreedte. Bij verschillende projecten wordt bijvoorbeeld in de ene nota voor PS wel duidelijk uiteengezet wat bijvoorbeeld het prijspeil en de bandbreedte is, terwijl in een andere nota dat niet duidelijk wordt. Daarnaast is de presentatie van cijfers door alle jaren heen vaak inconsequent, zodat de ontwikkeling in de tijd bij deze langdurige projecten moeilijk te volgen en te vergelijken is. Kostenposten veranderen, soms is een bandbreedte meegenomen, soms niet. Volgens enkele respondenten ontgaat Statenleden vaak de nuance van de bandbreedte die doorgaans wordt aangegeven en zien zij het genoemde bedrag als het bedrag waarvoor het project tot stand komt. Statenleden vragen zich echter af waarom bij het aangeven van bandbreedtes de uiteindelijke kosten altijd op of boven het maximum van de bandbreedte liggen. Dit zou erop kunnen wijzen dat er altijd ambitieus (oftewel laag) wordt geraamd en optimistisch (in de zin van snel gereed) wordt gepland om projecten politiek haalbaar te laten zijn. Op basis van bestudeerde (interne) documenten bij de Maaslijn krijgen wij de indruk dat de politieke druk vanuit PS om optimistisch naar hen te communiceren over de planning en kosten erg groot is, dan wel dat de druk als zodanig door gedeputeerde en ambtelijke organisatie gevoeld wordt. Daarom is bij de Maaslijn lang volgehouden dat de planning van 2020 haalbaar zou zijn en dat oplopende kosten binnen de begroting konden worden opgelost, terwijl er van verschillende kanten is gewezen op de onhaalbaarheid hiervan. Het lijkt er in dit kader op dat er naar PS liever een lage raming wordt gecommuniceerd met een grote bandbreedte dan een hoge raming met een kleine bandbreedte.

- De onderbouwing van de ramingen, de dekking en de financiële risico's is soms inconsequent en beperkt. Statenleden worden niet bij de hand genomen. Uit de bestudeerde documenten blijkt dat PS vaak al heel vroeg in het proces worden geïnformeerd over de raming en wordt gevraagd akkoord mee te gaan. Op deze wijze wordt het budget in een vroeg stadium vastgeklikt. Soms gebeurt dit ook in het collegeprogramma, zoals bij de N280. Dit vastgeklikte bedrag gaat vervolgens in de politiek een eigen leven leiden als het bedrag waarvoor het project gerealiseerd gaat worden. Veel respondenten vinden dit te vroeg, omdat in deze fase onvoldoende helder is wat er gebouwd gaat worden. Ook wordt onvoldoende aan PS duidelijk gemaakt dat het nog een zeer voorlopige raming met veel onzekerheden betreft. In dit verband kunnen in de ogen van deze respondenten de verwachtingen van tevoren beter worden gemanaged, bijvoorbeeld door vooraf duidelijk aan te geven op welke vaste momenten in het ontwikkelproces GS bij PS terugkomen met aanpassingen in de ramingen en met welke bandbreedte en risico's en hoe deze dienen te worden geïnterpreteerd. Nu gaan GS elke keer als er iets nieuws gebeurt naar PS, dat kan meer gestructureerd.

- Statenleden vinden dat dat zij soms overvallen worden met nieuwe informatie en dan met het "mes op de keel" moeten beslissen over eventuele budgetaanpassingen.

Zij hebben bijvoorbeeld de indruk dat de gedeputeerde en/of projectorganisatie in gesprek gaat met de omgeving over bijvoorbeeld grote infrastructurele inpassingen zonder financiële kaders. Uit dit interactieve proces volgt volgens Statenleden meestal een dure (de duurste) keuze die leidt tot een aanzienlijke toename van kosten. Omdat richting stakeholders min of meer verwachtingen zijn gewekt, kunnen PS bijna geen nee meer zeggen dan wel hierop terugkomen. Statenleden zouden in dit geval meer aan de voorkant betrokken willen worden, bijvoorbeeld bij de keuze welke grote inpassingsvarianten voor te leggen, om richting te kunnen geven aan dit proces.

- In de procesevaluatie van het project Tram Maastricht-Hasselt is in 2016 GS en PS aanbevolen voor dergelijke projecten een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering te maken met duidelijke besluitmomenten en eisen waaraan besluiten moeten voldoen, waarbij wordt verwezen naar de MIRT-systematiek. Terugkijkend naar de onderzochte projecten in de onderzoeksperiode 2011-2020, heeft een vaste systematiek in de meeste gevallen ontbroken en mede hierdoor geleid tot een ad-hoc informatiestroom richting PS. Uitsluitend in het onderzochte project Ooijen-Wanssum is consequent de MIRT-systematiek gehanteerd. Wij hebben begrepen dat thans gewerkt wordt aan een Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten, waarin een dergelijke fasering wordt uitgewerkt.

Informeren GS door gedeputeerde

Alle informatie die naar PS gaat, wordt eerst besproken in GS. Er zijn echter ook aspecten van projecten waarbij de verantwoordelijk gedeputeerde de afweging moet maken GS wel of niet te informeren dan wel te sonderen. Op basis van de gevoerde gesprekken doet dit zich voor in de volgende gevallen:

- Schriftelijke reactie van de gedeputeerde op formele brieven en verzoeken die namens GS worden verstuurd.
- Informeren of sonderen in aanloop naar besluitvorming in complexe opgaven met grote invloed op met name de planning en/of de financiën dan wel bij hoge politiek-bestuurlijke of omgevingsrisico's.
- Voorbereiding agenda's stuurgroepen. Dit is afhankelijk van de besluitvormingspunten, bijvoorbeeld aangaande de scope en financiën.

Terugkijkend op de afgelopen negen jaar, blijkt op basis van de gevoerde gesprekken de ene gedeputeerde hier anders mee om te gaan dan de andere. De ene bespreekt meer met GS dan de ander, waarbij niet altijd duidelijk is of het over informeren of sonderen gaat. Er lijkt geen eenduidig afwegingskader te zijn. Ook andere overheden gaan hier verschillend mee om. Bij de N280 bijvoorbeeld staat bij de partner gemeente Roermond ter voorbereiding elke stuurgroepvergadering op de agenda van het college van B&W. Op deze wijze haalt de wethouder elke keer het mandaat op.

Governance: de stuurgroepen

Bij alle onderzochte projecten trekt de Provincie samen op met andere partners, zoals gemeenten, het waterschap of het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat. In deze gevallen wordt een stuurgroep ingericht waarin bestuurders en/of topmanagers van de deelnemende organisaties zitting hebben. In het algemeen is de gedeputeerde van de Provincie voorzitter omdat Limburg veelal de trekker is. Wij hebben op basis van de interviews begrepen dat de deelnemers in het algemeen tevreden zijn over het functioneren van de stuurgroepen. Dit neemt niet weg dat er soms verschillen van inzicht tussen de partners kunnen ontstaan en dat er soms harde noten moeten worden gekraakt.

3.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Rolinvulling en besluitvorming zijn ook bij projecten buiten de Provincie een aandachtspunt. Meerdere evaluaties van andere projecten die in het kader van dit onderzoek zijn bestudeerd, gaan in op dit onderwerp.

Daarbij komen met name de zaken als governance, rollen en verantwoordelijkheden en ook informatievoorziening aan de orde. Hieronder noemen wij de belangrijkste punten die hieruit naar voren komen (zie ook bijlage 2 en 5).

Governance, rollen en verantwoordelijkheden

Uit bestudering van een aantal andere grote infrastructurele projecten blijkt dat voor het succes van deze projecten een goede governance en organisatiestructuur waarin de verschillende rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn belegd cruciaal is. Wanneer de rollen en verantwoordelijkheden van het (bestuurlijk en ambtelijk) opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap onduidelijk zijn, voelt niemand zich verantwoordelijk en worden er geen besluiten genomen. Dit heeft vanzelfsprekend invloed op de elementen tijd, kosten en kwaliteit.

Bij veel projecten blijkt er onduidelijkheid te bestaan ten aanzien van de vraag welk orgaan welk mandaat heeft om welk besluit te nemen. Zo is niet altijd duidelijk waar de volksvertegenwoordiging uitsluitend over geïnformeerd dient te worden en waarover formeel een besluit dient te worden genomen. Het is goed om in dit grijze gebied van tevoren duidelijke afspraken te maken met de volksvertegenwoordiging.[3] Ook is het bij grote projecten niet altijd helder wie welk mandaat heeft: in het geval van een Provincie bijvoorbeeld de projectdirecteur met mandaat van de bestuurder, de gedeputeerde met mandaat van GS of PS.

Uit onderzoeken blijkt dat het verstandig is om op voorhand formele afspraken vast te leggen over rollen en verantwoordelijkheden en mandaten tussen betrokken partijen.[4] De projectorganisatie is vaak uitvoeringsverantwoordelijk voor het project. De kaders waarbinnen gewerkt moet worden (tijd, geld en scope), worden door het bestuur bepaald.[5] Van tevoren dient duidelijk te worden gemaakt of zelfs formeel te worden afgesproken waar de politiek over dient te besluiten en waarover zij geïnformeerd wenst te worden.

Bij veel projecten wordt de uitvoerende projectorganisatie op enige afstand van politiek en bestuur dan wel buiten de lijnorganisatie geplaatst, zodat zij zich volledig op haar eigen taak kan concentreren.[6] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen en leerpunten:

- Maak vooraf formele afspraken over de rollen en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen.
- Maak duidelijk wie welk mandaat heeft.
- Spreek in een zo vroeg mogelijk stadium duidelijk af waarover PS geïnformeerd moeten worden en waarover zij dienen te besluiten.

Informatievoorziening

Goede informatievoorziening maakt het voor bestuur en politiek mogelijk zicht te krijgen en te houden op de mate waarin projecten binnen planning en budget en met de vereiste kwaliteit worden gerealiseerd.[7] Toch blijkt uit de bestudeerde rapporten dat informatie aan bestuur en politiek vaak onvoldoende begrijpelijk, onvolledig en/of niet tijdig is. Hierdoor wordt de controlerende taak van het bestuurs- of politieke orgaan bemoeilijkt, omdat het keuzes moet maken op basis van onbegrijpelijke, onvolledige en/of niet tijdige informatie. Daarbij gaat het vaak om technische zaken, wat het voor bestuurders en politici zonder technische achtergrond al snel ingewikkeld maakt. Deze op onvolledige informatie gebaseerde keuzes kunnen vervolgens tot nadelige effecten op de projectplanning en -kosten leiden.[8]

---

[3] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[4] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[5] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[6] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[7] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[8] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).

Voortgangsrapportages dwingen alle betrokkenen na te denken over tijd, geld, scope en kwaliteit van het project. Aan de andere kant is het van belang dat de informatievoorziening niet leidt tot onnodig dubbele rapportagewerkzaamheden en extra administratieve lasten.[9]

Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen en leerpunten:

- Maak bij de start van een project afspraken over de informatievoorziening.
- Onderhoud de informatievoorziening gedurende het project. Bezie regelmatig of deze aan de ene kant nog adequaat en aan de andere kant niet juist te veel of dubbelop is.
  - Denk hierbij goed na over hoe de informatievoorziening kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten beperkt blijven. Continuïteit van consistentie in de informatievoorziening aan bestuur en politiek is belangrijk.
  - Evalueer periodiek de kwaliteit van de informatievoorziening aan bestuur en politiek.

Ervaringen van Rijkswaterstaat en ProRail met rolinvulling en besluitvorming

Duidelijke (besluitvormings)processen met vaste communicatiemomenten en duidelijkheid over welke informatie wanneer gedeeld moet worden, dragen bij aan een goede informatievoorziening naar politiek en bestuur. Rijkswaterstaat en ProRail werken beide binnen de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-spelregels schrijven voor welke informatie voor welk besluitvormingsmoment moet worden opgeleverd. Dat maakt dat de beslissers telkens over dezelfde informatie beschikken. Ook is duidelijk welke informatie over het project wanneer naar de Tweede Kamer moet worden gecommuniceerd. Dit levert heldere afspraken op over het te doorlopen proces en de op te leveren producten. In de MIRT-systematiek worden de volgende beslismomenten onderscheiden: startbeslissing als einde van de initiatieffase, voorkeursbeslissing als einde van de verkenningsfase, projectbeslissing als einde van de planuitwerkingsfase en opleveringsbeslissing als einde van de realisatiefase. Bij elke faseovergang wordt door de minister van Infrastructuur en Waterstaat een formeel besluit genomen om over te gaan naar de volgende fase. Zowel ProRail als Rijkswaterstaat doorloopt op vaste momenten in het proces verplicht een gate review, waarbij de projectbeheersing wordt getoetst. Het gaat hierbij niet alleen om financiën, maar ook om de scope en besluitvorming, organisatie, risico's, etc. Gate reviews zijn gekoppeld aan de MIRT-fasering: er is een gate review voor de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Geen groen licht op basis van de gate review betekent dat niet kan worden overgegaan naar de volgende fase.

3.4 Analyse en conclusie

De afgelopen jaren heeft de Provincie, handelend vanuit sterke beleidsambities, grote infrastructurele projecten naar zich toe getrokken. De inhoudelijke ambities waren soms zo groot dat niet voldoende werd stilgestaan bij mogelijke projectrisico's en financiële consequenties voor de Provincie. In ieder geval een deel van de budgetverhogingen bij bijvoorbeeld de Maaslijn en de Buitenring Parkstad heeft hiermee te maken. Het valt ons op dat de Provincie nauwelijks overweegt meer op afstand of helemaal niet aan een project deel te nemen, omdat het bijvoorbeeld niet als taak of verantwoordelijkheid van de Provincie wordt gezien.

Er was voor infrastructurele projecten geen kader beschikbaar om tot een afweging te komen welke rol de Provincie diende te vervullen en onder welke voorwaarden de Provincie diende samen te werken met partners. Ook de afspraken die vervolgens met de partners zijn gemaakt, zijn niet altijd even scherp vastgelegd. Mede in het kader van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) en het in ontwikkeling zijnde Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten wordt hier sinds kort aandacht aan besteed.

---

[9] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten Rjjk ' (2016).

Een belangrijk punt waar het de afgelopen jaren in onze ogen aan ontbroken heeft, is "het richting PS managen van verwachtingen" aan de voorkant van een project dan wel bij eventuele (voorgestelde) projectwijzigingen. Voorbeelden zijn:

- PS wordt doorgaans in een relatief vroeg stadium door GS gevraagd een bedrag te voteren voor een groot project. Bij enkele projecten was dit in een stadium dat er nog erg veel onzekerheden waren over wat er zou moeten worden gebouwd. De grote onzekerheden waarmee deze vroege ramingen zijn omgeven, worden onvoldoende door GS gecommuniceerd, anderzijds beschouwen PS deze ramingen te snel als "de waarheid".
- Het door GS bij nieuwe inhoudelijke wensen en eisen van Statenleden niet duidelijk aangeven welke consequenties deze nieuwe eisen en wensen precies voor het project hebben, in het bijzonder de planning en de raming.
- Het door GS bij het aangeven van budgetbeperkingen door PS niet duidelijk aangeven welke consequenties een beperkter budget precies heeft voor het project, in het bijzonder voor de scope en inhoudelijke specificaties. Anderzijds moeten PS-leden kunnen begrijpen dat de kans groot is dat niet hetzelfde kan worden gebouwd als er minder geld wordt gevoteerd.
- In interactieve processen met stakeholders in de directe omgeving van grote infrastructurele projecten worden niet altijd inhoudelijke en budgettaire kaders aangegeven.

Door deze verwachtingen niet goed te managen, wordt als het ware de financiële teleurstelling van later ingebakken. Deze teleurstelling wordt volgens ons nog groter omdat er onder politieke druk vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) wordt geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Wij vinden ook dat bij tussentijdse projectwijzigingen te vaak te gemakkelijk wordt gedacht dat het later wel binnen de raming kan worden opgelost. Ook hierbij is de kans groot dat dit naderhand tot een (financiële) teleurstelling leidt.

De Regeling Grote Projecten kent het stramien van basisrapportage, voortgangsrapportages en eindevaluatie. Deze regeling wordt in het algemeen goed gevolgd, is in de loop der tijd verschillende keren aangescherpt en heeft volgens ons steeds meer houvast geboden in de informatievoorziening tussen GS en PS. Desalniettemin vinden wij de regeling op onderdelen niet scherp genoeg:

- Uit de afgelopen jaren blijkt dat het kennelijk mogelijk is een financieel groot (ruim € 200 mio) en complex project als de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum niet als groot project te benoemen. Hierbij heeft een kwantitatief criterium in de vorm van een bepaald grensbedrag ontbroken.
- Ook is volgens ons onduidelijk wanneer en hoe PS geïnformeerd dienen te worden bij tussentijdse afwijkingen. Zo is het criterium "aanzienlijke afwijkingen" in de regeling niet nader gedefinieerd, zowel het criterium 'aanzienlijk' als type afwijking (planning, financieel, scope). Ook de intentieovereenkomst actieve informatieplicht is erg globaal: "GS informeren PS na besluitvorming over onderwerpen die tot relevante veranderingen voor de Provincie leiden".

Wat betreft de informatieoverdracht vinden wij de kwaliteit van de informatievoorziening op onderdelen onvoldoende. Bij de ramingen wordt niet altijd duidelijk aangegeven wat wel en niet wordt meegenomen. De onderbouwing, gehanteerde definities, uitgangspunten bij ramingen (bijvoorbeeld over prijspeil en gehanteerde bandbreedte) en financiële risico's zijn vaak onduidelijk en worden niet voorzien van nadere uitleg. De Statenleden kunnen beter bij de hand worden genomen.

Op hoofdlijnen is duidelijk wanneer de portefeuillehouder bij grote infrastructurele projecten in GS moet overleggen: alles wat naar PS gaat en formele correspondentie komen eerst in GS. Voor alle andere gevallen is er geen duidelijk afwegingskader of iets naar GS moet of niet en met welk doel (kennisname, informeren, sonderen, besluitvorming, mandateren). Elke bestuurder geeft hier een andere invulling aan.

Terugkijkend op de periode sinds 2011, valt ons op dat met name in de eerste jaren er op het gebied van rolinvulling en besluitvorming bij grote infrastructurele projecten beperkte en niet altijd voor iedereen duidelijke kaders en richtlijnen beschikbaar waren. Dit betekent dat relatief vaak bestuurders en ambtenaren situationeel bepaalden hoe onder meer om te gaan met bijvoorbeeld besluitvormingsprocessen en informatievoorziening richting PS en GS. Er ontbrak in het algemeen een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten, waar andere organisaties in den lande de zogenaamde MIRT-systematiek gebruiken. Dit heeft gevolgen gehad voor planningen, kwaliteit en voor de kosten van projecten. Met name het laatste jaar zien wij een duidelijke verbeterslag, waarbij de kaders en richtlijnen verder worden uitgewerkt:

- Verdere aanscherpingen in de Regeling Grote Projecten, waarbij de voortgangsrapportage eind 2020 geïntegreerd is in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).
- Een nieuwe aangescherpte financiële verordening van begin 2020.
- Uitvoeringskader Infrastructurele projecten (in ontwikkeling).

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van rolinvulling en besluitvorming in relatie tot budgetverhogingen als volgt:

- De Provincie trekt zonder alle (financiële) risico's te overzien projecten naar zich toe en maakt onvoldoende scherpe afspraken met de partners of legt die onvoldoende vast.
- Richting PS worden verwachtingen onvoldoende gemanaged, waardoor aan de voorkant de financiële teleurstellingen worden ingebakken. De kwaliteit van de informatievoorziening naar de Staten is op onderdelen onvoldoende.
- Onder politieke (gevoelde) druk wordt vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Ook dit leidt later tot financiële teleurstellingen.
- De Regeling Grote Projecten wordt goed gevolgd en geeft houvast om de financiële voortgang te volgen. De regeling is op onderdelen niet scherp genoeg, met name bij tussentijdse afwijkingen.
- Er waren onvoldoende duidelijke kaders en richtlijnen, waardoor situationeel werd geacteerd. Het laatste jaar is op dit punt een grote verbeterslag in gang gezet.
- Er ontbrak een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten.
- Er ontbreekt een afwegingskader wanneer een portefeuillehouder bij grote infrastructurele projecten GS informeert en met welk doel.

3.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van rolinvulling en besluitvorming zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Maak van tevoren een goede afweging op welke wijze in een groot infrastructureel project te participeren en maak duidelijke en realistische afspraken.
- Maak een duidelijke projectfasering met vaste besluitmomenten.
- Verbeter de informatievoorziening naar PS en manage de verwachtingen op een goede manier.
- Maak duidelijk wanneer de portefeuillehouder GS bij grote infrastructurele projecten op welke wijze waarover informeert.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze voor de Provincie bij grote infrastructurele projecten. Wanneer op basis van een afweging langs de recentelijk vastgestelde lijn van Must, Should, Could en Would de Provincie ervoor kiest door te gaan met een mobiliteitsopgave, dient daarna de afweging te worden gemaakt welke rol de Provincie wil vervullen met welke risico's.

Hierbij kan ter inspiratie worden gekeken naar de nota Sturing in Samenwerking 2.0 (2017) en 3.0 (2020), die echter niet specifiek is opgesteld voor de rolkeuze en rolbepaling bij grote infrastructurele projecten. Hierin worden onder meer de rollen toetser, ondersteuner, procesmanager, bevoegd gezag, subsidiënt, financier en partner onderscheiden. Aansluitend dienen vragen te worden gesteld als

- Is de Provincie de meest geëigende overheid om dit vraagstuk op te pakken?
- Tot welke rol en inspanning is de Provincie in staat?
- Is de Provincie in staat het project zelfstandig op te pakken?
- Staat de voorgestane inspanning in redelijke verhouding tot het te verwachten resultaat/effect?
- In welke mate is de Provincie bereid welke risico's te dragen?

In het verlengde van de rolbepaling en rolkeuze: maak duidelijke formele afspraken met de partners over de verantwoordelijkheden, maak duidelijk wie welk mandaat heeft en zorg ervoor dat iedere partner de juiste informatie krijgt om zijn rol goed in te vullen en verantwoordelijkheden na te komen. Maak ook afspraken over deze informatievoorziening.

- Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten (*go / no go*) bij GS en PS, zoals bij de landelijke MIRT-systematiek (startbeslissing, voorkeursbeslissing, projectbeslissing, opleveringsbeslissing). Koppel spelregels aan deze fasering en geef aan welke informatie aan PS wordt voorgelegd. Voer per faseovergang een onafhankelijke projectaudit of gate review uit, waarbij het gehele project wordt doorgelicht op aspecten scope en besluitvorming, organisatie, risico's, planning en kwaliteitsborging, financiën, markt en inkoop en techniek, conditionering en stakeholders. Neem in deze audit of gate review ook een analyse van de afspraken met projectpartners mee. Het project gaat pas door naar de volgende fase als voor elk aspect groen licht is gegeven. Deze werkwijze dient te worden vastgelegd, wat gecombineerd kan worden in een nieuwe regeling grote projecten. Hiervoor kunnen per project aanvullende afspraken worden gemaakt.
- Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is. Bijvoorbeeld dat alle investeringen boven de € 15 mio grote projecten betreffen. Terugkijkend op de afgelopen jaren (zie ook hoofdstuk 2), is het aantal projecten met een investering boven de circa € 15 mio niet zo groot.
- Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de Regeling Grote Projecten en als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten met als doel duidelijke afspraken tussen PS en GS over wanneer en hoe PS te informeren tussen de MIRT-fasen (zie boven). Bijvoorbeeld dat bij bepaalde afwijkingen PS direct per brief op de hoogte worden gesteld; andere afwijkingen kunnen worden meegenomen in reguliere processen zoals de voortgangsrapportage. Een ander voorbeeld is wat te doen bij scopewijzigingen (groot of klein) die al dan niet extra geld kosten of leiden tot grote of kleine veranderingen in de planning. Geef elke keer duidelijk aan waarover PS dienen te besluiten en wanneer PS uitsluitend geïnformeerd worden. Wees hierbij duidelijk over de gevolgen van een scopewijziging voor de functionaliteit van het project en benoem de risico's en mogelijke consequenties. Door een dergelijk protocol gezamenlijk te ontwikkelen, ontstaat er ook een gedeeld beeld bij PS en GS hoe om te gaan met informeren bij afwijkingen. Evalueer deze afspraken over informatievoorziening periodiek.
- Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij grote infrastructurele projecten. Hierin staat centraal wanneer de portefeuillehouder bepaalde informatie met GS moet delen en met welk doel (kennisname, informeren, sonderen, besluitvorming, mandateren). Ga hierbij specifiek in op stuurgroepvergaderingen, omgevingsfactoren en veranderingen in de scope, raming, planning, risico's en projectorganisatie.

- Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS (en stakeholders) en neem Statenleden bij de hand:
  - Uitgangspunt is om zo open en duidelijk mogelijk te communiceren naar PS over budgetten, ramingen en eventuele veranderingen.
  - Door duidelijke definities te hanteren en vaktermen goed uit te leggen.
  - Door duidelijk aan te geven wat wel en niet is meegenomen in de ramingen (bijvoorbeeld prijspeil), wat de bandbreedte is en wat dit betekent.
  - Door bij eisen en wensen (zowel uitbreidingen als beperkingen) duidelijk aan te geven wat de financiële consequenties zijn.
  - Door bij interactieve processen met de omgeving duidelijke inhoudelijke en financiële kaders mee te geven en deze waar relevant van tevoren met PS af te stemmen.
  - Denk bij alle informatievoorziening goed na over hoe deze kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten zo veel mogelijk beperkt blijven.

4. Projectorganisatie

4.1 Beschrijving interne kaders

Limburg Standaard

De Limburg Standaard (2012) is een interne niet formeel vastgestelde handreiking van de Provincie Limburg voor projectmatig en programmatisch werken. De Limburg Standaard beschrijft het proces dat projecten moeten doorlopen aan de hand van vijf fasen: 1) initiatief, 2) haalbaarheid, 3) planvorming, 4) uitvoering en 5) beheer. Belangrijke elementen in de fasering zijn dat iedere faseovergang een beslismoment is en per fase de risico's en beheersmaatregelen benoemd moeten worden. Ook dient elke fase geëvalueerd te worden. De handreiking bevat geen nadere beschrijving van hoe de beslismomenten, het risicomanagement en de evaluaties vorm gegeven moeten worden. De fasering zoals in de Limburg Standaard is opgenomen, is ook verankerd in de Financiële verordening 2020.

Daarnaast beschrijft de Limburg Standaard op hoofdlijnen de verschillende rollen in de projectaansturing: de portefeuillehouder (bestuurlijk opdrachtgever), een ambtelijk opdrachtgever en de projectleider. En in algemene zin wordt beschreven welke rol(len) de Provincie naar de omgeving kan innemen. De Limburg Standaard is niet formeel vastgesteld en heeft sinds 2012 nog steeds de status concept. Wel is in de loop van 2018 de Limburg Standaard op onderdelen geactualiseerd.

IPM-model

Bij de provinciale reorganisatie van 2013 is binnen het werkveld Wegentiteit (de huidige clusters Wegaanleg en Wegbeheer) de methodiek integraal projectmanagement (IPM-model) doorgevoerd. Dit projectorganisatiemodel is ontwikkeld binnen Rijkswaterstaat en inmiddels breed in andere (publieke en private) organisaties toegepast. Er zijn geen formele interne kaders ten aanzien van IPM. Wel bevatten de organisatieplannen van verschillende projecten een beschrijving van hoe het IPM-model wordt toegepast.

De kern van het IPM-model is dat elk projectteam een kernteam heeft met daarin vijf rollen:

- Projectmanager.
- Manager projectbeheersing.
- Omgevingsmanager.
- Technisch manager.
- Contractmanager.

Naast bovengenoemde rollen wordt voor elk groot infrastructuurproject een projectcontroller ingezet. De projectcontroller houdt toezicht vanuit een rol buiten het projectteam (*second line of defense*) en bewaakt kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing.

Mandaatbesluiten en -regelingen

Mandaten, volmachten en machtigingen binnen de Provincie Limburg zijn geregeld in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap. Momenteel wordt ook de pilot getrapt mandaat uitgevoerd, waarin de delegatie van bepaalde bevoegdheden nader is uitgewerkt.

4.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Invulling opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap

Formeel, volgens de Limburg Standaard, wordt elk project aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder (de bestuurlijk opdrachtgever) en één ambtelijk operationeel aanspreekpunt, bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider (de ambtelijk opdrachtnemer).

In de praktijk van de onderzochte projecten was de ambtelijk opdrachtgever een directeur en was er aanvullend een additioneel of gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever (een clustermanager), die een deel van het takenpakket van de ambtelijk opdrachtgever op zich nam. In het verleden kon er tevens een programmamanager betrokken zijn. Deze kon twee rollen hebben: ambtelijk opdrachtnemer voor de uitvoering van het eigen programma en ambtelijk opdrachtgever voor projecten die onder het eigen programma vielen.

Per project zijn er accentverschillen in hoe de driehoek tussen projectteam, lijnorganisatie en bestuur is vormgegeven. Zo nemen binnen de projecten N280 Roermond, Opwaardering Maaslijn, Elektrificatie Landgraaf en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum de bestuurlijke partners deel in de stuurgroep. Namens de Provincie neemt in de stuurgroep altijd de verantwoordelijk gedeputeerde deel. De stuurgroep wordt ondersteund door een (ambtelijke) secretaris. Formeel is dat de ambtelijk opdrachtgever (directeur).

Uit de documentatie en gevoerde gesprekken blijkt dat in de dagelijkse praktijk de onderscheidende rollen en verantwoordelijkheden tussen de ambtelijk opdrachtgever, de additioneel of gedelegeerd opdrachtgever en de bestuurlijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer nogal eens door elkaar lopen. Zo kwam in 2012 uit een audit naar de projectorganisatie van de Buitenring Parkstad naar voren dat het bestuurlijk opdrachtgeverschap gemandateerd was aan het hoofd van de afdeling Infraprojecten (een lijnfunctie). Dit is inmiddels hersteld. Ook de duale rol van de programmamanager leidde in dit kader tot verwarring en rolvervaging. In een enkel project (zoals de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum) kwamen wij ook de functie van projectdirecteur tegen, in andere projecten niet. Onduidelijk is waarom dit per project verschilt.

Gesprekspartners geven daarnaast aan dat tot 2019 in de praktijk niet de directeur maar de clustermanager als ambtelijk opdrachtgever fungeert: de clustermanager sluit aan bij stuurgroepoverleggen en is de verbinding met de gedeputeerde. De directeur staat meer op afstand: deze wordt betrokken wanneer er zaken spelen als grote risico's of tegenvallers. Uit de interviews maken wij op dat in het verleden hiermee niet altijd volgens de mandaatregelingen gehandeld is, met als gevolg dat de clustermanager handelingen verrichtte die formeel bij de directeur belegd waren. Inmiddels wordt in een aantal projecten geëxperimenteerd met een getrapt mandaat. Respondenten geven aan dat bij de N280 Roermond de ervaringen met het getrapt mandaat positief zijn en dat er meer helderheid is over de (onder)mandaten van directeur, clusterhoofd en projectmanager.

De rapportagelijnen naar de portefeuillehouder (bestuurlijk opdrachtgever) schoten vroeger in de projecten soms tekort, blijkt uit een aantal interviews. In het verleden vonden voortgangsoverleggen met de portefeuillehouder vaak ad hoc plaats, wanneer er iets aan de hand was in het project. Ook kwam het regelmatig voor dat niet de projectmanager bij het voortgangsoverleg met de gedeputeerde zat, maar de clustermanager of programmamanager die op grotere afstand van het project staan. Inmiddels zijn er gestructureerd, bijna wekelijkse, portefeuillehoudersoverleggen waar de voortgang van de projecten besproken wordt. Aangegeven wordt dat dit de rapportagelijn met de portefeuillehouder heeft verbeterd. Een aandachtspunt is nog dat er regelmatig onduidelijkheid is over wat in de overleggen ter informatie wordt besproken en waarover besluitvorming van de portefeuillehouder of GS gevraagd wordt. Uit de interviews blijkt dat de mandaatregelingen in principe wel eenduidig zijn over hoe besluitvorming over financiën richting GS en PS dient te lopen.

Inrichting van het projectteam

De wijze waarop de samenwerking georganiseerd is en de projectteams zijn ingericht, verschilt per project, waarbij soms de eigen kaders en soms de kaders van één van de partners wordt gevolgd. Bij de N280 Roermond is er sprake van een gezamenlijk bemenst (IPM-)projectteam, waarbij de gemeente Roermond de omgevingsmanager alsook andere adviseurs en projectmedewerkers levert. Ook bij de Elektrificatie Landgraaf is er sprake van een gezamenlijk projectteam, van Provincie Limburg en ProRail. Binnen de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is er een centraal IPM-team dat directie voert namens de Provincie en ondersteund wordt door een 'projectgroep': een schil van medewerkers van partnerorganisaties die bij aspecten van het project betrokken worden.

Samenwerking met ProRail

De samenwerking tussen de Provincie en ProRail is bij de Maaslijn, zo hebben wij begrepen op basis van de gesprekken, moeizaam verlopen. Bij de Maaslijn is de Provincie opdrachtgever van ProRail en is er een gezamenlijk projectteam opgezet van medewerkers van de Provincie en ProRail. Op basis van de gesprekken stellen wij vast dat de vorming van dit gezamenlijke projectteam in de praktijk heeft geleid tot rolvervaging, waarbij de Provincie soms op de stoel van ProRail ging zitten door zelf (deel)ramingen te maken. Nadat midden 2018 afscheid wordt genomen van het externe ingenieursbureau, neemt de Provincie een prominentere rol in bij de kostenramingen. Bij een aantal ramingen staat aangegeven dat de Provincie de medeopsteller is van de raming. Wat betreft de ramingen geeft de Provincie aan dat de gehele verantwoordelijkheid bij ProRail ligt, omdat ProRail formeel opdrachtgever is richting het ingenieursbureau dat de raming opstelt en vervolgens deze raming toetst. ProRail geeft aan dat de ramingen een gezamenlijk product zijn van de Provincie en ProRail, omdat de ramingen nadat deze door het ingenieursbureau zijn opgesteld, door het gezamenlijke projectteam (Provincie en ProRail) wordt gecontroleerd. Nadat de sturing van het project in 2019 wordt aangepast (IenW neemt de dagelijkse aansturing van de Provincie over) en het gezamenlijke projectteam is opgeheven, veranderen de verhoudingen en ligt de verantwoordelijkheid van de raming bij ProRail.

Op basis van de gesprekken hebben wij begrepen dat er bij de Maaslijn sprake was van een gebrek aan vertrouwen van de Provincie in ProRail. Dit duurt geruime tijd De Provincie vindt dat zij te weinig inzicht krijgt van ProRail in de achterliggende kostenkengetallen. De Provincie vindt het passend om bij haar opdrachtgeversrol gedetailleerd inzicht te krijgen in de ramingen, ook omdat ProRail een monopolist is en omdat de Provincie het vermoeden had dat ProRail allerlei kwaliteitsaspecten, bijvoorbeeld op het gebied van beheer en onderhoud, inbracht waarvan de Provincie vond dat die buiten de scope zouden vallen. Enkele geïnterviewden geven aan dat de Provincie een andere focus heeft dan ProRail. In de ogen van de Provincie is ProRail gericht op een zo hoog mogelijke kwaliteit en het langdurig beheren en onderhouden van spoorinfrastructuur. De Provincie is gericht op het zo snel en kostenefficiënt mogelijk realiseren van investeringen. Volgens enkele andere geïnterviewden is de Provincie te veel gericht op het minimaliseren van de kosten en te weinig op kwaliteit.

IPM-model

Sinds 2013 heeft de Provincie stapsgewijs het projectorganisatiemodel IPM ingevoerd. Buitenring Parkstad was in 2013 het eerste project dat dit model ging gebruiken, inmiddels is het de norm binnen de Provincie. De ervaringen met het IPM-model zijn goed, zo blijkt uit de interviews. Het leidt tot een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden. Opvallend zijn de rolwisselingen binnen de projectteams en ook tussen projectteams en lijnorganisatie. Zo is de vorige projectmanager van de N280 Roermond inmiddels de ambtelijk opdrachtgever en zijn enkele IPM-rolhouders van IPM-rol gewisseld. Uit de interviews maken wij enerzijds op dat dit soms leidt tot rolvermenging en verwarring. Anderzijds geven geïnterviewden aan dat de projectteamleden lang bij het project betrokken zijn (veelal sinds 2013) en dat daarmee belangrijke projectinhoudelijke kennis bewaard blijft. Op basis van bestudeerde documenten hebben wij de indruk dat bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team de escalatielijnen niet gedefinieerd zijn.

Ambtelijke samenwerking
In alle onderzochte projecten werkt de Provincie samen met andere organisaties. In sommige projecten is daarbij sprake van ambtelijke samenwerking in de projectuitvoering. De ambtelijke samenwerking kwam in sommige projecten beter uit de verf dan in andere. De ambtelijke samenwerking binnen de N280 Roermond en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is in de interviews geprezen, omdat het goed loopt en heeft bijgedragen aan het vroegtijdig ambtelijk beslechten van discussies over scope en geld.

Kennis en kunde

Uit de bestudeerde documenten en interviews blijkt dat kennis en kunde ten aanzien van aspecten van projectuitvoering binnen de Provincie soms beperkt aanwezig was dan wel beperkt ontwikkeld en vastgehouden werd. Specifiek gaat het om kennis en kunde ten aanzien van contractmanagement, ruimtelijke procedures, en financiën en kostenramingen. Zo liep de Buitenring Parkstad vertraging op door de grondverwerving en moest de Provincie uiteindelijk financieel afboeken op de restgronden. Hierdoor is in de projecten een aantal keer sprake van een verkeerde inschatting van risico's, fouten in ramingen, overschatte besparingen en opbrengsten. Hetgeen later weer tot financiële tegenvallers leidt.

Bij de Buitenring Parkstad moet bijvoorbeeld geld worden afgeboekt op tegenvallende opbrengsten van grondverwerving en werden kansen voor kostenbesparing (optimalisaties) verkeerd gekwantificeerd, waardoor een te rooskleurig beeld ontstond van het besparingspotentieel. Bij de N280 Roermond werden ramingen niet geïndexeerd en bleek onduidelijk te zijn of de bijdrage van de gemeente Roermond wel of niet was meegenomen in het budget. Tevens werd bij zowel de Buitenring Parkstad als de Opwaardering Maaslijn de al dan niet te ontvangen btw over de bijdrage van het Rijk verkeerd ingeschat.

Bij de Opwaardering Maaslijn speelt daarnaast een tekort aan inhoudelijke spoorkennis en -kunde: de Provincie had bij aanvang van het project nauwelijks ervaring met dergelijke grote spoorprojecten. Dit zorgde voor problemen gedurende de uitvoering, omdat de Provincie onder meer niet in staat was om goed te sturen op ProRail als opdrachtnemer.

Binnen de onderzochte wegaanlegprojecten is de inhoudelijke kennis en kunde beter op orde. Voor de N280 Roermond is – naar aanleiding van een onderzoek naar de projectorganisatie in 2013 – juist bewust gekozen om het trekkerschap van de gemeente Roermond naar de Provincie Limburg over te dragen. Volgens enkele geïnterviewden heeft dit uiteindelijk tot een verbeterslag in de projectuitvoering geleid.

Ter compensatie van het tekort aan kennis en kunde leunt de Provincie ook op externe inhuur voor bijvoorbeeld kostenramingen en risicomanagement. Bij de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, zo hebben wij begrepen, is door middel van inhuur een succesvolle mix van inhoudelijke en financiële kennis en vaardigheden ontstaan. Er is binnen dit project veel kennis opgedaan over deze integrale aanpak.

Het is echter moeilijk gebleken om de ingekochte kennis binnen de organisatie te houden. Wij hebben begrepen dat vaak voor elke projectfase een ander ingenieursbureau wordt ingehuurd. Op deze wijze ontstaat er geen continuïteit en gaat bij het bureau opgebouwde projectkennis verloren, die niet altijd goed wordt overgedragen ook niet naar intern personeel. Het wisselen van bureaus gebeurt om aanbestedingtechnische redenen.

4.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd naar andere projecten buiten de Provincie Limburg, blijkt dat het projectteam zelf van grote invloed is op het succes van een groot project.[10]

[10] Commissie-Hertogh: 'Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg'' (2018).

Het ontbreken van benodigde kennis en ervaring binnen een projectteam is daarbij een terugkerend thema.[11] Het is van belang dat een projectteam beschikt over de juiste mix van inhoudelijke en financiële kennis en vaardigheden.[12] Zij moeten in staat zijn een realistische raming en planning op te stellen en de risico's goed te beheersen. Ook het goed kunnen aansturen van externen bij (technisch) ingewikkelde vraagstukken is een belangrijke vaardigheid.[13] Ten slotte is continuïteit van het projectteam van belang (zie verder bijlage 2).

Ervaringen Rijkswaterstaat en ProRail met projectorganisatie

ProRail en Rijkswaterstaat zijn grote uitvoeringsorganisaties, waar het uitvoeren van projecten corebusiness is. Net als de Provincie organiseren ProRail en Rijkswaterstaat projecten volgens de vijf rollen van integraal projectmanagement (IPM-rollen). Opvallend daarbij is de duidelijke scheiding tussen rollen die zij hanteren. Er kan bijvoorbeeld nooit sprake zijn van dubbele rollen (bijvoorbeeld dat de contractmanager ook de rol van technisch manager invult). Ook zijn er binnen ProRail en Rijkswaterstaat duidelijk gedefinieerde escalatielijnen wanneer er binnen een IPM-team verschillen van inzicht zijn.

De manager projectbeheersing speelt in infrastructuurprojecten een cruciale rol. Deze wordt ondersteund door een team en zorgt voor projectbeheersing binnen het project. ProRail past ten aanzien van de financiële controle de zogenaamde *three lines of defense* toe bij controle op projecten. De projectcontroller vervult, als onderdeel van het team van de manager projectbeheersing, de controlfunctie binnen het project. Er is een gebiedscontroller die de projecten in diens gebied controleert. De concerncontroller of afdeling Concern control ten slotte voert controle uit op alle projecten. Ieder project dient periodiek een toelichting te komen geven bij Concern control over de financiële beheersing van het project.

ProRail hanteert een standaardwerkwijze voor de bemensing van projectteams, afhankelijk van het risiconiveau van het project. ProRail maakt onderscheid tussen verschillende risiconiveaus, zoals *low risk*, *medium risk* en *high risk*. Het risiconiveau wordt aan het begin van het project bepaald op basis van een vaste systematiek en bij iedere faseovergang herijkt. In een project met hoog risico wordt het projectteam steviger bemenst, zowel qua aantal functionarissen als qua ervaringsniveau van de functionarissen.

4.4 Analyse en conclusie

Goede uitvoering van een project staat of valt met de wijze waarop de projectorganisatie is ingericht en bemenst. We maken hierbij onderscheid tussen de aansturing van de projectorganisatie (het opdrachtgeverschap) en de inrichting en bemensing van het projectteam zelf (opdrachtnemerschap). De aansturingslijn dient te zijn bestuurlijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtnemer in casu de projectleider. Wij constateren dat deze lijn de afgelopen jaren niet helder is ingevuld en dat dit heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing. Bij de Provincie is telkens duidelijk wie de bestuurlijk opdrachtgever is. De invulling van het ambtelijk opdrachtgeverschap was echter niet altijd eenduidig en wisselt. Deze rol wordt in de lijn op verschillende managementniveaus ingevuld, en soms ook deels gedelegeerd of gemandateerd aan lagere managementniveaus (terwijl de mandaatregelingen hier niet altijd ruimte voor boden), die dan gedelegeerd opdrachtgever werd genoemd. Soms is er ook een programmamanager, die opdrachtgever kan zijn voor bepaalde projecten en opdrachtnemer voor andere. Dit kan leiden tot onduidelijkheden in rollen en verantwoordelijkheden (wie stuurt er en wie moet er sturen) en daarmee tot een gebrek aan sturing en toezicht via de ambtelijke lijn.

---

[11] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[12] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[13] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).

Hierbij past de kanttekening dat volgens ons de interne kaders wat dit betreft best helder zijn, maar dat zij kennelijk onvoldoende worden toegepast. Ook de pilot getrapt mandaat kan bijdragen aan een verduidelijking in dezen.

Daarnaast zijn de rapportagelijnen van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever relevant. In de afgelopen jaren is niet altijd structureel en volgens een vaste structuur met portefeuillehouders over grote projecten overlegd. Issues werden dan alleen ad hoc geadresseerd. Tegenwoordig zijn er wel vaste portefeuillehoudersoverleggen voor grote projecten, in principe in aanwezigheid van de projectleider.

Projectteams hebben met het IPM-model een duidelijk kader voor de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden in het team. De idee achter het IPM-model is dat alle rollen door andere personen worden ingevuld, waardoor het projectteam in balans is en het project vanuit alle vijf invalshoeken van IPM wordt aangestuurd en beheerst. De IPM-rollen worden binnen de Provincie over het algemeen goed ingevuld. De meeste knelpunten doen zich voor bij de rol manager projectbeheersing, bijvoorbeeld bij risicobeheersing (zie hoofdstuk 5). De escalatielijnen bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team zijn echter niet formeel vastgelegd.

Projectteams dienen over de juiste kennis en kunde en over voldoende tijd te beschikken om een project goed uit te kunnen voeren. Kennis op het gebied van de aanleg van wegen is bij de Provincie in ruime mate aanwezig. Uit ons onderzoek blijkt dat kennis van de aanleg van spoorprojecten, zeker in het verleden, ontoereikend is geweest, waardoor de Provincie hier onvoldoende op kon sturen. Ook had meer kennis van (de complexiteit van) spoorprojecten in de provinciale organisatie bij aanvang van een project als de Maaslijn de Provincie wellicht kunnen helpen in het maken van meer overwogen en afgewogen keuzes ten aanzien van haar rol in het project.

Los van inhoudelijke kennis ten bate van een specifiek soort projecten heeft of had de Provincie ook een tekort aan kennis op het gebied van contractmanagement, ruimtelijke procedures, financiën en kostenramingen. Onvoldoende kennis in een project kan op verschillende manieren leiden tot financiële problemen, bijvoorbeeld door te rooskleurige inschattingen van kosten en baten of door een onderschatting of het over het hoofd zien van risico's.

De Provincie vult haar kennislacunes soms in door deze kennis in te huren. Dit is niet vreemd en kan, als het gaat om specifieke kennis en kunde bij een specifiek project, ook de meest verstandige keuze zijn. Bijvoorbeeld wanneer bepaalde kennis en kunde erg specialistisch is en maar incidenteel nodig. Inhuur is echter nadelig wanneer het de continuïteit van de projectorganisatie doorbreekt. Dat is, ook met het oog op budgetoverschrijdingen, nadelig voor een projectteam. Historische kennis over de totstandkoming en onderbouwing van bepaalde keuzes en langjarig inzicht in de ontwikkeling van risico's verdwijnt dan uit het team. Voor het behouden van historische kennis is het voor medewerkers van de Provincie sinds 2020 verplicht om te werken met SharePoint. Op deze manier wordt belangrijke projectinformatie in een online omgeving opgeslagen, waardoor documentatie ook op de lange termijn beschikbaar blijft voor projectteamleden.

Een voorbeeld van discontinuïteit bij grote infrastructurele projecten bij de Provincie is het gegeven dat de Provincie in verschillende fasen verschillende ingenieursbureaus inhuurt voor kostenramingen. Dit is onzes inziens onverstandig en moet worden vermeden, ook met het oog op het beperken van budgetoverschrijdingen. De kans op fouten, het over het hoofd zien van posten en het ontstaan van inconsequenties doordat er andere ramingsmethoden worden toegepast, neemt toe wanneer ramingen gedurende het project door verschillende partijen worden opgesteld.

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van de projectorganisatie in relatie tot budgetverhogingen:

- De IPM-rollen worden binnen de Provincie Limburg over het algemeen goed ingevuld. De escalatielijnen zijn niet goed vastgelegd.

- De aansturingslijn bij grote infrastructurele projecten is met name wat betreft de ambtelijke aansturing niet eenduidig geweest, hetgeen heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing.
- De rapportagelijnen van grote infrastructurele projecten van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever heeft jarenlang niet structureel en volgens een vaste structuur plaatsgevonden. Tegenwoordig is er wel een vast overleg.
- Projectteams beschikten niet altijd over de juiste kennis om het project goed te kunnen uitvoeren en beheersen.
- De continuïteit van kennis in projectteams is niet altijd geborgd, dit is met name het geval wanneer kennis wordt ingehuurd.

4.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van de projectorganisatie zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Zorg voor een duidelijke en rolvaste invulling van de lijn bestuurlijk opdrachtgeverschap - ambtelijk opdrachtgeverschap - ambtelijk opdrachtnemerschap, met heldere rapportagelijnen.
- Heb voldoende kennis en kunde in huis met voldoende continuïteit om grote infrastructurele projecten aan te kunnen sturen en uit te kunnen voeren.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap, zowel qua roltoebedeling als qua invulling van de rol. Maak helder welke functionaris ambtelijk opdrachtgever is. Indien deze bepaalde taken – zoals de dagelijkse afstemming met de opdrachtgever over de voortgang en het in de gaten houden van de kaders waarbinnen het project moet worden uitgevoerd – mandateert of delegeert aan een gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever, werk dat dan helder uit en zorg ervoor dat dit ook aansluit op de mandaatregelingen. Maak ook helder onderscheid tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. De opdrachtgever bepaalt daarbij de kaders, 'wat' er in het project dient te worden uitgevoerd en binnen welke randvoorwaarden; de opdrachtnemer gaat over de realisatie van het project binnen de kaders en de aanpak ('hoe' het project wordt uitgevoerd).

- Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever. Voer bij elk groot infrastructureel project in een vaste regelmaat overleg tussen bestuurlijk opdrachtgever, ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk opdrachtnemer/projectleider. Zorg ervoor dat er richtlijnen zijn wanneer een bestuurder, ook buiten de reguliere overleg- en rapportagemomenten om, geïnformeerd dient te worden. Dit moet niet alleen op papier zijn vastgelegd, maar ook duidelijk zijn voor de hele organisatie. Bespreek ook bij het begin van elk project op welke manier de bestuurlijk opdrachtgever geïnformeerd wil worden. Opschaling naar bestuurders kan ook in werkwijze en organisatie geregeld worden, bijvoorbeeld door altijd de vraag op de agenda te zetten welke informatie naar de bestuurder moet tijdens structurele overleggen tussen projectmanager en opdrachtgever.

- De Provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten te kunnen aansturen en uitvoeren. Het gaat zowel om kennis van specifieke projecten, zoals spoorprojecten, als om kennis van verschillende aspecten die in projecten aan de orde komen, zoals ramingen en ruimtelijke procedures. Het projectteam dient een juiste mix aan kennis in huis te hebben: inhoudelijk, financieel en juridisch. De Provincie kan op basis van een goede analyse van wat nodig is en nu ontbreekt aan kennis, nieuwe medewerkers aannemen of de benodigde kennis ontwikkelen bij het bestaande personeel. Inhuren kan ook, maar voor de continuïteit in projecten en om als organisatie goede keuzes te kunnen maken, is het belangrijk

om bepaalde kennis en kunde ook zelf in huis te hebben. Kies niet automatisch voor externe inhuur, maar maak hierin telkens een afweging waarbij de volgende aspecten aan de orde zouden kunnen komen:

- Is de kennis en kunde structureel of incidenteel nodig in het project?
- Heeft de Provincie ook buiten het project om of in andere projecten behoefte aan deze kennis en kunde?
- Is de continuïteit van deze kennis en kunde in het projectteam belangrijk? Zo ja, is dit met externe inhuur voldoende geborgd?

- Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd. Wanneer wordt ingehuurd in een langlopend project, bezie dan hoe in die inhuur ook enige continuïteit kan worden ingebouwd, zodat er niet telkens van leverancier hoeft te worden gewisseld. Bijvoorbeeld door langere overeenkomsten met ingenieursbureaus aan te gaan, door kostenraming voor het gehele project aan te besteden of door middel van raamcontracten. Ook is van belang dat de projectteamleden voldoende tijd beschikbaar hebben om aan het project te besteden. Continuïteit kan ook geborgd worden door middel van goede overdrachtsdossiers.

- Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project. Duidelijk moet zijn hoe verschillen van mening binnen het projectteam (en tussen de IPM-rollen) worden opgelost en wie bij tegengestelde meningen besluiten neemt. Maak ook helder in welke gevallen naar welk niveau geëscaleerd kan worden. Dit moet een vaste 'route' zijn, waarbij geen escalatieniveaus worden overgeslagen als dat zo uitkomt. Aanvullend is het van belang om communicatie tussen projectleider en ambtelijk opdrachtgever transparant en laagdrempelig te houden. Dit kan bijdragen aan het tijdig identificeren en opschalen van risico's.

5. Projectramingen en projectbeheersing

5.1 Beschrijving interne kaders

Ten aanzien van projectbeheersing is in IPM vastgelegd dat de manager projectbeheersing de kaders en voortgang van het project bewaakt op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij doet dat als onderdeel van het projectteam.

De projectcontroller (buiten het projectteam) heeft ook een bewakende rol ten aanzien van de kaders van het project en toetst de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan PS op juistheid, tijdigheid en volledigheid.

In de financiële verordening is vastgelegd (naar aanleiding van het onderzoek naar de Maaslijn) dat ramingen van grote projecten probabilistisch zijn, tenzij PS anders besluiten.

In het mandaatbesluit van de directie ligt vast dat de ramingen door de budgethouder worden opgesteld en dat met de afdeling Financiën wordt overlegd over de raming en over de dekking van de kosten. De budgethouder kan pas verplichtingen aangaan nadat PS hebben ingestemd met het budget. Dit geldt ook in het geval van budgetaanpassingen. Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met indexeringen en overige specifieke aanpassingen.

5.2 Verloop onderzochte Limburgse projecten

Overzicht budgetverhogingen en de oorzaken daarvan bij onderzochte projecten

Onderstaande tabel geeft aan de hand van de eerste door PS vastgestelde ramingen en kredietbesluiten een overzicht van de budgetverhogingen in de onderzochte projecten. In bijlage 3 en 4 komen de onderzochte projecten nader aan de orde en wordt uitgebreid inzicht gegeven in de ontwikkeling van de ramingen en kredietbesluiten.

Tabel 7 – Overzicht budgetverhogingen in onderzochte projecten

	Totaal	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*	*Totaal*	*Bijdrage Provincie*
Buitenring Parkstad Limburg	€ 195 mio (2009)	Onduide-lijk	€ 441,06 mio (2012)	€ 267,09 mio	€ 447,3 mio (2015)	€ 295,44 mio	N.v.t.	Idem
N280 Roermond	€ 36 mio (2012)	Onduide-lijk	€ 56,82 mio (juni 2016)	€ 44,52 mio	N.v.t.	Idem	N.v.t.	Idem
Gebieds-ontwikkeling Ooijen-Wanssum	€ 210 mio (dec 2012)	€ 40 mio (en 25 mio (garant-stelling)	€ 194,5 mio (nov 2015)	€ 42,63 mio	€ 222,8 mio (dec 2016)	€ 69,0 mio	N.v.t.	Idem
Opwaardering Maaslijn	€ 164 mio (nov 2014)	€ 64,85 mio	€ 164 mio (sept 2016)	€ 64,75 mio	€ 153,1 mio (nov 2017)	€ 64,75 mio	€ 213 mio (juni 2019)	€ 99,9 mio
Elektrificatie Landgraaf-grens	€ 15 mio (nov 2013)	€ 7,5 mio	€ 7,5 mio (nov 2015)[14]	€ 7,5 mio	€ 15,2 mio (juni 2018)	€ 6,5 mio	N.v.t.	Idem

De vraag is wanneer kan worden gesproken van een budgetverhoging. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen het eerste kredietbesluit, is er bij drie van de vijf projecten sprake van een budgetverhoging. Daarbij kan bij de Maaslijn geconstateerd worden dat er sprake is geweest van een omvangrijke budgetverhoging. Bij de andere onderzochte projecten zijn de budgetverhogingen relatief beperkt. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen de eerste raming waarmee PS akkoord zijn gegaan, blijkt dat bij vier van de vijf onderzochte projecten sprake is geweest van één of meer budgetverhogingen. De relatief en absoluut grootste budgetverhoging heeft zich zo bezien voorgedaan bij de Buitenring Parkstad Limburg.

Als wij bij de onderzochte projecten naar de oorzaken van de budgetverhogingen kijken, zien wij de volgende zeer uiteenlopende oorzaken die deels ook verband met elkaar houden:

- Verandering van de scope. Dit leidt doorgaans tot relatief grote budgetverhogingen. Voorbeeld hiervan is de N280, waar in de loop van de voorbereiding in overleg met de partners besloten is een gelijkvloerse kruising ongelijkvloers te maken. Ook bij het project Buitenring Parkstad zijn er scopewijzingen, zoals het realiseren van de verdiepte ligging Vaesrade. Een ander voorbeeld is station Grubbenvorst Greenport-Venlo bij de Maaslijn. Het uit de scope halen van het station leidt tot vertraging van het project. Dit komt doordat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Daarnaast werden aan de scope niet voorziene benodigde opstelsporen toegevoegd.

[14] In het BO-MIRT van november 2013 wordt vastgelegd dat de kosten voor het project Elektrificatie Landgraaf-grens worden gedragen door Rijk en regio. Gezamenlijk stellen zij € 15 mio beschikbaar. Beide partijen dragen 50% van de kosten, IenW legt € 7,5 mio vast.

- Optimalisaties na eerste schetsontwerpen. Ook dit zijn doorgaans relatief grote budgetverhogingen. Zoals eerder in hoofdstuk 3 gemeld, wordt bij grote projecten al vroeg in het proces aangegeven voor welk bedrag het grote project zal worden uitgevoerd. Dan is vaak nog onduidelijk wat er precies gebouwd moet gaan worden, de scope is nog onduidelijk. Het kan hier gaan om een diversiteit aan zaken. Bij de N280 betrof het bijvoorbeeld het oplossen van enkele niet eerder voorziene verkeerskundige knelpunten, compensatiemaatregelen, maatregelen tegen geluidsoverlast, ingrijpende herinrichting. Bij het project Ooijen-Wanssum zijn de eerste ramingen gemaakt in 2011 bij de bestuursovereenkomst. Pas bij het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan ontstaat een eerste scherp zicht wat er ontwikkeld gaat worden. Ook dit bevatte kosten voor een aantal inhoudelijke zaken die niet eerder konden worden voorzien. Bij het project Buitenring Parkstad zijn uiteindelijk in het Provinciaal Inpassingsplan eveneens enkele optimalisaties opgenomen op basis van specifieke wensen van de omgeving, die hebben geleid tot een budgetverhoging. Van de geïnterviewden hebben wij bij het project Opwaardering Maaslijn begrepen dat het functioneel integraal systeemontwerp (FIS) aan de voorkant van het project onvoldoende doordacht is geweest, met als gevolg gaandeweg veel aanpassingen die gepaard gingen met budgetverhogingen.

- Uitspraken van juridische procedures en verandering van wet- en regelgeving. Als gevolg hiervan lopen projecten (soms jaren) vertraging op met behoorlijke financiële consequenties. Zo loopt de Buitenring Parkstad jaren vertraging op door de zeer lange procedure bij de Raad van State over het oorspronkelijke Provinciaal Inpassingsplan; dit ging voornamelijk over stikstofcompensatie en was deels het gevolg van de vertraagde inwerkingtreding van de Programmatische Aanpak Stikstof.

- Planningsoptimisme. Bij de onderzochte projecten is regelmatig sprake van planningsoptimisme: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan uiteindelijk nodig is. In het verlengde van de vorige punten – scopewijzigingen, optimalisaties en juridische procedures – heeft dit bij alle onderzochte projecten tot soms jaren vertraging geleid. Hiermee wordt in de ramingen wat betreft de indexeringen onvoldoende rekening gehouden. Bij bijna alle onderzochte projecten worden al in een zeer vroeg stadium ramingen afgegeven, waarbij vaak geen indexering wordt toegepast. Deze indexeringen zijn echter wel relevant: bijna alle onderzochte projecten komen om diverse redenen (veel) later tot stand dan gepland. Dit leidt per definitie tot budgetverhogingen die behoorlijk kunnen oplopen.

- Inadequate ramingen. In de onderzochte projecten hebben wij verschillende oorzaken vastgesteld. Hoewel de bedragen per oorzaak relatief kunnen meevallen, loopt het alles bij elkaar behoorlijk op.

  - Verkeerde inschatting afdracht Rijk. Bij de Maaslijn speelde specifiek de btw-problematiek met het Rijk. Na enige tijd bleek dat het Rijk de gelden zou uitkeren volgens de nieuwe richtlijnen en dat de Provincie alleen aanspraak kon maken op het BTW-compensatiefonds als de Provincie btw zou betalen aan ProRail. Dit laatste was echter niet aan de orde, waardoor een tekort van enkele miljoenen euro is ontstaan. De btw-problematiek speelde kort daarvoor ook bij de Buitenring Parkstad.

  - Te optimistisch inschatten besparingsmogelijkheden. Enkele geïnterviewden hebben aangegeven dat vaak wordt ingeschat dat kostenverhogende maatregelen kunnen worden opgevangen binnen risicoreserveringen en/of de post onvoorzien en/of door zaken in de uitvoering te versoberen. In de onderzochte projecten blijkt deze inschatting vaak te optimistisch. Dit geldt ook voor het binnenhalen van subsidies die vaak lager uitvallen dan verwacht, zoals bij de Rijkssubsidie Investeringsbudget Landelijk Gebied bij de Buitenring Parkstad Limburg.

  - Schaarste op de markt met als gevolg prijsverhogingen. Tussen de eerste ramingen en de laatste raming kort voor aanbesteding zitten soms enkele jaren. Dan kan het voorkomen dat rond het moment van aanbesteden sprake is van meer schaarste op de markt.

- Tegenvallers bij grondaankoop en verkoop. Bij de totstandkoming van Buitenring Parkstad heeft de Provincie percelen opgekocht om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Uiteindelijk heeft de Provincie voor enkele miljoenen euro's moeten afboeken op restgronden.
- Zachte en onduidelijke afspraken met partners over financiële bijdragen die uiteindelijk niet haalbaar blijken. Zo ontstaat er bij de Buitenring Parkstad veel discussie met de regiopartners over de financiële afspraken in de vorm van inspanningsverplichtingen. De inspanningsverplichting leverde niet het gewenste bedrag op. Resultaat was een budgetverhoging voor rekening van de Provincie.
- Niet goed ramen. Soms zijn in de ramingen relevante posten niet meegenomen. De redenen hiervoor zijn niet goed te verklaren. Zo zijn bij de N280 de personele kosten en de kosten voor huisvesting van de projectorganisatie niet meegenomen in de eerste ramingen, omdat het destijds niet gebruikelijk was om personele kosten te ramen en onderdeel te laten zijn van de projectraming. In het algemeen gaat dit niet om relatief grote bedragen. Wat betreft de Maaslijn bleek later dat gedurende enkele jaren de ramingen gebaseerd waren op een onvolledig door een extern bureau opgesteld FIS. Dit FIS was gebaseerd op aannames en uitgangspunten die onjuist bleken te zijn, wat wel behoorlijke financieel opwaartse gevolgen heeft gehad voor de ramingen.

Specifieke aspecten bij de ramingen

Ramingen algemeen

De Provincie werkt met ramingen volgens de standaardsystematiek voor kostenramingen (SSK). Dit is een systematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en biedt een handreiking voor kostenmanagement. De SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) schrijft ook bepaalde percentages voor onvoorzien toe, die de Provincie toepast. De Provincie stelt soms de ramingen zelf op, maar geeft hiervoor zoals eerder gemeld ook opdrachten aan ingenieursbureaus. Wij hebben uit door ons gevoerde gesprekken begrepen dat de bureaus vanuit de Provincie beperkte uitgangspunten meekrijgen voor het ramen en dat zij een behoorlijke mate van vrijheid hebben in hoe ze de ramingen vormgeven. Hierdoor worden prijspeil/indexeringen en bandbreedtes/onzekerheidsmarges soms verschillend gebruikt. Als gevolg hiervan zijn ramingen in opvolgende rapportages niet goed te volgen. De Provincie moet de ramingen uiteraard dan wel zelf toetsen en controleren en ervoor zorgen dat het externe bureau de goede informatie verkrijgt. Op basis van de gesprekken hebben wij begrepen dat niet altijd op het juiste moment de juiste informatie beschikbaar is om de goede raming te maken.

Binnen de Provincie wordt zowel deterministisch als probabilistisch ramen toegepast. Het verschil tussen beide methodieken zit in de wijze waarop de kosten bepaald worden. Bij deterministisch ramen gebeurt dit door het vaststellen van de hoeveelheden en eenheidsprijzen. Deze worden bij elkaar opgeteld en dat is dan het geraamde bedrag. Bij probabilistisch ramen wordt niet alleen naar de kostprijs gekeken, maar wordt tevens van alle bouwprocessen en -kosten een bandbreedte bepaald voor elke kostenpost. Ook projectrisico's en -kansen worden in de raming opgenomen. Hierbij worden de kans van optreden en de mogelijke gevolgen bepaald en vastgelegd in de raming. De Provincie past de laatste jaren meer probabilistische ramingen toe, mede naar aanleiding van een feitenreconstructie die in 2018 en 2019 is uitgevoerd van het project Maaslijn. Eén van de aanbevelingen hierin was dat de tot dan toe gebruikte klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) niet altijd toereikend zijn en zouden winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Dit is later in het project toegepast.

Pm-posten

In zijn algemeenheid hebben projecten soms pm-posten in een raming, met name in de beginfasen van een project. Die moeten dan op een later moment nog worden doorgerekend. Wij hebben niet de indruk dat de werkwijze hieromtrent bij de Provincie afwijkt. Bij het project N280 hadden GS een taakstellend budget vastgelegd op basis van een raming waar nog een aantal pm-posten in zaten. Later zijn die pm-posten wel gekwantificeerd en meegenomen in een nieuwe raming. In die raming bleken de uitvoeringskosten door kwantificering van de pm-posten hoger uit te vallen. Hierover is via de rapportages overigens op voorhand duidelijk gecommuniceerd.

Omgaan met indexeringen

Wij hebben op basis van de gesprekken begrepen dat de indexeringen doorgaans pas in de ramingen worden meegenomen kort voordat de aanbesteding op de markt wordt gebracht en er dus meer duidelijkheid is over de planning. Bij bijna alle onderzochte projecten worden al in een zeer vroeg stadium ramingen afgegeven, waarbij vaak geen indexering wordt toegepast. Deze indexeringen zijn echter wel relevant: bijna alle onderzochte projecten komen om diverse redenen veel later tot stand dan gepland. Hierbij is ook een nauw verband met scopewijzigingen die doorgaans tot het uitlopen van de planning leiden.

Omgaan met bandbreedtes

Ramingen kennen altijd bandbreedtes, die variëren. Bij de onderzochte projecten lijkt doorgaans te worden gestart met een bandbreedte van plus en min 40%. Hoe meer een project richting realisatie gaat, hoe kleiner de bandbreedtes worden. Het is belangrijk hier goed over te communiceren en niet één bedrag af te geven dat als definitief en taakstellend budget gezien gaat worden. Uit ons onderzoek blijkt dat vaak één bedrag wordt genoemd in de communicatie met de Staten en dat de onzekerheidsmarge die daarbij geldt nauwelijks wordt meegewogen. Hierdoor lijkt het alsof ramingen een nauwkeurigheid hebben die op het moment in het project dat ze worden afgegeven nog helemaal niet mogelijk is. Immers, conditionerende onderzoeken en aanbestedingen moeten dan bijvoorbeeld nog plaatsvinden.

Resumerend kunnen wij op basis van de onderzochte projecten en gevoerde gesprekken concluderen dat er in het kader van de ramingen relatief veel zaken zijn misgegaan. In de gesprekken zijn wij op zoek gegaan naar eventuele dieper liggende oorzaken. Hieruit leiden wij af dat een deel van de zaken die zijn misgegaan niet te voorzien was. Daarnaast komen verschillende gesprekspartners tot de constatering dat de Provincie eerder een beleidsorganisatie is dan een projectenorganisatie. De kennis en kunde op het gebied van ramingen lijkt te ontbreken, net als onvoldoende kennis en kunde om het werk van externe bureaus op zijn merites te kunnen beoordelen. Een andere constatering van enkele geïnterviewden is dat een duidelijke leidraad voor ramingen ontbrak. Hier wordt overigens inmiddels aan gewerkt.

Second opinions

Een enkele keer wordt bij een project een second opinion uitgevoerd op de raming. Bij Parkstad Limburg is dit één keer gebeurd. Met name bij de Maaslijn zijn er in een relatief korte tijd twee second opinions in opdracht van de Provincie uitgevoerd op (voorlopige) ramingen door externe bureaus. De second opinions hadden niet te maken met een specifieke mijlpaal in de projectplanning. In het algemeen leidden de second opinions tot verdere aanpassingen van de ramingen.

Projectbeheersing

Het beheersen van een project heeft twee kanten: vooruitkijken (sturing) en terugkijken (verantwoording). Bij projectbeheersing staat het sturen op scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's centraal.

Binnen projecten wordt de projectbeheersing bij de Provincie Limburg primair ingevuld door de manager projectbeheersing, één van de IPM-rollen.

Deze maakt deel uit van het projectteam en werkt onder verantwoordelijkheid van de projectmanager. Deze werkwijze heeft een voor- en een nadeel. Voordeel zijn de korte lijnen en directe betrokkenheid, nadeel is het risico op onvoldoende kritische onafhankelijkheid.

De financiële voortgang en eventuele mogelijke budgetverhogingen worden regelmatig in het projectteam besproken. De manager projectbeheersing bereidt dit voor. In de regel is dit eens per maand. Periodiek, dit wisselt per project, worden deze ramingen vervolgens ook met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever besproken. In bepaalde projectfasen kan namelijk met een lagere frequentie volstaan worden en hetzelfde geldt als er geen budgetafwijkingen dreigen.

Uit de door ons gevoerde gesprekken blijkt dat een manager projectbeheersing bij de Provincie Limburg veel (bijvoorbeeld administratieve) zaken zelf moet doen en lang niet altijd ondersteund wordt door een team. Dit maakt wellicht dat de focus van de manager projectbeheersing in de uitvoering van zijn taken meer ligt op de ondersteuning van de projectmanager dan op projectbeheersing. Een manager projectbeheersing werkt bij de Provincie Limburg vaak in meerdere projecten tegelijk. Hierdoor is de beschikbaarheid per project beperkt. Een voorbeeld is de N280 Roermond. De manager projectbeheersing heeft hier, afhankelijk van de projectfase, maar 4 tot 8 uur per week voor beschikbaar.

Vanwege de duale rol van de manager projectbeheersing is vanuit het cluster Financiën een projectcontroller aan het project toegewezen. Deze heeft echter over het algemeen beperkt toegang tot het project, beschikt niet uit eerste hand over alle informatie en neemt niet deel aan het projectteamoverleg. Daarmee is deze functionaris, zo blijkt uit de door ons gevoerde gesprekken, niet altijd in positie om zijn rol als tweede paar ogen goed in te vullen.

Ten slotte valt op basis van de bestudeerde documenten meer in algemene zin op dat de Provincie de afgelopen jaren bij de grote infrastructurele projecten weinig in- en externe audits en gate reviews heeft ingezet om bijvoorbeeld bij faseovergangen projecten door te lichten op de aspecten scope, tijd, geld, kwaliteit en risico's.

Risicomanagement

Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Bij risicomanagement is het van belang dat onvoorziene gebeurtenissen, omstandigheden en mogelijke invloeden van buitenaf in beschouwing worden genomen bij het voorspellen van het eindresultaat.

Voor alle onderzochte projecten wordt binnen het budget een risicoreservering opgenomen. Voor het risicomanagement wordt over het algemeen de RISMAN-methode gebruikt. Het risicodossier wordt in de onderzochte onderzoeken veelal goed bijgehouden. Maandelijks worden de risico's besproken met de IPM-rolhouders en gekwantificeerd. De communicatie over risico's naar bestuurders in de voortgangsrapportages werkt goed.

In het verleden is echter niet altijd goed met risico's omgegaan. Niet alle risico's werden consequent in beeld gebracht, en gevolgen zijn ook niet altijd expliciet gemaakt. Dit zien we bijvoorbeeld bij de Maaslijn gebeuren. Het duurt lang voordat ambtelijke organisatie, bestuur en politiek optredende risico's en de consequenties daarvan accepteren en ramingen erop aanpassen. Voor de Maaslijn geldt dat bepaalde risico's niet werden meegenomen omdat de Provincie aannam dat deze risico's elders (bij het Rijk of bij ProRail) zouden liggen. Voorbeelden zijn de discussie over de uitkering van middelen zonder btw door het Rijk en de beschikbaarheid van onvoldoende opstelsporen voor elektrische treinen op de Maaslijn, beide omstreeks 2017. Deze risico's werden laat gesignaleerd en kwamen ook laat op tafel bij bestuurders.

Een ander voorbeeld is het project Buitenring Parkstad. Daar bleek bij een audit in 2012 dat risicomanagement en de kennis hiervan beter geborgd moesten worden in het project. Hier heeft de Provincie vervolgens op ingegrepen. Bij een audit in 2013 blijkt dat er inderdaad maatregelen zijn genomen.

Het risicomanagement bij de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is goed verlopen. De verantwoordelijkheid voor het risicomanagement was volgens het IPM-model duidelijk belegd bij de manager projectbeheersing. De onttrekkingen uit de risicoreservering zijn binnen het hiervoor beschikbare budget gebleven.

5.3 Ervaringen op basis van projecten elders en andere organisaties

Ontoereikende projectbeheersing is bij veel grote infrastructurele projecten (mede) debet aan budgetverhogingen. Er zijn meerdere oorzaken voor budgetverhogingen aan te wijzen in alle onderwerpen waar projectbeheersing op stuurt (zie bijlage 2 en 5). Hierna gaan we in op verschillende onderwerpen waarop gestuurd wordt.

Raming en budget

Allereerst vinden we in de bestudeerde rapporten de conclusie dat bij grote infrastructurele projecten vaak ramingen worden gepresenteerd die achteraf bezien niet compleet en niet realistisch zijn. Zo worden kosten buiten beschouwing gelaten of veel te laag ingeschat.[15] Er is vaak sprake van '(financieel) wensdenken', waarbij de projectkosten en projecttegenvallers onderschat worden.[16] Een andere oorzaak die genoemd wordt is het bewust laag ramen van projectkosten om het project maar politiek haalbaar te maken en van de grond te krijgen.[17]

Vaak bestaat er ook onduidelijkheid over de ramingen en de kosten. Door de inzet van verschillende (externe) bureaus wordt niet altijd transparant geschoven tussen kostenposten en tussen kostenposten en risicoreserveringen.[18] In de communicatie met volksvertegenwoordigers blijken ramingen in het bijzonder een punt van aandacht. Het is voor volksvertegenwoordigers complexe materie en het is voor hen ingewikkeld om inzicht te krijgen in de ramingen, kostenontwikkelingen en -beheersing van grote projecten.[19] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. Maak hierbij gebruik van het zogenoemde 'reference class forecasting' en benut daarmee de inzichten uit reeds gerealiseerde projecten.
- Gebruik één methodiek voor het berekenen van ramingen en houdt daaraan vast zodat ramingen goed vergelijkbaar zijn.

Scope

Wijzigingen in de projectscope tijdens de uitvoering van het project zijn vaak de oorzaak van budgetverhogingen bij grote projecten. Wanneer de scope van het project niet vaststaat, maar gedurende de looptijd van het project steeds aangepast wordt, heeft dit uiteraard consequenties voor de ramingen en het budget. De commissie Duivesteijn geeft aan dat scopewijzigingen in relatie tot politieke besluitvorming veruit de grootste veroorzaker van kostenstijgingen bij grote projecten zijn.[20] Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Definieer vooraf een heldere scope en maak scopeafwijkingen expliciet. Stel hierbij vast of een project alleen focust op de aanleg van de infrastructuur of dat het een bredere scope betreft die bijvoorbeeld ook beheer en onderhoud bevat.

---

[15] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[16] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[17] Wachs, in Flyvbjerg et al., (2018).
[18] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[19] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[20] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).

- Herzie gedurende de besluitvorming over grote projecten regelmatig de doelstellingen en voortgang van het project.

Planning

Naast onrealistische prognoses van kosten komt een onrealistische projectplanning ook vaak voor. Bij grote infrastructurele projecten is er regelmatig sprake van planningsoptimisme: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan uiteindelijk nodig is.[21] Een project kan al snel vertraging oplopen vanwege de aankoop van gronden, procedurele kwesties of bouwtechnische tegenvallers. Een project dat uitloopt in de tijd, loopt vrijwel automatisch ook uit in kosten. Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Zorg dat de planning een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten bevat.
- Bouw aan de voorkant extra ruimte in de planning in.
- Houd voldoende rekening met juridische en planologische bezwaar- en beroepstermijnen.

Risicomanagement

Bij veel grote projecten wordt risicomanagement pas laat of ontoereikend geïntroduceerd.[22] Bij zowel de HSL-Zuid als de Betuweroute zijn risico's slechts kwalitatief benoemd en niet in het budget meegenomen.[23] De kosten van onvoorziene risico's zijn niet op voorhand te kwantificeren en vallen dan ook vaak hoger uit dan geraamd.[24] Tot slot bevatten de voortgangsrapportages niet altijd een vaste paragraaf over (veranderingen in) risico's. Alleen in de paragraaf 'financiën' worden soms risico's vermeld.[25] Hierdoor zijn projectrisico's vaak onvoldoende inzichtelijk voor volksvertegenwoordigers. Kort samengevat zijn de belangrijkste ervaringen:

- Betrek in een vroeg stadium zo veel mogelijk partijen bij het risicomanagement.
- Benoem onzekerheden met ruime marges en ga uit van maximale bandbreedtes.
- Gebruik één methodiek voor het risicomanagement en houd daaraan vast.
- Zorg voor voldoende kennis en ervaring met risicomanagement, en laat risico's regelmatig toetsen door onafhankelijke in- en externe deskundigen.

Ervaringen Rijkswaterstaat en ProRail met projectbeheersing

De MIRT-systematiek stuurt de omgang van ProRail en Rijkswaterstaat met ramingen en budgetten, scope van het project en planning. Daarnaast heeft zowel ProRail als Rijkswaterstaat een vaste systematiek ten aanzien van risicomanagement.

Op grond van de MIRT-spelregels maakt zowel ProRail als Rijkswaterstaat gebruik van de SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) voor ramingen. Rijkswaterstaat maakt zelf ramingen, terwijl ProRail dit uitbesteedt aan de markt. Rijkswaterstaat voert bij ramingen een kostenpooltoets uit. Dit is een formele verplichte toets voor kostenramingen en kostennota's op belangrijke MIRT-beslismomenten bij faseovergangen door onafhankelijke interne deskundigen. Hierbij wordt de raming getoetst aan kwaliteitsnormen.

ProRail hanteert ook een controlemechanisme op ramingen, maar dat mechanisme zit met name besloten in het kernproces van ProRail.

---

[21] Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015); Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[22] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[23] Tijdelijke commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[24] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête'; Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[25] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).

Daarin is beschreven dat een kostennota pas mag worden opgesteld wanneer een aantal andere soorten informatie naar tevredenheid is aangeleverd. Hierdoor waarborgt ProRail dat de kostennota rekening houdt met alle voor de kostenontwikkeling relevante ontwikkelingen in het project.

5.4 Analyse en conclusie

Beheersing van projecten rust op een aantal pijlers:

- Eenduidige, leesbare en betrouwbare kostenramingen.
- Duidelijke besluitvormingsprocessen waarbij de impact van besluiten integraal in beeld is.
- Effectief risicomanagement waarmee tijdig bijgestuurd kan worden waar nodig.
- Voldoende kritische *checks-and-balances* in het proces.

Op elk van de onderdelen heeft de Provincie in de laatste paar jaren stappen gezet en zijn nieuwe maatregelen in ontwikkeling. Om een paar voorbeelden te noemen:

- Voor een meer uniforme werkwijze ten aanzien van de financiën is op dit moment is de leidraad Kostenbegrotingssystematiek in ontwikkeling.
- De ramingsmethodieken zijn meer geprofessionaliseerd dan voorheen (het werken met probabilistische ramingen).
- Investeringskredieten worden gefaseerd en de besluiten worden op het juiste niveau genomen.
- Van projecten worden risicoregisters aangelegd en actueel gehouden, in projecten vinden ook regelmatig risicosessies plaats.
- De kritische checks-and-balances zijn in opzet aanwezig.

Ten aanzien van de ramingen is onze analyse als volgt:

- De uitgangspunten waarop de ramingen worden gebaseerd, verschillen van project tot project. Soms wordt er probabilistisch geraamd, soms deterministisch. De financiële verordening is helder over wanneer de ene vorm moet worden gebruikt en wanneer de andere. Van de manager projectbeheersing wordt nu juist verwacht dat zij deze zaken goed hanteren. Wat daarbij niet helpt, is dat er geen eenduidig format is voor ramingen. De ramingen die in de organisatie gebruikt worden, zijn verschillend van opzet en de presentatie ervan in Statenrapportages en -voorstellen verschilt evenzeer. De uitgangspunten voor de ramingen kunnen volgens ons consequenter en eenduidiger worden toegepast en er kan meer vanuit dezelfde formats worden gewerkt en gerapporteerd.
- Bij samenwerkingen is het van belang dat duidelijk is wie verantwoordelijk is voor de raming. Specifiek voor het project Maaslijn geldt dat in de samenwerking met ProRail onvoldoende scherp was wie opdrachtgever was voor het opstellen van de raming en wie opdrachtnemer. Dit leidt tot onduidelijkheid wie waarvoor aanspreekbaar is als ramingen achteraf niet juist blijken. Dit leidt ertoe dat iedereen een beetje verantwoordelijk wordt, maar niemand volledig. Beheersing is onvoldoende als niet duidelijk is wie de raming opstelt en wie deze controleert.
- In het algemeen stellen wij vast dat de afgelopen jaren bij de ramingen niet consequent is omgegaan met de indexeringen en wanneer die wel of niet in de ramingen worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor het omgaan met de bandbreedtes van de ramingen gedurende het voorbereidende proces en de communicatie daarover. In projectteams moet nog meer kennis en kunde geborgd worden op het gebied van ramingsmethodieken. Wat betreft het gebruik van de zogenaamde pm-posten zijn geen bijzonderheden geconstateerd.
- Er wordt weinig gebruik gemaakt van second opinions op de ramingen, uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen.

Een van de onderzoeksvragen gaat over het omgaan met scopewijzigingen en veranderingen in de planning in relatie tot ramingen. In de door ons onderzochte projecten is duidelijk geworden dat scopewijzigingen grote invloed hebben op zowel de planning als de ramingen. Voor de manager projectbeheersing is het belangrijk dat er extra aandacht moet zijn voor het verwerken van scopewijzigingen in ramingen. Managers projectbeheersing kunnen ook een rol spelen in het voorafgaand aan besluitvorming over scopewijzigingen op een toegankelijke manier inzichtelijk maken van effecten van de wijziging op planning en raming, inclusief risico's die aan de wijziging vastzitten.

In het algemeen vinden wij dat het risicomanagement beter had gekund. Risico's waren niet altijd scherp gecalculeerd en benoemde beheersmaatregelen te algemeen geformuleerd. Hiermee zijn ramingen niet betrouwbaar en is de projectleiding onvoldoende in control om risico's te managen. Risicomanagement moet een integraal onderdeel zijn van het projectmanagement, dat betekent dat van begin af aan bij besluitvorming volledig inzicht moet zijn in risico's. De kwaliteit kan verhoogd worden door één vaste methode van risicomanagement te gebruiken, de RISMAN-methode is een geschikte methode hiervoor. Een goede vastlegging van het risicodossier is van belang, hieraan heeft het in een enkel project (Maaslijn) op onderdelen ontbroken. In ramingen moet een sterkere relatie gelegd worden met de risico's, waarmee risicoreserveringen scherper onderbouwd worden.

Wat bij bestudering van de budgetverhogingen in projecten opvalt, is dat er niet één algemene verklaring is voor de diverse budgetverhogingen in projecten. Er zijn diverse, steeds weer andere verklaringen. Onze analyse is dat er voor wat betreft kostenbeheersing goede stappen gezet zijn om meer in control te zijn, feitelijk ligt er hiermee in de Provincie een basis om op verder te bouwen. Waar de schoen veel meer wringt, is het consequent hanteren van de diverse pijlers en de samenhang van de diverse onderdelen. Kritische checks-and-balances (manager projectbeheersing en projectcontroller) horen bijvoorbeeld toe te zien op de volledigheid van ramingen en op het juist toepassen van indexeringen, en ook op een eenduidige, vergelijkbare toepassing van de diverse Provincie-brede kaders. Hiervoor dienen zij een duidelijker en steviger (informatie)positie binnen de projecten te krijgen en voldoende tijd om de gewenste rol te kunnen vervullen.

Verantwoordelijkheden en mandaten geven structuur en houvast aan de projectbeheersing. Wij hebben in de onderzochte projecten en in de gesprekken met de medewerkers gesignaleerd dat de rolverdeling tussen manager projectbeheersing en projectcontroller niet altijd eenduidig is beschreven en ingevuld. Hierbij is de manager projectbeheersing degene die in de 'first line of defense' de beheersing zou moeten vorm geven en zou de projectcontroller in de 'second line of defense' een kritische meekijker in het dossier moeten zijn. Daarbij zou deze moeten waarborgen dat de concernbrede kaders in elk van de projecten gehanteerd worden. Zo wordt bijvoorbeeld voorkomen dat in ramingen indexeringen verkeerd worden opgenomen. De projectcontroller hoort daarbij een escalatielijn te hebben naar de manager Financiën en naar Concern control.

We hebben bij de meeste onderzochte projecten een dergelijke lijn nauwelijks tot niet aangetroffen. De stukken die naar het college en later de Staten zijn gegaan, worden meestal niet door de concerncontroller gezien; meestal wel door de manager Financiën gezien. Desondanks kon, achteraf bezien, onjuiste informatie de veiligheidspoortjes passeren. Wij hebben ook niet vernomen dat projectcontrollers duidelijke en krachtige signalen hebben afgegeven. Complicerende factor is dat de projectcontrollers per project gemeten maar zeer beperkt tijd beschikbaar hebben en ook qua informatie op achterstand staan. Voor een goede projectbeheersing heeft het aan duidelijke mandaten en verantwoordelijkheden tussen de manager projectbeheersing en de projectcontroller ontbroken, evenals aan beschikbare tijd en informatie. Hierdoor is de werking van het systeem van beheersing onvoldoende uit de verf gekomen.

Het ontbreekt de Provincie Limburg in het algemeen niet aan kaders. Wel kunnen op onderdelen de kaders verder aangescherpt en geactualiseerd worden, bijvoorbeeld in het hanteren van ramingsmethodieken. Ook de interne werkinstructies en het hebben van vaste formats voor ramingen kunnen voor verbetering zorgen.

De grootste winst is echter te behalen in de bekendheid en het gebruik van de kaders. In diverse interviews bleek dat geen van de gesproken personen een actueel overzicht van de kaders actief paraat had. We herkennen hierin het klassieke vraagstuk van de bomen en het bos. Onze conclusie is dat het ontbreekt aan overzicht over de verschillende kaders, waardoor iedereen naar eer en geweten er de beste invulling aan probeert te geven, maar het op concernniveau niet tot de gewenste sturing en control leidt. Van belang is ervoor te zorgen dat bestaande kaders beter toegankelijk worden, dat functionarissen binnen projecten de methodieken en instrumenten in de vingers hebben en deze hanteren en dat functies volledig ingevuld worden. Dit proces moet ondersteund worden met bewustwording, opleidingen en kennisdeling op alle niveaus, van Statenleden en Gedeputeerden tot aan de projectmedewerkers.

Kort samengevat luiden de conclusies op het gebied van projectbeheersing in relatie tot budgetverhogingen:

- Er zijn diverse verklaringen voor de budgetverhogingen. De belangrijkste reden voor de verhogingen naar omvang bezien zijn onduidelijkheden over de scope en scopewijzigingen. Daarnaast is er vaak sprake van een planningsoptimisme (in de zin van snel gereed) en te ambitieuze ramingen (oftewel laag).
- Verschillende rollen van de manager projectbeheersing en de projectcontroller waren onvoldoende duidelijk in de praktijk, waardoor de kritische toets op bijvoorbeeld ramingen onvoldoende uit de verf is gekomen.
- Ramingsmethodieken zijn niet consequent op dezelfde wijze gehanteerd en elk project gebruikt zijn eigen formats en dergelijke. Er is in de ramingen niet consequent omgegaan met indexeringen en bandbreedtes. Er was onvoldoende kennis en kunde in huis op het gebied van het maken van ramingen, of deskundigen hadden onvoldoende tijd beschikbaar. Ook verschilt de wijze van rapporteren en wordt deze in projecten ook gedurende de projectduur gewijzigd. Hierdoor vermindert het zicht en de grip op de projecten.
- Risicomanagement was aanwezig, maar de beheersmaatregelen waren niet scherp gedefinieerd. De calculatie van risico's kon beter.
- De Provincie heeft met name de laatste jaren veel geïnvesteerd in onderliggende instrumenten en methodieken van projectbeheersing. De belangrijkste uitdaging voor de volgende fase is deze methodieken en instrumenten meer in samenhang in te zetten en hun volle potentieel te benutten.

5.5 Leerpunten en aanbevelingen

Op het gebied van projectbeheersing zien wij voor de Provincie de volgende belangrijkste leerpunten:

- Zorg voor goede en realistische ramingen.
- Zorg voor beter werkende checks-and-balances tussen Concern control, Financiën (projectcontrollers) en projectbeheersing.
- Zorg dat projectramingen consequenter volgens voorgeschreven methoden worden uitgevoerd en gerapporteerd.

Op basis van de leerpunten komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Benut het kritische vermogen in de organisatie door (project)controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen. De uitkomst van deze kritische beoordeling moet ook onderdeel worden van het projectdossier. Dit vraagt van controllers ook een actievere inzet ten aanzien van het project.
- Laat frequenter second opinions op ramingen uitvoeren door derden op gezette projectmijlpalen, bijvoorbeeld in de vorm van een kostenpooltoets uitgevoerd door een vaste pool van externe deskundigen. Zorg dat kaders beter toegankelijk en beter gekend worden door de projectorganisatie. Om te beginnen door alle kaders op één plek te verzamelen, zodat voor eenieder duidelijk is waaraan voldaan moet worden. Dit is een makkelijk te realiseren *quick win*.

- Zorg dat er standardformats, standaardrapportages en dergelijken zijn en zie toe op het gebruik ervan. Elk project is tot op zekere hoogte uniek, maar heeft ook algemene kenmerken die zich uitstekend lenen voor standaardformats, standaardrapportages en dergelijk. De standaardwerkwijzen voorkomen dat ieder project het wiel opnieuw uitvindt en zorgen voor snel inzicht in projecten voor beslissers (ambtelijk opdrachtgevers, directie, GS en PS).
- Zorg voor permanente educatie van de projectleider, manager projectbeheersing en (project)controllers. Het moet de norm worden dat eenieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert, door periodiek onderhoud van de kennis te faciliteren.
- Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren. Staten zien immers meerdere projecten en kunnen in verwarring raken wanneer systematiek en aanpak bij ieder project anders zijn. Of dat tijdens de looptijd van het project de indeling tussentijds verandert, waardoor kostenramingen van jaar op jaar niet meer vergelijkbaar zijn.
- Zorg ervoor dat bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden gehanteerd. Externe calculators moeten rekenen met de indexeringen, risico-opslagen en dergelijke zoals deze voor alle projecten gelden. Daarvan afwijken zou alleen mogelijk moeten zijn op basis van een goede motivering ('nee, tenzij') en na akkoord van de afdeling Financiën (paraaf afdelingsmanager). Maak bij samenwerking duidelijk wie opdrachtgever en wie opdrachtnemer is bij het opstellen van de ramingen en wees hier ook rolvast in.
- Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. In eerdere analyses van de Provincie Limburg is de aanbeveling gedaan gebruik te maken van zogenoemde 'reference class forecasting'. Met deze methodiek worden risico's en onzekerheden onderbouwd met vergelijkbare projecten in het verleden of bij andere organisaties. Hiermee wordt de onderbouwing van posten in ramingen steviger. Wij herhalen deze aanbeveling hier omdat deze tot op heden nog niet uitgevoerd is.
- Geef bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies alle betrokken partijen een rol, zodat zo breed mogelijk geïnventariseerd wordt waar risico's liggen in het ontwerp en de uitvoering. Tot slot moeten risico's al geïnventariseerd worden in de eerste fasen van onderzoek naar projecten. Juist dan worden de belangrijkste richtinggevende besluiten over projecten voorbereid.
- Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Het Limburgs parlement heeft de indruk de laatste jaren vaak achteraf te zijn geconfronteerd met financiële overschrijdingen bij grote infrastructurele projecten voor de periode 2011-2020. Berenschot heeft onderzoek gedaan naar de oorzaken van budgetverhogingen en mogelijke verbetermaatregelen. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

"Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen op infrastructurele 'grote projecten' en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zo veel mogelijk onvoorziene verhogingen tijdig te kunnen vermijden?"

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden, is ingegaan op de te onderzoeken grote infrastructurele projecten zelf, op besluitvormingsprocessen en governance en op de systematiek(en) van interne controle en beheersing van grote infrastructurele projecten die de Provincie Limburg hanteert.

Overzicht grote infrastructurele projecten in de Provincie

Onderzoeksvragen: Over welke projecten gaat het in de periode 2011 tot medio 2020? Wat zijn op hoofdlijnen de inhoudelijke en financiële kenmerken van deze projecten? Wat zijn de belangrijkste betrokken partijen en welke rol hebben zij?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag zie hoofdstuk 2):

- De Provincie is sinds 2011 bij dertien grote infrastructurele projecten betrokken geweest, waarvan er zeven vallen onder de Railagenda. De meeste betreffen spoorprojecten, daarnaast een variatie aan wegenprojecten en een gebiedsontwikkelingsproject.
- De financiële omvang van de projecten varieert. De Buitenring Parkstad, Opwaardering Maaslijn en Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum zijn met een investering van tussen de ruim € 200 miljoen en ruim € 400 miljoen de grootste projecten.
- Bij alle projecten werkt de Provincie samen met andere organisaties, zoals gemeenten, het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat, het waterschap, ProRail en andere Provincies. De Provincie heeft in deze projecten doorgaans twee rollen: opdrachtgever (trekker) en financier.

Budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten

Onderzoeksvragen: In hoeveel gevallen is er in de periode 2011 tot eind 2019 bij de onderzochte projecten sprake geweest van budgetverhogingen? Hoe hoog waren deze budgetverhogingen? Waardoor werden zij veroorzaakt en zijn er vaste patronen te ontdekken? Wie is wanneer en hoe hierover geïnformeerd en wie heeft in dit kader wanneer welke besluiten genomen?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag zie paragraaf 5.2 en de bijlagen):

- De vraag is wanneer kan worden gesproken van een budgetverhoging. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen het eerste kredietbesluit, is er bij drie van de vijf projecten sprake van een budgetverhoging. Daarbij kan bij de Maaslijn geconstateerd worden dat er sprake is geweest van een omvangrijke budgetverhoging. Bij de andere onderzochte projecten zijn de budgetverhogingen relatief beperkt. Als een budgetverhoging wordt afgezet tegen de eerste raming waarmee PS akkoord zijn gegaan, blijkt dat bij vier van de vijf onderzochte projecten sprake is geweest van één of meer budgetverhogingen. De relatief en absoluut grootste budgetverhoging heeft zich zo bezien voorgedaan bij de Buitenring Parkstad Limburg.

- De redenen voor de budgetverhogingen zijn divers. De belangrijkste reden voor de verhogingen naar omvang bezien zijn de scopewijzigingen. Andere redenen zijn: optimalisaties na eerste schetsontwerpen dan wel als gevolg van onduidelijkheden over de scope, uitspraken van juridische procedures en verandering van wet- en regelgeving, en inadequate ramingen. Daarnaast is er vaak sprake van een planningsoptimisme (plus het in de ramingen onvoldoende rekening houden met vertragingen die er altijd zijn) en mede in het verlengde hiervan te ambitieuze ramingen. Onder politieke (gevoelde) druk wordt vaak ambitieus (oftewel laag) en optimistisch (in de zin van snel gereed) geraamd om het project politiek haalbaar te laten zijn. Dit leidt later tot financiële teleurstellingen. Meer realistisch ramen zou in dezen een oplossing kunnen zijn.
- In het algemeen worden PS door GS op de hoogte gesteld van deze budgetverhogingen en nemen PS er uiteindelijk een besluit over. In de bijlagen is bij de vijf onderzochte projecten precies aangegeven hoe dit gebeurd is.

Governance: rolinvulling en besluitvorming

Onderzoeksvragen: Hoe ziet in de praktijk het proces van sturen, beheersen, toezicht houden en verantwoording afleggen bij grote infrastructurele projecten eruit, in het bijzonder richting GS en PS, zowel in het algemeen als bij het voornemen het budget te verhogen? Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom? Wie heeft welk mandaat en verantwoordelijkheid? Is er eerder onderzoek gedaan naar dit thema en wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd, met in het bijzonder aandacht voor een goede invulling van de kaderstellende en controlerende rol door PS?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 3 en de bijlagen):

- In het algemeen neemt de Provincie bij de grote infrastructurele projecten een trekkersrol op zich, vaak passend bij de sterke beleidsambities, financiering en ervaring. De afweging om deze rol op zich te nemen, is ad hoc en niet gestructureerd op basis van een afwegingskader gericht op grote infrastructurele projecten. Hierbij wordt niet altijd stilgestaan bij de risico's en financiële consequenties en worden de afspraken met partners onvoldoende scherp vastgelegd. De samenwerking met andere organisaties in stuurgroepen verloopt in de meeste gevallen goed. Dit neemt niet weg dat er soms tegengestelde belangen zijn tussen de partners. Leerpunt is van tevoren een goede afweging te maken op welke wijze de Provincie participeert in een groot infrastructureel project, waarbij alleen op afstand of helemaal niet deelnemen ook een optie is. Bij samenwerken met partners dienen duidelijke en realistische afspraken te worden gemaakt.
- De Regeling Grote Projecten is sinds 2011 verschillende malen aangepast en verbeterd en biedt een goed handvat in het informatieproces van de grote infrastructurele projecten richting PS. Op onderdelen is de regeling echter niet scherp genoeg, met name bij tussentijdse afwijkingen.
- Het heeft de afgelopen jaren ontbroken aan een vast stramien van projectfasering en besluitvorming inclusief inhoudelijke en vormvereisten en bijpassende informatievoorziening richting PS. Andere organisaties in den lande gebruiken hiervoor de zogenaamde MIRT-systematiek. Bij de fase overgangen worden niet structureel onafhankelijke projectaudits of gate reviews uitgevoerd. Leerpunt is een duidelijke projectfasering op te stellen met vaste besluitmomenten en deze voor alle projecten te hanteren inclusief bij fase overgangen vaste momenten met onafhankelijke audits.
- Terugkijkend op de gehele onderzoeksperiode, concluderen wij dat inhoudelijk en procesmatig de informatie naar PS over de grote infrastructurele projecten niet altijd adequaat is geweest. Oorzaken zijn:
  - het vroegtijdig in het proces informeren van PS op basis van een eerste raming waarbij PS het beschikbare budget vaststellen, terwijl er in die fase nog veel onduidelijk is over de scope en daardoor over de kosten van het project
  - het hanteren van onduidelijke definities en vaktermen

- onduidelijkheid ten aanzien van wat wel en niet in de ramingen wordt meegenomen, zoals indexeringen en bandbreedtes
- door de jaren heen inconsequente en hierdoor moeilijk vergelijkbare cijferpresentaties
- het niet goed managen van de (financiële) verwachtingen richting PS door bijvoorbeeld niet goed de onzekerheden bij de ramingen en de consequenties van wensen en eisen van leden van PS aan te geven.

Leerpunt is de informatievoorziening naar PS te verbeteren en de verwachtingen op een goede manier te managen.

- Portefeuillehouders bij grote infrastructurele projecten maken verschillende afwegingen waarover, wanneer en hoe het college van GS te informeren over deze projecten. Er is geen eenduidig afwegingskader of richtlijn wanneer het college waarover geïnformeerd dient te worden. Leerpunt is in GS nadere afspraken te maken waardoor duidelijk wordt wanneer de portefeuillehouder GS bij grote infrastructurele projecten op welke wijze waarover informeert.
- Meer 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 verbeterslag te zien is, waarbij de kaders en richtlijnen verder worden uitgewerkt:
  - Verdere aanscherpingen in de Regeling Grote Projecten, waarbij de voortgangsrapportage eind 2020 geïntegreerd is in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).
  - Een nieuwe aangescherpte Financiële Verordening van begin 2020.
  - Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten (in ontwikkeling).

  Een deel van deze verbeterslag is gebaseerd op door de Provincie zelf of in opdracht uitgevoerde onderzoeken naar het specifieke verloop van grote infrastructurele projecten.

Projectorganisatie

Onderzoeksvragen: Hoe ziet de projectorganisatie eruit? Hoe zijn de taken en verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie? Wie heeft welk mandaat en welke verantwoordelijkheid inzake bijvoorbeeld de uitvoering van de bedrijfsprocessen, informatievoorziening en risicomanagement? Hoe verliep dit in de praktijk? Was er voldoende kennis en kunde aanwezig? Hoe is de informatie over de (financiële) voortgang van deze projecten verlopen (richting ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever)? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 4 en de bijlagen):

- De aansturingslijn bij grote infrastructurele projecten is met name wat betreft de ambtelijk aansturing niet eenduidig geweest, hetgeen heeft geleid tot rolvervaging en verwarring in de aansturing. Leerpunt is te zorgen voor een duidelijke invulling en rolvast te zijn in de lijn van bestuurlijk opdrachtgever - ambtelijk opdrachtgever - projectleider (ambtelijk opdrachtnemer).
- De rapportagelijnen van grote infrastructurele projecten van de projectorganisatie naar de bestuurlijk opdrachtgever hebben jarenlang niet structureel en niet volgens een vaste structuur plaatsgevonden. Tegenwoordig is er wel een vast overleg tussen de bestuurlijk opdrachtgever en de projectleider. Dit dient te worden gecontinueerd.
- De projectorganisaties worden vormgegeven via het IPM-model (integraal projectmanagement). De projectmanager is primair verantwoordelijk voor het project. Projectteams hebben met het IPM-model een duidelijk kader voor de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden in het team. Er zijn vijf rollen: projectmanager, manager projectbeheersing, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager. De meeste IPM-rollen worden binnen de Provincie over het algemeen goed ingevuld. De grootste knelpunten doen zich voor bij de manager projectbeheersing, bijvoorbeeld bij de risicobeheersing.

De escalatielijnen bij verschillen van inzicht binnen het IPM-team zijn echter niet formeel vastgelegd. Leerpunt is in een vaste route duidelijk te maken in welke gevallen naar welk niveau geëscaleerd kan worden.

- Conform de regeling budgethouderschap zijn clustermanagers of programmamanagers budgethouders. Sinds 2019 is er een experiment met het getrapt mandaat en wordt het ondermandaat verschaft aan de projectmanager. De eerste ervaringen zijn positief.
- Projectteams beschikten niet altijd over voldoende tijd en de juiste kennis om het project goed te kunnen uitvoeren en beheersen. Kennis op het gebied van de aanleg van wegen is voldoende aanwezig; kennis van meer complexe spoorprojecten was onvoldoende aanwezig. Ook was er een tekort aan kennis op het gebied van contractmanagement, ruimtelijke procedures, financiën en kostenramingen. Leerpunt is voldoende kennis en kunde in huis te halen en voldoende tijd beschikbaar te stellen om de projecten goed uit te kunnen voeren.
- De continuïteit van kennis in projectteams is niet altijd geborgd, met name wanneer kennis wordt ingehuurd. Zo werden er bijvoorbeeld bij meerjarige projecten verschillende ingenieursbureaus ingehuurd, waarbij de projectkennis niet goed werd overgedragen. Leerpunt is zorg te dragen voor een goede kennisoverdracht binnen het projectteam en externe bureaus langer te binden aan een project. Opdrachtgeverschap van de bureaus moet professioneler, waarbij de Provincie vooraf duidelijke instructies meegeeft over de uitgangspunten waarmee bijvoorbeeld ramingen worden opgesteld.
- Meer in algemene zin concluderen wij dat, zeker in de eerste onderzochte jaren, de bestaande kaders en richtlijnen zoals beschreven in de Limburg Standaard niet goed werden gevolgd, terwijl die volgens ons op hoofdlijnen wel duidelijk waren. De laatste jaren gaat dit beter en is er meer een vaste structuur gekomen in de aansturing. Het in ontwikkeling zijnde Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten zal volgens onze verwachting een verdere kwaliteitsimpuls geven.

Projectramingen en projectbeheersing

Onderzoeksvragen: Hoe zien de ramingen van de onderzochte projecten er globaal uit, met specifieke aandacht voor hoe is omgegaan met onder meer pm-posten, projectorganisatiekosten, indexeringen, gehanteerde bandbreedtes, financiële risico's en de risicowaardering? Hoe is projectbeheersing/-control vormgegeven? Hoe ziet in de praktijk de projectbeheersingssystematiek eruit, in het bijzonder bij het voornemen budgetten te verhogen? Hoe wordt omgegaan met scopewijzigingen en de daarmee gepaard gaande kosten? Hoe is de informatievoorziening over de financiële voortgang van deze projecten binnen de projectgroep verlopen? Hoe zijn de uitgaven bewaakt? Welke generieke vastgestelde kaders zijn er in dit verband en welke veranderingen zijn er de afgelopen jaren doorgevoerd en waarom? Is eerder onderzoek gedaan naar de systematiek van interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten en zo ja, wat is met eventuele verbetermaatregelen gebeurd? Wat gaat er nu goed en wat kan beter? Welke aanbevelingen kunnen worden geformuleerd?

De conclusies luiden als volgt (voor nadere informatie ten aanzien van deze vraag en de leerpunten uitgewerkt in aanbevelingen zie hoofdstuk 5 en de bijlagen):

- Ramingsmethodieken zijn niet consequent op dezelfde wijze gehanteerd en elk project gebruikte zijn eigen formats. Er zijn geen vastgestelde generieke kaders ten aanzien van ramingen. Er is in de ramingen niet consequent omgegaan met indexeringen en bandbreedtes. Wat betreft het gebruik van de zogenaamde pm-posten zijn geen bijzonderheden geconstateerd. Er was onvoldoende kennis en kunde in huis op het gebied van het maken van ramingen dan wel deskundigen hadden onvoldoende tijd beschikbaar. Ook verschilt de wijze van rapporteren over ramingen en wordt deze in projecten ook gedurende de projectduur gewijzigd. Hierdoor vermindert het zicht en de grip op de projecten. Leerpunt is dat projectramingen consequenter volgens voorgeschreven methoden worden uitgevoerd en gerapporteerd. Op dit moment is de leidraad Kostenbegrotingssystematiek in ontwikkeling. Deze zal volgens ons bijdragen aan een meer uniforme werkwijze bij de Provincie. Een ander leerpunt is op gezette projectmijlpalen door onafhankelijke derden second opinions op ramingen te laten uitvoeren.

- Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Bij alle projecten wordt een risicoreservering opgenomen. In de meeste gevallen wordt de RISMAN-methode gebruikt. De manager projectbeheersing is verantwoordelijk voor het actueel houden van de risico's, de inhoudelijke verantwoordelijkheid voor de risico's ligt bij de ambtelijk opdrachtnemer. In het algemeen wordt het risicodossier goed bijgehouden, besproken in het IPM-team en met de bestuurlijk opdrachtgever. De calculatie van risico's is niet altijd goed gegaan. Niet alle risico's werden consequent en even scherp in beeld gebracht, soms werden risico's laat gesignaleerd en kwamen deze laat bij de bestuurders op tafel. Beheersmaatregelen werden veelal te algemeen gedefinieerd. Als gevolg hiervan waren de ramingen minder betrouwbaar en was de projectleiding minder in control om de risico's te managen. Leerpunt in algemene zin is bij risicomanagement scherper de maatregelen te definiëren, beter te calculeren en eerder te informeren.
- De financiële voortgang en eventuele mogelijke budgetverhogingen worden regelmatig in het projectteam besproken. De manager projectbeheersing bereidt dit voor. In de regel is dit eens per maand. Periodiek, dit wisselt per project, worden deze ramingen vervolgens ook met de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever besproken. In bepaalde projectfasen kan namelijk met een lagere frequentie volstaan worden en hetzelfde geldt als er geen budgetafwijkingen dreigen.
- Op het gebied van projectbeheersing zijn geen specifieke kaders aangetroffen. De manager projectbeheersing bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing, en bewaakt de uniformiteit van de administratie en kwaliteits- en risicosystemen. Van belang bij de projectbeheersing is een duidelijke rolverdeling tussen de manager projectbeheersing (eerste lijn) en projectcontroller (tweede lijn, kritisch meekijker, onafhankelijk tegenwicht). Deze rolverdeling is niet goed uitgevoerd, waardoor de kritische toets op bijvoorbeeld ramingen onvoldoende uit de verf is gekomen. De projectcontrollers hadden niet altijd voldoende tijd en beschikten niet altijd over de goede informatie om hun rol goed te kunnen vervullen. Leerpunt is te zorgen voor beter werkende checks-and-balances op dit gebied.
- In de door ons onderzochte projecten is duidelijk geworden dat scopewijzigingen grote invloed hebben op zowel de planning als op de ramingen. Voor de manager projectbeheersing is het belangrijk dat er extra aandacht moet zijn voor het verwerken van scopewijzigingen in ramingen. De managers projectbeheersing kunnen ook een rol spelen in het voorafgaand aan besluitvorming over scopewijzigingen op een toegankelijke manier inzichtelijk maken van effecten van de wijziging op planning en raming, inclusief risico's die aan de wijziging vastzitten.
- Meer in algemene zin concluderen wij dat de Provincie met name de laatste jaren veel geïnvesteerd heeft in onderliggende instrumenten en methodieken van projectbeheersing. Leerpunten uit eerder intern uitgevoerde onderzoeken zijn hier deels in verwerkt. De belangrijkste uitdaging voor de volgende fase is deze methodieken en instrumenten meer in samenhang in te zetten en hun volle potentieel daadwerkelijk te benutten.

Tot slot

Uit dit onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten in Limburg over een tijdspanne van tien jaar komen veel zaken naar voren die de Provincie anders of (veel) beter had kunnen doen. Een deel van de budgetverhogingen heeft echter ook te maken met inherente kenmerken van grote infrastructurele projecten. De aanleg van grote infrastructurele projecten is complex. Gezien de lange doorlooptijden van projecten, kan ook niet alles vanaf de eerste dag voorzien worden. Daarmee is het lastig grote infrastructurele projecten zonder budgetverhogingen te realiseren. Wij kennen dan ook weinig voorbeelden van grote projecten die ten opzichte van de eerste ramingen zonder budgetverhoging gerealiseerd zijn. Recente voorbeelden van grote budgetverhogingen bij bijvoorbeeld Zuidasdok en de Zuidelijke Ringweg Groningen laten de financiële complexiteit zien.

Dit neemt niet weg dat er bij de Provincie Limburg ook veel kan worden verbeterd. Natuurlijk zijn er zaken niet goed gegaan zoals in dit rapport beschreven. Er werd zeker in de eerste jaren vaak ad hoc gehandeld en weinig gebruik gemaakt van beschikbare kaders. Wij zien dat met name het laatste jaar er geïnvesteerd is in een kwaliteitsverbetering van de kaders en werkprocessen wat betreft de besluitvorming en governance, ramingen, interne controle en beheersing bij grote infrastructurele projecten. Dit verbeterproces is nog niet afgerond. Implementatie van onze aanbevelingen zullen verder bijdragen aan deze kwaliteitsverbetering, waarbij het nu van belang is dat de Provinciemedewerkers deze in de dagelijkse praktijk gaan toepassen.

6.2 Aanbevelingen

Kort samengevat komen wij tot de volgende aanbevelingen (zie voor een meer gedetailleerde uitwerking de laatste paragrafen van de hoofdstukken 3, 4 en 5).

Rolinvulling en besluitvorming

1. Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze voor de Provincie bij grote infrastructurele projecten.
2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten (*go / no go*) bij GS en PS zoals bij de landelijke MIRT systematiek. Voer per fase overgang een onafhankelijke projectaudit of gate review uit.
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 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.
6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS (en stakeholders) en neem Statenleden bij de hand.

Projectorganisatie

7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap, zowel qua roltoebedeling als qua invulling van de rol.
8. Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever.
9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten te kunnen aansturen en uitvoeren.
10. Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd.
11. Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project.

Projectramingen en projectbeheersing

12. Benut het kritische vermogen in de organisatie door (project)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 en beter gekend worden door de projectorganisatie.
15. Zorg dat er standardformats en standaardrapportages en dergelijken zijn en zie toe op het gebruik ervan.
16. Zorg dat eenieder 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. Zorg ervoor dat bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden gehanteerd. Maak bij deze samenwerking duidelijk wie opdrachtgever en wie opdrachtnemer is bij het opstellen van de ramingen en wees hier ook rolvast in.
19. Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers. In eerdere analyses van de Provincie Limburg is de aanbeveling gedaan gebruik te maken van zogenoemde 'reference class forecasting'.
20. Geef bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies alle betrokken partijen een rol.
21. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn.

Bijlage 1. Kaderstelling en onderzoeken grote infrastructurele projecten uitgevoerd binnen de Provincie

1 Kaderstelling

In deze analyse van de kaderstelling is uitgezocht welke kaders en richtlijnen de Provincie Limburg hanteert binnen grote projecten. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de volgende hoofdonderwerpen:

- Informatievoorziening aan Provinciale Staten: op welke manier wordt PS op de hoogte gehouden van voortgang en financiën?
- Projectmanagement en -governance: hoe zijn de verantwoordelijkheden verdeeld binnen de projectorganisatie en hoe vindt afstemming en besluitvorming plaats tussen projectorganisatie, ambtelijke lijnorganisatie en bestuur?
- Projectbeheersing: hoe worden de verschillende aspecten van projectbeheersing vormgegeven in de uitvoering van projecten?

Hieronder wordt per hoofdonderwerp in een paragraaf beschreven welke kaderstellende documenten er beschikbaar zijn. Per kaderstellend document wordt vervolgens een samenvatting gegeven van de belangrijkste kaders in relatie tot grote projecten.

1.1 Informatievoorziening aan Provinciale Staten

Voor de informatievoorziening aan PS over (grote) projecten gelden verscheidene kaders. De Intentieovereenkomst actieve informatieplicht, deels gebaseerd op de Provinciewet, vormt de basis voor de informatievoorziening. Vanuit de planning-en-controlcyclus en financiële verordening Provincie Limburg worden eisen gesteld aan hoe die informatievoorziening moet worden uitgevoerd. We komen daar later op terug. Daarnaast geeft de Regeling Grote Projecten PS de mogelijkheid om projecten te selecteren waarvan zij nader op de hoogte gehouden willen worden door middel van aanvullende voortgangsrapportages.

Intentieovereenkomst actieve informatieplicht

In de Intentieovereenkomst actieve informatieplicht (2018) zijn afspraken vastgelegd over de informatievoorziening van Gedeputeerde Staten en de Commissaris van de Koning aan Provinciale Staten. De basis voor de intentieovereenkomst wordt gevormd door het tweede lid van de artikelen 167 en 179 Provinciewet: "[Gedeputeerde Staten en de commissaris] geven Provinciale Staten alle inlichtingen die Provinciale Staten nodig hebben voor de uitoefening van hun taak".

In de intentieovereenkomst is opgenomen dat Gedeputeerde Staten en de Commissaris van de Koning Provinciale Staten zo spoedig mogelijk informeren na besluitvorming in de collegevergadering over onderwerpen die veel maatschappelijke aandacht hebben of voor de Provincie relevante veranderingen of risico's met zich mee brengen.

Collegebesluiten die (mogelijk) een grote impact hebben op het budget voor investeringen en projecten, vallen hier dus ook onder. Gebeurtenissen waar geen collegebesluit aan ten grondslag ligt, worden niet in de intentieovereenkomst benoemd. Als er bijvoorbeeld een budgetoverschrijding dreigt als gevolg van een externe ontwikkeling, valt dit niet onder de reikwijdte van de intentieovereenkomst.

Aanvullend op deze generieke afspraken, worden soms per project verdergaande afspraken gemaakt, bijvoorbeeld doordat GS toezeggingen doen voor verdere invulling van de informatieplicht op verzoek van PS. Bijvoorbeeld naar aanleiding van de onderzoeken in het kader van de Maaslijn. Feitelijk wordt er dan een 'kop' op het basisniveau gezet.

Planning-en-controlcyclus

Controle door PS op de jaarlijkse begroting verloopt volgens de planning-en-controlcyclus (P&C-cyclus). Dit is bepaald in de financiële verordening Provincie Limburg 2020, artikel 2.

Voor aanvang van een begrotingsjaar stelt de Controlecommissie, op voorstel van de griffier na afstemming met het college, een overzicht vast met de data voor het aanbieden van de jaarstukken, de voorjaarsnota, de tussentijdse afwijkingenrapportages, de financiële eindejaarsbijstelling en de begroting met de bijhorende meerjarenraming door college aan PS ter vaststelling van deze stukken.

- In de P&C-cyclus worden voor de behandeling van de begroting en de jaarstukken de wettelijke termijnen en de gewenste voorbereidingstijd van ten minste zes weken voor de PS in acht genomen.
- Uitgangspunt is een gelijktijdige behandeling van de voorjaarsnota, de jaarstukken en de eerste afwijkingenrapportage en een gelijktijdige behandeling van de begroting inclusief de belastingvoorstellen en de tweede afwijkingenrapportage. In onvoorziene omstandigheden kan van dit uitgangspunt worden afgeweken.

In de P&C-cyclus wordt als onderdeel van de beleids- en beheerbegroting over projecten gerapporteerd met betrekking tot investeringen en uitgaven. Ook wordt er globale informatie over de planning en voortgang gegeven. Op 11 december 2015 heeft PS besloten om de voortgang van 'grote projecten'[26] via voortgangsrapportages separaat te laten rapporteren van de P&C-cyclus (Statenbesluit P-15-011). In de P&C-stukken (begrotingen, etc.) staat nog steeds algemene informatie over de grote projecten, de voortgangsrapportages geven echter meer diepgang.

Financiële verordening Provincie Limburg 2020

De financiële verordening van de Provincie stelt kaders aan (rapportage van) administratie en begrotingen op provinciaal niveau (niet specifiek voor projecten). Hierna volgen de belangrijkste elementen in het kader van dit onderzoek:

- *Artikel 6 Afwijkingenrapportages, lid 1*: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de realisatie van de begroting van de Provincie door middel van twee afwijkingenrapportages en een financiële eindejaarsbijstelling.
- *Artikel 8 Financiële positie, lid 2*: Provinciale Staten autoriseren met het vaststellen van de financiële positie de investeringskredieten. Bij investeringsvoorstellen worden de looptijd (kaderstellend) en de indicatieve financiële fasering vermeld. Bij grote projecten wordt uitgegaan van een fasegewijze kredietbesluitvorming met een probabilistische raming. Indien hiervan afgeweken wordt, moet dit in het voorstel expliciet vermeld en beargumenteerd worden.

Voor wat betreft dreigende overschrijdingen van kredieten zijn geen specifieke bepalingen opgenomen. Wel is de algemene bepaling opgenomen dat binnen alle begrotingsprogramma's de te verwachten overschrijdingen binnen de begrotingsprogramma's moeten worden gemeld in de afwijkingenrapportages. Projecten en investeringen zijn ook onderdeel van de begrotingsprogramma's en vallen dus onder de reikwijdte van deze bepaling in artikel 6 lid 4a: Financieel. Enerzijds worden in de voortgangsrapportage de te verwachten onderbestedingen (minder uitgaven, meer inkomsten) ten opzichte van de (bijgestelde) begroting van de baten en lasten op begrotingsprogrammaniveau, groter dan 20% toegelicht. Anderzijds worden alle te verwachten overschrijdingen (meer uitgaven, minder inkomsten) op begrotingsprogrammaniveau toegelicht.

---

[26] Zie hieronder paragraaf 'Regeling Grote Projecten 2018'.

De financiële verordening van de Provincie Limburg wordt ten minste eenmaal per Statenperiode geactualiseerd. Voorafgaand aan 2020 gold er in de Provincie Limburg de financiële verordening 2016 en daarvoor de financiële verordening 2012. De belangrijkste wijziging met betrekking tot projecten is dat in de verordening 2020 is opgenomen dat ramingen voor grote projecten probabilistisch moeten zijn en dat kredietbesluitvorming fasegewijs moet plaatsvinden, tenzij gemotiveerd hiervan wordt afgeweken.

In de toelichting bij de verordening 2020 wordt beargumenteerd waarom deze wijziging is doorgevoerd.

"Naar aanleiding van de reactie van de directie op het rapport reconstructie Maaslijn, brief aan Provinciale Staten d.d. 24-5-2019, kenmerk 2019/39717 zijn de aanbevelingen vertaald naar een toevoeging op de beleidsregel rondom de investeringsbesluiten. Om te voorkomen dat budgetten een eigen leven gaan leiden en een zekere 'hardheid' oproepen, ook wel snel, taakstellend genoemd, moet ervoor gekozen worden dat, zoals in het rapport aangegeven, kredieten pas worden vrijgegeven per fase waarin het project zich bevindt en afhankelijk van de mate waarin de onzekerheid afneemt. Hiermee wordt een fasegewijze kredietbesluitvorming geïntroduceerd. De fasen sluiten daarmee aan op de fasen zoals die zijn onderscheiden in de vastgestelde Limburg Standaard (initiatief, haalbaarheid, planvorming, uitvoering, en beheer).

Verder wordt in de analyse van de voornoemde brief geconstateerd dat de kwaliteit van de ramingen zelf kan verbeteren. De tot op heden klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) zijn niet altijd toereikend en winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Deze manier van ramen zal worden gehanteerd bij die projecten waar de complexiteit met bijbehorende risico-inschattingen aantoont dat dit de meest reële en voor de hand liggende wijze van ramen is. Dit betreft met name nieuwbouw van grote nieuwe infrastructurele projecten."

De belangrijkste wijziging van de verordening van 2016 ten opzichte van die uit 2012 was dat vanaf toen de voortgang van grote projecten via voortgangsrapportages, separaat van de P&C-cyclus, gerapporteerd worden conform Statenbesluit P-15-011 uit 2015. Daarnaast werd ook de financiële eindejaarsbijstelling van de programmabegroting opgenomen in de financiële verordening. Deze was daarvoor echter al een vast onderdeel van de P&C-cyclus.

Regeling Grote Projecten 2018

De huidige Regeling Grote Projecten 2018 is vastgesteld in 2018. Hiervoor kende de Provincie Limburg al soortgelijke regelingen, de Regeling Grote Projecten 2015 en de Regeling Grote Projecten 2011. De regeling uit 2018 is ten opzichte van de regeling 2015 veel gedetailleerder in het benoemen van de informatie die het college aan PS moet aanbieden. Beide regelingen benoemen de actieve informatieplicht die het college heeft bij dreigende overschrijdingen. In de regelingen is benoemd welke projecten voor de status groot project in aanmerking komen. Een project kan een groot project worden indien projectrisico's, de complexiteit en de verstrekte en benodigde sturingsinformatie hier aanleiding toe geven. Harde criteria zijn hierbij niet benoemd. In afwijking ten opzichte van 2015 is het zo dat GS in principe voorstelt een project onder de Regeling Grote Projecten te laten vallen. In de regeling 2015 waren het PS die hiervoor het initiatief namen. In de huidige regeling kunnen PS alsnog een project onder regeling brengen als het college dit niet heeft voorgesteld.

De Regeling Grote Projecten bevat kaders en richtlijnen ten aanzien van informatievoorziening, rapportering, controle en evaluatie voor grote projecten. Deze kaders zijn aanvullend op de gebruikelijke planning-en-control cyclus. De Regeling Grote Projecten wordt niet benoemd in de financiële verordening.

De aanvullende kaders betreffen de informatievoorziening van GS aan PS. GS moet PS in geval van grote projecten drie typen rapportages verstrekken: de basisrapportage, voortgangsrapportages en een eindevaluatie.

Bij het benoemen van het grote project stellen de PS de ijkmomenten vast waarop GS een rapportage naar de PS moeten sturen. Hier zijn geen harde criteria voor benoemd. De Regeling Grote Projecten heeft ook geen bepalingen over fasegewijze kredietverlening, zoals wel in de financiële verordening 2020 zijn opgenomen.

De Regeling Grote Projecten schrijft voor wanneer er aan de (Statencommissies van) PS gerapporteerd moet worden, welke informatie die rapportages moeten bevatten en hoe ze opgesteld dienen te worden. De rapportages moeten ten minste informatie bevatten ten aanzien van:

- projectdoelstelling(en);
- reikwijdte van het project;
- besluitvormingsmomenten en betrokkenheid Provinciale Staten;
- planning;
- financiën;
- risico's en risicobeheersing;
- projectbeheer en projectbeheersing;
- overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten.

Op basis van de Regeling Grote Projecten worden halfjaarlijkse voortgangsrapportages opgesteld voor Provinciale Staten voor grote projecten in uitvoering. Deze bevatten een overzicht van de geschiedenis van het project aan de hand van bovenstaande punten, aangevuld met de veranderingen ten aanzien van de vorige voortgangsrapportage (meestal in blauw weergegeven).

Op 2 oktober 2020 hebben Provinciale Staten de Regeling Grote Projecten 2018 ingetrokken en de Regeling Grote Projecten 2020 vastgesteld. Deze nieuwe regeling komt in hoofdlijnen overeen met de oude regeling, maar heeft op een aantal onderdelen de kaderstellende rol van Provinciale Staten versterkt:

- Provinciale Staten stellen de basisrapportage vast en benoemen daarin ook de ijkmomenten waarop voortgangsrapportages moeten verschijnen.
- Provinciale Staten kunnen zelf het initiatief nemen een project onder de Regeling Grote Projecten te laten vallen met een initiatiefvoorstel.
- De rol van de griffie die de rapportages analyseert, is verzwaard: de griffie kijkt ook naar de samenhang met bijvoorbeeld aangenomen moties. De griffie kan rapportages op eigen initiatief toetsen aan de vastgestelde criteria en hierover een sonderend stuk voorleggen aan Provinciale Staten.

In ons onderzoek hebben we de regeling uit 2018 gehanteerd. De regelingen uit 2018 en 2020 kennen een grote inhoudelijke overeenkomst, waardoor de beoordeling niet wezenlijk anders uitgevallen zou zijn.

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024

Vanaf 1 juli 2020 wordt over de mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd door middel van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). Hiermee hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd. In deze rapportage zijn de voortgangsrapportages van grote projecten uit de Regeling Grote Projecten geïntegreerd.

1.2. Projectmanagement en -governance

Voor de invulling van het projectmanagement worden binnen de Provincie Limburg twee methoden gehanteerd: de Limburg Standaard en de methodiek van integraal projectmanagement (IPM-methodiek). Er zijn geen vaste richtlijnen voor welke methode wanneer gebruikt dient te worden. In de praktijk wordt voor grote projecten doorgaans de IPM-methodiek gehanteerd.

De Limburg Standaard en de IPM-methodiek zijn niet wederzijds exclusief. Waar IPM zich richt op de rollen binnen het projectteam, richt de Limburg Standaard zich voornamelijk op de overkoepelende governance en verhouding tussen projectteam, ambtelijke lijn en bestuur.

Ten aanzien van de mandaten en ondermandaten van directie, clustermanagers, project- en programmamanagers vanuit GS zijn er drie relevante besluiten en regelingen: het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap. Deze staan onder aan deze paragraaf beschreven.

Limburg Standaard

De Limburg Standaard (2012) is een interne handreiking van de Provincie Limburg voor projectmatig en programmatisch werken. De standaard richt zich op initiatieven met een tijdelijk en eindig karakter, van kleine projecten tot grote programma's. De Limburg Standaard is niet formeel vastgesteld en heeft sinds 2012 nog steeds de status concept.

De Limburg Standaard bevat richtlijnen ten aanzien van vier onderdelen:

- Omgeving (rol Provincie in krachtenveld).
- Interne organisatie (inpassing project in matrix).
- Rolinvulling (houding en competenties).
- Toolkit (documenten, systemen, instrumenten).

Hieronder zijn per onderdeel de belangrijkste punten samengevat.

Omgeving
Hier worden de verschillende rollen beschreven die de Provincie kan spelen in het externe krachtenveld. Acht rollen worden onderscheiden, variërend in de mate van betrokkenheid van en risico voor de Provincie. Er wordt niet in detail ingegaan op hoe er invulling aan elk van de rollen dient te worden gegeven. Wel worden er voorbeelden gegeven van actoranalyses.

Interne organisatie
Het hoofdstuk Interne organisatie beschrijft hoe projecten en programma's intern georganiseerd worden en dienen te passen binnen de matrixorganisatie.

Elk project/programma wordt aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder en één ambtelijk 'operationeel aanspreekpunt', bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider. De ambtelijk opdrachtgever formuleert de opdracht, zorgt voor mensen en middelen en spreekt de projectleider aan op voortgang en resultaten. De projectleider is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project: hij stuurt de leden van het projectteam aan en is verantwoordelijk voor de beheersing. De rol van de portefeuillehouder is niet nader gespecificeerd.

Projecten doorlopen van begin tot eind een proces met vijf fasen: 1) initiatief, 2) haalbaarheid, 3) planvorming, 4) uitvoering en 5) beheer. Belangrijke elementen in de fasering zijn dat iedere faseovergang een beslismoment is en per fase de risico's en beheersmaatregelen benoemd moeten worden. Ook dient elke fase geëvalueerd te worden. De handreiking bevat geen nadere beschrijving van hoe de beslismomenten, het risicomanagement en de evaluaties vormgegeven moeten worden. De fasering zoals in de Limburg Standaard is opgenomen, is ook verankerd in de Financiële Verordening 2020.

Rolinvulling

Dit onderdeel bevat een beschrijving van een aantal algemene competenties waar projectteamleden over dienen te beschikken, aan de hand van vijf kernwaarden: daadkracht, flexibel, transparant, samenwerking, gezond.[27]

Daarnaast wordt aangegeven wie welke rollen kan vervullen (zie onderstaande tabel). Een programmamanager kan bijvoorbeeld zowel projectleider (voor het eigen programma) als ambtelijk opdrachtgever (voor een project binnen het eigen programma) zijn. In andere gevallen is een clusterhoofd de ambtelijk opdrachtgever.

	Majeur project / programma	Project (als onderdeel van programma)	Projecten in de lijn / routines	Coördinatie opgave
Ambtelijk opdrachtgever	Directielid, ev. Gedelegeerd aan clusterhoofd Ontwikkeling	Programma manager	Clusterhoofd	Directielid
Projectleider	Door clusterhoofd ontwikkeling aangewezen PL of Programma-manager	Door programma manager aangewezen	Door clusterhoofd aangewezen	Door clusterhoofd ontwikkeling aangewezen
team	Vast team per projectfase	Vast team Per projectfase	Vast team	

Toolkit

Het onderdeel toolkit beschrijft richtlijnen voor het vastleggen en rapporteren van projectinformatie. Hierin zijn een aantal verantwoordelijkheden van de projectleider uiteengezet. Zo is de projectleider als budgethouder verantwoordelijk voor de deugdelijkheid van de financiële gegevens in het financiële systeem FIS (sinds 2015 Key2Finance). De financiën moeten op elk moment in beeld kunnen worden gebracht. Tevens geeft de projectleider invulling aan de actieve informatieplicht en zorgt daarmee dat PS en het lijnmanagement tijdig geïnformeerd worden. Verder is de projectleider verantwoordelijk voor de dossiervorming. Het dossier bevat in ieder geval de volgende elementen: bestuurlijke informatie, inhoud, financiën, planning, rapportages en communicatie & correspondentie.

Rollen van overige betrokkenen zoals projectcontrollers en medewerkers van de afdeling Financiën etc. worden in de Limburg Standaard niet benoemd of uitgewerkt. In de Limburg Standaard is ook niets opgenomen over de informatievoorziening aan GS en PS.

IPM-methodiek

Bij de provinciale reorganisatie van 2013 is binnen het werkveld Wegentiteit (de huidige clusters Wegaanleg en Wegbeheer) de methodiek integraal projectmanagement (IPM-methodiek) doorgevoerd. Deze methodiek is ontwikkeld binnen Rijkswaterstaat en wordt inmiddels breed in andere (publieke en private) organisaties toegepast. Er zijn geen formele interne kaders ten aanzien van IPM. In het projectmanagementplan van de Buitenring Parkstad Limburg is in detail uitgewerkt hoe de IPM-methodiek toegepast is binnen de Provincie Limburg. Onderstaande beschrijving is daarop gebaseerd.

[27] Organisatievisie hanteert andere waarden.

Projectmanagement
Het projectmanagement, zowel projectsturing als projectbeheersing (management & control), is verantwoordelijk voor het behalen van de gestelde projectdoelen binnen de gegeven randvoorwaarden in termen van tijd, geld, kwaliteit, organisatie en informatie. Binnen het projectmanagement worden een aantal rollen onderscheiden.

De *projectmanager* is primair verantwoordelijk voor het project en legt hierover verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever. De projectmanager stuurt het projectteam aan en richt zich op de integrale aansturing en beheersing van het project binnen de dimensies geld, organisatie, tijd, informatie en kwaliteit. Bij grotere projecten kan de projectmanager ondersteund worden door een *projectsecretaris*.

De *manager projectbeheersing* bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij is onderdeel van het projectteam en bewaakt de uniformiteit van de administratie en kwaliteits- en risicobeheerssystemen.

De *controller* is het onafhankelijke tegenwicht van de manager projectbeheersing. De controller bewaakt ook de kaders en de voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing, maar doet dat vanuit een positie buiten het projectteam. Ook toetst de controller de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan Provinciale Staten op juistheid, tijdigheid volledigheid.

Het projectteam
Het projectteam omvat vier disciplines: 1. projectmanagement (inclusief projectbeheersing); 2. omgevingsmanagement; 3. contractmanagement; 4. technisch management. Elke discipline kent een subteam met een verantwoordelijk manager: de projectmanager, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager.

De projectmanager stuurt het projectteam aan. Het omgevingsmanagement richt zich op acceptatie van het project door stakeholders om daarmee de voortgang te bewaken. Het technisch management is verantwoordelijk voor de technisch-inhoudelijke inbreng in het project. En het contractmanagement beheerst de contractvoorbereiding en -uitvoering richting de marktpartij(en).

Mandaatbesluiten en -regelingen

Mandaten, volmachten en machtigingen binnen de Provincie Limburg zijn geregeld in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017, het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019, en de Regeling op het budgethouderschap.

Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017
In het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017 artikel 2 is de mandatering van GS aan de directie bepaald. Die richt zich hoofdzakelijk op personeelszaken en recht. Relevante passages in het kader van dit onderzoek zijn artikel 2 lid 2b en 2c:

Tot het mandaat, de volmacht en de machtiging aan de directie, behoren in ieder geval:
- het vaststellen van de werkterreinen van clustermanagers, programmamanagers en projectmanagers;
- beslissingen inzake het benoemen van (programma)budgethouders.

In artikel 4 is bepaald dat de directie schriftelijk rechtstreeks ondermandaat, (onder)volmacht of machtiging kan verlenen aan clustermanagers, programmamanagers en projectmanagers voor zover passend binnen hun werkterrein. En in artikel 5 is bepaald dat clustermanagers verder ondermandaat kunnen verlenen aan adjunct-clustermanagers/-teammanagers en medewerkers binnen hun cluster. Een belangrijke uitzondering op het

mandaat van de directie zijn beslissingen met betrekking tot stukken die bestemd zijn voor het presidium en Provinciale Staten.[28]

Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019

Het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2019 gaat nader in op de ondermandatering van clustermanagers en project- en programmamanagers.

Project- en programmamanagers zijn gemandateerd en dragen verantwoordelijkheid voor de[29]:

- strategische aansturing van een project en projectmedewerkers die in het multidisciplinaire team zijn ondergebracht;
- inhoudelijke en procesmatige aansturing van specialismen in samenwerkingsvormen en sturing op prestaties;
- supervisie en coördinatie en het rechtstreeks verantwoording afleggen aan de directie;
- behartiging van alle relevante managementaspecten van het multidisciplinaire team dat aan hen is toegewezen;
- vormgeving aan de politiek-bestuurlijke strategische visie van het project en zorgdragen voor initiatie, haalbaarheid en planvorming;
- actieve afstemming van de resultaten van het project met de werkvelden Strategie, Beleid en Uitvoering;
- tijdige melding van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke risico's in het project aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en het nemen van beheersmaatregelen.

In artikel 4 lid 4 en lid 5 staat het mandaat van de manager vastgoed en grondzaken beschreven. Deze wordt onder andere gemandateerd voor:

- het privaatrechtelijk verwerven, vervreemden, beheren en gebruiken van provinciale eigendommen en het vestigen van zakelijke rechten, eventueel met behulp van onteigening of het van toepassing verklaren van de Wet voorkeursrecht gemeenten;
- het sluiten van realiseringsovereenkomsten en alle andere privaatrechtelijke verbintenissen die noodzakelijk zijn ter uitvoering van de in paragraaf grondbeleid (van de begrotingen en jaarrekening) beschreven projecten.

De manager vastgoed en grondzaken mag dit tot een bedrag van maximaal € 500.000. Het bedrag mag ten laste komen van het budget van een andere cluster-, programma- of projectmanager, onder de voorwaarde dat het budgethouderschap bij de betreffende cluster-, programma- of projectmanager blijft berusten.

Regeling op het budgethouderschap

In de Regeling op het budgethouderschap zijn kaders en richtlijnen beschreven voor het handelen van budgethouders.

De budgethouder is verantwoordelijk voor de beheersing van de begrotingsuitvoering van de budgetten die aan hem zijn toegewezen. In dat kader is hij/zij verantwoordelijk voor de rechtmatigheid, doelmatigheid en doeltreffendheid van de besteding van deze budgetten.

Het directielid dat het budgethouderschap heeft overgedragen, bepaalt hoe, waarover en wanneer de budgethouder hem of haar informeert met betrekking tot de uitvoering van de onder de regeling aan de budgethouder opgedragen taken.

---

[28] Er zijn geen voor dit onderzoek relevante aanpassingen gevonden in het Wijzigingsbesluit Mandaatbesluit Gedeputeerde Staten van Limburg 2017 ten opzichte van de voorgaande Mandaatbesluiten Gedeputeerde Staten van 2017, 2013 en 2006.

[29] De specificatie van de verantwoordelijkheden is ingevoerd in de overgang van het Mandaatbesluit directie Provincie Limburg 2013 naar dat van 2014. Verder zijn er geen relevante aanpassingen gevonden ten aanzien van de eerdere Mandaatbesluiten directie van 2013, 2014 en 2017.

Daarnaast is de voorbereiding en besluitvorming omtrent ramingen bepaald. De budgethouder stelt de raming van een nieuw budget op en overlegt met het cluster Financiën over de raming en dekking. Het voorstel wordt aangeboden aan het college. Het cluster Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met de van toepassing zijnde indexeringen en overige, specifieke aanpassingen. Nadat Provinciale Staten hebben ingestemd met het nieuwe budget, kan de budgethouder verplichtingen aangaan.

Tot slot zijn er richtlijnen voor de uitvoering van het budget. Zo moet de budgethouder zorgen voor een tijdige uitvoering binnen de geldende randvoorwaarden en besluiten. Waar nodig stuurt de budgethouder bij of neemt initiatieven om tot een bijstelling van de geldende randvoorwaarden of besluiten te komen. Tevens dient de budgethouder zorg te dragen voor de administratieve boeking van uitgaven en inkomsten met aanduiding van het desbetreffend budget.

Pilot getrapt mandaat

In 2019 zijn binnen de Provincie Limburg een aantal pilots gestart met getrapt mandaat. Doel was het invoeren van een meer gespecificeerd en getrapt mandaat aangaande financiële beslissingen en verbetering van de sturing en rapportering op externe inhuur en opdrachten. Beslissingen over opdrachten voor werken, diensten en leveringen en andere beslissingen met financiële gevolgen worden naarmate de waarde hiervan stijgt steeds hoger in de projecthiërarchie genomen. Het vier ogenprincipe speelt een wezenlijke rol in deze systematiek.

In het getrapte mandaat van deze pilots is ook expliciet een rol opgenomen voor een stuurgroep. Formeel hebben deze stuurgroepen geen handelingsbevoegdheid. De formele bevoegdheid blijft liggen bij de ambtelijk opdrachtgever van het project, tenzij besluiten politiek-bestuurlijk gevoelig zijn. Dan ligt het mandaat bij GS, conform de algemene mandaatafspraken.

Conform de Regeling op het budgethouderschap zijn clustermanagers of programmamanagers doorgaans budgethouder en tevens mandaathouder. Met het getrapt mandaat wordt ondermandaat verstrekt aan projectmanagers. Het in mandaat nemen van beslissingen over aangelegenheden met (mogelijk) financiële gevolgen geschiedt binnen de grenzen van de daarvoor beschikbaar gestelde budgetten en met inachtneming van het bepaalde in het mandaatbesluit. De budgethouder blijft ongewijzigd.

IPML 2020-2024

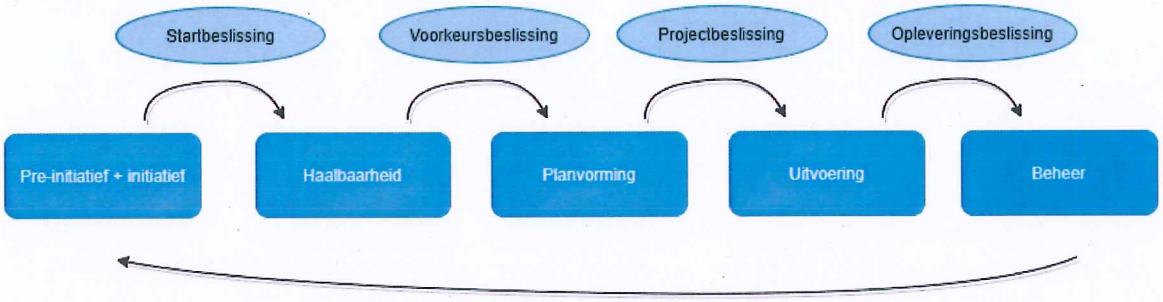
Het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2020-2024 is een halfjaarlijkse rapportage voor PS met een integraal overzicht van de stand van zaken en financiën van lopende mobiliteitsopgaven binnen de Provincie. Op 14 februari 2020 heeft PS besloten deze rapportage te integreren met de voortgangsrapportages over aanlegprojecten vanuit de Regeling Grote Projecten.

In het IPML hebben GS enkele algemene uitgangspunten geformuleerd over het samenwerken met andere partijen, namelijk dat GS bij het aangaan van toekomstige samenwerkingsverbanden de belangen van en risico's voor de Provincie beter wil afbakenen. Voor mobiliteitsopgaven wordt sinds kort wel een afwegingskader gehanteerd, waarbij de afweging langs de lijn van Must, Should, Could en Would loopt.

Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten

Momenteel werkt de Provincie Limburg aan het Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten, een nadere uitwerking van de werkwijze voor de uitvoering van infrastructurele projecten. In dit uitvoeringskader staan de 'uitvoeringsregels' beschreven: activiteiten en processen voor de projectuitvoering van de (pre-)initiatieffase tot en met de beheerfase. Het doel van het uitvoeringskader is om een uniforme handelswijze en beheersing van risico's in de uitvoering van de infrastructurele projecten te borgen.

Voor de projectfasering wordt aangesloten op de projectfasering zoals die in de Limburg Standaard staat beschreven. Deze komt op hoofdlijnen overeen met de MIRT-fasering die Rijkswaterstaat hanteert.



Het uitvoeringskader beschrijft voor elke fase:

- de doelstelling;
- de te doorlopen processtappen, met aandacht voor acties en actiehouders, timing, bevoegdheden en verantwoordelijkheden, te gebruiken standaarden en format, op te leveren rapportages en informatievoorziening, en het resultaat;
- belangrijke risico's en beheersmaatregelen voor elke processtap.

1.3 Projectbeheersing

Voor projectbeheersing, waaronder risicomanagement, budgettering en het maken van prognoses, zijn tijdens dit onderzoek geen formele kaders gevonden. Die constatering is bevestigd in de gevoerde interviews.

In de interviews kwam naar voren dat hier verschillende methodieken voor gebruikt worden binnen de Provincie Limburg. Wanneer welke methodiek wordt toegepast, is niet formeel of expliciet vastgelegd. Wel wordt er momenteel een Leidraad Kostenbegrotingssystematiek ontwikkeld, die richtlijnen bevat voor fasering, proces en werkwijze voor kostenramingen voor infrastructurele projecten binnen de Provincie Limburg. Deze is ten tijde van dit onderzoek, september 2020, nog in concept.

Voor budgettering wordt conform de financiële verordening gebruik gemaakt van probabilistisch ramen: ramen met een bandbreedte op basis van onzekerheden en risico's. Met probabilistisch ramen worden budgetramingen gemaakt met een bepaalde P-waarde, die de waarschijnlijkheid aangeeft dat het project binnen budget blijft. Zo is bij een P85-raming de geschatte kans 85% dat het project binnen budget blijft. Er zijn binnen de Provincie nog geen vaste regels voor wanneer welke P-waarde dient te worden toegepast. Dit wordt nader uitgewerkt in de hieronder beschreven Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

Leidraad Kostenbegrotingssystematiek

De Leidraad Kostenbegrotingssystematiek wordt momenteel ontwikkeld om toe te werken naar een uniforme werkwijze op het gebied van kostenbegrotingssystematiek voor infrastructurele projecten binnen de Provincie Limburg. Doel is dat de leidraad daarmee zal bijdragen aan meer en duidelijker inzicht in de financiële stand van zaken van infrastructuurprojecten en helderdere communicatie daarover richting GS en PS. Ten tijde van dit onderzoek, in september 2020, was de leidraad nog in concept en werd deze doorontwikkeld. De tekst hieronder is een beknopte samenvatting op basis van versie 1.03 van 28 juli 2020.

De leidraad schrijft een duidelijk onderscheid voor in terminologie: van grof naar fijn spreekt men van kostenindicatie, kostenschatting, raming, bedrijfseconomische en marktraming. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende projectfasen. Tevens wordt voorgeschreven hoe de ramingen tot stand dienen te komen en dat deze aan het eind van het project geëvalueerd dienen te worden in een zogenaamd overdrachtsdossier.

Voor alle ramingen dient de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) gebruikt te worden. Afhankelijk van het risicoprofiel van het project wordt een deterministische SSK-raming toegepast (voor laag tot middel risicoprofiel) of een probabilistische SSK-raming (voor hoog risicoprofiel). Voor de probabilistische methode wordt per type raming (kostenindicatie, kostenschatting, etc.) voorgeschreven wat het spreidingspercentage (of de P-waarde) dient te zijn. Tevens bevat de leidraad richtlijnen voor welke factoren in de raming in beschouwing moeten worden genomen en hoe.

Tot slot onderscheidt de leidraad zes beslismomenten in het proces van initiatief tot project.

Check financiële middelen	Nadat de kostenindicatie van de diverse oplossingsrichtingen beschikbaar zijn, wordt gecheckt of voldoende financiële ruimte beschikbaar is om een mogelijke oplossing uit te kunnen laten voeren. Er worden geen middelen gereserveerd.
Alternatiefbeslissing	Aan het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Door middel van de kostenschatting wordt inzicht verschaft in de te verwachten financiële waarde van het voorkeursalternatief. Met de alternatiefbeslissing wordt in de initiatieffase een kredietbesluit genomen voor enkel en alleen de procesmiddelen. Dit geeft de mogelijkheid om in de haalbaarheidsfase verder onderzoek te verrichten naar het gekozen voorkeursalternatief. Op dit moment wordt dus geen kredietbesluit genomen voor het projectbudget.
Variantbeslissing	Ten eerste wordt op basis van de raming een tweede check uitgevoerd op de beschikbaarheid van financiële middelen. Ten tweede wordt op basis van de raming voor de voorkeursvariant een kredietbesluit voor het projectbudget genomen.
Aanbestedings-beslissing	Tijdens het voorbereiden van de aanbestedingsprocedure wordt een bedrijfseconomische raming opgesteld. Deze raming geeft de mogelijkheid om een check uit te voeren op het genomen kredietbesluit uit de haalbaarheidsfase. Hierdoor kan bijsturing plaatsvinden op het krediet. Tevens wordt deze raming gebruikt om bestuur en management te informeren over het financiële verloop van het project.
Gunningsbeslissing	Door middel van de marktraming wordt de verwachte hoogte van inschrijvingen op korte termijn bepaald. Deze raming geeft de kans om de daadwerkelijke hoogte van inschrijvingen te spiegelen. Met behulp van deze raming kan worden bekeken of een aanbestedingsprocedure haalbaar is. Hierdoor kan bijsturing plaatsvinden op het krediet. De marktraming dient vlak voor de aanbestedingsprocedure te worden opgesteld.
Opleveringsbeslissing	Na het realiseren van het project wordt een overdrachtsdossier opgesteld, dat inzicht geeft in het verschil tussen het oude en nieuwe areaal. Op basis van deze informatie kan bijsturing plaatsvinden op de beschikbare middelen voor dé beheer- en onderhoudskosten.

IPML 2020-2024

In het IPML 2020-2024 spreekt GS de ambitie uit de kostenbeheersing te verbeteren. Op pagina 2 van het IPML staat het volgende: "We verbeteren onze interne kostenbegrotings-, plannings- en risicobeheersingssystematiek om beter in control te komen en te blijven binnen de mobiliteitsprojecten. Daarnaast houden we onze kennis op het gebied van projectmanagement en de wijze van sturing actueel, zodat we onze opdrachtgeversrol professioneel kunnen blijven vervullen." En verder op pagina 2: "Met het opnieuw inrichten van de concern-control wordt de controle op grote projecten versterkt. Ook vindt er frequenter overleg plaats met alle betrokken projectleiders over kosten, planning, risico en capaciteit en zijn dat dé aandachtspunten in de geactualiseerde organisatieplannen."

Deze maatregelen zijn nog niet (volledig) geïmplementeerd maar er wordt aan gewerkt, bijvoorbeeld met het Uitvoeringskader Infrastructurele Projecten.

2 Onderzoeken beheersing projecten binnen de Provincie

In het recente verleden zijn enkele onderzoeken uitgevoerd die betrekking hebben op beheersing van projecten binnen de Provincie Limburg. Op hoofdlijnen beschrijven we de adviezen en aanbevelingen uit deze onderzoeken.

2.1 Feitenreconstructie Maaslijn (april 2019)

De feitenreconstructie bevat een analyse die dieper ingaat op de relatie tussen ramingen en besluitvorming. Geconcludeerd wordt dat ramingen in de initiatieffase van projecten vaak nog grote onzekerheden kennen. Desondanks zijn deze ramingen in het verleden echter wel als taakstellend budget vastgesteld. In volgende fasen van het project wordt de raming steeds nauwkeuriger. Het mechanisme dat in de analyse beschreven wordt, is dat gestuurd wordt om de raming binnen het taakstellende budget te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door projectonderdelen uit de scope te halen. Ook wordt met de uitgangspunten van ramingen geschoven om binnen het vastgestelde budget te blijven. In de analyse worden de volgende voorstellen gedaan om dit mechanisme te doorbreken:

- Kredieten fasegewijs autoriseren. Hiermee sluit het krediet beter aan op de reële raming en wordt de raming minder inzet van politieke sturing.
- Scheiding tussen ambtelijke advisering en bestuurlijke besluitvorming in het college. Het college als geheel moet de beschikking hebben over alle alternatieven en de (financiële) consequenties ervan, zodat de afweging collectief is.
- Werken met probabilistische in plaats van deterministische ramingen, waardoor onzekerheden beter in beeld komen en ook beter beheersbaar worden.
- Eerder escaleren van discussiepunten naar het niveau van het directieteam en/of college en deze niet te lang in de beperkte kring van projectleider en portefeuillehouder laten.

Geconstateerd wordt dat er een omslag in denken en werken nodig is om op deze manier te werken. Zowel bestuurlijk als ambtelijk.

Het college geeft in een brief aan de Staten een reactie op deze bevindingen. Enkele maatregelen zijn al getroffen, zoals het overdragen van het opdrachtgeverschap van sommige spoorprojecten van het clusterhoofd ontwikkeling naar een clusterhoofd dat verantwoordelijk is voor de uitvoering. Daarnaast is gewerkt aan het versterken van de projectleiding en het opleiden van medewerkers in de probabilistische én deterministische ramingsmethodieken.

Op voorspraak van de directie worden de aanbevelingen uit het rapport overgenomen en de directie geeft daarbij een eigen duiding.

Het voorstel om fasegewijs te gaan ramen, wordt overgenomen. De directie geeft aan dat de interne project- en programmasturing hierop aangepast is, zoals dit ook expliciet tot uiting komt in de GS-nota's dan wel project-/ programmarapportages conform de P&C-cyclus.

Voor wat betreft het probabilistisch ramen stelt de directie dat deze manier van ramen gehanteerd zal worden bij die projecten waar de complexiteit met bijbehorende risico-inschattingen aantoont dat dit de meest reële en voor de hand liggende wijze van ramen is.

De directie geeft aan de constateringen over collectieve besluitvorming zorgelijk te vinden en projectleiders daar permanent op aan te spreken. Aanvullend worden ook enkele aanpassingen in de organisatie benoemd die moeten leiden tot versterkte *checks & balances*. Gesteld wordt:

"In aansluiting op dit laatste aanbevelingspunt hecht de directie eraan te vermelden dat de herinrichting van Concern Control dit jaar een feit zal zijn. Een traject dat gestart is in 2017 met alle betrokken financials / controllers van de organisatie heeft ertoe geleid dat de checks & balances binnen projecten én op

concernniveau permanent, aan de hand van vooraf geduide kaders, op centraal niveau zullen worden gemonitord. Het organisatorisch formaliseren van deze werkwijze en de vorming van een nieuw cluster is in afwachting van goedkeuring van de OR. Door de directie is wel al georganiseerd dat de (project)controllers, strategisch financieel adviseurs, P&C-medewerkers en business control volgens de gewenste nieuwe werkwijze werken. Kritisch vermogen, expliciteren van risico's en ontwikkelingen en delen van lerende ervaringen staan daarbij centraal.

Parallel aan de ontwikkeling van Concern Control is binnen het cluster Wegaanleg de verdere doorontwikkeling van het aspect projectbeheersing reeds in gang gezet. Denk hierbij onder andere aan scopebewaking, budgetbewaking, capaciteitsmanagement per fase van project, ramingssystematiek en implementatie van selectief getrapt mandaat."

2.2 Rapport van bevindingen / managementletter accountant

Wij zijn nagegaan of in de laatste twee jaar de accountant adviezen of aanbevelingen heeft gedaan met betrekking tot projecten en projectbeheersing. Op verzoek van de Staten heeft de accountant bij de controle op de jaarrekening 2018 de kredieten van een aantal investeringsprojecten onder de loep genomen en beoordeeld of de projecten nog steeds binnen budget waren. Het ging om de projecten Elektrificatie Maaslijn, Verdubbeling spoor Heerlen-Landgraaf, Elektrificatie traject Landgraaf-grens met Duitsland. De accountant constateert dat de financiële realisatie gelijk loopt met de projectrealisatie op de drie projecten en dat er dus geen sprake is van (dreigende) kredietoverschrijdingen. PS heeft de accountant verzocht te kijken naar de stand van zaken van investeringsbudgetten voor grote infrastructurele projecten. In het accountantsverslag 2018 constateert de accountant dat de realisatie van budgetten voor de projecten Elektrificatie Maaslijn, Verdubbeling spoor Heerlen-Landgraaf en Elektrificatie traject Landgraaf-grens met Duitsland strookt met de status van het project. De accountant geeft geen adviezen of aanbevelingen over projectbeheersing. De accountsverslagen van 2019 en 2020 hebben we ook bestudeerd, daarin zijn geen bijzonderheden gevonden.

2.3 Scriptie post-doc opleiding Register Controller

Een student aan de post-doc opleiding tot Register Controller heeft een onderzoek uitgevoerd in algemene zin naar *cost overruns* binnen projecten. Hierbij is ook specifiek onderzoek gedaan naar de Provincie Limburg. Hieruit komen enkele conclusies naar voren voor de Provincie Limburg.

Complexiteit en scopewijzigingen worden specifiek door de respondenten als grootste veroorzakers van cost overruns benoemd.

Er worden mogelijk niet de juiste technieken gebruikt, of er wordt niet voldoende kritisch vermogen georganiseerd om de kostenramingen, planningen en risico's op een adequate manier te onderbouwen. Het bewust manipuleren van getallen of het bewust weglaten van grote risico's om het project van start te laten gaan, wordt door een meerderheid ontkend. Toch blijkt een relatief groot aantal respondenten meegemaakt te hebben dat een project bewust te laag geraamd is om het project van start te laten gaan.

Het onderzoek bevestigt dat het probleem van grote infrastructurele projecten met name moet worden gezocht in de vele partijen die betrokken zijn bij de besluitvorming van grote infrastructurele projecten (afstemming) en de vele wensen die deze partijen gedurende de lange doorlooptijd aan de scope van het project toevoegen. Het onderzoek laat zien dat een onafhankelijk advies of toets op de kwaliteit van de voorliggende besluitvormingsinformatie essentieel is in het toekomstbestendig maken van de besluitvorming bij lagere overheden.

De student geeft als mogelijke verbetermaatregel het door een onafhankelijk advies- en toetsteam kaders en richtlijnen laten opstellen, zodat de projectorganisaties eenzelfde manier van werken en rapporteren moeten gaan toepassen. Hierin zou meer kritisch vermogen georganiseerd kunnen worden door technieken als *benchmarking*[30], *reference class forecasting*[31] en *gateway reviews*[32].

Ons is niet bekend met wie de uitkomsten van het onderzoek zijn gedeeld en eventueel welke reactie hierop is gegeven vanuit de directie en/of het college.

2.4. Procesevaluatie project Tram Vlaanderen Maastricht (november 2016)

In 2016 heeft Berenschot het project Tram Vlaanderen Maastricht geëvalueerd. In het rapport staan een aantal aanbevelingen gericht aan de Provincie en relevant voor grote projecten in het algemeen en projectfinanciën. De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Werk met een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten en eisen waaraan besluiten moeten voldoen. Een goed voorbeeld is de MIRT-procedure van het Rijk. Daarin wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende besluitvormingsmomenten en wordt per moment duidelijk gemaakt wat onderzocht en afgewogen dient te worden, en aan welke kwaliteitseisen een besluit dient te voldoen alvorens voor bestuurlijke besluitvorming voorgelegd te kunnen worden.
- Definieer een heldere scope en maak scopeafwijkingen expliciet. De scope dient vastgesteld te worden door de bestuurlijke opdrachtgevers en voor instemming voorgelegd te worden aan de Staten. Daarbij dient te worden vermeld dat alleen met instemming van de Staten afwijkingen van de scope toegestaan worden.
- Organiseer voldoende financiële en inhoudelijke kennis en kunde aan opdrachtgeverskant om externe bureaus te kunnen aansturen en opgeleverde producten te beoordelen. Als dergelijke kennis en kunde niet in huis is, huur dan deze dan in, bijvoorbeeld door externen in het projectteam op te nemen, een zware projectdirecteur in te huren die aan de kant van de opdrachtgever staat of door externe audits te laten uitvoeren.
- Maak duidelijke afspraken met GS en PS wanneer zij waarover ingelicht willen worden. Ga hierbij niet alleen uit van een mogelijke overschrijding van het taakstellende budget. Wacht niet te lang bij het melden van onzekerheden; beter bijtijds dan te laat. Wees ruimhartig in de informatievoorziening aan de Staten en beperk de informatie niet tot de formele besluitvormingsdocumenten. Bied de Staten de gelegenheid al dan niet vertrouwelijke informatie over voortgang en risico's (periodiek) in te zien.
- Definieer de rollen van bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgevers scherp en werk met een heldere besturingslijn. In het opdrachtgevend systeem dienen al deze rollen goed te zijn ingevuld en dienen de rolhouders zich bewust te zijn van hun rol. Dat betekent dat een bestuurlijk opdrachtgever vooraf aangeeft hoe en wanneer hij geïnformeerd wil worden en op welke momenten hij expliciet kan (bij)sturen. De ambtelijk opdrachtgever dient zorg te dragen voor een heldere projectopdracht en de condities waaronder de projectopdracht dient te worden uitgevoerd. De ambtelijk opdrachtgever dient vervolgens actief de informatiestromen vanuit het project naar de bestuurlijk opdrachtgever te geleiden en te bepalen wanneer extra bestuurlijke aandacht nodig is. Andersom dient de ambtelijk opdrachtgever de projectmanager en zijn

---

[30] *Benchmarking* is een methode om processen en prestatiegegevens van een project/organisatie te vergelijken met die van aanverwante en vergelijkbare projecten/organisaties. Een voorbeeld hiervan zou zijn om processen als projectbeheersing en risicomanagement binnen de Provincie te vergelijken met die bij andere infrabeheerders als ProRail, Rijkswaterstaat of bij andere Provincies.

[31] Bij *reference class forecasting* wordt naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare gerealiseerde projecten gekeken, als indicator voor projectramingen voor toekomstige projecten. De gedachte hierachter is dat door te kijken naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare projecten uit het verleden ook realistische inschattingen over kostenontwikkeling van toekomstige projecten kunnen worden gemaakt.

[32] Een *gateway review* is een vertrouwelijke collegiale toetsing op het project in een belangrijke projectfase. Zo'n review kan bijvoorbeeld worden ingezet in de planvormingsfase voordat er wordt overgegaan naar aanbesteding, om te controleren of het risicodossier op orde, de raming realistisch en het ontwerp robuust is.

medewerkers tijdig en expliciet te informeren over politiek-bestuurlijke ontwikkelingen en de eventuele consequenties daarvan voor de projectuitvoering.

- Werk bij een complex project van meet af aan met een eenduidige, beproefde risicomanagementmethode en houd de voortgang van de uitvoering van beheersmaatregelen systematisch bij. Benoem in een complex project een risicomanager of in ieder geval een functionaris die het risicomanagement specifiek tot zijn aandachtsgebied heeft. Laat de risico's en de impact daarvan regelmatig toetsen door onafhankelijke, externe deskundigen.

2.5. Zuidelijke Rekenkamer-onderzoek naar besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg (2007)

Van wat minder recente datum is het onderzoek van de Zuidelijke Rekenkamer naar de besluitvorming en informatievoorziening van het project Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg. Geconstateerd wordt dat de informatievoorziening van GS aan PS onvoldoende was en verbetering behoefde. Het ontbrak aan procesafspraken en de Rekenkamer adviseert deze vast te leggen in een Regeling Grote Projecten zoals de Tweede Kamer ook hanteert. De door GS gepresenteerde informatie is te summier en sluit slecht aan op eerder verstrekte informatie. Het is voor Statenleden niet goed te volgen hoe indexeringen worden toegepast, hoe verschillen in prijspeil doorwerken en wat de effecten van aanpassingen in het project zijn. PS moeten eerder geïnformeerd worden over belangrijke besluiten, zodat zij ook in staat zijn hun controlerende rol uit te voeren.

3 Samenvattend overzicht van geldende kaders

Op een aantal vindplaatsen zijn voor projecten geldende kaders opgenomen. Enkele kaders komen op verschillende plekken terug, voor zover wij hebben kunnen constateren met dezelfde inhoud en strekking. Op basis van ons onderzoek komen wij tot de hiernavolgende lijst.

Tabel 8. Samenvattend overzicht kaders ten aanzien van projecten

Kaders t.a.v. informatievoorziening aan Provinciale Staten	
Voor grote projecten wordt een basisrapportage, voortgangsrapportage en evaluatie opgesteld	Regeling Grote Projecten, financiële verordening
Integrale rapportage over voortgang mobiliteitsprojecten 2x per jaar via de IPML	IPML 2020-2024
GS / CvdK informeren PS na besluitvorming over onderwerpen die tot relevante veranderingen voor de Provincie leiden	Intentieovereenkomst actieve informatieplicht
GS informeren PS over te verwachten overschrijdingen binnen begrotingsprogramma's	Financiële verordening
Project- en programmamanager zijn verantwoordelijk voor de tijdige melding van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke risico's in het project aan de ambtelijk en bestuurlijk opdrachtgever en voor het nemen van beheersmaatregelen	Mandaatbesluit
Kaders t.a.v. besluitvorming	
Beter afbakenen van verantwoordelijkheden binnen samenwerkingen	IPML 2020-2024
Kredieten worden fasegewijs beschikbaar gesteld	Financiële verordening, Onderzoek Maaslijn
College moet als geheel beschikken over alternatieven en inzicht hebben in de (financiële) consequenties	Onderzoek Maaslijn
Afwegingskader mobiliteitsprojecten	Door GS in 2018 vastgesteld, ons niet ter beschikking gesteld

Afwegingen van mobiliteitsopgaven op basis van de MoSCoW-methodiek (*Must, Should, Could, Would*)	Statenbrief samenhang mobiliteitsvoorstellen
Kaders t.a.v. sturing en beheersing van projecten	
Monitoren van checks-and-balances op centraal niveau o.b.v. vooraf geduide kaders	Onderzoek Maaslijn
Elk project wordt aangestuurd door een driehoek van één (verantwoordelijk) portefeuillehouder en één ambtelijk operationeel aanspreekpunt, bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de projectleider (= opdrachtnemer)	Limburg Standaard
Projectmanager / projectleider is primair verantwoordelijk voor het project en legt verantwoording af aan de ambtelijk opdrachtgever	Limburg Standaard, IPM
Manager projectbeheersing bewaakt de kaders en voortgang van het project op alle aspecten van projectsturing en -beheersing. Hij/zij doet dat als onderdeel van het projectteam	IPM
De controller bewaakt ook de kaders en voortgang van het project en toetst de voortgangsrapportages aan de stuurgroep en aan Provinciale Staten op juistheid, tijdigheid en volledigheid vanuit een positie buiten het projectteam	IPM
Kaders t.a.v. ramingen en budgetbeheer van projecten	
Ramingen van projecten zijn probabilistisch, tenzij in het Statenvoorstel hier anders over is besloten	Financiële verordening, Onderzoek Maaslijn
De budgethouder stelt de raming voor een nieuw budget op en overlegt met Financiën over de raming en de dekking	Mandaatbesluit
Budgethouder kan verplichtingen aangaan nadat PS hebben ingestemd met het nieuwe budget	Mandaatbesluit
Financiën stelt bij de voorbereiding van een nieuwe begroting de raming van een bestaand budget op, rekening houdend met indexeringen en overige specifieke aanpassingen	Mandaatbesluit

Bijlage 2. Analyse grote infrastructurele projecten buiten de Provincie

1. Inleiding

Ten bate van het onderzoek heeft Berenschot een externe analyse uitgevoerd. Hierin hebben we een aantal (evaluatie)rapporten van grote projecten op het gebied van wegen, spoor en gebiedsontwikkeling van buiten de Provincie Limburg geanalyseerd. Daarbij hebben we gezocht naar vaak terugkerende redenen waarom projecten budgetverhogingen hebben gehad en naar aanbevelingen die ook voor de Provincie Limburg relevant kunnen zijn.

Deze bijlage geeft een overzicht van de relevante conclusies en aanbevelingen ten aanzien van budgetverhogingen in relatie tot projectbeheersing. Onder projectbeheersing valt het beheersen van planning, kosten, scope en kwaliteit. Daarbij is het tijdig herkennen en beperken van risico's onderdeel van projectbeheersing. Tot slot hangt projectbeheersing sterk samen met andere zaken, zoals informatievoorziening, governance en projectorganisatie. Daarom hebben we deze onderdelen eveneens meegenomen.

2. Rode draden

Uit de door ons bestudeerde documenten komt een duidelijk beeld naar voren ten aanzien van redenen voor budgetverhogingen bij grote projecten. Uit de documentatie blijkt dat budgetverhogingen doorgaans voortkomen uit een onrealistische raming en budget, wijzigingen in de projectscope, een onrealistische planning, ontoereikend risicomanagement, onduidelijke governance en projectorganisatie en onvolledige informatievoorziening. Uiteraard gelden niet al deze redenen bij elk van de projecten, wel kwam elk van deze redenen meermaals terug in de door ons bestudeerde rapporten. Hieronder werken we deze redenen verder uit.

2.1 Onrealistische raming en budget

Allereerst vinden we in de bestudeerde rapporten de conclusie dat bij grote infrastructurele projecten vaak ramingen worden gepresenteerd die achteraf bezien niet compleet en niet realistisch zijn.

Zo worden kosten buiten beschouwing gelaten of veel te laag ingeschat.[33] Flyvbjerg et al., 2018 constateren in dit kader dat er vaak sprake is van '(financieel) wensdenken', waarbij de projectkosten en projecttegenvallers onderschat worden. Dit financiële wensdenken was onder andere zichtbaar bij de Uithoflijn, de Spoorzone en de Harnaschpolder in Delft, waar sommige kosten te optimistisch of niet geraamd werden.[34] Een andere oorzaak die genoemd wordt, is het bewust laag ramen van projectkosten om het project maar politiek haalbaar te maken en van de grond te krijgen.[35] Het gaat hierbij telkens over verschillende posten. Voorbeelden zijn het achterwege laten van prijsindexeringen of het onvoldoende indexeren, het introduceren van zogenaamde pm-posten die niet worden geraamd, het geheel niet opnemen van bepaalde kostenposten en een te optimistische inschatting van de post onvoorzien. Ook worden vaak marktvoordelen voorzien die niet altijd in dezelfde mate worden gerealiseerd.

De tweede conclusie die getrokken wordt, is dat er vaak onduidelijkheid over de ramingen en de kosten bestaat. Dit gebeurt bijvoorbeeld wanneer de begrotingsmethodiek tijdens de looptijd van het project verandert of wanneer opdrachtgever en opdrachtnemers de ramingen (kostenposten) op verschillende manieren tot stand laten komen. Door de inzet van verschillende (externe) bureaus wordt er niet altijd transparant geschoven tussen kostenposten en tussen kostenposten en risicoreserveringen. Zo worden bijvoorbeeld soms kosten in

---

[33] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[34] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[35] Wachs, in Flyvbjerg et al., (2018).

risicoreserveringen opgenomen die daar eigenlijk niet in thuishoren omdat het scopemutaties betreft. Een ander voorbeeld is dat prijspeil en indexeringen en bandbreedtes/ onzekerheidsmarges verschillend worden gebruikt.[36] Als gevolg hiervan zijn bedragen per kostenpost in opvolgende rapportages niet vergelijkbaar of muteren zij vaak onverklaarbaar opeens naar heel hoog of heel laag.

In de communicatie met volksvertegenwoordigers blijken ramingen in het bijzonder een punt van aandacht. Het is voor volksvertegenwoordigers ingewikkeld om inzicht te krijgen in de ramingen, kostenontwikkeling en -beheersing van grote projecten. Aangegeven wordt dat dit te wijten zou kunnen zijn aan de actualiteit van ramingen (zijn bijvoorbeeld marktontwikkelingen wel meegenomen), maar ook aan de vergelijkbaarheid van ramingen tussen verschillende projecten. Volksvertegenwoordigers krijgen immers met meerdere grote projecten te maken en proberen verbanden te leggen tussen de ramingen van die projecten, die er door een verschillende ramingssystematiek of -aanpak niet altijd zijn.[37]

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten worden de volgende aanbevelingen gedaan om onrealistische ramingen en budgetten te voorkomen. Ten eerste wordt de noodzaak benoemd van open en zo duidelijk mogelijke communicatie naar Provinciale Staten over ramingen, inclusief de bijbehorende onzekerheidsmarges, vanaf de start van een groot infrastructureel project. Zodat zij in het kader van hun budgetrecht de kosten en baten en gehanteerde onzekerheidsmarges goed tegen elkaar kunnen afwegen en niet later in het proces voor verrassingen komen te staan.

Bij het opstellen van en communiceren over ramingen kan gebruik worden gemaakt van *reference class forecasting*. Hierbij wordt naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare gerealiseerde projecten gekeken, als indicator voor projectramingen voor toekomstige projecten. De gedachte hierachter is dat door te kijken naar de kostenontwikkeling van vergelijkbare projecten uit het verleden ook realistische inschattingen over kostenontwikkeling van toekomstige projecten kunnen worden gemaakt. Om toepassing van deze methodiek mogelijk te maken, is het wel van belang dat, over de jaren heen, de kostenontwikkeling van projecten op een enigszins vergelijkbare en inzichtelijke wijze wordt vastgelegd.[38]

Soms is het aan het begin van een project nog niet mogelijk om een goede raming te maken, omdat kosten nog onduidelijk zijn. De literatuur geeft aan dat het dan van belang is om één methodiek te gebruiken en daaraan vast te houden. Er wordt aanbevolen alle posten inzichtelijk te maken, zelfs wanneer de kosten 0 euro bedragen. Gebruik hierbij één systematiek van prijspeil, bandbreedtes, indexeren en wat onder risicoreserveringen wordt verstaan.

Bij het bepalen van het budget is het belangrijk dat er in het budget ook ruimte wordt opgenomen voor tegenvallers.[39]

2.2 Wijzigingen projectscope

Bij de start van het project is van belang scherp te bepalen wat wel en niet tot projectscope behoort. Een beperkte scope kan bijdragen aan het hiervoor genoemde financiële wensdenken en te optimistisch begroten.

---

[36] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[37] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[38] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[39] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).

Wijzigingen in de projectscope tijdens de uitvoering van het project zijn vaak de oorzaak van budgetverhogingen bij grote projecten. Wanneer de scope van het project niet vaststaat maar gedurende de looptijd van het project steeds aangepast wordt, heeft dit uiteraard consequenties voor de ramingen en het budget. Hierbij speelt mee dat niet altijd duidelijk is welke kosten wel en niet tot het project gerekend moeten worden.

De commissie Duivesteijn geeft aan dat scopewijzigingen in relatie tot politieke besluitvorming veruit de grootste veroorzaker van kostenstijgingen bij grote projecten zijn. Die kostenstijgingen zijn vaak het resultaat van het politieke spel tussen regering en decentrale overheden en tussen regering en parlement. Hier is moeilijk grip op te krijgen. Daarbij speelt mee dat in het politieke spel soms, met het oog op kosten en onderhandelingen tussen overheden, een te minimalistische variant gekozen wordt die later tijdens de uitvoering niet realistisch blijkt te zijn, waardoor de scope weer moet worden uitgebreid.[40]

Budgetverhogingen worden vaak veroorzaakt doordat de scope van het project gedurende de looptijd wordt vergroot. Dit kan enerzijds door verzoeken tot wijzigingen (VTW's) vanuit de aannemer. Anderzijds kunnen er aanvullende wensen en eisen vanuit de politiek/het bestuur ontstaan. Deze worden soms doorgevoerd zonder dat hier een goede bedrijfseconomische afweging achter zit. De gevolgen, in de vorm van budgetverhogingen, komen vaak pas tijdens de uitvoering van het project boven water.[41]

Andersom wordt de projectscope ook wel eens ingeperkt, bijvoorbeeld om spanningen in het budget op te lossen. Hierdoor kan echter de kwaliteit en/of functionaliteit van het project afnemen. De politiek heeft hier niet altijd zicht op, omdat zij (te) vaak met name focust op het budget. Met het oog hierop wordt ingestemd met dergelijke scope-inperkingen, zonder dat de consequenties hiervan duidelijk zijn.[42]

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om vooraf een heldere scope te definiëren en scopeafwijkingen expliciet te maken. Door in een vroeg stadium met verschillende stakeholders in gesprek te gaan en de scope vast te stellen, kunnen kostenverhogingen als gevolg van wijzigingen of onduidelijkheden in de scope vermeden worden.[43]

Bij het definiëren van de scope moet worden vastgesteld of een project alleen focust op de aanleg van de infrastructuur of dat het een bredere scope betreft en bijvoorbeeld ook beheer en onderhoud bevat. Het is hoe dan ook noodzakelijk om ook de impact van het project op beheer- en onderhoudskosten in beeld te brengen, los van de vraag of dit mee wordt gefinancierd. Dat betekent ook dat beheer en onderhoud aan de voorkant bij het project dienen te worden betrokken. Wanneer uitgegaan wordt van de levenscycluskosten van een project, kost dit in de aanlegfase meer tijd en geld, maar zal zich dit op de langere termijn terugverdienen. Bij de Betuweroute bleek focus op alleen de aanleg niet voldoende: om dit project tot een succes te maken, moeten er namelijk ook voldoende treinen over rijden. Om deze reden was er in de beginfase al aandacht voor de exploitatie nodig.[44]

Bij inperkingen van de scope moet aan de politiek duidelijk worden gemaakt wat naast de financiële de overige consequenties zijn.

---

[40] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[41] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[42] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[43] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[44] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).

Tot slot is het van belang om gedurende de besluitvorming over grote projecten de doelstellingen en voortgang van projecten regelmatig te herzien. Hierdoor wordt ruimte voor bijsturing gecreëerd voordat zich onomkeerbare situaties voordoen.[45] In dit proces dienen ook Provinciale Staten te worden betrokken.

2.3 Onrealistische planning

De volgende rode draad betreft de projectplanning. Naast onrealistische kostenprognoses is er ook vaak sprake van een onrealistische projectplanning. Bij grote infrastructurele projecten doet zich regelmatig sprake planningsoptimisme voor: men denkt op voorhand (veel) minder tijd nodig te hebben dan er uiteindelijk nodig is.[46] Planningsoptimisme is onder andere een gevolg van de politieke druk om 'snel linten te knippen'. Een project kan echter al snel vertraging oplopen vanwege de aankoop van gronden, procedurele kwesties of bouwtechnische tegenvallers. Een project dat uitloopt in de tijd, loopt vrijwel automatisch ook uit in kosten.

Ten tweede concluderen de rapporten dat de projectfasering en planning waarmee gewerkt wordt niet altijd helder is. Als gevolg daarvan is onduidelijk wanneer welke besluiten genomen moeten worden en welke werkzaamheden worden uitgevoerd. Dat vergroot het risico op vertraging, wat vaak gepaard gaat met budgetverhogingen.

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten wordt aanbevolen om ervoor te zorgen dat de planning een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten bevat, zodat vooraf duidelijk is wat per moment onderzocht en afgewogen dient te worden. Op deze manier zullen producten aan de kwaliteitseisen voldoen voordat deze in de bestuurlijke besluitvorming terechtkomen.

Een tweede les die uit de genoemde conclusies getrokken kan worden, is de noodzaak van het aan de voorkant inbouwen van extra ruimte in de planning. Op deze manier kunnen tegenvallers gedurende het project opgevangen worden.[47] Ook is het van belang om voldoende tijd in te ruimen voor zaken als het inpassen in bestemmingsplannen en het verwerven van gronden.[48]

2.4 Ontoereikend risicomanagement

Risicomanagement betreft de omgang met onvoorziene en te voorziene risico's binnen een project. Een project is complex, er zijn vele randvoorwaarden, raakvlakken en afhankelijkheden en de uitvoering neemt bovendien veel tijd in beslag. Kortom, er kan van alles gebeuren. Het optreden van risico's heeft dikwijls flinke gevolgen voor het budget. Bij risicomanagement is het van belang onvoorziene gebeurtenissen, omstandigheden en mogelijke invloeden van buitenaf in beschouwing te nemen bij het voorspellen van het eindresultaat. Er kan echter geconcludeerd worden dat bij veel grote projecten risicomanagement pas laat of ontoereikend geïntroduceerd wordt.[49]

Wanneer er wel sprake is van risicomanagement, wordt het risicodossier vaak niet volledig of te optimistisch gekwantificeerd. Dat wil zeggen: risico's worden niet uitgedrukt in de te verwachten kosten die het eventueel optreden van het risico met zich mee brengt. Er kan dan geen (goede) risicoreservering in het budget worden meegenomen.

---

[45] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004).
[46] Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015); Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).
[47] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[48] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[49] Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement: 'Rekenkamerrapport spoorzone Delft' (2010).

Bij zowel de HSL-Zuid als de Betuweroute zijn risico's slechts kwalitatief benoemd en niet in het budget meegenomen.[50] De kosten van onvoorziene risico's zijn niet op voorhand te kwantificeren. Deze kosten vallen dan ook vaak hoger uit dan geraamd. Ook hierbij is dikwijls sprake van wensdenken. De risicoreserveringen die aangelegd worden, zijn daardoor vaak onvoldoende om de risico's te dekken.[51]

Tot slot bevatten de voortgangsrapportages niet altijd een vaste paragraaf over (veranderingen in) risico's. Alleen in de paragraaf 'financiën' worden soms risico's vermeld.[52] Hierdoor zijn projectrisico's vaak onvoldoende inzichtelijk voor GS en PS.

Aanbevelingen

In de door ons bestudeerde documenten wordt aanbevolen om in een vroeg stadium zo veel mogelijk partijen aan te laten haken bij het risicomanagement, zodat iedereen verantwoordelijk kan worden gemaakt voor de risico's die hij/zij het best kan dragen. Dit kost aan het begin van het project tijd en moeite, maar zal op de langere termijn ten goede komen aan de planning en de beheersing van de kosten van het project.[53]

Ten tweede wordt aangeraden om onzekerheden met ruime marges te benoemen en bij onzekerheden uit te gaan van maximale bandbreedtes. Hierbij kan gewerkt worden met verschillende scenario's, waarbij verschillende bandbreedtes de invloed op het eindsaldo van het project weergeven.[54] Uiteraard is het van belang om met een eenduidige risicomanagementmethode te werken en de voortgang systematisch bij te houden. In dit kader wordt ook aangeraden om in een complex project een risicomanager te benoemen, die verantwoordelijk is voor het risicomanagement.

Als laatste is kennis en ervaring met risicomanagement van enorme waarde in een project. Er wordt dan ook aanbevolen om de risico's en impact daarvan regelmatig te laten toetsen door onafhankelijke, externe deskundigen.[55]

2.5 Onduidelijke governance en projectorganisatie

Uit de bestudeerde documenten blijkt dat een goede governance en organisatiestructuur waarin de verschillende rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn belegd, cruciaal zijn voor het succes van grote projecten. Wanneer de rollen en verantwoordelijkheden van het (bestuurlijk en ambtelijk) opdrachtgeverschap en opdrachtnemerschap onduidelijk zijn, voelt niemand zich verantwoordelijk en worden er geen besluiten genomen. Dit heeft vanzelfsprekend invloed op de elementen van tijd, kosten en kwaliteit.

Vaak is niet helemaal duidelijk welk orgaan welk mandaat heeft om welk besluit te nemen. Zo is de positie van de politiek (in dit geval Provinciale Staten) niet altijd duidelijk, omdat het informeren van de politiek niet altijd onderscheiden wordt van de formele bevoegdheid van in dit geval PS om besluiten te nemen.[56] Ook is het bij grote projecten niet altijd helder wie welk mandaat heeft: in dit geval bijvoorbeeld de projectdirecteur met mandaat van de bestuurder of de gedeputeerde met mandaat van GS of PS.

Naast governance heeft ook het projectteam zelf invloed op het succes van een groot project met alle financiële gevolgen van dien. Wanneer de basis binnen een projectteam niet op orde is en een professionele werksfeer waarin mensen zich aan afspraken houden bijvoorbeeld ontbreekt, komt men nooit toe aan zaken om het project

---

[50] Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten: Parlementaire commissie Duivesteijn, Tweede Kamer – 'onderzoek naar infraprojecten' (2004); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).
[51] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête'; Raadsonderzoek naar een drietal grote projecten in de gemeente Delft: Spoorzone, Sebastiaansbrug, Harnaschpolder (2015).
[52] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[53] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010); McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[54] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).
[55] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[56] Rekenkamer Den Haag: 'Grip op grote projecten' (2010).

echt succesvol te laten zijn.[57] Tot slot is er soms onvoldoende kennis en ervaring binnen een projectteam beschikbaar, waardoor onrealistische ramingen en planningen gepresenteerd worden en het risicomanagement ontoereikend is.[58]

Aanbevelingen

Ten aanzien van de governance wordt aanbevolen om op voorhand formele afspraken vast te leggen over rollen en verantwoordelijkheden en mandaten tussen betrokken partijen. Het gaat hierbij om in dit geval Provinciale Staten, het college van GS, projectorganisatie en ambtenaren en privaatrechtelijke organisaties.[59] De projectorganisatie is vaak uitvoeringsverantwoordelijk voor het project. De kaders waarbinnen gewerkt moet worden (tijd, geld en scope), worden in dit geval door GS en PS bepaald.[60] Van tevoren moet duidelijk worden gemaakt of zelfs formeel worden afgesproken waar de politiek (in dit geval de Staten) over dient te besluiten en waarover zij geïnformeerd wenst te worden.

De Randstedelijke Rekenkamer geeft aan dat GS en PS een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben bij de besluitvorming van grote projecten. GS brengen stukken in voor de vergaderingen van PS en doen een voorstel voor de manier van behandelen. PS kunnen vervolgens dit voorstel volgen, maar mogen hier ook van afwijken. Zij mogen bijvoorbeeld toch een besluit nemen over een stuk ter kennisname, of een besluit aan een voorstel onthouden omdat zij de informatie ontoereikend vinden.[61]

Aangeraden wordt ook om de uitvoerende projectorganisatie op enige afstand van politiek en bestuur dan wel buiten de lijnorganisatie te plaatsen, zodat zij zich volledig op haar eigen taak kan concentreren.[62] Hiermee worden budgetverhogingen mogelijk voorkomen; het is voor alle partijen duidelijk waar hun taken en verantwoordelijkheden liggen, waardoor zij minder snel steken zullen laten vallen op elementen als planning, budget, scope en kwaliteit.

Het is van belang dat het projectteam beschikt over de juiste mix van kennis en vaardigheden.[63] Zij moeten in staat zijn een realistische raming en planning op te stellen en de risico's goed te beheersen. Ook het goed kunnen aansturen van externen bij (technisch) ingewikkelde vraagstukken, is een belangrijke vaardigheid. Indien interne kennis en vaardigheden op dit gebied ontoereikend zijn, wordt aangeraden externe adviseurs in te huren.[64]

2.6 Onvolledige informatievoorziening

Adequate informatievoorziening is sterk verbonden met goede projectbeheersing. Goede informatievoorziening maakt het voor bestuur en politiek mogelijk zicht te krijgen en te houden op de mate waarin projecten binnen planning en budget en met de vereiste kwaliteit worden gerealiseerd.[65] Toch blijkt uit de bestudeerde rapporten dat informatie aan bestuur en politiek vaak onvoldoende begrijpelijk, vergelijkbaar en tijdig is. Dit is ook het gevolg van onrealistische prognoses van kosten en planningen, en onduidelijkheden in de scope van het project. Hierdoor wordt de controlerende taak van het bestuurs- of politieke orgaan bemoeilijkt, omdat het keuzes moet maken op basis van onvolledige informatie.

---

[57] Commissie-Hertogh: 'Rapportage over het project Ring Zuid Groningen: 'Waar een wil is, komt een weg' (2018).
[58] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[59] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013),
[60] Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquête' (2009).
[61] Randstedelijke Rekenkamer: 'Grip op grote projecten: Provincie Zuid-Holland' (2007).
[62] RebelGroup: 'Leren van de Betuweroute' (2010).
[63] McKinsey: 'Megaprojects. The good, the bad and the better' (2015).
[64] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[65] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).

Daarbij gaat het vaak om technische zaken, dit maakt het voor bestuurders en politici – zonder technische achtergrond – al snel ingewikkeld. Deze op onvolledige informatie gebaseerde keuzes kunnen vervolgens leiden tot nadelige effecten op de projectplanning en projectkosten.[66]

Voortgangsrapportages dwingen alle betrokkenen tot nadenken over tijd, geld, scope en kwaliteit van het project. Aan de andere kant is het van belang dat de informatievoorziening niet leidt tot onnodig dubbele rapportagewerkzaamheden en extra administratieve lasten. Tijdens de meer stabiele uitvoeringsfase van een project kunnen voortgangsrapportages bijvoorbeeld van minder toegevoegde waarde worden. In deze fase hebben risico's zich wel of niet voorgedaan en zijn budgetten grotendeels uitgegeven. De administratieve lasten van de uitgebreide rapportages wegen dan minder op tegen de beperkt betere projectbeheersing.[67]

Aanbevelingen

In het kader van informatievoorziening worden de volgende aanbevelingen gedaan. Allereerst is het belangrijk dat er vanaf de start van een project afspraken worden gemaakt over de informatievoorziening.[68] Een toereikende informatievoorziening aan PS is een noodzakelijke voorwaarde voor goede besluitvorming. Maak daarom ook inzichtelijk wie bij welke gebeurtenissen op basis van welke informatie de Provinciale Staten, het college, de vertegenwoordigers van de Provincie en de privaatrechtelijke organisatie dient te informeren.[69] Denk hierbij goed na over hoe de informatievoorziening kan aansluiten op andere verantwoordings- en rapportagelijnen, zodat de extra administratieve lasten beperkt blijven.[70]

Vervolgens moet de informatievoorziening opgebouwd en onderhouden worden. Continuïteit van het projectteam draagt hieraan bij, en kan geborgd worden door middel van formele overdrachtsdossiers.[71] Tot slot is het opbouwen en onderhouden van de informatievoorziening te realiseren door de informatievoorziening periodiek te evalueren.[72]

---

[66] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Enquêtecommissie Noord-Zuidlijn: 'Rapportage Raadsenquete' (2009).
[67] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[68] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[69] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013); Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018); Berenschot: 'Procesevaluatie Tram Vlaanderen Maastricht' (2016).
[70] Policy Research Corporation: 'Evaluatie Regeling Grote Projecten' (2016).
[71] Commissie-Hendrikx: 'Onderzoek Floriade 2012 in perspectief' (2013).
[72] Randstedelijke Rekenkamer en Rekenkamer Utrecht: 'Leren van de Uithoflijn' (2018).

Bijlage 3. Resultaten caseonderzoek (factsheets Ooijen-Wanssum, Elektrificatie Landgraaf-grens, Buitenring Parkstad)

Naam project	Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
Type project	Gebiedsontwikkeling
Betrokken partijen	Provincie Limburg, Ministerie IenW/Rijkswaterstaat, Gemeente Venray, Gemeente Horst aan de Maas, Waterschap Limburg

Omschrijving van het project

Na twee overstromingen in Limburg in 1993 en 1995 worden in 1996 ter voorkoming van acute problemen en vooruitlopend op integrale beschermingsprogramma's tijdelijke maatregelen genomen die de veiligheid van het gebied op korte termijn moeten verbeteren. Er worden nooddijken aangelegd en de Oude Maasarm wordt afgesloten. Met het idee dat deze maatregelen tijdelijk zijn, wordt het gebied achter de kade aangemerkt als stroomvoerend en bergend winterbed van de Maas. Als gevolg hiervan is het nagenoeg onmogelijk om tussen Ooijen en Wanssum toestemming te krijgen voor nieuwbouw of uitbreiding van gebouwen. In een gebied met veel agrarische bedrijvigheid en een florerende haven is dit een onwenselijke situatie.

Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum biedt een definitieve oplossing voor de hoogwaterproblematiek en economische beperkingen. Ook toentertijd bestaande ambities als realisaties EHS (overeenkomst met het Rijk (2005)) en rondweg N270 (Wanssum) zijn ingepast.

De doelstellingen van de gebiedsontwikkeling luiden als volgt:

- Hoogwaterbescherming tegen waterstanden die eens in de 250 jaar voorkomen.
- Waterstanddaling van 37 cm (bij hoogwater).
- Ontwikkelen van natuur en landschap.
- Vergroten van de leefbaarheid in Wanssum.
- Ruimte voor nieuwe economische ontwikkelingen.

De volgende maatregelen worden genomen om deze doelstellingen te realiseren:

- Primaire waterkeringen/kademaatregelen.
- Hoogwatergeul Ooijen: aanleg van de hoogwatergeul en weerdverlaging Ooijen in combinatie met natuurontwikkeling.
- Hoogwatergeul Wanssum: aanleg van de hoogwatergeul en weerdverlaging Wanssum in combinatie met natuurontwikkeling.
- Reactiveren van de Oude Maasarm.
- Rondweg Wanssum: aanleg van nieuwe noordelijke provinciale rondweg, inclusief brug over haven Wanssum.
- Bieden van economische ontwikkelingsruimte door het benutten van rivierkundige overruimte, die wordt gerealiseerd met rivierverruimende maatregelen en het planologisch faciliteren van de uitbreiding insteekhaven Wanssum.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
Bestuursovereenkomst vastgesteld door PS op 16 december 2011	€ 210 mio	€ 210 mio	• Rijk € 135 mio • Provincie Limburg € 40 mio • Gemeenten € 10 mio • Garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
BO-MIRT november 2012	€ 210 mio		• Rijk € 135 mio • Provincie Limburg € 40 mio • Gemeenten € 10 mio • Garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
Kredietbesluit 6 november 2015 vastgesteld door PS		€ 194,5 mio	• Rijk € 141,4 mio • Provincie Limburg € 42,63 mio • Horst a/d Maas en Venray € 10,45 mio

PIP 13 mei 2016, besluit gestanddoening garantstelling vastgesteld door PS			• Gestanddoening garantstelling: Provincie Limburg € 25 mio
Herijkt kredietbesluit 16 december 2016 vastgesteld door PS		€ 222,8 mio	• Rijk € 142,2 mio • Provincie Limburg € 69,0 mio • Gemeente Venray € 8,0 mio • Gemeente Horst a/d Maas € 3,2 mio • Bijdrage vanuit Haven € 0,4 mio
PS-vergadering juni 2021		Het kredietbesluit van 2016 zal aangepast worden naar actueel prijspeil en de definitieve projectkosten zullen in beeld gebracht worden (eindafrekening)	

Provincie Limburg en de gemeenten Venray en Horst aan de Maas hebben in november 2010 een samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum gesloten.

In de Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas uit 2011 (vastgesteld door PS op 16 december 2011), ondertekend door het Ministerie van IenM, de Provincie Limburg, het Waterschap Roer en Overmaas en het Waterschap Peel en Maasvallei, wordt het benodigde projectbudget geraamd op € 210 mio (inclusief btw). Het Rijk reserveert € 135 mio met de ondertekening van de overeenkomst. De Provincie borgt de inbreng van € 75 mio (inclusief btw, prijspeil 2011) aan regionale middelen waaronder een garantstelling van € 25 mio. Het gaat hier niet om een garantstelling als bedoeld in financieel-technische zin. Met deze term garantstelling wordt een zekerheidsstelling bedoeld voor het geval een inverdienopgave niet tot een sluitende businesscase leidt (Programmabegroting 2016, p. 41). Dit betekent dat de Provincie Limburg borg staat voor dit aanvullende projectbudget van € 25 mio. In hoeverre deze garantstelling aangesproken zal worden, is afhankelijk van met name de marktwerking en de inverdienopgave.[73]

In november 2012 wordt met een positieve voorkeursbeslissing (MIRT 2) de MIRT-verkenningsfase afgerond en kan de planuitwerking worden gestart. In de (bestuurs)overeenkomst planuitwerkingsfase worden aanvullende afspraken gemaakt over de randvoorwaarden voor de realisatiefase en de financiering daarvan binnen de afspraken van de bestuursovereenkomst van 2011. Provincie Limburg treedt op als opdrachtgever van het totale project van de gebiedsontwikkeling. Het project wordt officieel op € 210 mio (inclusief btw, prijspeil 2011) geraamd. Van de vastgestelde raming van € 210 mio bestaat € 25 mio uit garantstelling.

Provinciale Staten stellen op 6 november 2015 het kredietbesluit voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum vast, het projectbudget wordt € 194,5 mio (inclusief btw).[74] Met de vaststelling van dit kredietbesluit formaliseren Provinciale Staten de integrale projectbegroting en autoriseren zij hiermee Gedeputeerde Staten om de begroting uit te voeren binnen de gegeven financiële kaders. De kosten worden als volgt verdeeld:

- Provincie Limburg € 42,63 mio (exclusief garantstelling).
- Rijk € 141,4 mio.
- Gemeenten Horst a/d Maas en Venray € 10,45 mio.[75]

[73] Deze inverdienopgave kan – blijkens de businesscase – onder andere worden gerealiseerd met de uitbreiding van de industriehaven in Wanssum en een verwacht aanbestedingsvoordeel (vanwege gunstige aanbestedingsresultaten in de GWW-markt) en slimme ontwerp- en logistieke oplossingen door aannemers.
[74] 23 oktober 2015: tweede afwijkingenrapportage 2015.
[75] Programmabegroting 2016.

In mei 2016 stellen PS het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) vast. Provinciale Staten (13 mei 2016) besluiten om de garantstelling van € 25 mio voor de gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum beschikbaar te stellen uit de reserve waterveiligheid Maas. Dit gebeurt omdat er eind 2015/begin 2016 een marktconsultatie is geweest zonder de € 25 mio, waaruit bleek dat dit zou leiden tot een mislukte aanbesteding. In juli 2016 neemt de minister van IenM de projectbeslissing (MIRT 3), waarmee de realisatiefase start.

In oktober 2016 wordt het aanbestedingscontract tussen de Provincie en Combinatie Mooder Maas (Dura Vermeer en Ploegam) getekend. Mooder Maas geeft aan het werk in december 2020 op te leveren. Ook wordt in oktober 2016 de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum door IenM, de Provincie Limburg, het waterschap Peel en Maasvallei, de gemeente Venray en de gemeente Horst aan de Maas ondertekend.

Omdat het project zich eind 2016 van de plan- naar de realisatiefase ontwikkelt, wordt het kredietbesluit van 6 november 2015 herijkt. Er wordt gekozen om het project 'Veilig fietsverkeer' mee te laten liften met het project Ooijen-Wanssum. De bijdragen worden als volgt gedekt:

- € 600.000 uit de Mobiliteitsmaatregelen.
- € 600.000 uit het exploitatiebudget uitvoeringsprogramma Fiets.
- € 240.000 uit het Meerjaren Infrastructuur Programma.

De totale kosten van het project worden € 222,8 mio (inclusief btw). Het kostenverschil ten opzichte van 2015 heeft (naast de investeringen voor veilig fietsen) te maken met de resultaten van de aanbesteding; de kostenverhoging bij de aannemer zaten met name in de kosten en activiteiten voor op- en afleverdossiers en de engineeringskosten. Daarbij heeft er een nieuwe ronde reële calculatie van proceskosten plaatsgevonden om het PIP uit te voeren. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het kredietbesluit uit 2015 en het herijkte kredietbesluit van 2016.

Tabel 9. Overzicht Kredietbesluit

	Kredietbesluit 2015	Herijkt kredietbesluit 2016
Bouwkosten	172,5 mio	196 mio
Proceskosten PIP en realisatie	22 mio	26,8 mio
Totaal	*194,5 mio*	*222,8 mio*

Het projectbudget van € 222,8 mio wordt in het kredietbesluit van 16 december 2016 door PS vastgesteld. De bijdragen van de partners als volgt zijn verdeeld:

- Ministerie IenM € 142,2 mio.
- Provincie Limburg € 69,0 mio.
- Gemeente Venray € 8,0 mio.
- Gemeente Horst a/d Maas € 3,2 mio.
- Bijdrage vanuit Haven € 0,4 mio.

De hogere bijdrage van de Provincie komt voort uit de inzet van de garantstelling van € 25 mio en het meeliften van de realisatie van het project 'Veilig fietsverkeer' met het project Ooijen-Wanssum.

In 2017 stelt het projectbureau een projectplan op, waarin de strategie en de doelstellingen voor de realisatiefase worden geformuleerd. Het plan dient bovenal als operationeel document voor het projectbureau, maar moet ook de opdrachtgever(s) een bruikbaar handvat geven om het project te kunnen volgen en sturen. In november 2017 start opdrachtnemer Mooder Maas met de uitvoeringswerkzaamheden.

Na het afsluiten van de bestuursovereenkomst inzake de realisatie (2016) hebben zich tot 1 januari 2020 elf scopewijzigingen voorgedaan. De kosten van de wijzigingen komen voor rekening van de desbetreffende initiatiefnemer(s), i.c. één van de shareholders.

Naarmate de uitvoering vordert, komt de planning steeds meer onder druk te staan voor wat betreft het behalen van de belangrijkste mijlpalen (openstelling brug over de haven in Wanssum en de eindmijlpaal per 31 december 2020). Daarom zijn versnellingsmaatregelen nodig.

In Q2 2020 is het project erin geslaagd om ondanks PAS, PFAS en de coronacrisis op koers te blijven naar de eindmijlpalen. Aan het einde van Q2 2020 is naar verwachting de planning gehaald, hetgeen uiteindelijk ook gebeurd is.

De onttrekkingen uit de risicoreservering blijven tot op heden binnen het hiervoor beschikbare budget (kredietbesluit 2016). Het kredietbesluit van 2016 is tot en met prijspeil 2016 geïndexeerd. Bij de eindafrekening van het project in de PS-vergadering van naar verwachting juni 2021 zullen de budgetten aangepast worden naar actueel prijspeil.[76] De bijdragen van de shareholders worden dan conform de bepalingen uit de bestuursovereenkomst inzake de realisatie (eind 2016) geïndexeerd. De bouwkosten zelf zijn al op actueel prijspeil (aannemer mag per kwartaal indexeren). Het uitgangspunt dat het de businesscase sluitend is, blijft in stand.

De uitvoeringswerkzaamheden van de gebiedsontwikkeling zullen eind 2020 gereed zijn. De afronding, oplevering en overdracht moeten plaatsvinden in de loop van 2021. Van deelobjecten die tijdens de rit al gereed zijn, vinden oplevering, aflevering en aanvaarding direct plaats. Uiterlijk 1 juli 2021 zal het project worden overgedragen aan de opdrachtgever.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2010: Gebiedsplan Ooijen-Wanssum
- 2010: Publieke samenwerkingsovereenkomst Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, Horst aan de Maas, Venray en Provincie Limburg
- 2011: Bestuursovereenkomst 'Waterveiligheid Maas' door Rijk, Provincie Limburg en Waterschappen
- 2012: Afronding MIRT-Verkenning Ooijen-Wanssum
- 2012: Bestuursovereenkomst Planuitwerking Ooijen-Wanssum
- 2013: Notitie Reikwijdte en Detailniveau Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2015: Kredietbesluit voor de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum, projectbudget € 194,5 mio
- 2016: Provinciaal Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2016: Gate Review: Gate Projectbeslissing – Ooijen-Wanssum
- 2016: Aanbestedingsprocedure gestart en gewonnen door aannemerscombinatie Dura Vermeer-Ploegam (Combinatie Mooder Maas)
- 2016: Start realisatiefase
- 2016: Bestuursovereenkomst Realisatiefase Ooijen-Wanssum
- 2016: Herijkt kredietbesluit PS, het projectbudget wordt vastgesteld op € 222,8 mio
- 2017: Start uitvoeringswerkzaamheden
- 2017: Projectplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum
- 2020: Afronden werkzaamheden

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)

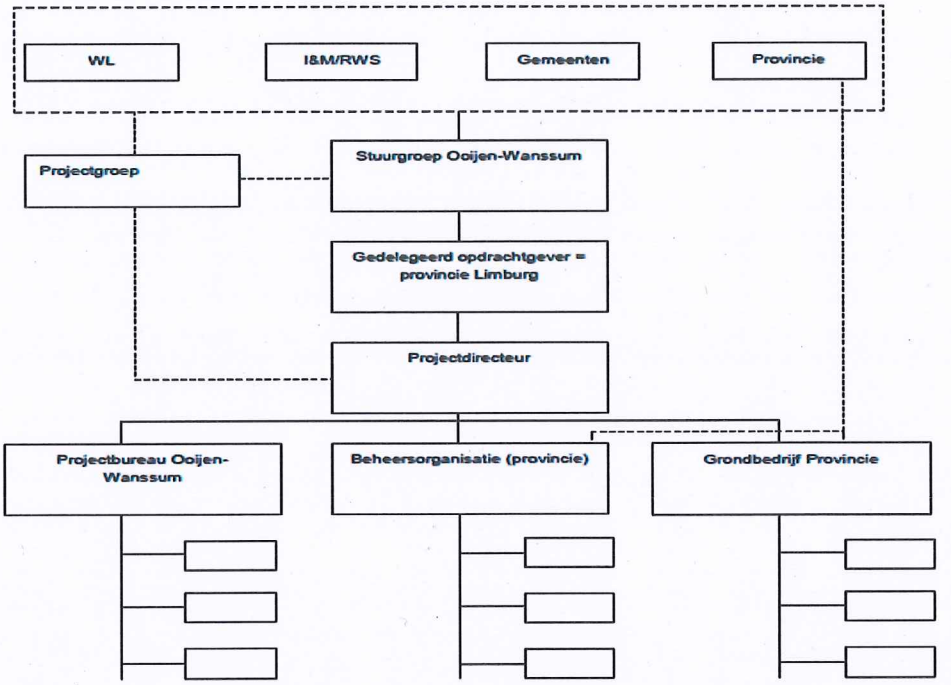
Governance

De formele en bestuurlijke context van Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum is terug te vinden in belangrijke beslisdocumenten, zoals de bestuursovereenkomst realisatie. Kernpunten van het sturingsmodel:

- Formele besluitvorming is voorbehouden aan het bestuur van de projectpartners.
- Stuurgroep beslist met mandaat vanuit de dagelijkse besturen van de projectpartners.
- Stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het Rijk (IenW en RWS), Provincie, gemeenten en het Waterschap.
- Projectpartners zijn gezamenlijk opdrachtgever via de stuurgroep, maar de Provincie is de gedelegeerd opdrachtgever.
- Formele besluitvorming geschiedt door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.
- Projectdirecteur en projectbureau werken in opdracht van de Provincie, maar staan ten dienste van de shareholders van het project.
- Provincie is de beheersorganisatie (inkoop, archief, financiën, etc.).
- Grondverwerving loopt via het Grondbedrijf van de Provincie (opdracht vanuit projectdirecteur door middel van aankoopplan).

[76] Kwartaalrapportage Q1 2020 Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum.

- Naast sturingslijnen bestaan regielijnen en cruciale afstemmingslijnen (tussen projectdirecteur en projectbureau, tussen IPM-rolhouders, tussen project en ambtelijke vertegenwoordiging projectpartners, tussen Provincie als beheersorganisatie/Grondbedrijf en Provincie als autonoom orgaan, tussen projectpartners onderling); het geheel aan sturings-, regie- en afstemmingslijnen moet leiden tot een totaalbeheersing van het project.



De stuurgroep bewaakt de voorgang, neemt beslissingen en bespreekt eventuele knelpunten in de samenwerking tussen partijen.

Het projectbureau kan voor specifieke onderdelen van zowel gevraagd als ongevraagd advies geven. Het projectbureau is opgezet conform het Integraal Projectmanagement Model (IPM), waarin de projectdirecteur voorzitter van het IPM is, dat verder bestaat uit de bekende rollen van het IPM-model: contractmanager, technisch manager, omgevingsmanager en manager projectbeheersing.

De projectgroep bestaat uit ambtelijke vertegenwoordiging van de projectpartners en het projectbureau. De projectgroep heeft de rol om te borgen dat de reguliere processen, waar partners bij betrokken zijn goed lopen, zoals vergunningverlening, handhaving, etc.

De projectdirecteur voert de regie binnen het projectbureau en vervult de rol van secretaris van de stuurgroep. Ook het projectmanagement wordt ingevuld door de projectdirecteur. De projectdirecteur is primair verantwoordelijk voor het realiseren van de projectopdracht binnen de gestelde kaders, maar daarnaast ook voor het realiseren van een adequate samenwerking met de opdrachtnemer, het beheersen van de risico's, de regievoering op de inzet van kennis en kunde binnen de projectorganisatie, de interne kwaliteit, de opzet en organisatie van het project en de oplevering en overdracht van het project.

Projectbeheersing

Projectbeheersing is belegd bij de manager projectbeheersing. De manager projectbeheersing is gedetacheerd vanuit het cluster Ontwikkeling van de Provincie Limburg. De tegenhanger van de manager projectbeheersing is de medewerker Planning & Control vanuit het cluster Financiën. Hij bewaakt onder meer de financiële voortgang in relatie tot het kredietbesluit en fiscale afspraken.

Een aparte budgethouder is belast met de accordering van facturen (vierogenprincipe). Afstemming vindt ad hoc plaats met financieel adviseurs, fiscalisten en juristen.

Het beheersen van het proces heeft twee kanten: vooruitkijken (sturing) en terugkijken (verantwoording). Bij projectbeheersing staan de volgende zaken centraal:

- Scope: wat realiseren we wel en wat niet?
- Tijd: binnen welke termijnen realiseren we wat?
- Geld: welk budget is beschikbaar? Wat kost het project? Wat zijn de beschikbare liquide middelen per jaar?
- Kansen, onzekerheden en risico's: wat zijn deze en hoe verzilveren/beheersen we ze?
- Hoe beheersen en borgen we de kwaliteit (proces en productkwaliteit)?

Voor de projectverantwoording wordt er in opdracht van de projectdirecteur een kwartaalrapportage opgesteld door de manager projectbeheersing over de projectfinanciën, de planning (voortgang) en de toprisico's.

In 2016 wordt in het kader van het MIRT-proces een Gate Review uitgevoerd. Deze review heeft als doel de interne opdrachtgever en andere besluitvormers van advies te voorzien of het project in voldoende mate wordt beheerst om over te gaan naar de volgende MIRT-fase. Het reviewteam oordeelt dat de thema's risico's, planning & kwaliteitsborging en financiën oranje zijn, het eindoordeel komt daarmee ook op oranje. De bevindingen en aanbevelingen van de Gate Review zijn opgenomen in een verbeterplan dat uiteindelijk heeft geleid tot een positief advies van het Gate Review-team om door te gaan naar de realisatiefase.

Budgettering

De financiële beheersing gaat conform de procedures van de Provincie Limburg. Omdat het project een apart beleidsproduct is binnen de programmabegroting, maakt de financiële verantwoording deel uit van de reguliere planning-en-controlcyclus van de Provincie. De provinciaal projectmanager bewaakt dat organisatie, financiën, risico's en inhoud 'Provincieproof' zijn.

Voor het financieel beheer wordt gebruik gemaakt van het systeem Key2Finance van de Provincie. De grootboekadministratie van de Provincie is leidend, met het vastgestelde kredietbesluit uit 2016 als randvoorwaarde voor de realisatiefase. Het projectbureau voert een projectadministratie die aansluit bij de grootboekadministratie, maar soms qua inzicht in mutaties kan voorlopen in de tijd. Om ervoor te zorgen dat er geen verschillen ontstaan tussen de projectadministratie en de grootboekadministratie vindt maandelijks afstemming plaats tussen de manager projectbeheersing en de financieel adviseur van de Provincie.[77]

Tijdens de realisatiefase zijn er diverse soorten geldstromen: Grondaankoop, D&C contract Mooder Maas Provincie, Overige projectkosten, Post Onvoorzien en btw-compensatie.

Risicomanagement

Het projectbureau is verantwoordelijk voor het risicomanagement. Het projectbureau stuurt actief op het beheersen van de risico's, tijdens het IPM-overleg wordt periodiek de stand van zaken besproken.

Het projectbureau werkt met het programma Riskscope, waarin alle risico's worden bijgehouden. De risico's worden verdeeld naar opdrachtgever en opdrachtnemer. De risico's van de opdrachtgever zijn financieel gewaardeerd. Het is een dynamisch overzicht dat samen met de opdrachtnemer elke drie maanden wordt geactualiseerd. De grootste risico's maken maandelijks deel uit van de voortgangsrapportage van de opdrachtnemer en worden in dat verband ook maandelijks besproken.

Het risicomanagementproces kent de volgende stappen:

- De top 20 risico's van het projectbureau wordt gedeeld met Mooder Maas.
- Tijdens de projectoverleggen worden de toprisico's van opdrachtnemer en opdrachtgever besproken.

[77] Projectplan Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum (april 2017).

<table>
<tr><td></td><td colspan="4">• Iedere zes weken vinden er challenge-gesprekken plaats tussen de risicomanager en IPM-rolhouder. Hierin worden de risico's besproken waar de IPM-rolhouder voor verantwoordelijk is en de status van de beheersmaatregelen.
• Eens per kwartaal vindt een actualisatie plaats van de procesrisico's van de opdrachtnemer in het IPM-overleg, één maand voor het einde van het kwartaal ten behoeve van het opstellen van de driemaandelijkse toetsplanning.
• Eens per kwartaal vindt een bespreking van de toprisico's plaats in het IPM.
• Minimaal twee keer per jaar wordt een gezamenlijke risicosessie tussen opdrachtnemer en opdrachtgever gehouden.</td></tr>
<tr><td>Inhoudelijke besluiten PS</td><td colspan="4">Mei 2016: Vaststelling PIP. Later is het PIP aangepast en opnieuw vastgesteld door PS (december 2017), echter zonder financiële consequenties.</td></tr>
<tr><td>Financiële besluiten PS</td><td colspan="4">Dec 2011: Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas, het projectbudget wordt geraamd op € 210 mio.

Nov 2015: Kredietbesluit PS, projectbudget wordt vastgesteld op € 194,5 mio.

Nov 2016: Vaststelling PIP, gestanddoening garantstelling Provincie Limburg € 25 mio vanuit de reserve waterveiligheid Maas.

Dec 2016: Herijkt kredietbesluit PS, projectbudget wordt vastgesteld op € 222,8 mio.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Informatievoorziening aan PS</td><td>Datum</td><td>Type informatie</td><td colspan="2">Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td colspan="2">Uitsluitend via de reguliere P&C-cyclus. Dit project is niet aangemerkt als een groot project conform de Regeling Grote Projecten</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)</td><td>Datum</td><td>Wijze van rapporteren</td><td>Budgetverhoging</td><td>Gerapporteerde oorzaak</td></tr>
<tr><td></td><td>Herijkt kredietbesluit 16 december 2016 vastgesteld door PS</td><td>€ 28,3 mio</td><td>Sinds 2015 hebben Provinciale Staten en het college diverse besluiten genomen die het project een stap verder hebben gebracht, namelijk van de plan- naar de realisatiefase. Het betreft o.a. de vaststelling op 13 mei 2016 door Provinciale Staten van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), de opdrachtverlening op 5 oktober 2016 aan aannemerscombinatie Dura Vermeer-Ploegam (Combinatie Mooder Maas) voor de realisatie van de Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum en de ondertekening op 12 oktober 2016 van de Bestuursovereenkomst Realisatie Gebiedsontwikkeling Ooijen-Wanssum. Ten gevolge van deze besluiten dient het kredietbesluit van 6 november 2015 herijkt te worden.</td></tr>
<tr><td>Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)</td><td colspan="4">Geen</td></tr>
</table>

Naam project	Elektrificatie Landgraaf-grens
Type project	Internationale spoorverbinding
Betrokken partijen	Provincie Limburg, IenW, ProRail, NVR, EU, Strukton, DB Netz

Omschrijving van het project

In het kader van de Limburgse ambities om haar internationale verbindingen te verbeteren, stelt de Provincie de doelstelling om twee keer per uur naar Aken te rijden. Om tot deze verbinding met Aken te komen, wordt met het Rijk afgesproken dat de Provincie Limburg in haar regionale OV-concessie zorg draagt voor de treindienst Maastricht-Heerlen-Aken. Het gaat om één geëlektrificeerde sneltrein per uur per richting. Daarvoor is onder andere de elektrificatie van het baanvak Landgraaf-grens nodig. De elektrificatie dient ook als eerste stap voor een eventuele toekomstige verbinding Eindhoven-Aken.

De noodzakelijke infra-aanpassingen voor de elektrificatie voor het baanvak Landgraaf-grens betreffen:

- het aanbrengen van circa 6 kilometer bovenleiding inclusief draagconstructie;
- het realiseren van de voedingssituatie (onderstation(s) en aansluiting op het verzorgingsnet);
- aanpassingen voor een hogere baanvaksnelheid tussen km 22,3 en km 26,3;
- het aanbrengen van een spanningssluis (i.v.m. verschillende stroomvoorzieningen in Nederland en Duitsland).

Op het baanvak Landgraaf-grens worden in 2015 onderhoudswerken uitgevoerd. Het aanbrengen van de aanpassingen ten behoeve van de snelheidsverhoging worden zo veel mogelijk in deze onderhoudswerkzaamheden meegenomen. De aanpassingen van het baanvak in Duitsland worden door DB Netz gerealiseerd.

De spoorverdubbeling op het traject Heerlen-Landgraaf behoort niet tot de scope van dit project, maar betreft een apart project.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
BO-MIRT November 2013	€ 15 mio	€ 7,5 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio € 7,5 mio
Kredietbesluit PS 6 november 2015		€ 7,5 mio	• Reservering vanuit reservemiddelen Rail: Provincie Limburg € 7,5 mio
Investeringsbesluit GS 24 april 2018		€ 15,2 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio Parkstad € 1,3 mio • Provincie Limburg € 6,5 mio
Kredietbesluit PS 22 juni 2018		€ 15,2 mio	• Rijk € 7,5 mio • Regio Parkstad € 1,3 mio • Provincie Limburg € 6,5 mio[78]

In eerste instantie is het project elektrificatie Landgraaf-grens onderdeel van het project Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln. Het doel van dat project is het realiseren van een snelle en goede IC-verbinding tussen (Randstad-)Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln.

In het BO-MIRT van november 2013 wordt vastgelegd dat de kosten voor het project elektrificatie Landgraaf-grens worden gedragen door Rijk en regio. Gezamenlijk stellen zij € 15 mio beschikbaar (incl. btw, prijspeil gecorrigeerd naar 2013). Beide partijen dragen 50% van de kosten, IenW legt € 7,5 mio vast. De hieraan voorafgaande besluitvorming van de GS valt niet te herleiden.

In 2015 wordt inzake de uitkeringen uit het Provinciefonds opgenomen dat de Provincie Limburg een totale bijdrage ontvangt van € 7,5 mio voor maatregelen op het traject Heerlen-Aken voor de elektrificatie Landgraaf-grens.

De bijdragen worden ontvangen in de vorm van een decentralisatie-uitkering en worden in afwachting van concrete uitgaven voor dit project vooralsnog gereserveerd in de 'reserve DU Verkeer en Vervoer' en als volgt over de jaren verdeeld:

- 2015: € 1 mio.
- 2016: € 2 mio.
- 2017: € 3,5 mio.
- 2018: € 1 mio.

In de tweede afwijkingenrapportage 2015 staat dit per abuis verkeerd aangegeven. Hier staat: "In de septembercirculaire 2015 inzake de uitkeringen uit het Provinciefonds is opgenomen dat de Provincie Limburg een totale bijdrage ontvangt van € 6,5 mio voor maatregelen op het traject Heerlen-Aken (elektrificatie van het baanvak Landgraaf-grens)".

In de tweede afwijkingenrapportage 2015 (kredietbesluit 6 november 2015) wordt vanuit de reservemiddelen Rail een bedrag van € 7,5 mio vanuit de Provincie gereserveerd/geoormerkt ten behoeve van elektrificatie Landgraaf-grens. Voordat het provinciale deel definitief bepaald kan worden, moeten de EU-mogelijkheden verkend en bijdragen vanuit de regio nog uitgehard worden.

In 2016 geeft de staatssecretaris van IenM via een brief aan ProRail aan de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor de elektrificatie Landgraaf-grens te dragen. Dit staat los van de rijksbijdrage voor de aanleg.

Vanaf 2016 is de elektrificatie Landgraaf-grens niet langer onderdeel van het Project Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln, maar krijgt het project een eigen hoofdstuk in de voortgangsrapportages Groot Project Railagenda.

In het najaar van 2016 vindt de aanbesteding voor de elektrificatie plaats. De verwervingsraming waarmee ProRail de aanbesteding start, bedraagt € 9,3 mio, maar dit leidt niet tot passende aanbiedingen binnen het budget. Op het moment van aanbesteden is er veel werk op de markt, waardoor partijen in de positie komen om hoog in te schrijven. Op basis hiervan hebben de Provincie Limburg en ProRail geconcludeerd dat de inschrijvingen dermate hoog zijn, dat zij van gunning afzien. ProRail heeft de indieners een inschrijfvergoeding aangeboden. De hoogte van deze inschrijfvergoeding is vastgesteld op € 75.000 per inschrijver (in totaal drie inschrijvers). Deze inschrijfvergoeding komt ten laste van het projectbudget, maar leidt niet tot een budgetoverschrijding.[79]

Vervolgens hebben een paar aanpassingen plaatsgevonden om het werk in een gewijzigde vorm opnieuw aan te besteden. De belangrijkste wijziging is dat enkele ontwerpopgaven door ProRail in 2017 zelf uitgewerkt zijn, zodat deze geen onderdeel meer van de opdracht vormen. Eind 2017 is het gewijzigde werk aanbesteed en in januari 2018 is het werk voor € 10,4 mio gegund aan Strukton (zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda, mei 2018).

In de eerste paar voortgangsrapportages[80] wordt aangegeven dat de elektrificatie in verband met de nieuwe vervoersconcessie voor 1 januari 2018 afgerond dient te zijn. De vertraagde aanbesteding zorgt ervoor dat zich het risico voordoet van niet tijdige oplevering van elektrificatie aan Nederlandse zijde. Door de vertraging zal de oplevering aan Nederlandse zijde in lijn komen met de al eerder aangekondigde vertraagde oplevering in Duitsland. Hiermee vervalt het risico. Uit de documentatie wordt niet duidelijk of er gevolgen zijn voor de nieuwe vervoersconcessie. DB Regio en NVR geven aan dat de elektrificatie aan Duitse zijde eind 2018 opgeleverd zal worden.

In 2017 wordt bekend dat de EU CEF-subsidie beschikbaar zal stellen voor de infrastructurele projecten op de grensoverschrijdende railverbinding Heerlen-Aken, de elektrificatie Landgraaf-grens is één van deze projecten. In totaal zal de EU € 28,8 mio beschikbaar stellen. Het maximaal door Europa toe te kennen subsidiebedrag aan de elektrificatie is op basis van de subsidiebeschikking bekend; hierin is uitgegaan van € 14,6 mio aan totale projectkosten waarvan 40% subsidiabel is, dit komt neer op ongeveer € 5,84 mio. De subsidieperiode loopt van 7 februari 2017 tot en met 31 december 2020. Omdat er vóór 7 februari 2017 al voor meer dan € 830.000 aan projectkosten gerealiseerd zijn, vervalt hierover ruim € 300.000 subsidie. Dit kan (deels) 'terugverdiend' worden als gevolg van de hogere werkelijke projectkosten, mits het in de CEF-subsidiebeschikking gekoppelde 'zusterproject' Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf binnen het gestelde budget blijft.

[78] Door afronding is het totaalbedrag niet gelijk aan de € 15,2 mio.
[79] Elektrificatie Landgraaf-grens, brief gedeputeerde Mackus van 19 april 2017 (GS 2017-28132).
[80] Eerste, tweede en derde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda.

Nadat de gunning van het werk heeft plaatsgevonden en duidelijk is welk deel de regio kan bijdragen, wordt het budget vastgelegd op € 15,2 mio. Waar precies de verhoging van € 0,2 mio vandaan komt, is niet duidelijk. De projectkosten van € 15,2 mio worden in april 2018 in een investeringsbesluit van GS verwerkt. De dekking van deze kosten is als volgt verdeeld:

- Rijk € 7,5 mio.
- Regio Parkstad € 1,3 mio.
- Provincie € 6,5 mio, waarvan mogelijk CEF-subsidie ad € 5,68 mio (maximaal) als bijdrage hierin.[81]

In de eerste afwijkingenrapportage 2018 in juni wordt een krediet van € 6,5 mio definitief beschikbaar gesteld vanuit provinciale zijde (gereserveerd kredietbesluit 6 november 2015). De provinciale bijdrage ligt lager dan de initieel gereserveerde € 7,5 mio, omdat er zowel financiering vanuit de EU als de regio beschikbaar is gekomen. GS nemen het besluit om het budget definitief op € 15,2 mio te plaatsen en dit is vervolgens door de Staten vastgelegd via het kredietbesluit van 22 juni 2018.

De bouwwerkzaamheden starten in april 2018. Hoogstwaarschijnlijk kunnen de werkzaamheden gestart worden voor het kredietbesluit in juni, omdat in 2015 al geld is gereserveerd. Het werk wordt conform planning eind 2018 opgeleverd. Arriva heeft het tracé in december 2018 in dienst genomen. Werkzaamheden aan Duitse zijde zijn ook eind 2018 gereed.

In 2018 heeft Strukton, de gecontracteerde aannemer, een claim van ongeveer € 200.000 bij ProRail ingediend in verband met onvoorzienbare beperkingen in de aan het spoor werkbare periodes. Strukton geeft aan hierdoor met hogere kosten te zijn geconfronteerd. De claim wordt niet gehonoreerd en is vanaf oktober 2019 van tafel.

De Provincie Limburg is met ProRail overeengekomen dat de eindbalans uiterlijk in 2020 wordt opgemaakt. Naar verwachting zal het project binnen het budget van € 15,2 mio (prijspeil 2013) afgerond worden.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2013: Het projectbudget wordt in het BO-MIRT geraamd op € 15 mio. Bijdrage € 7,5 mio van het Rijk
- 2015: Kredietbesluit PS, reservering van € 7,5 mio vanuit provinciale zijde
- 2016: IenM geeft aan de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging te dragen
- 2017: Toekenning CEF € 28 mio traject Heerlen-Aken
- April 2018: Start werkzaamheden elektrificatie
- 2018: Investeringsbesluit GS, projectkosten in totaal € 15,2 mio
- 2018: Bijdrage vanuit CEF en Parkstad Limburg, omvang onduidelijk
- 2018: Afwijkingenrapportage, bijdrage vanuit de Provincie € 6,5 mio
- December 2018: Elektrificatie afgerond volgens schema
- 2018: Claim Strukton van ongeveer € 200.000 bij ProRail ingediend
- 2019: Claim Strukton niet gehonoreerd

Vastgestelde systematiek van interne controle en -beheersing (opzet)

Governance

Namens IenW en de regio is de Provincie Limburg opdrachtgever van het project.

De uitvoering van de projectwerkzaamheden ligt bij de interne projectgroep van ProRail, zij zijn verantwoordelijk voor zowel het projectmanagement als de inhoudelijke planstudie zelf. Zij leggen verantwoording af aan het gezamenlijke projectteam.

Voor de realisatie en het beheer van het baanvak Landgraaf-grens zijn afspraken tussen de Provincie en ProRail gemaakt, zij vormen het gezamenlijke projectteam. De afspraken zijn vastgelegd in een realisatie- en beheerovereenkomst. Voor de benodigde afstemming met de werkzaamheden aan Duitse zijde van het traject vindt regulier overleg plaats tussen ProRail en DB Netz. Het projectteam legt verantwoording af aan de stuurgroep.

De stuurgroep bestaat uit de verantwoordelijk directeur Regio Zuid van ProRail en de verantwoordelijk gedeputeerde van de Provincie Limburg.

[81] Eerste afwijkingenrapportage 2018.

	IenW neemt deel aan de stuurgroep als agenda-lid. Het is onduidelijk of de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de stuurgroep ergens vastgelegd zijn. Projectbeheersing De stuurgroep stuurt op de scope en planning van het project, hierbij moet zij de aan haar verleende volmachten en mandaten in acht nemen. De stuurgroep bestaat uit de verantwoordelijk directeur Regio Zuid van ProRail en de verantwoordelijk gedeputeerde van de Provincie Limburg. Zij komen bijeen indien één of beide partijen hiertoe een verzoek doen. Het secretariaat van de stuurgroep wordt gevoerd door de voorzitter van het projectteam van ProRail en Provincie Limburg. Het projectteam van Provincie Limburg en ProRail hebben een regulier overleg waar issues met gevolgen voor de planning tijdig worden geïdentificeerd en beheerst. Ook is er een regulier overleg met Duitse partners om tijdig issues met betrekking tot de planning te kunnen identificeren en beheersen. Schriftelijk is vastgelegd dat indien een partij voor vertraging zorgt, deze partij ook de kosten daarvoor betaalt.[82] Er wordt niet toegelicht waar dit is vastgelegd. Budgettering ProRail stuurt de Provincie ieder kwartaal een factuur van de geraamde kosten (op voorschotbasis) en verrekent de werkelijk gemaakte kosten van het afgelopen kwartaal hierin. De projectbegroting en realisaties zijn vastgelegd in het provinciale financiële systeem, er wordt verantwoording afgelegd door middel van de P&C-cyclus aan GS en PS. Risicomanagement Binnen haar opdracht en projectbudget van de Provincie Limburg heeft ProRail een risicoreservering opgenomen. ProRail en Provincie Limburg sturen samen op beheersing van de risico's, dit is een vast agendapunt in het projectteamoverleg. ProRail maakt in de Objectovereenkomst met haar opdrachtgever, de Provincie, gebruik van een zogenaamde overeenkomst van lastgeving. Dit betekent dat ProRail optreedt in de hoedanigheid van lasthebber; hierdoor is ProRail verplicht/bevoegd om voor rekening van de Provincie rechtshandelingen te verrichten. Met andere woorden, alles wat ProRail in het kader van de opdracht nodig acht, is voor rekening en risico van de Provincie. Hiermee zijn alle risico's voor de Provincie, terwijl zij zelf geringe invloed heeft.		
Inhoudelijke besluiten PS	Geen		
Financiële besluiten PS	November 2013: BO-MIRT, bijdrage van € 7,5 mio vanuit het Rijk November 2015: Kredietbesluit PS, € 7.5 mio provinciale bijdrage gereserveerd April 2018: Investeringsbesluit GS, het totaal van € 15,2 mio wordt behaald met een bijdrage van Regio Parkstad van € 1,3 mio en de bijdrage vanuit de Provincie van € 6,5 mio (CEF) Juni 2018: Kredietbesluit PS, vaststellen projectbudget € 15,2 mio en bijdrage Provincie Limburg € 6,5 mio		
Informatievoorziening GS aan PS	Datum	Type informatie	Inhoud informatie
	Dec 2015	Eerste voortgangsrapportage Groot Project OV	Elektrificatie onderdeel van project IC Verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Keulen.

[82] Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda.

			De voorbereidende werkzaamheden voor de elektrificatie zijn gestart en voor 1 januari 2018 dient de spoorlijn geëlektrificeerd te zijn in verband met de nieuwe concessie.
	Mei 2016	Tweede voortgangsrapportage Groot Project OV/Railagenda	Elektrificatie onderdeel van project IC Verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken-Köln. Mijlpaal (1 januari 2018) wordt aan Nederlandse zijde nog steeds gehaald, maar Duitse partners hebben aangegeven dat zij waarschijnlijk drie maanden vertraging oplopen.
	Nov 2016	Derde voortgangsrapportage Groot Project OV/Railagenda	Elektrificatie krijgt een eigen hoofdstuk, onder de naam elektrificatie Heerlen-Herzogenrath. Werkzaamheden liggen op schema. De staatssecretaris heeft zich bereid verklaard om de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging te dragen.
	Apr 2017	Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Het hoofdstuk heet nu: Elektrificatie Landgraaf-grens. De aanbesteding voor de elektrificatie heeft in Q3 2016 plaatsgevonden. Helaas heeft dit niet geleid tot passende aanbiedingen binnen het beschikbare budget. De oplevering aan Nederlandse zijde komt hiermee in lijn met de (al eerder aangekondigde vertraagde) oplevering aan Duitse zijde.
	Okt 2017	Vijfde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De EU is voornemens om CEF-subsidie beschikbaar te stellen voor onder andere de elektrificatie.
	Mei 2018	Zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Eind 2016 heeft ProRail het werk aanbesteed. Echter, samen met de Provincie Limburg heeft ProRail destijds geconcludeerd dat de inschrijvingen dermate hoog waren dat van gunning afgezien diende te worden. Vervolgens hebben enkele aanpassingen plaatsgevonden om het werk in een gewijzigde vorm opnieuw aan te kunnen besteden. Belangrijkste wijziging is geweest dat enkele ontwerpopgaven door ProRail in 2017 zelf uitgewerkt zijn, zodat deze geen onderdeel meer vormden van de opdracht. Het werk is nu voor € 10,4 mio (excl. btw) gegund. De Europese Unie heeft een CEF-subsidie aan het project elektrificatie Landgraaf-grens toegekend.

	Okt 2018	Zevende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	In april 2018 zijn de werkzaamheden van start gegaan en het werk wordt conform vigerende planning eind 2018 opgeleverd.	
	Mei 2019	Achtste voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De planning is zoals afgesproken behaald, werken zijn eind 2018 opgeleverd. Arriva heeft het tracé op 9 december 2018 in dienst genomen. Door de officiële goedkeuring vanuit Duitsland voor de nieuwe internationale Flirt3-treinen, kon Arriva vanaf zondag 27 januari 2019 treinen naar Aken laten rijden. Het project wordt naar verwachting binnen het budget van € 15,2 mio afgewikkeld. De eindafrekening van het project zal naar verwachting medio 2019 afgerond zijn.	
	Nov 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Project is gerealiseerd. Administratieve afronding vindt naar verwachting plaats in Q1 2020. In de loop van 2019 heeft Strukton, de door ProRail gecontracteerde aannemer, een claim van circa € 200.000 bij ProRail ingediend in verband met, in hun ogen, onvoorzienbare beperkingen in de aan het spoor werkbare periodes.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
			Geen	
Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	Geen			

Naam project	Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
Type project	Grootschalige aanleg weginfrastructuur
Betrokken partijen	Provincie Limburg, gemeenten Parkstad Limburg, Ministerie van IenW

Omschrijving van het project

De BPL is een infrastructureel project, met als hoofddoel het oplossen van de problemen in de bestaande verkeersstructuur van de regio Parkstad Limburg. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de verschillende woonkernen sterk verbeterd. Dit leidt ertoe dat het onderliggend wegennet wordt ontlast van doorgaand verkeer. De leefbaarheid en verkeersveiligheid, vooral in de woonkernen van Parkstad, zal verbeteren. Ook krijgen het ondernemersklimaat en de toeristisch-recreatieve sector een impuls.

De (sub)doelstellingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Verbetering van de verkeersstructuur.
- Verbetering van de interne bereikbaarheid.
- Verbetering van de externe bereikbaarheid.
- Verbetering van de verkeersleefbaarheid.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Versterken van het vestigings- en ondernemingsklimaat.
- Versterken van de toeristische en recreatieve sector.

Via het project BPL wordt eveneens een impuls gegeven aan de ontwikkeling en versterking van de aanwezige natuur(gebieden) in de regio Parkstad Limburg en het versterken c.q. tot stand komen van robuuste verbindingen tussen deze natuurgebieden en natuurgebieden in aangrenzende gebieden (waaronder ook in het buitenland).
De BPL wordt een volwaardige autoweg met twee rijbanen waarbij elke rijbaan twee rijstroken zal tellen. De BPL heeft een maximale rijsnelheid van 100 km per uur, met uitzondering van de delen nabij de Natura 2000-gebieden waar een maximale rijsnelheid van 80 km per uur geldt.

De aanleg van de BPL behelst het verbeteren van de bestaande provinciale wegen N298, N299 en N300 en de realisatie van een aantal nieuwe wegvakken tussen de N298 en N299 en de N299 en N300.

Samenvatting financiële voortgang project

	Raming	Budget	Verdeling kosten
2003		€ 135 mio	• Provincie € 67,5 mio • Parkstad € 67,5 mio
2009 (Financierings-overeenkomst)	€ 195 mio + € 45 mio aan optimalisaties	€ 195 mio + € 45 mio aan optimalisaties	• Provincie: totale bijdrage onduidelijk • Parkstad: totale bijdrage onduidelijk, afgesproken is dat Parkstad +€ 22,5 mio financiert • € 15 mio uit gebiedsontwikkeling • € 30 mio van Provincie en Rijk via MIRT
2010 (Convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg: aansluiting Nuth)		Totaalbudget onduidelijk	• Provincie: € 30 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) • Rijk: € 63,5 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten)
2010 (eerste Provinciaal Inpassingsplan)	€ 314 mio		Precieze kostenverdeling onduidelijk • Rijk: € 74 mio (afgerond)

2012 (tweede Provinciaal Inpassingsplan)		€ 441,06 mio: (€ 393,53 mio investerings-budget + € 47,5 mio operationele en personele voorbereidingskosten)	• Provincie betaalt € 79,4 mio van de meerkosten, plus de € 47,5 voorbereidingskosten • Parkstad betaalt € 7,7 mio van de meerkosten • Totale aandeel Provincie: € 267,09 mio
2013 (Financierings-overeenkomst)			Financiële bijdrage van Parkstad: € 100,2 mio (begrensd) Waarvan: • € 77,5 mio resultaatsverplichting • € 15 mio inspanningsverplichting (waarvan € 7,5 mio uit gebiedsontwikkeling) • € 7,7 mio werk-met-werk Precieze verdeling van totaalkosten onduidelijk
2015 (Gewijzigd Statenvoorstel (G-15-010))		€ 447,3 mio taakstellend budget € 15 mio projectreserve	• Provincie financiert het verschil (€ 21,24 mio) met eerder budget
2019 (Voortgangsrapportage H1 2019)		€ 447,3 mio taakstellend budget € 15 mio projectreserve	• Provincie: € 295,44 mio • Rijk: € 73,7 mio • Parkstad: € 75,5 mio • EFRO-subsidie: € 1,5 mio • Werk-met-werk / gebieds-ontwikkeling: € 30,2 mio (gezamenlijke verantwoordelijkheid Parkstad en Provincie)

In 2003 maken de Provincie Limburg en Stadsregio Parkstad Limburg bestuurlijke afspraken over de ontwikkeling en aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg en de afbouw van de bestaande binnenring. Het totale budget wordt gesteld op € 163 mio, waarvan het taakstellend budget voor de Buitenring € 135 mio bedraagt en voor de afbouw van de binnenring € 28 mio. Provincie en Parkstad-gemeenten spreken op dat moment af ieder 50% bij te dragen aan beide projecten, ieder draagt € 67,5 mio bij aan de aanleg Buitenring. De afspraken worden in 2005 vastgelegd in een bestuursconvenant. Er wordt afgesproken dat extra kosten ten gevolge van nieuwe wetgeving vanaf 1 januari 2004, rechterlijke uitspraken daaronder begrepen, die leiden tot gewijzigde en duurdere uitvoering van de projecten, voor rekening komen van de partijen naar rato van hun aandeel in het totale budget.

Na 2005 wordt de scope gewijzigd: aansluiting van Nuth op de Buitenring wordt toegevoegd à € 60 mio, waardoor het benodigde budget op € 195 mio wordt geraamd. Over de scopewijziging is onderhandeld met de gemeenten en met het Rijk:

- In 2009 wordt een financieringsovereenkomst gesloten tussen Provincie (GS) en Parkstad voor de geraamde € 195 mio. Er is dan een dekkingstekort van € 22,5 mio, dat wordt ingevuld door de regio Parkstad: € 15 mio als harde resultaatsverplichting en € 7,5 mio als zachte inspanningsverplichting. Indien de inspanningsverplichting niet slaagt,

treden de partijen in overleg. Daarnaast wordt afgesproken om optimalisaties uit te voeren tot maximaal € 45 mio.[83] Daarvan wordt € 15 mio gefinancierd via een gebiedsontwikkeling (als gezamenlijke inspanningsverplichting door Parkstad en Provincie) en € 30 mio door Provincie en Rijk via het MIRT. GS stellen PS voor om het budget van de buitenring met € 15 mio te verhogen en om de opbrengst uit de gebiedsontwikkeling voor te financieren.

- Op 3 juni 2010 ondertekenen Rijk (minister van V&W) en Provincie (college van GS) het Convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg, waarin onder andere afspraken worden gemaakt over de aansluiting Nuth. De partijen komen overeen dat het Rijk in totaal € 63,5 mio[84] (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) zal bijdragen. De Provincie voert alle werkzaamheden uit in het kader van de ruimtelijke ordening (planstudie) en de voorbereiding en begeleiding van de uitvoering. Ook staat in het convenant dat de Provincie € 30 mio (inclusief btw, BLD en planstudiekosten) bijdraagt. Afgesproken wordt dat een overschrijding van het budget voor rekening en risico is van de Provincie en dat het ontwerp heeft te voldoen aan de functionele eisen van het Rijk die behoren bij het wegontwerp.

In 2010 wordt het eerste Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld met als raming € 314 mio, dat is € 119 mio hoger dan de eerdere raming van € 195 mio die vermeld wordt in de financieringsovereenkomst van 2009. Als verklaring voor het verschil wordt opgegeven: optimalisaties en aanvullingen op basis van wensen uit de omgeving, waaronder zaken als een ongelijkvloerse aansluiting, het ontzien van het Bronnenbos, gecombineerde aansluitingen, geluidsarm asfalt, ecoducten en trajecten met (half)verhoogde of verdiepte ligging. Er is echter in de documenten geen duidelijk, compleet overzicht teruggevonden voor het gehele verschil van € 119 mio. In het PIP wordt vermeld dat het Rijk afgerond € 74 mio zal bijdragen. Voor de kostenverdeling tussen Provincie en Parkstad wordt verwezen naar de afspraken uit het bestuursconvenant van 2005 (50/50-verdeling) en de aanvullende afspraken uit de financieringsovereenkomst van 2009.

Het eerste PIP is in 2011 door de Raad van State afgekeurd omdat onvoldoende inzicht is gegeven in de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden door de toename van het verkeer als gevolg van de Buitenring. Hoewel het inpassingsplan nog niet definitief was, besluiten GS in juni 2010 om de aanbesteding te starten. De Tenderboard is hierbij als onafhankelijke partij betrokken en heeft de risicoanalyse afgewogen. In maart 2011 wordt het project gegund aan MNO Vervat.

In 2012 worden het nieuwe PIP en bijbehorende kredietbesluit vastgesteld door PS. Met het nieuwe PIP komt een scopewijziging met veel maatregelen ten aanzien van de stikstofuitstoot. Het taakstellende budget wordt vastgesteld op € 441,06 mio (€ 393,53 mio investeringsbudget plus operationele en personele voorbereidingskosten ad € 47,5 mio). Het totale aandeel van de Provincie is dan € 267,09 mio. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de oorzaken van de kostenstijging en verdeling van de extra benodigde dekking tussen Parkstad en Provincie.

J

	Bijdrage Parkstad	Totaal
Contract		€ 32.600.000
Vertraging		€ 6.900.000
Reparatie PIP	€ 6.275.000	€ 12.550.000
Kwaliteitsimpuls	€ 4.100.000	€ 8.200.000
Dekking onvoorzien		€ 41.450.000-
Onvoorzien		€ 33.830.000
Indexering		€ 19.500.000
Aanpassing N274		€ 4.600.000
Dekking tekort grond		€ 5.000.000
Extra voorbereidingskn.		€ 5.400.000
TOTAAL	€ 10.375.000	€ 87.130.000
Voordeel	€ 2.665.000	
Aandeel Parkstad	**€ 7.710.000**	
Aandeel Provincie		**€ 79.420.000**

[83] Toelichting projectteam: "Dit waren optimalisaties zoals een verdiepte ligging ter hoogte van Amstenrade, een volwaardige aansluiting ter hoogte van Landgraaf, aanpassingen in Kerkrade, etc. Het was een duidelijke scopewijziging mede op verzoek van zienswijzen door inwoners en gemeenten waarbij Provinciale Staten uiteindelijk hebben ingestemd. De opgave van € 15 miljoen zou bijvoorbeeld gezocht worden in ruimtelijke ontwikkelingen langs het traject zoals de realisatie van een aantal tankstations."

[84] De nieuwe raming viel hoger uit dan de eerder geraamde € 60 mio.

In een second opinion op het investeringsbudget kwam Deloitte (2012) tot de conclusie dat dit budget robuust en prudent is voor de fase waarin het project zich op dat moment bevond (voorbereidingsfase). Bestuurlijk wordt afgesproken dat de financiële bijdrage van de regio begrensd wordt en dat de Provincie de voorbereidingskosten voor haar rekening neemt (besluit PS juni 2012).

Ten aanzien van het budget worden in 2013 nieuwe afspraken met de regio Parkstad vastgelegd in een nieuwe financieringsovereenkomst. Dit volgt op een besluit van GS op 5 februari 2013, waarna een nieuw financieringsvoorstel aan de Parkstad-gemeenten werd gedaan. De partijen spreken af dat Parkstad een definitief begrensde financiële bijdrage aan het project levert van € 100,2 mio. Daarvan is € 77,5 mio een resultaatsverplichting op basis van het bestuursconvenant 2005 (€ 67,5 mio) en de financieringsovereenkomst 2009 (€ 10 mio). En € 15 mio daarvan is een inspanningsverplichting (waarvan € 7,5 mio uit de gebiedsontwikkeling). Daarnaast spreken Provincie en Parkstad af om de meerkosten van het Provinciaal Inpassingsplan 2012 à € 7,7 mio te financieren met een inspanningsverplichting om werk-met-werk te realiseren.

In 2013 hebben GS gecommuniceerd aan PS dat het project vertraging opliep door de lange procedure bij de Raad van State. PS hebben toen op 27 juni 2013 een nieuwe planning vastgesteld. De deadline voor totale openstelling werd verplaatst van 1 januari 2016 naar 1 januari 2020. Dit leverde geen aanpassing van het budget op, door inzet van de risicoreservering. De Raad van State staat wel activiteiten op een aantal wegvakken toe.

In 2014 is de planning opnieuw bijgesteld, nog niet alle werkzaamheden mogen gestart worden van de Raad van State. PS nemen hiervan op 8 juni 2014 kennis. Het taakstellend budget is niet aangepast, maar men geeft aan dat de financiële ruimte voor het opvangen van onverwachte risico's binnen het project minimaal is.

Op 11 maart 2015 is de definitieve uitspraak en is het PIP onherroepelijk. Naar aanleiding van de definitieve uitspraak ontvangen PS op 11 september 2015 een Gewijzigd Statenvoorstel (G-15-010) met actualisatie van planning en begroting. Nu wordt het budget naar verwachting wel overschreden. Het nieuwe budget (met een onzekerheidsmarge van -5% tot +10%) is dan € 447,3 mio[85] waarvan € 7,8 mio risicoreservering voor voorziene risico's. Volgens GS is het echter niet realistisch geen onvoorziene risicoreservering te hebben. GS stellen daarom voor om naast de reservering voor voorziene risico's ook een reservering voor niet-voorziene risico's (projectreserve) ter hoogte van € 15 mio in de begroting op te nemen. (De € 15 mio projectreserve volgt uit een doorrekening van Royal HaskoningDHV en is het verschil tussen het P25- en P85-budget[86]). Het aandeel van de Provincie is dan € 295,44 mio.

In het kredietbesluit van 2015 gaan PS hiermee akkoord (op 9 oktober 2015): de totale begroting wordt vastgesteld op € 462,3 mio, waarvan € 447,3 mio taakstellend budget en € 15 mio projectreserve. Het verschil met het eerdere projectbudget van € 441,06 mio, namelijk € 21,24 mio, komt voor rekening van de Provincie. In de financieringsovereenkomst van 2013 is immers vastgelegd dat de bijdrage van de regio begrensd is. Daarbovenop wordt gemeld dat de provinciale bijdrage met € 9,2 mio verhoogd wordt ten gevolge van lagere bijdragen van Rijk en Parkstad. De volgende verklaringen zijn daarvoor gevonden:

1 Een dekkingstekort van € 4,4 mio komt doordat de bijdrage van het Rijk inclusief btw was, terwijl ervan was uitgegaan dat deze exclusief btw was en de btw kon worden teruggevorderd via het BTW-compensatiefonds.
2 Voor een ander deel (€ 2 mio) wordt de volgende verklaring gegeven: "Bij de financieringsafspraken met Parkstad heeft de Provincie toegezegd voor € 2 mln. aan versoberingen door te voeren en dit bedrag ter beschikking te stellen aan Parkstad voor hun in te brengen bijdrage (onderdeel resultaatsafspraak). Nu verdere versobering niet mogelijk blijkt, zal de Provincie in deze € 2 mln. op een andere wijze moeten voorzien. Hierdoor ontstaat wel een dekkingstekort van € 2 mln."

Na 2015 blijft het project binnen het taakstellend budget, waarbij wel (iedere voortgangsrapportage) wordt ingeteerd op de risicoreservering van € 7,8 mio (dit was de risicoreservering binnen het taakstellend budget van € 447,3 mio). Hiervan was H1 2020 nog € 0,36 mio over. Aangegeven wordt dat dit een kleine buffer is, maar dat dit inherent is aan de (eind)fase waarin het project zich op dat moment bevond.

[85] Als oorzaken voor het aangepaste budget en planning worden genoemd: vertraging door besluitvorming Raad van State en een aantal andere (externe) oorzaken, zoals tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de stikstofregeling (PAS).
[86] In het bepalen van het budget wordt gebruik gemaakt van probabilistisch ramen, ramen op basis van onzekerheid. Het P25-budget is budget waarbij 25% kans is dat het project binnen budget blijft. Het P85-budget is idem voor 85% zekerheid dat het project binnen budget blijft, dus een hogere kans.

Na 2017 verloopt de uitvoering voorspoedig, in de voortgangsrapportages worden planningen weer bijgesteld zodat oplevering eerder plaatsvindt. Wel blijkt de inspanningsverplichting van de regio Parkstad niet gerealiseerd te kunnen worden, waardoor een dekkingstekort van € 22,7 mio ontstaat. Over dit bedrag is veel discussie geweest met de regiopartners. Uiteindelijk wordt bestuurlijk afgesproken met de Parkstad-gemeenten om de inspanningsverplichting van € 22,7 mio om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mio (PS gaan hiermee akkoord op 14 februari 2020). Hierdoor moet de Provincie Limburg, naast de eigen inspanningsverplichting van € 7,5 mio, voor de regionale inspanningsverplichting € 10,7 mio beschikbaar stellen: in totaal € 18,2 mio. De € 15 mio projectreserve wordt hiervoor ingezet. De resterende € 3,2 mio is uiteindelijk meegenomen in de Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023. PS besluiten hiertoe met de vaststelling daarvan op 14 februari 2020.

Per ultimo H1 2020 bedraagt de prognose € 446,9 mio, (exclusief risicoreservering). Daarmee blijft het project binnen het taakstellend budget zoals vastgesteld in het kredietbesluit in 2015.

In onderstaande tabel (uit voortgangsrapportage H1 2019) is het meest recente overzicht van de dekking weergegeven.

	Project-Begroting Zie ook bijlage 6a RGP en kredietbesluit 2015			D.d. 9 oktober 2015 hebben Uw Staten ingestemd met het statenvoorstel "Actualisatie planning en begroting BPL" (G-15-010):

Projectbegroting		
A	Taakstellend	€ 447,3
B	Projectreserve	€ 15,0
		€ 462,3

Dekking		
C	Provinciale bijdragen	
	• Stortingen	€ 179,4[1)]
	• Te activeren, maximaal	€ 116,0
	Bijdragen derden	
D	• Ministerie van I & M	€ 73,7
E	• Parkstad Limburg	€ 61,5[1,2)]
F	• EFRO subsidie	€ 1,5[2)]
G	• Werk-met-werk / gebieds-ontwikkeling	€ 30,2
		€ 462,3

[1)] inclusief verrekening provinciale bijdrage ad € 14,0 mln. t.a.v. de Binnenring
[2)] inclusief € 3,4 mln. EFRO subsidie; De totale EFRO subsidie bedraagt € 4,9 mln.

4	Begro-ting/budget	H2 18	H1 19	Stand van zaken

Hieronder staan een aantal belangrijke aanleidingen voor financiële tegenvallers opgesomd. Deze zijn opgevangen binnen de begroting:

- Aanvullende eisen van het Rijk in aanloop naar het definitief ontwerp (circa € 4 mio).[87]
- De niet gerealiseerde inspanningsverplichting (€ 15 mio, uit de projectreserve).
- Er is een prognose gemaakt van de financiële besparing van optimalisaties maar daarin is geen rekening gehouden met de kans dat de besparing niet gerealiseerd kon worden. Daardoor is de verwachte besparing te hoog ingeschat.
- Om het project te versnellen, zijn in sommige gevallen hele percelen opgekocht in het kader van grondverwerving. Op de restgronden heeft de Provincie uiteindelijk moeten afboeken. Het gaat in ieder geval om € 6-7 mio tot 2020, dat kan nog oplopen omdat er nog restgronden zijn. De restgronden zijn geïnventariseerd naar de huidige reële marktwaarde.

Tijdlijn (eerste indicatie)

- 2001: Beleidskaders voor een aan te leggen BPL vastgesteld
- 2002: Eerste bestuurlijke afspraken tussen Provincie Limburg en gemeenten Parkstad Limburg, kostenraming voor BPL is € 163 mio, 50/50 te betalen door de Provincie en Parkstad-gemeenten
- 2004: Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg
- 2005: Bestuursconvenant tussen Provincie en gemeenten Parkstad Limburg
- 2006: Realisatieconvenant
- 2009: Provincie Limburg en Parkstad Limburg sluiten een eerste financieringsovereenkomst
- 2010: Start aanbesteding ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden
- 2011: Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad door PS

[87] Dit waren technische eisen, zoals andere opbouw fundering, afwateringseisen, geleiderail en meerkosten aan geluidsvoorzieningen.

- 2011: Vernietiging Provinciaal Inpassingsplan door Raad van State, omdat onvoldoende inzicht is gegeven in de effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden door de toename van het verkeer als gevolg van de Buitenring
- 29 juni 2012: Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad door PS en bijbehorend kredietbesluit. Taakstellend budget: € 441,06 mio. De provinciale bijdrage is € 267,09 mio
- 27 juni 2013: Wijziging planning, project Buitenring wordt opengesteld op uiterlijk 1 januari 2020 (was 1 januari 2016)
- 2013: Nieuwe financieringsovereenkomst Provincie en Parkstad-gemeenten
- 2014: Start eerste bouwwerkzaamheden
- 2015. Definitieve uitspraak Raad van State. Het Provinciaal Inpassingsplan wordt hiermee onherroepelijk. Het project gaat hiermee definitief over van de voorbereidings- en planfase naar de uitvoeringsfase
- 2015: Kredietbesluit door PS. Taakstellend budget vastgesteld op € 447,3 mio plus € 15 mio risicoreservering. Actualisatie planning en begroting project Buitenring Parkstad naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State inzake het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad 2012. De bijdrage van de Provincie is nu €295,44 mio. De Provincie dekt daarmee zowel toenemende kosten als tegenvallende bijdragen van derden.
- December 2019: Afronding werkzaamheden

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)

Governance

GS zijn opdrachtgever voor de Stuurgroep BPL. De stuurgroep wordt voorgezeten door de directeur met infrastructuur in zijn/haar portefeuille. Daarnaast hebben zitting in de stuurgroep: de portefeuillehouder voor Mobiliteit, Stedelijke Ontwikkeling en Toerisme, de strategisch stafadviseur van de Concernstaf en een extern ervaringsdeskundige op het terrein van grote infrastructurele werken.

De stuurgroep stuurt de clustermanager aan. Deze is integraal eindverantwoordelijk voor alle projecten en activiteiten die vallen onder BPL. Onder de verantwoordelijkheid van de clustermanager als ambtelijk opdrachtgever werkt de projectmanager die primair verantwoordelijk is voor BPL. (In de praktijk verliep de meeste afstemming direct tussen de projectmanager en de stuurgroep.)

De samenwerkende gemeenten werden op de hoogte gehouden via een regionaal bestuurlijk overleg.

BPL was het eerste project binnen de Provincie Limburg waar, sinds 2013, gewerkt werd volgens het model Integraal Projectmanagement (IPM-model). In het IPM-projectteam zijn, naast de projectmanager, de volgende teammanagers aanwezig, die elk hun eigen team van adviseurs hebben: manager projectbeheersing, contractmanager, omgevingsmanager en technisch manager.

Projectbeheersing

Project Finance & Control (PFC) stuurt op de verantwoording en beheersing van de projectkosten. Omdat de projectkosten een gevolg zijn van en niet losgezien kunnen worden van het scopebeheer, beheersing van tijd (planning) en risico's, is dit integraal opgezet (integrale aanpak, uniform systeem). Kosten die gemaakt zijn en worden (prognoses/forecasting), worden door een eenduidig en transparant systeem bewaakt en gemonitord. Het opzetten en bewaken van een dergelijk systeem is de primaire taak van de PFC-functie.

Dit gebeurt in overleg met de teammanagers, de projectmanager, de clustermanager en eventueel de stuurgroep (laatste indien de uitgangspunten behorende bij het kredietbesluit 2012 worden overschreden). De projectmanager overlegt met de teammanagers over voortgang en kosten en rapporteert dit maandelijks aan de programmamanager (destijds ambtelijk opdrachtgever). Vanaf 2015 is er geen programmamanager meer. Sinds die tijd rapporteert de projectmanager rechtstreeks aan de stuurgroep. Dit gebeurt per kwartaal, indien noodzakelijk wordt eerder opgeschaald.

De kosten bestaan uit voorbereidingskosten, personele kosten en investeringskosten. De verantwoording van kosten loopt via de reguliere verantwoordingsrapportages:

	• Kwartaalrapportage aan stuurgroep. • Kwartaalrapportages en halfjaarrapportages (sinds medio 2016) Q1 – Q2 – Q3 - Q4 conform de Regeling Grote Projecten aan Provinciale Staten. Prognoses Het regelmatig prognosticeren van de kosten aan het eind van de oplevering van een product of projectfase is een belangrijk aspect van projectbeheersing. Hiervoor is een managementinformatiesysteem ingericht, waarin periodiek de prognose eindstand project (Estimate @ Completion) is vastgesteld door de verantwoordelijke managers, wordt geanalyseerd door projectcontrol en vergeleken met de beschikbare dekkingsposten. Risicomanagement Voor risicomanagement is gebruik gemaakt van de RISMAN-methode. Risicomanagement is een cyclisch proces, dat gedurende de looptijd van het project regelmatig wordt doorlopen. Het projectteam heeft een systeem voor risicobeheersing 'Rislog' ingericht. Het projectteam houdt onder (bege)leiding van de manager projectbeheersing risico-inventarisaties waarin – in teamverband – de risico's voor de BPL verder in kaart worden gebracht, aangevuld of geactualiseerd. Tijdens deze risico-inventarisaties wordt aandacht besteed aan kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van de risico's. Op deze wijze is het mogelijk een weging mee te geven aan het risicoprofiel van de BPL, waarmee een inschatting kan worden gegeven van het benodigde budget voor deze risico's. De kans van optreden en de effecten in geld en tijd van de geïnventariseerde risico's zijn in kaart gebracht. Ook benoemt het projectteam beheersmaatregelen die uitgevoerd dienen te worden om de kans van optreden van de risico's en/of de ongewenste effecten zo veel mogelijk te mitigeren.
Inhoudelijke besluiten PS	18 december 2009: Aanwijzing van BPL als 'groot project' binnen de Regeling Grote Projecten Juni 2010: Beginnen met aanbesteding (vóór goedkeuring van het inpassingsplan door Raad van State) Oktober 2010: Provinciale Staten stellen een aantal moties vast. Onderzoek moet worden uitgevoerd naar: • mogelijk verdiepte ligging BPL bij Vaesrade; • handhaven halve aansluiting A76 Nuth; • halve aansluiting A76 bij Molsberg; • effecten BPL op onderliggend wegennet; • onderzoek toepassen social return Juni 2012: PS stellen het (tweede) Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg vast. Beoogde openstelling: voor 1 januari 2016 Juni 2012: PS stellen een aantal moties vast. Hoofdpunten: second opinion laten uitvoeren op financiën en risico's, procesevaluatie uitvoeren naar opvolging van het auditrapport Projectorganisatie Buitenring Parkstad en gesprekken met Rijk en gemeenten voeren over mogelijke kostenbesparingen Juni 2013: Keuze voor 'scenario A' en bijstelling planning project als gevolg van vertraging door lange procedure Raad van State. Beoogde openstelling: gefaseerd tot uiterlijk 1 januari 2020 2014: Nogmaals bijstelling planning: uiterlijk medio 2020 2015: Nogmaals bijstelling planning: uiterlijk 2021 2016: Vaststelling Statenvoorstel G-16-004 "Herziening PIP BPL, Optimalisatie Kranenpool Brunssum" 2018: Vaststelling Statenvoorstel G-18-043 "Herziening PIP BPL, Merkelbeekerstraat Brunssum"

Financiële besluiten PS sinds 2011	2012: PS stellen het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast met bijbehorend kredietbesluit met als amendement de verdiepte ligging bij Vaesrade à € 2,8 mio (uit de 'Impuls natuur landschap stedelijk groen'). Taakstellend budget: € 441,05 mio 9 oktober 2015: PS besluiten tot vaststelling taakstellend budget op € 447,3 mio plus projectreserve voor onvoorziene risico's à € 15 mio 14 februari 2020: PS stellen de Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023 vast en gaan daarmee akkoord met de inzet van € 3,2 mio vanuit de heroverweging voor compensatie van tegenvallende opbrengsten inspanningsverplichting		
Informatievoorziening GS aan PS	Datum	Type informatie	Inhoud informatie
	11/10/2011	Brief	Update voortgang RvS: inwerkingtreding Provinciaal Inpassingsplan zal tot zeker december 2011 opgeschort blijven.
	12/04/2012	Brief aan Controlecommissie + rapport	Auditrapport Projectorganisatie Buitenring Parkstad (zie onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen' hieronder).
	20/09/2012	Brief + rapport	Rapport second opinion financiën en risico's Buitenring Parkstad Limburg (zie onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen' hieronder).
	21/9/2012	Basisrapportage	De basisrapportage ('start' van het project) bevat alle benodigde informatie t.b.v. het kredietbesluit 2012 (achtergrondinfo, projectdoelen, scope, financiën, planning, risico's, MKBA, projectbeheersing, besluitvormingsmomenten). Budget basisrapportage: € 438,25 mio (Uiteindelijk budget kredietbesluit: € 441,05 mio, a.g.v. amendement van PS voor € 2,8 mio)
	19/12/2012	Voortgangsrapportage Q3 2012	Planning: • Verwachting onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan maart 2013 • Verwachte oplevering weg eind 2015 Aangegeven wordt dat planning onder druk staat (risico's: werving grond, uitspraak RvS), maar dat er beheersmaatregelen worden getroffen.
	29/01/2013	Brief + rapport	Procesevaluatie project Buitenring Parkstad Limburg.
	14/03/2013	Voortgangsrapportage Q4 2012	Voorlopige voorziening RvS: Provincie mag een aantal geplande werkzaamheden starten in periode tot uitspraak beroepsprocedure RvS: natuurwerkzaamheden, archeologisch onderzoek, verleggen van gasleidingen, sloop van aangekochte gebouwen. Verwachting onherroepelijk worden van het Provinciaal Inpassingsplan april-juni 2013.
	26/07/2013	Brief	Toelichting van scenario's: keuzeopties voor hoe om te gaan met de lopende zaak bij de RvS.

	06/09/2013	Brief	Informerend: Raad van State heeft gedeeltelijke opheffing van de schorsing van BPL toegewezen, waardoor de uitvoering gedeeltelijk kan beginnen.
	11/10/2013	Voortgangsrapportages Q1 en Q2 2013	De gemeenten Landgraaf, Brunssum, Nuth, Schinnen en Onderbanken hebben ingestemd met de overdracht van gronden en afspraken over onderliggend wegennet. Gemeente Kerkrade wacht uitspraak RvS af voor zij een besluit neemt.
	13/01/2014	Voortgangsrapportage Q3 2013	Gemeente Kerkrade werkt niet mee aan realisatie wegvakken 10 en 11, mogelijk consequenties voor tijd, geld en kwaliteit.
	09/04/2014	Voortgangsrapportage Q4 2013	Planning en financiën BPL zwaar onder druk door: • vertraging invoering PAS • geen medewerking gem. Kerkrade • lopende zaken RvS.
	28/05/2014	Voortgangsrapportage Q1 2014	Planning en financiën nog steeds zwaar onder druk. Aannemer MNO Vervat is gestart met realisatie van wegdelen 3b t/m 5.
	09/06/2014	Brief	Informerend over een juridische brief aan de RvS in het kader van de lopende zaak.
	18/08/2014	Brief	Ter informatie: de uitnodiging van de Raad van State voor de zitting op 18 december 2014 inzake het Provinciale Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012.
	01/10/2014	Voortgangsrapportage Q2 2014	Wijziging planning: totale oplevering medio 2020.
	11/12/2014	Voortgangsrapportage Q3 2014	Budgetoverschrijding als gevolg van vertragingen is voorkomen door: • versobering binnen het ontwerp en de uitvoering • opbrengsten uit grondwerving.
	14/04/2015	Voortgangsrapportage Q4 2014	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 1,5 mio.
	16/07/2015	Voortgangsrapportage Q1 2015	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 5 mio. Er ontstaat een potentieel dekkingstekort van € 5,1 mio doordat de bijdrage van het Rijk inclusief btw is, terwijl uitgegaan was van exclusief.
	27/08/2015	Voortgangsrapportage Q2 2015	Budget staat onder druk: prognose is een tekort van € 6,2 mio.
	11/09/2015	Statenvoorstel	Statenvoorstel aanpassing planning en begroting. Nieuw budget: € 462,3 mio, waarvan € 447,3 mio taakstellend budget en € 15 mio projectreserve.
	22/09/2015	Brief + gewijzigd Statenvoorstel	Toezegging mogelijke versoberingen en gewijzigd Statenvoorstel.
	09/12/2015	Voortgangsrapportage Q3 2015	Verwachting dat inspanningsverplichting en werk-met-werk niet (geheel) zullen worden gerealiseerd.
	02/02/2016	Voortgangsrapportage Q4 2015	PS hebben op 9 oktober 2015 een nieuw kredietbesluit vastgesteld met taakstellend budget € 447,3 mio. Prognose is dat dit wordt overschreden met € 3,7 mio.

	17/03/2016	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-16-004 "Herziening PIP BPL, Optimalisatie Kranenpool Brunssum".	
	10/05/2016	Voortgangsrapportage Q1 2016	Risicomanagementplan (RMP) is in Q1 2016 vastgesteld om risicomanagement nadrukkelijker te borgen in de projectorganisatie.	
	01/08/2016	Voortgangsrapportage Q2 2016	Een aantal optimalisaties kan niet worden uitgevoerd.	
	31/01/2017	Voortgangsrapportage H2 2016	Op één gronddossier na zijn de onderhandelingen afgerond en kunnen de werkzaamheden starten. Het potentiële dekkingstekort a.g.v. de btw in de rijksbijdrage (zie Q2 2015) is bijgesteld naar € 2,1 mio. Op verzoek van de clustermanager Financiën zal daarover niet meer in voortgangsrapportages gerapporteerd worden.	
	04/08/2017	Voortgangsrapportage H1 2017	Door vervallen van een aantal risico's is het budget robuuster geworden. Prognose: € 445,2 mio.	
	27/02/2018	Voortgangsrapportage H2 2017	Prognose nog steeds € 445,2 mio.	
	17/07/2018	Voortgangsrapportage H1 2018	Prognose verhoogd naar € 446,4 mio.	
	23/10/2018	Statenvoorstel	Statenvoorstel G-18-043 "Herziening PIP BPL, Merkelbeekerstraat Brunssum".	
	26/02/2019	Voortgangsrapportage H2 2018	Prognose verlaagd naar € 445,6 mio.	
	18/12/2019	Voortgangsrapportage H1 2019	Bestuurlijke afspraken gemaakte met regio Parkstad en gemeente Brunssum om zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mio om te zetten in harde resultaatsverplichting van € 12 mio. Extra benodigde dekking door Provincie is € 18,2 mio waarvan € 15 mio uit projectreserve wordt gefinancierd en € 3,2 mio is meegenomen in heroverweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
	29/6/2012	Nieuw inpassingsplan	€ 127,06 mio	Aanvullende maatregelen t.b.v. stikstofuitstoot als gevolg van toename verkeer.
	7/9/2015	Brief aan PS	€ 21,24 mio (€ 6,24 mio scopewijziging en € 15 mio projectreserve)	Vertraging door besluitvorming Raad van State en een aantal andere (externe) oorzaken, zoals tijdige beschikbaarheid van (particuliere) gronden, medewerking van de gemeente Kerkrade, het niet tijdig van kracht worden van de stikstofregeling (PAS).

Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	In januari 2012 heeft de Unit Control van de Provincie Limburg de Audit Projectorganisatie Buitenring Parkstad opgeleverd. Daarin staan de volgende bevindingen en aanbevelingen (cursief): • De structuur van de reguliere lijnorganisatie en de projectorganisatie BPL lopen door elkaar, waarbij het bestuurlijk opdrachtgeverschap gemandateerd is aan het hoofd van de afdeling Infraprojecten (een lijnfunctie). *Het onderscheid tussen lijn- en projectverantwoordelijkheid dient aangescherpt te worden. Er dient een controletechnische functiescheiding tussen de beschikkende, uitvoerende en controlerende taken te worden aangebracht.* • Het hoofd Infraprojecten vervult de rol van ambtelijk eindverantwoordelijke; het hoofd Infraprojecten beschikt formeel ook over alle mandaten. Informeel zijn de mandaten overgedragen aan de projectmanager. Het ontbreekt aan een duidelijke escalatieroute voor het signaleren van omissies op het terrein van financiën en risico's. *Bij de eindverantwoordelijkheid van de (nieuw aan te wijzen) programmadirecteur voor het BPL-project hoort tevens het formeel mandateren van de programmadirecteur en niet meer het hoofd Infra. Ook wordt geadviseerd om de rol van projectcontrol steviger in te vullen en de projectcontroller te laten ondersteunen door het concern.* • De RISMAN-methodiek die gebruikt wordt voor risicomanagement, is binnen het project onvoldoende ontwikkeld. *Projectrisico's dienen zichtbaarder gemaakt te worden door meer aandacht te schenken aan de systematiek voor het detecteren en analyseren van risico's.* • De deskundigheid en het omspanningsvermogen van het huidige projectteam is onvoldoende op orde; de daadkracht van het projectmanagement is nog beperkt. *De kwaliteit van de bemensing binnen het project dient leading te zijn, waarbij een vroege uitfasering van DHV-expertise medio 2012 grote risico's met zich meebrengt omdat het projectteam relatief weinig ervaring heeft met de uitvoering van grote projecten. Een programmadirecteur moet hierbij een belangrijke rol vervullen.* • Er zijn weinig middelen beschikbaar om het project goed te beheersen. Er zijn (nog) geen concernbrede standaarden op dit punt (behalve de formats voor de twee jaarlijkse voortgangsrapportages op basis van de regeling grote projecten). *Op korte termijn dient een heldere maandrapportage te worden ontwikkeld zodat eenieder over dezelfde juiste en tijdige basis(stuur)informatie kan beschikken.* In januari 2013 is, op verzoek van PS, een procesevaluatie uitgevoerd naar de opvolging door GS van de aanbevelingen uit het auditrapport. Hieronder wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen, inclusief reactie daarop door GS. • Project- en lijnstructuur. Het onderscheid tussen project- en lijnverantwoordelijkheid is gemarkeerd, maar dient verder aangescherpt te worden. Reactie: dit onderscheid zal verder worden verscherpt. (Zie onder punt 2.) • Projectmanagement, projectcontrol, mandatering en verantwoording. De aanbeveling om de projectcontroller te laten ondersteunen door afdeling Bedrijfsvoering/Business Control is ten dele opgevolgd. Reactie: deze constatering is juist. Deze aanbeveling nemen wij over en zal door ons op korte termijn verder worden uitgewerkt in de benoeming van een programmamanager. • Risicomanagement. Meer aandacht schenken aan de systematiek van het verzamelen van risico's. Reactie: deze aanbeveling is door ons overgenomen en als volgt uitgewerkt: de risico's en bijbehorende maatregelen worden maandelijks gevalideerd door de projectleider die hiertoe bevoegd is. Na validatie door de projectleider wordt de stand van zaken maandelijks gerapporteerd aan de stuurgroep. • Bestuurlijke informatievoorziening. Ontwikkelen van een maandrapportage; de rapportagestructuur is operationeel en op

orde, maar dient nog op onderdelen te worden aangescherpt. Reactie: deze aanbeveling nemen wij over.

- Aanschaf systemen.
  In 2012 zijn veel stappen zijn gezet met betrekking tot de aanschaf, inrichting en gebruik van diverse administratieve systemen. Echter wordt ook gemeld: "Omwille van de tijdsplanning is ervoor gekozen af te wijken van de reguliere richtlijnen ter zake van de aanschaf. Daardoor wordt een zeker risico gelopen dat het aanschafproces niet in overeenstemming is met de richtlijnen van de Provincie". Reactie: dit signaal is terecht en zullen wij bij de feitelijke aanschaf van de systemen zeer ter harte nemen.

Deloitte heeft in 2012, op verzoek van PS, een second opinion uitgevoerd op het investeringsbudget, waarbij de historische kostenontwikkeling is getoetst. Deloitte heeft in haar rapport van bevindingen vastgesteld dat op basis van de door Deloitte gebruikte brondocumenten het saldo tussen de geraamde kosten en de beschikbare dekking € 48.000 is. Het verschil (onderdekking) kan toegewezen worden aan afrondingsverschillen. Daarbij constateerde Deloitte enkele aandachtspunten en verbetermaatregelen:

- De ramingen waren nog niet op alle onderdelen robuust genoeg voor de volgende fase van het project.
- De werking van de projectorganisatie diende verbeterd te worden en het risicomanagement structureel ingebed.Hiertoe is een begeleidingstraject opgezet voor de projectteamleden met experts vanRHDHV. Ook is er veel aan gedaan om de verschillende systemen voor financiën en risicomanagement beter te integreren.
- Er zijn risico's genomen door aan te besteden voordat er een goedgekeurd Provinciaal Inpassingsplan aanwezig was, financieel waren deze risico's echter afgedekt. Dit was destijds een bewuste keuze van PS op basis van een risicoafweging
- De afstemming tussen projectorganisatie en Grondbedrijf moest worden verbeterd om tijdige grondverwerving te borgen.

Complicerende factor was dat de uitvoering voor de grondaankopen buiten het project was gezet bij het Grondbedrijf. Daardoor kon het projectteam niet goed sturen op de grondverwerving en het uitvoeringsplan daar niet goed op afstemmen.

Bijlage 4. Resultaten verdiepingsonderzoek (factsheets Opwaardering Maaslijn en N280 Roermond)

Naam project	Opwaardering Maaslijn
Type project	Verbetering spoorlijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen
Betrokken partijen	Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant, Provincie Gelderland/SAN, Ministerie van IenW, ProRail

Omschrijving van het project

De Maaslijn is één van de drukste enkelsporige spoorlijnen in Nederland die bovendien door dieseltreinen wordt bereden als gevolg van het ontbreken van een bovenleiding. De verwachting was dat er capaciteitsproblemen zouden ontstaan als gevolg van een verdere groei van reizigers. De opwaardering van de Maaslijn heeft als doelstelling het realiseren van een robuuste en betrouwbare dienstregeling met goede aansluitingen. De Opwaardering van de Maaslijn bestond aanvankelijk uit vier projectonderdelen (versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn, versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn, Elektrificatie Maaslijn en Station Grubbenvorst Greenport-Venlo), deze zijn onder één kredietbesluit "Opwaardering Maaslijn" door Provinciale Staten (PS) vastgelegd in september 2016. Station Grubbenvorst Greenport-Venlo is later (november 2017) uit de scope van het project gehaald.

Samenvatting financiële voortgang project

	Raming[1] (exclusief btw)	Kredietbesluit[2] (exclusief btw)	Verdeling budget[3] (exclusief btw)
1 november 2014	€ 164 mio (prijspeil 2013, onzekerheidsmarge van +/- 40%)[4]		• Rijk € 49,6 mio (zie onderstaand kader: Bijdrage van het Rijk voor toelichting) • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
Voorjaar 2016	€ 169 mio (prijspeil onbekend, onzekerheidsmarge van +/- 40%)[5]		Er is niet direct een bijbehorende verdeling van de kosten gemaakt.
30 september 2016		Kredietbesluit PS € 164 mio (exclusief indexering[6])	• Rijk € 49,6 mio • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
10 november 2017		Eerste bijgestelde kredietbesluit PS € 153,1 mio (exclusief indexering[7])	• Rijk € 49,45 mio • Provincie Limburg € 64,75 mio • Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio • Provincie Gelderland € 17,45 mio
29 december 2017	€ 154,6 mio (prijspeil 2017)		Onbekend
4 december 2018	€ 186,7 mio (prijspeil 2018)		Er is niet direct een bijbehorende verdeling van de kosten gemaakt.
21 juni 2019		Tweede bijgestelde kredietbesluit PS € 212,6 mio (inclusief indexering)	• Rijk € 10 mio extra (totale bijdrage € 59,6 mio) • Provincie Limburg € 35,15 mio extra (totale bijdrage € 99,9 mio) • Provincie Noord-Brabant € 10,2 mio extra (totale bijdrage € 31,6 mio) • Provincie Gelderland € 4 mio extra (totale bijdrage € 21,5 mio)

[1] Een raming wordt gebruikt om hoeveelheden, kosten en prijzen van middelen te schatten die nodig zijn binnen de scope van een project. In de raming moeten alle kosten zijn opgenomen die gemaakt moeten worden om het project te realiseren.

De bijdrage van het Rijk

In dit document is op verschillende plaatsen de bijdrage van het Rijk weergegeven. Volgens de Provincie is de bijdrage van het Rijk zoals in het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" vermeld € 60,4 mio. Volgens de Provincie is dit bedrag als volgt opgebouwd:

- € 25 mio excl. btw (€ 30,25 mio incl. btw) voor elektrificatie Maaslijn (Juni 2014, Kamerstuk nr 33750 A, nr 70).
- € 7,5 mio excl. btw in het kader van de startbeslissing noordelijke Maaslijn (Overeenkomst getekend door Staatsecretaris en de gedeputeerde van de provincie Limburg in januari 2015).
- € 6,5 mio aanspraak van de Provincie voor station Grubbenvorst. Dit bedrag (IenM/BSK-2016/47078) was door I&W als mogelijke subsidie genoteerd en dus nog niet toegezegd.
- € 16,15 mio bijdrage zuidelijke Maaslijn (BO MIRT 2009).

Volgens het Ministerie van I&W zegt het Rijk tot aan de Kamerbrief Maaslijn (35000 A, nr. 90) van 2 april 2019 een bijdrage toe van € 50 mio. In deze brief wordt melding gemaakt van een additionele bijdrage van € 10 mio. In de Bestuursovereenkomst van begin 2020 staat de oorspronkelijke bijdrage van € 49,6 mio opgenomen en een aanvullende bijdrage van € 10 mio zoals in april 2019 toegezegd.

In 2008 heeft het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat een Quick scan laten uitvoeren door ProRail naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen. Om de reizigersgroei het hoofd te kunnen bieden en de betrouwbaarheid op de Maaslijn te verhogen zijn er in de Quick scan korte termijn maatregelen genoemd zoals snelheidsverhogingen, snelle wissels en gedeeltelijk dubbelspoor. Voor de langere termijn zijn volgens de Quick scan meer ingrijpende fysieke ingrepen noodzakelijk. Tijdens het BO MIRT in 2008 en 2009 wordt afgesproken dat het Rijk en Limburg gezamenlijk een budget beschikbaar stellen voor de korte termijn maatregelen van de Maaslijn.

Naar aanleiding van de Quick scan stemt Provinciale Staten (PS) in met een bijdrage voor het project Maaslijn van € 6,4 mio. Onder andere ten behoeve van de verbeteringen aan de Maaslijn wordt het beschikbaar gestelde bedrag voor de Agenda treinverkeer van € 20 mio. naar € 27 mio. verhoogd. Dit moet bij de behandeling van de begroting 2010 worden geformaliseerd. Naar aanleiding van de verhoging van het beschikbare budget voor de Agenda treinverkeer besluit PS tot een aanvullende bijdrage van € 6,25 mio. voor de Maaslijn. Het beschikbare budget bedraagt in totaal € 35,6 mio. (incl. BTW en 10% risico-opslag) (2009 06 02 GS-voorstel aan PS voor ophoging budget Maaslijn). Rijk en regio dragen ieder 50% van deze kosten. De afspraken over de bijdragen zijn als volgt:

- Het Rijk € 17,8 mio.
- Regio Noord- en Midden-Limburg € 3,5 mio. (de gemeenten Roermond, Venlo en Venray is gevraagd om gezamenlijk deze bijdrage te leveren)
- Stadsregio Nijmegen Arnhem € 1,65 mio.
- Provincie Limburg € 12,65 mio.

ProRail werkt in opdracht van Limburg de maatregelen in een alternatievenstudie nader uit. Het alternatief dat het beste voldoet aan de gestelde eisen betekent echter een overschrijding van het taakstellend budget van € 35,6 mio. omdat onder meer op een aantal trajecten dubbelspoor moet worden aangelegd). Tijdens het bestuurlijk overleg op 23 december 2011 wordt besloten om dit alternatief tot voorkeursalternatief te benoemen. Partijen spreken af dat in een variantenstudie van ProRail wordt onderzocht of het mogelijk is om zowel aan de eisen te voldoen als binnen het budget te blijven. Het blijkt dat dit is niet mogelijk is. Tegelijk zijn partijen ook niet bereid om extra budget beschikbaar te stellen om het duurdere voorkeursalternatief te realiseren.

---

[2] Een officieel besluit van PS, waardoor een bedrag wordt gereserveerd voor het realiseren van een project.
[3] De totale hoeveelheid financiële middelen die beschikbaar is om de kosten van het project te dekken. De dekking/budget kan onder verschillende partijen verdeeld zijn.
[4] In de Basisrapportage Groot Project OV wordt de raming inclusief beheer en onderhoudskosten van € 31 mio weergegeven, daarmee komt de totale raming op € 195 mio. De beheer- en onderhoudskosten worden echter buiten de scope van het project belegd.
[5] De tweede voortgangsrapportage voor het Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda (mei 2016) vermeldt geen exacte datum en prijspeil van de raming.
[6] De bijdrage van het Rijk wordt jaarlijks geïndexeerd met de IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen). Het Rijk indexeert haar eigen bijdragen indien deze op de Rijksbegroting staan.
[7] De bijdrage van het Rijk is wel geïndexeerd.

Het voorkeursalternatief wordt daarom aangepast naar een basisvariant waarin de maatregelen zijn opgenomen die minimaal nodig zijn om aan de eisen te voldoen. In de variantenstudie zijn vervolgens aanvullende maatregelen ontwikkeld die een positief effect hebben op de totale reistijd op de Maaslijn[8].

In juli 2010 wordt de Maaslijn in het kader van de Regeling Grote Projecten als 'Groot Project OV' vastgesteld door de PS.

Op 7 februari 2014 besluiten Provinciale Staten tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op € 40 mio. geraamd was, onder de voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland/Stadsregio Arnhem-Nijmegen en/of het Rijk.

Tijdens de bestuurlijke overleggen wordt afgesproken dat de provincie Limburg opdrachtgever is voor de infrastructurele maatregelen. Enerzijds vanwege de gerichtheid van de maatregelen op 'gedecentraliseerd spoorvervoer'. Anderzijds speelt de hoge ambitie van de provincie Limburg hierbij een rol. De provincie acht de Opwaardering van de Maaslijn noodzakelijk, maar heeft moeite de opwaardering bij het departement hoog op de agenda te krijgen. Als gevolg neemt de Provincie zelf in het proces een prominente rol aan. De governance van het project Maaslijn wordt in 2016 ingericht en bestaat uit een stuurgroep, begeleidingsgroep, managementteam en kernteam waarin de Provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant, ProRail en I&M (als agenda lid) deelnemen. De projectleiding van het kernteam bestaat uit twee projectmanagers, één vanuit de provincie Limburg en één vanuit ProRail, het projectteam bestond ook uit medewerkers van beide organisaties

Definitieve besluitvorming over de financiering vindt op 30 september 2016 plaats via een uitgewerkt voorstel aan PS op basis van een concrete business case.

Voor realisatie van station Grubbenvorst Greenport-Venlo heeft de provincie Limburg een subsidieverzoek bij het Rijk ingediend ter grootte van € 6,4 mio. (inclusief BTW). Het gaat hierbij om een eventuele maximale bijdrage van het Rijk voor de realisatie van een nieuw station.

Zoals benoemd in de Basisrapportage Groot Project OV d.d. 1/11/2014 (vastgesteld door PS op 6/2/2015) breidt als gevolg van een nieuw coalitieakkoord met verruimde ambitie Limburg de scope van het project Maaslijn zich uit, namelijk met de elektrificatie Maaslijn en realisatie van station Grubbenvorst Greenport-Venlo. Daarbij wordt de aanpak van de Maaslijn verdeeld in 4 separate projecten:

- versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn (€ 30 mio.)
- versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn (€ 15 mio.)
- elektrificatie Maaslijn (€ 99 mio.)
- station Grubbenvorst Greenport-Venlo (€ 20 mio.)

De totale kostenraming opgesteld voor de uitgebreide scope wordt hiermee € 164 mio. (prijspeil 2013, onzekerheidsmarge van +/- 40%).

(Kosten)raming

In deze factsheet hebben we het meermaals over **de** opgestelde ramingen. De meningen over van wie de raming is lopen uiteen.

De Provincie Limburg geeft aan de gehele verantwoordelijkheid van de ramingen bij ProRail ligt, omdat ProRail formeel opdrachtgever is richting het ingenieursbureau dat de raming opstelt en vervolgens deze raming toetst. **ProRail** geeft aan dat de ramingen een gezamenlijk product zijn van de Provincie Limburg en ProRail, omdat de ramingen nadat deze door het ingenieursbureau zijn opgesteld, door het gezamenlijke projectteam (Provincie en ProRail) wordt gecontroleerd. Nadat midden 2018 door het gezamenlijke projectteam afscheid wordt genomen van het externe ingenieursbureau, neemt de Provincie een prominentere rol bij het opstellen van de kostenramingen. Nadat de sturing van het project in 2019 wordt aangepast (IenW gaat actief meesturen) en het gezamenlijke projectteam is opgeheven veranderen de verhoudingen en ligt de verantwoordelijkheid van de raming bij ProRail.

Naar aanleiding van bovenstaande is besloten om de opgestelde ramingen enkel aan te duiden met 'raming', zonder aan te geven door wie deze is opgesteld.

[8] De feiten (scope, raming en budget) over de variantenstudie laten zich niet meer goed reconstrueren omdat dit ver in het verleden ligt. Met de verstrekte informatie wordt de context en historie van het project in het kader van dit onderzoek globaal geschetst.

Raming 1 november 2014

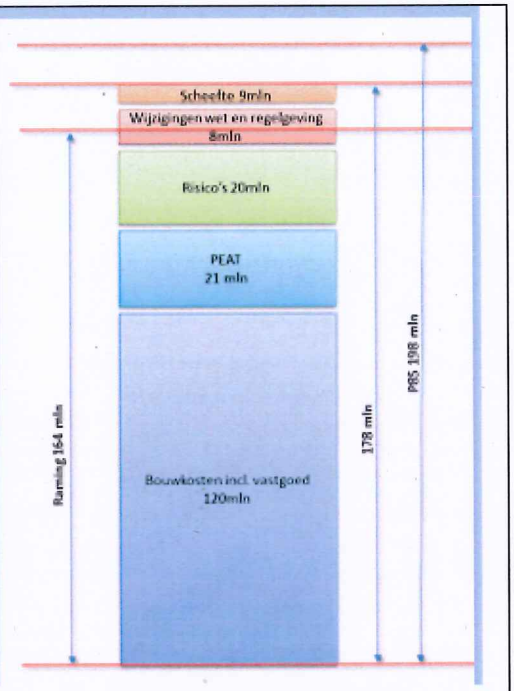
De raming van € 164 mio., betreft de bouwkosten, PEAT (kosten voor o.a. projectmanagement, engineering) en een risicoreservering.

De tweede verticale lijn geeft een bedrag van € 178 mio., de scheefte betreft het verschil tussen de probabilistische waarde[9] en de deterministische waarde[10].

De derde verticale lijn van € 198 mio. geeft de P85 waarde weer, dit zijn de investeringskosten passend bij een kans van onderschrijding en overschrijding van 15%.

Het bedrag is niet geïndexeerd. De IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen) was op dat moment zodanig laag dat deze niet is opgenomen.

In november 2014 is richting PS de raming van € 164 mio. gecommuniceerd.



Op basis van deze raming maakt de provincie Limburg afspraken met de mede-initiatiefnemers: het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Gelderland en Noord-Brabant en met enkele Limburgse gemeenten. De verhoogde bijdrage van de provincie Limburg ten opzichte van de andere provincies wordt verklaard doordat de Opwaardering Maaslijn voornamelijk een Limburgse ambitie betreft, en het grootste deel van het tracé en stations zich op Limburgs grondgebied bevindt. Afgesproken wordt dat partijen de volgende bijdragen doen:

- Het Rijk € 60,4 mio.
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

Volgens de Basisrapportage van de Provincie is de bijdrage van het Rijk als volgt onderverdeeld:

- versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn € 7.5 mio met als voetnoot dat dit bedrag wordt verhoogd met een BTW component
- versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn € 16,15 mio.
- elektrificatie Maaslijn € 30,25 mio. met als voetnoot dat dit een maximale bijdrage betreft
- station Grubbenvorst Greenport-Venlo € 6,4 mio. met als voetnoot dat dit een maximale nog niet vastgestelde bijdrage betreft.

Bijdrage van het Rijk is volgens het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" € 60,4 mio. Bijdrage van het Rijk aan de Maaslijn zoals opgenomen in de Rijksbegroting en de BOK was in totaal € 49,6 mio. Vanaf die tijd is er sprake van één Maaslijnproject, waarin de onderdelen: versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn, versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn, elektrificatie Maaslijn en station Grubbenvorst Greenport-Venlo geïntegreerd worden. Door deze projecten tezamen aan te pakken dienteen goed afgestemde project uitvoering tot stand komen. Dit wordt middels een informerend document van GS 'Maaslijn, planvormingsfase (Limburgse Railagenda)' met de Staten gedeeld (juli 2015).

In februari 2016 komen vanuit I&M de eerste signalen dat het afgesproken bedrag voor de elektrificatie[11] van € 30,25 mio. mogelijk een aangepaste werkwijze kent inzake de uitkering van de BTW in verband met vigerende afspraken en regels. In april 2016 wordt in het

[9] Bij een probabilistische raming wordt de kennisonzekerheid tot uiting gebracht in een spreiding van prijzen en hoeveelheden. Voor toekomstonzekerheden worden de risico's gekwantificeerd door de kans van optreden (%) te vermenigvuldigen met de schade (€).

[10] Bij een deterministische raming worden de kosten bepaald door het vaststellen van de hoeveelheden en eenheidsprijzen. Eventuele onvoorziene kostenverhogende en/of kostenverlagende omstandigheden worden niet meegenomen in de raming.

[11] De rijksbijdragen voor de versnellingsmaatregelen op de Maaslijn waren reeds in 2011 en 2012 incl. btw uitgekeerd aan de provincie Limburg.

kader van de 2e Voortgangsrapportage Grote Projecten over het project Maaslijn gerapporteerd aan Provinciale Staten, waarbij ook het BTW risico wordt benoemd. Als reactie op de signalen sturen de drie initiatief nemende provincies (Limburg, Noord-Brabant, Gelderland) een gezamenlijke brief (portefeuillehoudersbrief, 19-7-2016) aan I&M met het verzoek om vast te houden aan de eerder gemaakte afspraken en het bedrag inclusief BTW uit te keren en dat eventuele fiscale voordelen ten bate van het project mogen komen.

In reactie op de brief van de drie provincies geeft I&M per brief (13-12-2016) aan dat zij de nieuwe richtlijnen van het Ministerie van Financiën inzake de uitkeringssystematiek toepast en het BTW-deel van haar bijdrage rechtstreeks in het BTW-compensatiefonds stort. In een aanvullende brief (augustus 2017) aan GS geeft de staatssecretaris van I&W aan dat van compensatie en uitkering van de BTW aan de provincie Limburg alleen sprake kan zijn, als er ook daadwerkelijk BTW door de provincie Limburg is betaald. Indien er geen BTW door de provincie hoeft te worden betaald, ontbreekt iedere grond voor de compensatie van de BTW. Aangezien de belastinginspecteur van ProRail heeft uitgesproken dat hij van mening is dat er geen sprake is van een BTW-belaste prestatie, kan ProRail aan de provincie Limburg factureren zonder BTW. In dat geval is er volgens de Staatssecretaris geen aanleiding om de BTW te compenseren. Op basis van documentatie van de Provincie gaat het hierbij om een bedrag van € 5,25 mio. Er is door de provincies vooraf geen rekening gehouden met deze gewijzigde regelgeving doordat I&M tot dan toe altijd middelen inclusief BTW rechtstreeks aan provincies verstrekte conform de toen vigerende richtlijn. In de Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda (mei 2017) van de Provincie wordt benoemd dat wanneer I&M dezelfde uitkeringssystematiek bij de aanleg van het station Grubbenvorst zou toepassen, de rijksbijdrage € 1,1 mio. minder zou worden. In totaal zal als gevolg hiervan volgens de Provincie het dekkingstekort € 6,35 mio. bedragen.

Tegelijkertijd speelt in het voorjaar van 2016 het volgende inzake de ramingen. ProRail geeft in de kostennotitie en onderliggende ramingsdocumenten de Provincie inzicht in de ramingen. De Provincie vindt dat zij de ramingen van ProRail niet in detail mag inzien, ProRail geeft volgens de Provincie deze informatie niet vrij omdat dit marktverstorend zou kunnen werken. Uit overlegde correspondentie blijkt dat volgens ProRail de raming op dat moment op basis van een meer volledige scope € 176 mio bedraagt met een overschrijdingskans van 50%. Een raming van € 164 mio heeft een overschrijdingskans van 75%. Vervolgens worden de ramingen in opdracht van de Provincie door het externe bureau Logitech getoetst. De ramingen worden vervolgens op basis van deze externe toetsing bijgesteld naar € 169 mio. met een onzekerheidsmarge van +/- 40%. Vanwege het relatief kleine verschil met de voorgaande raming en het feit dat de raming nog een onzekerheidsmarge van +/- 40% heeft, besluiten de partijen[12] in september 2016 dat de initiële raming van € 164 mio. volstaat in deze fase. In het Statenvoorstel (G-16-035 Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn) wordt bij de risico's genoemd dat geen overeenstemming over BTW-vraagstukken tussen financiers kan leiden tot onvoldoende financiële dekking. De verdeling van het initiële budget is als volgt:

- Het Rijk € 60,4 mio.[13]
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

Kredietbesluit 30 september 2016

Het kredietbesluit van 30 september 2016 betreft € 164 mio. en is als volgt opgebouwd:

- € 120 mio. bouwkosten en kosten vastgoed
- € 21 mio. PEAT-kosten
- € 20 mio. risico reservering
- € 3 mio. overige bijkomende kosten

De planning is inmiddels gewijzigd, waardoor het uitvoeringsbesluit[14] niet eind 2016 wordt genomen, maar voorjaar 2017. Voor wat betreft de eindoplevering in 2020 is de planning ongewijzigd. In 2016 wordt de vervoersconcessie voor het rijden over de Maaslijn door

[12] In het Statenvoorstel is niet bepaald wie "partijen" zijn.
[13] Bijdrage van het Rijk is volgens het Statenvoorstel "Opwaardering Maaslijn: Kredietbesluit 2016 Maaslijn" € 60,4 mio. Bijdrage van het Rijk aan de Maaslijn zoals opgenomen in de Rijksbegroting en de BOK was in totaal € 49,6 mio., daarbovenop is een aanvullende bijdrage van € 10 mio. toegezegd in april 2019.
[14] Bij het nemen van het uitvoeringsbesluit besluiten de partijen (opdrachtgever-opdrachtnemer) dat alle voorwaarden zijn ingevuld om over te gaan tot een beheerste realisatiefase.

de concessieverlener (Provincie Limburg) aan Arriva gegund voor de periode 2016-2031. Arriva gaat ervan uit vanaf 2020 elektrisch over de Maaslijn te kunnen rijden.

In de Gateway Review 0 van oktober 2016[15] door het Ministerie van BZK uitgevoerd in opdracht van de algemeen directeur van de Provincie wordt het project met status 'oranje' beoordeeld. Dit betekent dat een geslaagde implementatie waarschijnlijk lijkt, maar dat er aanzienlijke problemen zijn waar het management aandacht aan moet besteden. Als de problemen aangepakt worden, hoeft de begroting en/ of planning niet te worden overschreden. Er wordt ook nadrukkelijk benoemd dat het, gezien de scope van de opdracht, een flinke opgave zal zijn om de doelstellingen in 2020 te realiseren binnen het financiële plafond van € 164 mio. De resultaten van deze review worden in maart 2017 ter informatie met de Staten gedeeld (2017/16248). Het document wordt ter kennisgeving aangenomen, maar niet inhoudelijk besproken.

In 2017 is vanwege de verandering in de Rijksuitkering m.b.t. BTW een dekkingstekort van € 6,35 mio. ontstaan (Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda (mei 2017)). Daarbij is in dezelfde periode gebleken dat er na de elektrificatie van de Maaslijn onvoldoende opstelsporen zijn voor elektrische treinen. Om dit issue te verhelpen zou, naar inschatting ca. € 7,5 mio. extra budget nodig zijn. Wie deze kosten moet dragen is een discussiepunt tussen de provincie Limburg en het Rijk, omdat Limburg vindt dat de maatregel niet direct de belangen van de Provincie dient maar ten bate komt van de nationale agenda t.a.v. het spoor. In de ogen van de Provincie hoeft de Provincie niet financieel bij te dragen aan infrastructuur waar de Provincie geen eigenaar van is. Het Rijk vindt dat de aanpassing van het opstelspoor onderdeel uitmaakt van het pakket aan maatregelen die nodig zijn om de ambitie van Limburg te realiseren en derhalve door Limburg gefinancierd moeten worden. Bovendien gaat het om opstelsporen voor Arriva-treinen waarvan Limburg concessieverlener is.

Het Rijk zegt in 2017 een extra bijdrage van € 0,8 mio. (incl. BTW) toe naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek. Afgesproken is dat de provincie de resterende kosten voor opstelsporen ad € 6,7 mio. dekt. Beide ontwikkelingen (het BTW vraagstuk en de opstelsporen) hebben invloed op de kosten van het project. Als oplossing wordt aan PS in het Statenvoorstel Heroverwegingen Railagenda van 25 april 2017 gevraagd in te stemmen met het volgende:

- het station Grubbenvorst Greenport-Venlo geen onderdeel meer laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn, wat een besparing van € 10,7 mio. op zou moeten leveren[16];
- de realisatie van opstelcapaciteit voor materieel op de Maaslijn toe te voegen aan de scope van het project Opwaardering Maaslijn, waarbij binnen het totaal beschikbare budget de oplossing gezocht wordt.

Met de scopewijziging vertraagt het uitvoeringsbesluit naar eind 2018. Dit heeft ook gevolgen voor de planning. In de vijfde voortgangsrapportage is opgenomen dat het projectteam zich tot het uiterste wil inspannen om de oplevering in eind 2020 te halen, door de besluitvormingsprocedures zo min mogelijk doorlooptijd te laten hebben. Uit overlegde correspondentie blijkt dat volgens ProRail oplevering eind 2020 niet realistisch is. In september 2017 wordt in de PS nota 'Heroverwegingen in de Railagenda' het risico dat de scopewijziging mogelijk tot vertraging leidt benadrukt.

PS doen in november 2017 het voorstel om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van het Maaslijn project te houden. Het behouden van station Grubbenvorst Greenport-Venlo betrof een specifieke wens van de staten, die zich gecommitteerd hadden naar hun achterban. Het Statenvoorstel is aangenomen in de Statenvergadering van 10 november 2017 met het volgende amendement:

Beslispunt 2 sub a van het ontwerpbesluit behorend bij het Statenvoorstel G-17 031 Heroverwegingen Railagenda, te weten: "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" te vervangen door "het voorstel om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo tot de scope van het Maaslijn te behouden, indien de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat leidt tot een begrotingswijziging waarmee er een 'substantieel deel' van de benodigde 10,7 miljoen euro vanuit het Rijk ter beschikking komt ter realisatie van het station. Na de begrotingsbehandeling worden de consequenties van dit besluit door GS aan Provinciale Staten medegedeeld dan wel met een voorstel voorgelegd."

[15] Dit betreft de enige Gateway Review op het project Opwaardering Maaslijn

[16] In deze besparing is het tekort dat is ontstaan door de het niet uitkeren van de BTW en de verminderde bijdrage van het Rijk al meegenomen. Ook behoorde bij station Grubbenvorst een stuk spoorverdubbeling om het stoppen en passeren van treinen mogelijk te maken. Een deel van dit dubbelspoor blijkt gehandhaafd te moeten blijven voor de versnelling op de Maaslijn.

Het kredietbesluit van 30 september 2016 wordt aangepast[17]. Het beschikbare budget voor de Maaslijn wordt in het aangepaste kredietbesluit van 10 november 2017 vastgesteld op € 153,1 mio. In het Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda (september 2017) wordt aangegeven dat bij instemming met de scopewijziging van PS, € 153,1 mio. als nieuw budget wordt beschouwd. Ondanks dat er nog geen beslissing is genomen over de scope (station Grubbenvorst), wordt het kredietbesluit vastgesteld om de voortgang van het project te borgen. Maar met inachtneming van een amendement waarbij GS werd gevraagd om, met het oog op het BO-MIRT, alsnog Rijksmiddelen te verkrijgen om het station Grubbenvorst binnen de scope van de Maaslijn te behouden (en vervolgens het kredietbesluit weer te verhogen). Er wordt afgesproken dat het College PS informeert over de uitkomst na het BO-MIRT.

Kredietbesluit 10 november 2017

Het kredietbesluit van 2016 wordt aangepast op 10 november 2017. Het aangepaste kredietbesluit (€ 153,1 mio.) ligt € 10,9 mio. lager dan het kredietbesluit van september 2016 (€ 164 mio.). De verandering van de kosten is als volgt:

- € 5,25 mio. in mindering als gevolg van de uitkeringswijze m.b.t. BTW van het Rijk;
- € 6,5 mio. in mindering als gevolg van het niet toekennen van de rijkssubsidie voor station Grubbenvorst, omdat het station uit de scope van het project is gehaald;
- € 0,8 mio. extra bijdrage van het Rijk naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek[18].

De verdeling van het budget is als volgt:

- Het Rijk € 49,45 mio.[19]
- Provincie Limburg € 64,75 mio.
- Provincie Noord-Brabant € 21,4 mio.
- Provincie Gelderland € 17,45 mio.

In december 2017 worden de kosten door ProRail aan de hand van een tussentijdse actualisatie van de kostenraming op actueel prijspeil ingeschat op € 154,6 mio. (prijspeil 2017).

[17] Het projectteam verwacht dat het nemen van het besluit om de scopeaanpassing ten aanzien van Station Grubbenvorst Greenport-Venlo door te voeren voldoende zal zijn om binnen de kaders van het eerder door Provinciale Staten genomen kredietbesluit te kunnen blijven. Het project Opwaardering Maaslijn zal bij instemming met deze scopewijziging € 153,1 miljoen als nieuw taakstellend budget beschouwen. Aan het aangepaste kredietbesluit ligt geen nieuwe raming ten grondslag.

[18] ProRail heeft in 2017 een indicatie gegeven dat de extra kosten voor de opstelsporen € 7,5 mio. zou bedragen (€ 4 mio. voor Venlo, en € 3,5 mio. voor Nijmegen). Naar aanleiding hiervan is Arriva met het voorstel gekomen om met Maaslijn-treinen door te rijden naar Sittard, daar is voldoende opstelgelegenheid. De maatregelen in Nijmegen vormen geen onderdeel meer van de scope. Of de maatregelen Venlo daadwerkelijk € 4 mio. kosten is niet duidelijk; deze maatregelen maken nu onderdeel uit van de integrale projectscope en zijn niet meer apart inzichtelijk.

[19] Volgens IenW betreft de bijdrage € 49,6 mio. (BOK 2020) plus een extra bijdrage van € 0,8 mio. naar aanleiding van de opstelsporenproblematiek.

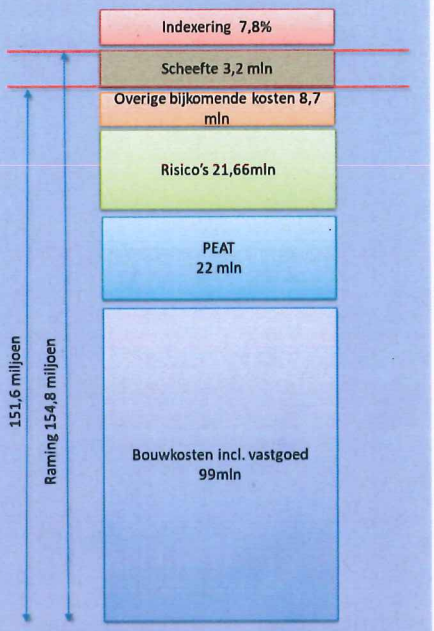
Raming 29 december 2017

De raming van december 2017 van € 154,6 mio. ligt € 9,4 mio. lager dan de raming van november 2014 (€ 164 mio.) en het daarop gebaseerde kredietbesluit van 2016.

De verandering van de kosten is als volgt:

- € 17,9 mio. verlaagde bouwkosten en kosten vastgoed door het uit de scope halen van station Grubbenvorst;
- € 1 mio. verhoogde PEAT-kosten in verband met langer doorlopende planning
- € 1,7 mio. verhoogde risico reservering;
- € 5,3 mio. verhoogde overige bijkomende kosten als gevolg van de kosten voor de opstelsporen en kosten als gevolg van de verandering in Rijksuitkering van de BTW;
- De overige vermindering van € 0,5 mio. komt hoogstwaarschijnlijk doordat krediet en raming vanwege tijdsaspecten niet altijd op elkaar aansluiten.

Anders dan in 2016 wordt bij de raming in 2017 de scheefte meegenomen.



Figuur 2 – Raming 29 december 2017

Op 31 januari 2018 wordt er in opdracht van de Provincie door Kodos een second opinion opgeleverd op de kostenraming 1.0 en de kostenrapportage 1.0 waarop het Kredietbesluit door PS van november 2017 is gebaseerd. Kodos concludeert dat de raming niet substantieel afwijkt van de door Kodos opgestelde raming in het kader van de second opinion. Volgens Kodos is de wijze van ramen en zijn de gehanteerde bedragen voor de risico's passend voor de fase waarin het project zich bevindt, deze passen ook nagenoeg binnen het beschikbare budget van € 153,1 mio. bij de Provincie. Voor het te nemen uitvoeringsbesluit wordt het volgende geadviseerd:

- Houd rekening met indexering en gewijzigde marktontwikkelingen. Deze zorgen voor een mogelijke toename van de kosten met 10 tot 15 %.
  - Opvolging Limburg: de indexering wordt meegenomen in het volgende kredietbesluit. De marktwerking wordt wel als aandachtspunt opgenomen maar niet doorgerekend.
- Reken de aan het uitvoeringsbesluit ten grondslag liggende raming bij voorkeur met een probabilistische simulatie door, zodat rekening kan worden gehouden met een ramingsscheefte.
  - Opvolging Limburg: de probabilistische doorrekening heeft plaatsgevonden, maar vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen wordt de probabilistische benadering niet verder doorgezet, maar blijft de Provincie rekenen met de Mu-waarde[20]. De Mu-waarde is een gemiddeld bedrag, samengesteld uit alle berekeningen van de raming en ligt in de buurt van de zogenaamde P50 raming. Dat wil zeggen dat er nog steeds 50% kans op overschrijding of onderschrijding is.
- Om de kans op overschrijding van de (probabilistisch) bepaalde kosten te reduceren dient uitgegaan te worden van de P85-waarde.
  - Opvolging Limburg: de probabilistische doorrekening heeft plaatsgevonden, waardoor ook de P85 inzichtelijk is gemaakt. Vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen wordt de probabilistische benadering verder niet gebruikt, maar blijft de Provincie rekenen met de Mu-waarde.

In februari 2018 informeert GS PS middels de mededeling van de portefeuillehouder (verzonden aan PS op 21 februari 2018 (2018/10968)) dat station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden met het oog op de hiervoor benodigde financiële middelen niet mogelijk is. Het is niet gelukt tijdens het BO-MIRT in december 2017 aanvullende Rijksmiddelen te verkrijgen, waardoor station Grubbenvorst Greenport-Venlo definitief uit de scope gehaald moet worden. In dezelfde mededeling van de portefeuillehouder aan PS wordt aangegeven dat kostenontwikkeling als gevolg van onder meer marktontwikkelingen, indexering en de planning naar verwachting niet binnen het huidige beschikbare budget van € 154,6 mio. opgevangen kunnen worden.

[20] ProRail geeft aan dat Limburg hiermee afwijkt van het kernproces van ProRail, waarbij bij derden werken het budget wordt gebaseerd op de P85 raming. Dit zijn de investeringskosten passend bij een kans van onderschrijding en overschrijding van 15%.

Ook blijkt oplevering in 2020 niet meer haalbaar (aangegeven tijdens het interpellatiedebat van 23 februari 2018), oorzaak is dat de definitieve scopewijziging omtrent Grubbenvorst pas eind februari 2018 heeft plaatsgevonden. Dit leidt tot vertraging omdat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Het ontwerp moet worden aangepast en dat kost tijd. In overleg met ProRail en het externe ingenieursbureau wordt een nieuwe planning gemaakt, waaruit blijkt dat oplevering verschuift naar december 2023.

Na het interpellatiedebat tijdens de Statenvergadering van 23 februari 2018 wordt ervoor gekozen om een nieuwe, door alle partners, gedragen baseline (scope, planning en daaruit volgend een probabilistische raming) op te stellen (Statenvoorstel Aanvullend kredietbesluit project Maaslijn). Op basis van overlegde correspondentie blijkt dat er midden 2017 ontevredenheid ontstaat over het ingehuurde ingenieursbureau omdat zij niet in staat blijken de technische eisen goed naar het ontwerp te vertalen. Het projectteam bestaande uit ProRail en Provincie denken verschillend over het al dan niet afscheid nemen van het ingenieursbureau. ProRail geeft aan afscheid te willen nemen van het ingenieursbureau, waar de Provincie vanwege het risico op vertraging het ingenieursbureau aan wil houden. Een jaar later, half 2018, besluit het projectteam afscheid te nemen van het externe ingenieursbureau. Vanaf dat moment heeft de Provincie een prominentere rol bij het opstellen van de ramingen. Dit leidt tot een nieuwe tussentijdse raming die sluit op een bedrag van € 176,67 mio. De opsteller van de raming betreft blijkens de documenten een vertegenwoordiger van ProRail, medeopstellers van de raming betreffen vertegenwoordigers van de Provincie Limburg.

De Provincie laat eind 2018 een tweede second opinion uitvoeren door Kodos op deze tussentijdse kostenraming[21]. De belangrijkste conclusies en adviezen van Kodos (5 december 2018) zijn als volgt:

- Algemeen: alle documenten beter op elkaar afstemmen (risicodossier, (PPI-)planning[22] en kostenraming).
- Scope: in het kostenrapport alle projectonderdelen en bijbehorende uitgangspunten eenduidig vastleggen
- Bouwkosten: over de posten 'Nader te detailleren' is een ongelijke verdeling van de spreiding opgenomen. Dit is een verkeerd gebruik van de systematiek.
- Risicoreservering: duidelijke relatie met het risicodossier opnemen in de raming en zorgen voor een goede afstemming tussen scope, risico's, planning en kostenraming.
- Index: hanteer een indexcijfer tussen 2% en 4% tot eind 2023.

Omschrijving	Toetsversie	Effect spreiding
Investeringskosten deterministisch	€ 189.038k	€ 189.038k
Scheefte	-/- € 7.279k	-/- € 4.044k
Investeringskosten exclusief BTW	€ 181.759k	€ 184.994k
P50 waarde	€ 179.795k	€ 184.097k
P85 waarde	€ 214.384k	€ 211.379k

Figuur 2 - Bevindingen Kodos o.b.v. raming van het projectteam

De tussentijdse raming wordt op basis van de aanbevelingen van Kodos aangepast. De raming wordt geactualiseerd, ook worden risico's en gevolgen ingeschat en gewaardeerd volgens een probabilistische ramingssystematiek. Daarnaast wordt ook duiding gegeven van externe kostenontwikkelingen als de marktwerking en de indexering. Vanwege de opgelopen vertragingen, is beschikbaar budget en raming niet meer in balans. De investeringskosten voor de realisatie bedragen volgens de geactualiseerde raming d.d. 4 december 2018 € 186,7 mio. (exclusief indexering).

[21] Later in de loop van 2020 is gebleken dat de kostenraming gebaseerd was op een door het externe ingenieursbureau opgestelde onvolledig Functioneel Integraal Systeemontwerp (FIS). Het was gebaseerd op aannames en uitgangspunten die onjuist bleken te zijn.

[22] PPI is een planningsmethode waarin de risico's, normale onzekerheden en eventueel scenario's in de planning zijn opgenomen.

Raming 4 december 2018[23]

De oorzaak van de bijstelling van de raming tot € 186,7 mio. (exclusief indexering) ligt in de vertraging van het project. De scopewijziging (station Grubbenvorst Greenport-Venlo) leidt tot vertraging van het project, omdat alle projectonderdelen nauw met elkaar verbonden zijn en het uit de scope halen van het station daardoor invloed heeft op het ontwerp. Het ontwerp moet worden aangepast en dit kost tijd.

De bijgestelde raming van 4 december 2018 ligt € 32,1 mio. hoger dan de raming van december 2017 (€ 154,6 mio.). De verandering van de posten is als volgt:

- € 16,2 mio. verhoogde bouwkosten en kosten vastgoed
- € 8,9 mio. verhoogde PEAT-kosten
- € 5,9 mio. verhoogde risico reservering
- € 1,2 mio. verhoogde overige bijkomende kosten[24]

In december 2018 worden bij de opdrachtverlening voor de planuitwerkingsfase aan ProRail ook een set Samenwerkingsafspraken tussen de Provincie en ProRail vastgesteld. In de samenwerkingsafspraken wordt bevestigd dat Limburg als opdrachtgever van ProRail optreedt. De Provincie zal ten behoeve van het project de volgende werkzaamheden zelf uitvoeren:

- Conditionering met uitzondering van de conditionerende onderzoeken naar niet gesprongen explosieven dat door ProRail zal worden uitgevoerd;
- Omgevingsmanagement;
- Communicatie;
- Overall projectmanagement en -beheersing;
- Afstemmen van raakvlakken tussen contracten waar ProRail opdrachtgever voor is en contracten waar de Provincie Limburg opdrachtgever voor is.

Kort hierna vragen de betrokken provincies op initiatief van de Provincie Limburg aan IenW om de aansturing van het project Maaslijn over te nemen, omdat Limburg heeft moeten constateren niet in staat te zijn om een project van deze omvang als opdrachtgever tot een goed einde te kunnen brengen (kamerbrief Maaslijn 2 april 2019). Voordat IenW dit verzoek kan beantwoorden, laat zij begin 2019 een second opinion uitvoeren door Horvat over de meest recente raming. De belangrijkste conclusies en advies van Horvat (7 februari 2019) zijn als volgt:

- De raming is conform SSK en het detailniveau is overwegend voldoende. Enkele posten hadden verder uitgewerkt kunnen worden.
- Een aandachtspunt is de integraliteit en consistentie van het dossier. Er bestaan afwijkingen tussen de raming en detailramingen dan wel tussen de raming en de scope. Afwijkingen hebben betrekking op de opgenomen bedragen en hoeveelheden.
- De inschatting van de totale verwachte investeringskosten exclusief btw bedraagt € 194,0 mio., vergeleken met € 86,7 mio. van het project. Dat is € 7,3 mio. oftewel circa 4% hoger dan de raming van het project.
- Horvat verwacht dat de bandbreedte op de raming groter is. Een grotere bandbreedte leidt tot een hogere p85-waarde die Horvat indicatief inschat op circa € 234,2 mio. (in plaats van € 219,1 mio.).

Horvat komt op basis van de conclusies tot de volgende aanbevelingen:

- Voer een integrale controle uit op de consistentie van het complete dossier: raming versus deelramingen en raming versus scope.
- Stel in dit kader een nieuwe kostennota op die hoeveelheden, prijzen en bedragen in de raming onderbouwt en waar nodig verwijst naar de herkomst.
- Neem risico's op in de raming en pas bandbreedtes op prijzen en hoeveelheden aan en bepaalde de werkelijke bandbreedte op de raming.
- Kijk kritisch naar de mate waarin beheersmaatregelen werkelijk tot risicoreductie leiden en voeg ontbrekende risico's toe.
- Verklein onzekerheden:

[23] De raming van 4 december 2018 wordt op basis van de aanbevelingen in de concept rapportage van Kodos al aangepast voordat het rapport van Kodos officieel opgeleverd wordt op 5 december.

[24] Het optellen van deze verhoging leidt tot een bedrag van € 32,2 mio. Er wordt aangenomen dat dit verschil voortkomt uit het afronden van de getallen.

- Verklein bandbreedtes op hoeveelheden en prijzen door hoeveelheden in meer detail af te leiden uit het ontwerp en prijzen te onderbouwen met detailramingen.
- Verklein risico's naar aanleiding van de inzichten die volgen uit de nadere onderzoeken.

- Analyseer de onzekerheid / bandbreedte voor de aangepaste raming en rapporteer hierover aan de opdrachtgever.
- Kijk kritisch naar de haalbaarheid van de planning en de uitvoeringsfasering.

Rijk en regio komen in maart 2019 overeen dat het rijk actief gaat mee sturen op het project. De Provincie Limburg blijft financier en administratief opdrachtgever tot aan de start van de realisatiefase (naar verwachting april 2021). Met de gewijzigde governance neemt IenW de dagelijkse aansturing richting ProRail over. Afgesproken wordt dat Rijk en regio gezamenlijk blijven sturen op de doelstelling van de Maaslijn zodat de maatregelen tijdig gerealiseerd kunnen worden. Afgesproken wordt dat daartoe een bestuursovereenkomst wordt opgesteld.

In februari 2020 wordt de nieuwe Bestuursovereenkomst[25] getekend door IenW en de drie provincies. In de periode tussen juni 2019 en februari 2020 wordt er tussen de Provincie en IenW gesproken over de uitwerking van de overeenkomst en in het bijzonder een aantal (financiële) vraagstukken. In deze overeenkomst worden onder meer financiële afspraken vastgelegd. Zoals de bijdragen van partijen en afspraken voor risicodeling. Rijk en Provincie Limburg staan ieder garant voor 50% van de risico's van het project boven het taakstellend budget. Voorheen waren de provincies Limburg en Noord Brabant de risicodragende partijen. In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat de Provincie Limburg en het Rijk voorafgaand aan de realisatiefase nadere afspraken maken over het opdrachtgeverschap richting ProRail en de wijze waarop de financiële stromen dienen te worden vormgegeven.

Omdat eerder in 2018 afscheid is genomen van een extern ingenieursbureau wordt een nieuw aanbestedingstraject gestart, in mei 2019 krijgt ingenieursbureau Movares de opdracht van ProRail. Zij starten met het opstellen van een nieuwe FIS (Functioneel Integraal Systeemontwerp), waarbij zij hopen gebruik te kunnen maken van delen van het reeds ge-engineerde werk van het voormalige ingenieursbureau zodat relatief snel tot een nieuwe FIS gekomen kan worden.

De formalisatie van de afspraken tussen IenW en Limburg in financiële zin worden in juni 2019 vastgesteld door PS. Op basis van de kostenraming (4 dec 2018) en de 2 uitgevoerde second opinions (Kodos en Horvat) op deze kostenraming besluiten PS (G 19-014) op 21 juni 2019 tot een aanvullende financiële bijdrage aan het project van € 35,15 mio. aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn, waarmee het bestaande krediet van de Provincie ad € 64,75 miljoen wordt verhoogd tot € 99,9 mio.

Onderstaande partijen dragen de volgende extra middelen bij aan het project:

- Het Rijk € 10 mio. extra (totale bijdrage € 59,6,0 mio.)
- Provincie Limburg € 35,15 mio. extra (totale bijdrage € 99,9 mio.)
- Provincie Noord Brabant € 10,2 mio. extra (totale bijdrage € 31,6 mio.)
- Provincie Gelderland € 4 mio. extra (totale bijdrage € 21,5 mio.)

Het taakstellend budget voor het project Opwaardering Maaslijn incl. bijdragen van IenW en de provincie Noord-Brabant en Gelderland komt daarmee op € 212,6 mio. Hiervan is € 26,3 mio. beschikbaar om de indexering in de komende jaren op te vangen.

Kredietbesluit 21 juni 2019

Het kredietbesluit van juni 2019 (€ 212,6 mio.) ligt € 59,5 mio. hoger dan het kredietbesluit van november 2017 (€ 153,1 mio.). De verandering van de kosten is als volgt:

- € 32,2 mio. (optelsom van de verhoogde bouwkosten, PEAT-kosten, risico reservering en overige bijkomende kosten uit de raming van 4 december 2018)
- € 26,3 mio. verhoogd om de indexering de komende jaren op te vangen[26]
- De overige verhoging van € 1 mio. komt hoogstwaarschijnlijk doordat krediet en raming vanwege tijdsaspecten niet altijd op elkaar aansluiten.

[25] Hiervoor is geen besluit van PS voor nodig, dit vloeit voort uit het mandaat dat PS door middel van het kredietbesluit aan GS heeft gegeven.
[26] Vanuit cluster Financiën wordt geadviseerd een percentage tussen de 3% en 4% te hanteren in deze fase van het project. De in de scenario's gehanteerde 26 mio. valt binnen deze range.

In het Statenvoorstel Aanvullend kredietbesluit project Maaslijn is de volgende passage opgenomen over het rekenen met de Mu-waarde.

"Vanwege consistentie met eerdere ramingen en bedragen is gerekend met een zogenaamde Mu-waarde. Dit is een gemiddeld bedrag, samengesteld uit alle berekening van de raming en ligt in de buurt van de zogenaamde P50 raming. Dit laatste is het statistische bedrag waarbij de kans op overschrijding van dat bedrag 50% bedraagt. Bij een P85-waarde ligt die overschrijdingskans op 15%. In onze systematiek van werken binnen grote projecten brengen we ook de P85-waarde in beeld. De P85-waarde voor dit project bedraagt € 219,0 mln. prijspeil 2018 en exclusief BTW. Het verschil tussen het huidige beschikbare budget en de P85-waarde is dus niet verwijtbaar aan het project, maar is het gevolg van de manier van ramen en brengt daarmee de risico's op overschrijding in beeld."

Op 14 februari 2020 besluit PS de financiële effecten met Arriva te verrekenen, de verlate oplevering van de Maaslijn betekent namelijk dat Arriva langer moet doorrijden met dieseltreinen. Het gaat om een te compenseren bedrag van € 49 mio. Deze kosten worden gecompenseerd door de concessie van Arriva te verlengen, dit scheelt de Provincie kosten op de langere termijn.

In mei 2020 is het concept FIS (versie 1.0) van Movares gereed voor review[27]. Het FIS 2.0, waarin de resultaten van de review verwerkt zijn, wordt op 9 juli 2020 vrijgegeven door het projectteam van ProRail. Op dat moment komt ook de eerste doorrekening van de raming beschikbaar voor formele toetsing door ProRail. De concept raming van Movares valt hoger uit dan de raming van december 2018. Op 23 juli 2020 worden de Provincie en het Rijk door ProRail in de vorm van een voor aankondiging geïnformeerd over een oplopende kostenraming. Omdat het toetsingsproces nog niet is afgerond is de kostenraming niet definitief, maar indicatief. Er is op basis van het FIS 2.0 70% kans dat de opwaardering van de Maaslijn tussen de € 201 en € 282 mln. exclusief BTW gaat kosten. De kans is aanzienlijk dat het budget van € 213 mln. ontoereikend zal zijn om de scope conform FIS 2.0 te realiseren.
De oorzaken liggen volgens ProRail op het vlak van hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken, en extra te hanteren risico-opslagen. Ook is het uitwerkingsniveau en nadere detaillering aanzienlijk hoger dan in 2018, het inzicht in wat er allemaal moet gebeuren is toegenomen, dit werkt in alle kostenposten door. ProRail geeft dan aan dat de volledige kostenraming in september 2020 gereed kan zijn. Onderstaand overzicht bevat een samenvatting van deze kostenraming.

Raming (kostennotitie) 17 september 2020

De raming uit 2020 ligt op € 260,5 mio., dit is € 73,7 mio. hoger dan de raming uit december (€ 186,8 mio.). De verhoging van de kosten is als volgt te specificeren:

- Treinbeveiliging en overwegen (+ € 12,0 mio.);
- Kabels & Leidingen ProRail (+ € 7,6 mio.);
- Kunstwerken en geluidsschermen (+ € 6,2 mio.);
- Kosten voor Normenkader Veilig Werken (NVW-kosten) (+ € 9,4 mio.);
- Kabels & Leidingen derden (+ € 11,6 mio.);
- Scheefte (+ € 12,1 mio.);
- Indexatie (+ € 7,4 mio.);
- Overige netto stijging: bovenleiding, spoorwerk, voeding, engineeringskosten en verbussingskosten (+ € 7,2 mio.).

De aanbevelingen van Horvat van begin 2019 zijn volgens ProRail verwerkt in deze kostenraming. Het gaat om de volgende punten:

- Er is een leidende structuur toegepast en de koppeling tussen ramingen en deelramingen is juist (deelconclusie A).
- De koppeling tussen de scope en kostenraming is verder in detail uitgewerkt en onderbouwd (deelconclusie B).
- De overige bijkomende kosten zijn hoger geraamd (deelconclusie E).
- De risicoreservering is nu onderbouwd met een concreet risicodossier en de omvang van de risicoreservering is meer in lijn met het advies van Horvat (deelconclusie F).
- Er is een integrale controle uitgevoerd op de consistentie van het complete dossier: raming versus deelramingen en raming versus scope (aanbeveling 1).

[27] De inhoudelijk review wordt uitgevoerd door diverse ProRail medewerkers en enkele externe stakeholders (zoals de Provincie).

- Er is nu een nieuwe kostennotitie opgesteld, die hoeveelheden, prijzen en bedragen in de raming onderbouwt en waar nodig verwijst naar de herkomst (aanbeveling 2).
- Risico's zijn opgenomen in de raming, bandbreedtes op prijzen en hoeveelheden zijn aangepast en de werkelijke bandbreedte op de raming is berekend (aanbeveling 3).
- In het risicodossier is kritisch gekeken naar de mate waarin beheersmaatregelen werkelijk tot risicoreductie leiden, waar nodig zijn de beheersmaatregelen concreter en effectiever geformuleerd en zijn risico's toegevoegd (aanbeveling 4).
- Onzekerheden zijn verkleind door bandbreedtes op hoeveelheden en prijzen door hoeveelheden in meer detail af te leiden uit het ontwerp en prijzen te onderbouwen met detailramingen. Bovendien zijn onzekerheden verkleind door de inzichten uit onderzoeken (aanbeveling 5).
- De haalbaarheid van de planning en de uitvoeringsfasering is herijkt. De planningsanalyse is in voorjaar 2020 gedeeld met het Hoog Ambtelijk Overleg (HAO), de effecten in de kostenraming zijn nu zichtbaar (aanbeveling 7).

Op 11 september 2020 en 27 november 2020 zijn de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op hoofdlijnen vertrouwelijk geïnformeerd over de laatste stand van zaken van het project Maaslijn waaronder de oplopende kostenraming en de oorzaak daarvan. In september 2020 wordt er door ProRail onderzocht of een eventuele versobering van het project mogelijk is en legt de 'Quick Scan Versobering' in een memo voor aan het Hoog Ambtelijk Overleg. ProRail concludeert dat het niet mogelijk is om te versoberen zonder dat dit invloed heeft op de doelstellingen van het project.

In het Hoog Ambtelijk Overleg van september 2020 wordt voorgesteld om wederom een second opinion uit te laten voeren door Horvat. IenW verleent de opdracht aan Horvat. De conclusies van Horvat (9 december 2020) zijn als volgt:

- De directe oorzaak van de kostenstijging zijn de wijzigingen in de raming (zie kader raming 19 september 2020);
- De wijzigingen in de raming kennen verschillende onderliggende oorzaken:
  - Nieuwe inzichten na het verder uitwerken van het ontwerp.
  - Kwaliteit en compleetheid oude ontwerp en raming.
  - Conservatieve aannames, het aanhouden van bovengrenswaarden en een hoge opslag voor scheefte in de huidige raming.
  - Enkele dubbeltellingen in de huidige raming die tot kostenstijging leiden. Daar tegenover staan ook enkele ontbrekende posten.
  - Scopewijzingen ten opzichte van 2018 die een verandering in kosten met zich meebrengen.
- Tot slot hebben een aantal diepliggende omstandigheden een rol gespeeld bij het stijgen van de kosten.
  - Beide second opinions vinden plaats op een moment dat er sprake is van 'work in progress' (niet tijdens een reguliere projectmijlpaal).
  - Onvoldoende volgen van het kernproces, het kernproces beschrijft de verschillende fases van het project, de producten per fase en de momenten van besluitvorming. Het niet volgen van het kernproces is risicovol omdat daarmee de benodigde waarborgen voor een beheerst project afwezig zijn.
  - Vele personele wisselingen binnen het gezamenlijke projectteam van de Provincie en ProRail.
  - Het ingenieursbureau dat producten heeft opgesteld die aan de basis van de raming in 2018 lagen, heeft een ondermaatse prestatie geleverd.
  - De visies van ProRail en Limburg over de vraag of het contract met het destijds betrokken ingenieursbureau moest worden doorgezet verschilde. Horvat heeft niet kunnen vaststellen of dit de situatie zodanig heeft beïnvloed dat dit (mede) heeft geleid tot de kostenstijging.

Horvat doet ook een uitspraak over de mate van opvolging van de bevindingen van de second opinion van begin 2019. De projectorganisatie heeft zich gefocust op de opvolging van de aanbevelingen en niet op de bevindingen. Dit leidt er onder andere toe dat de projectorganisatie niet expliciet gestuurd heeft op de opvolging van de bevindingen en geen overzicht heeft van de bevindingen met de daaraan gegeven opvolging. Enkele bevindingen zijn echter wel door de projectorganisatie opgepakt. Er zijn ook een aantal bevindingen niet opgevolgd:

- Het risicodossier is op dit moment onvoldoende actueel, compleet en betrouwbaar.
- De aansluiting tussen raming en het PEAT-plan is nog onvoldoende en er is nog steeds onduidelijkheid over hoogte van de historische engineeringskosten.
- De bandbreedte op de raming wordt nog steeds laag geacht gezien de onzekerheden.
- Kosten voor natuurcompensatie zijn niet in de raming opgenomen.

Later (januari 2021) reageert ProRail op de second opinion van Horvat. In de kern luidt de conclusie van ProRail:

- *"Het rapport Horvat neemt het financiële issue niet weg.*
- *Het rapport toont aan dat er een robuuste raming geleverd is die hoort bij deze fase van het project.*
- *Het rapport ondersteunt ons beeld dat de technische basis (FIS 2018) ruim onder de maat was en de primaire veroorzaker is van het huidige financiële issue.*
- *De geconstateerde dubbeltellingen en omissies zijn het gevolg van "work in progress". Wij merken hierbij op dat de timing van het onderzoek het gevolg is van de nadrukkelijke wens van de provincie Limburg om in geval van een financieel issue zo snel als mogelijk een raming aan te leveren waaruit een voldoende hard beeld gedestilleerd kon worden.*
- *De aanbevelingen in het rapport zijn goed bruikbaar om de kwaliteit van de kostenraming te verbeteren. We sluiten de demming cirkel (PDCA) door die aanbevelingen uit te voeren voordat we de raming aanbieden voor de gate review ten behoeve van de te nemen projectbeslissing."*

Op 3 december 2020 verstuurt de PvdA fractie (PS) een brief met een aantal vragen aan GS, waarin de PvdA onder andere benadrukt dat de Maaslijn Rijksinfrastructuur is en dat het Rijk daarvoor de verantwoordelijkheid moet dragen. De reeds beschikbaar gestelde regionale bijdrage zou toereikend moeten zijn voor de realisatie van het project Maaslijn. In de reactie op 4 december 2020 geeft GS aan dat zij dit standpunt volledig deelt. In het antwoord van GS op schriftelijke vragen van PS (4 december 2020) wordt het volgende aangegeven:

"In juli 2020 zijn het ministerie van I&W en de provincie Limburg door ProRail geïnformeerd over een substantieel oplopende kostenraming van tientallen miljoenen. De oorzaken liggen – zo informeert ProRail ons - op het vlak van hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken, en extra te hanteren risico opslagen. Het precieze bedrag wordt nog via externe studies gevalideerd. Bij deze kostenraming gaat het nog steeds om een zogenaamde P50-raming; dat wil zeggen dat er nog steeds 50% kans op overschrijding/onderschrijding is."

GS wil vasthouden aan de Opwaardering van de Maaslijn binnen het vastgestelde tijdsschema (oplevering 2024), met behoud van alle scopeonderdelen, zonder een aanvullende regionale bijdrage.

Op 7 december 2020 kondigt het kamerlid Moorlag (PvdA) in de Tweede Kamer een motie aan over de realisatie van het project Maaslijn, waarin hij de regering verzoekt het project, binnen de scope en volgens plan in 2014 te doen realiseren en eventuele meerkosten niet op de betrokken provincies af te wentelen. Deze motie is in februari 2021 in stemming gebracht. Tijdens de PS vergadering van 11 december 2020 wordt er een motie ingediend[28] en aangenomen waarin GS oproept om het volgende bij de staatssecretaris aan te geven:

- Dat de regio, met de beschikbare € 153 miljoen, financieel meer dan genoeg heeft ingebracht en dat er vanuit de provincie Limburg niet meer geld voor het project Maaslijn beschikbaar zal worden gesteld;
- Dat budgetoverschrijdingen, risico's en/of aanvullende meerkosten door het Rijk dienen te worden bekostigd;
- Dat het Maaslijnproject, binnen de vastgestelde scope, uiterlijk in 2024 opgeleverd dient te worden.

Op 15 december 2020 vindt een bestuurlijk overleg plaats tussen IenW en Limburg waarin de meest actuele situatie van de Maaslijn is besproken. Duidelijk is dat Rijk en regio met elkaar in gesprek moeten blijven om te bezien hoe om wordt gegaan met het potentiële verschil tussen budget en raming. De Provincie heeft tijdens het overleg aangegeven dat er voldoende regionale middelen (totaal € 153 mio.) zijn ingebracht, en dat meerkosten daarom niet door de provincie Limburg worden ingebracht.

Staatsecretaris Van Veldhoven (IenW) heeft op 17 december 2020 de Tweede Kamer per brief over de Maaslijn geïnformeerd, waarin zij het volgende aangeeft:
"Daarbij heb ik er vertrouwen in, dat we in constructief overleg met de provincie Limburg, tot een redelijke oplossing kunnen komen, waarbij de aanbesteding zoals gepland in het najaar 2021 van start zal kunnen gaan en het project dus geen vertraging hoeft op te lopen.

Allereerst is het van belang om scherp zicht te krijgen op de financiële status van het project. Of er sprake is van een eventueel verschil tussen budget en raming. Daarbij is het van belang te begrijpen wat de oorzaak is van deze mogelijke kostenstijging, deze is immers mede van invloed op de vraag waar de kosten redelijkerwijs gedragen moeten worden. Verschillende leden van uw Kamer hebben daar in het nota overleg ook naar gevraagd. Daartoe zal in de eerste helft van maart van volgend jaar een onafhankelijke toets gereed zijn die meer

[28] Ondertekend door de PvdA, CDA, FvD, SP, 50plus, VVD, Lokaal Limburg, PVV, GroenLinks, D66 en de PvdD

inzicht biedt in het verloop en aansturing van het project vanuit het verleden tot heden. Ook verwacht ik dan meer zicht te hebben over mogelijkheden tot kostenreductie."

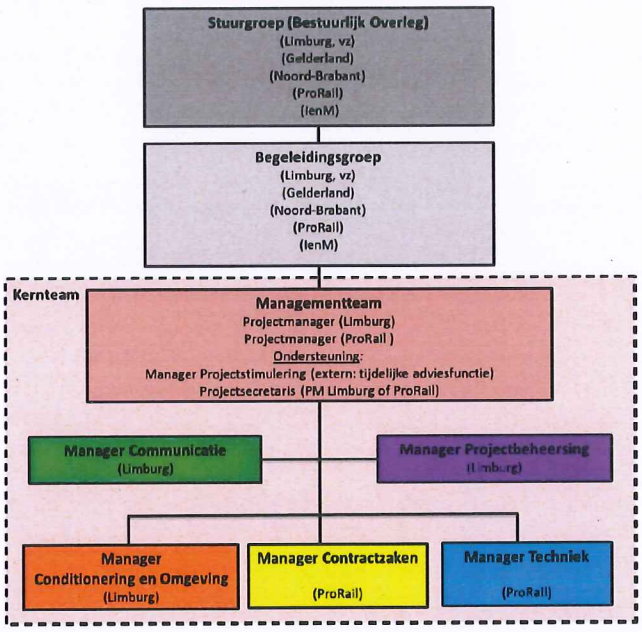
Zij geeft aan vertrouwen te hebben in een constructief overleg met de provincie Limburg, waardoor tot een oplossing van de kostenstijging gekomen kan worden. Van Veldhoven benadrukt het belang om inzicht te verkrijgen in de financiële status van het project. Daarbij geeft zij aan dat het van belang is te begrijpen wat de oorzaak van de mogelijke kostenstijging is, omdat deze van invloed is op de vraag wie de kosten moet dragen. Daartoe zal in maart 2021 een onafhankelijke toets gereed zijn.

Tijdlijn
- 2009: Rijk en de Provincie Limburg stellen gezamenlijk een budget van € 32,3 mio beschikbaar voor de kortetermijnmaatregelen van de Maaslijn - 2010: de Maaslijn wordt als "Groot Project OV" vastgesteld door PS - 2012: initiatiefvoorstel De Limburg Lijnen - 2014: besluit PS tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn - 2014: de kosten voor het project worden geraamd op € 164 mio - 2016: de kosten voor het project worden geraamd op € 169 mio - 2016: eerste signalen vanuit IenM dat het afgesproken bedrag mogelijk een aangepaste werkwijze kent inzake de uitkering van de btw - 2016: inpassingsplan Opwaardering Maaslijn - 2016: initieel kredietbesluit, budget van € 164 mio wordt vastgesteld - 2016: projectplan planuitwerking Maaslijn door Twynstra Gudde - 2016: vervoersconcessie wordt aan Arriva gegund - 2016: Gateway Review 0 – Strategie en bereik - 2017: Statenvoorstel Heroverwegingen Railagenda aan PS gestuurd - 2017: vanwege de verandering in de rijksuitkering m.b.t. btw is volgens de Provincie op het project een dekkingstekort van € 6,35 mio ontstaan - 2017 station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden definitief niet mogelijk - 2017: eerste gewijzigd kredietbesluit, het beschikbare budget wordt op € 153,1 mio vastgesteld - 2017: de kosten voor het project worden geraamd op € 154,6 mio (n.a.v. externe toetsing) - 2018: eerste second opinion door Kodos in opdracht van de Provincie - 2018: oplevering in 2020 niet meer haalbaar - 2018 : tweede second opinion door Kodos in opdracht van de Provincie - 2018: de kosten voor het project worden geraamd op € 186,7 mio - 2019: second opinion door Horvat in opdracht van het Ministerie van I&W - 2019; partners komen overeen dat I&W actief gaat meesturen - 2019: tweede gewijzigd kredietbesluit, aanvullende financiële provinciale bijdrage voor deze fase van het project van € 35,15 mio, tevens extra bijdragen van partners waarmee het bestaande krediet uitkomt op € 212,6 mio - 2020: bestuursovereenkomst Maaslijn tussen IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en Provincie Gelderland - 2020: de Provincie en het Rijk worden door ProRail geïnformeerd over een met tientallen miljoenen oplopende kostenraming - 2020: second opinion door Horvat in opdracht van het Ministerie van I&W - 2024: verwachte oplevering Maaslijn

Vastgestelde systematiek van interne controle en beheersing (opzet)	Governance In de Basisrapportage Groot Project OV van 1 november 2014 wordt vastgelegd dat de Provincie Limburg namens de initiatiefnemende en financierende partijen de dagelijkse aansturing verzorgt. Dit is eerder tijdens bestuurlijke overleggen afgesproken. Om tot een integraal en optimaal samenwerkingsverband te komen, is voor de werking van de projectorganisatie door initiatiefnemers en ProRail een projectplan opgesteld. Het projectplan richt zich op de werking van de projectorganisatie en gaat in op werkafspraken. Dit programmaplan is in september 2015 vastgesteld in de stuurgroep Maaslijn. De overlegstructuur en besluitvormingsprocessen zijn ook opgenomen in dit projectplan. De governance van het project Maaslijn bestaat uit een stuurgroep, begeleidingsgroep, managementteam en kernteam.

- *Stuurgroep*: o.a. besluitvorming over scope, budget en planning. Gezien het uitgangspunt van collegialiteit van bestuur dient de gedeputeerde voor elke stuurgroep te zorgen voor mandaat bij GS. Tegenwoordig gebeurt dit structureel: voorafgaand aan iedere stuurgroep zorgt de provincie voor mandaat bij GS. Daarvoor gebeurde het ophalen van mandaat bij GS meer ad hoc.
- *Begeleidingsgroep*: o.a. analyse, advies en agenderen van scope, budget, kosten, planning, risico's, aanbestedingsstrategie, realisatie en beheersovereenkomst.
- *Managementteam*: organisatie van het project en sturen op beheeraspecten tijd, geld, kwaliteit, informatie, risico's en organisatie (GROTIK-aspecten).
- *Kernteam*: tactisch/strategisch overleg.

Figuur 2. Organogram Maaslijn met weergave van primaire rolhouders



Figuur 4 – Organogram Maaslijn (Twynstra Gudde, Projectplan planuitwerking Maaslijn, 2016)

In 2020 is een bestuursovereenkomst getekend waarin wordt aangegeven dat IenW actief gaat meesturen. Er wordt afgesproken dat de Provincie Limburg, die reeds de beschikking heeft verstrekt aan ProRail voor de planuitwerking, administratief opdrachtgever blijft tot aan de realisatiefase. De organisatiestructuur ziet er nu als volgt uit:

- *Projectteam*: projectteam van ProRail, eventueel aangevuld met medewerkers van het ingehuurde ingenieursbureau.
- *Ambtelijke regiegroep*: vertegenwoordigers van Rijk, Provincie Limburg en ProRail.
- *Hoogambtelijk overleg*: vertegenwoordigers IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de Provincie Gelderland. De provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn agenda-lid en nemen deel als de agendering daarom vraagt. ProRail neemt deel aan de beraadslagingen en heeft een adviserende rol.
- *Bestuurlijk overleg*: vertegenwoordigers van IenW, Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de Provincie Gelderland. De provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn agenda-lid van het Bestuurlijk Overleg Maaslijn en nemen deel als de agenda daarom vraagt. ProRail neemt deel aan de beraadslagingen en heeft een adviserende rol.

Projectbeheersing

Nadat in maart 2019 bestuurlijk tot afspraken is gekomen over de aansturing van de Maaslijn, is vooruitlopend op de bestuursovereenkomst, de governance van het project Maaslijn gewijzigd. Tot die

overgang was de projectbeheersing als volgt ingericht. Binnen de Provincie Limburg bestond een projectteam dat zorgdroeg voor de projectbeheersing. Voor de verantwoording aan de begeleidingsgroep en stuurgroep stelde de projectleiding kwartaalrapportages op. De projectleiding bestond uit twee projectmanagers, één vanuit de Provincie Limburg en één vanuit ProRail met de volgende taakverdeling:

Projectmanager Limburg	Projectmanager ProRail
Stuurgroep	Projectorganisatie
Begeleidingsgroep	Projectbeheersing: informatiemanagement en kosten
Communicatie	Contractzaken
Projectbeheersing: rapportages, tijd en risico-management	Techniek
Conditionering en omgeving	Aanbesteding/markt

Figuur 5 – Onderlinge inhoudelijke taakverdeling projectleiding Maaslijn (Twynstra Gudde, Projectplan planuitwerking Maaslijn, 2016)

De verantwoordelijkheid voor het opstellen van de kwartaalrapportage lag bij de manager Projectbeheersing (zie figuur 4). Deze kwartaalrapportage diende de begeleidingsgroep en de stuurgroep te informeren over de stand van zaken. De manager Conditionering en Omgeving, manager Contractzaken, manager Techniek, manager Communicatie, manager Projectbeheersing en projectmanagers leverden de informatie voor deze rapportage. De genoemde managers stellen hiervoor een voortgangsrapportage op en leveren deze informatie maandelijks aan de manager projectbeheersing. De rapportage ging in op de volgende zaken:

- Werkelijk gemaakte kosten van de afgelopen maand.
- Verrichte werkzaamheden.
- Geleverde producten.
- Prognose eindstand van het project.
- Actuele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen conform RISMAN>
- Eventuele scopewijzigingen van het project.
- Kasstroom tot einde van het project.
- Geactualiseerde planning met daarin expliciete uitspraken over mijlpalen binnen het project.
- Samenvatting van de toprisico's voor tijds- en budgetoverschrijding van het project.
- Organisatiewijzigingen.

Vanaf juni 2019 is de ambtelijke regiegroep verantwoordelijk voor de bewaking van de scope, het budget en de planning. Het projectteam van ProRail stelt kwartaalrapportages op over financiën, planning, risico's, organisatie en kwaliteit. Deze rapportages worden ter vaststelling voorgelegd aan het hoogambtelijk overleg. Eerst vindt binnen het hoogambtelijk overleg beraadslaging plaats over wijzigingen van scope, planning of budget en daarna wordt besloten of vervolgens besluitvorming nodig is in het bestuurlijk overleg.

Budgettering

Voordat in maart 2019 de governance van het project Maaslijn wijzigt, kennen de projectmanagers (van ProRail en de Provincie) budget en tijd toe aan de overige kernteamleden en besluiten de projectmanagers over besteding van het budget binnen de totale scope. De projectmanagers sturen op budget, planning, risico's, organisatie, informatie en kwaliteit op basis van de informatie die zij ontvangen van de manager projectbeheersing.

De projectleiding beheert het budget van de planuitwerking dusdanig dat de budgettaire kaders van de deelprojecten niet worden overschreden. De diverse voortgangsrapportages vermelden de bestedingen.

<table>
<tr><td></td><td colspan="3">Risicomanagement

Tot juni 2019 was de projectmanager vanuit de Provincie Limburg verantwoordelijk voor het risicomanagement (zie figuur 4). De manager projectbeheersing organiseert o.a. het overall risicomanagement. De kwartaalrapportages gaan in op de actuele risico's en bijbehorende beheersmaatregelen conform RISMAN en geven een samenvatting van de toprisico's voor tijds- en budgetoverschrijding van het project.

Vanaf halverwege 2019 benoemt het projectteam van ProRail in de kwartaalrapportages de risico's van het project. Deze rapportages worden ter vaststelling voorgelegd aan de ambtelijke regiegroep, het hoogambtelijk overleg en het bestuurlijk overleg.

Conform de bestuursovereenkomst staan het Rijk en Provincie Limburg ieder garant voor 50% van de risico's van het project boven op het taakstellend budget. Meevallers worden ook 50/50 verdeeld tussen het Rijk en de Provincie Limburg. Voorheen waren de Provincie Limburg (80%) en de Provincie Noord-Brabant (20%) de risicodragende partijen.</td></tr>
<tr><td>Inhoudelijke besluiten PS</td><td colspan="3">In juli 2010 wordt de Maaslijn als 'Groot Project OV' vastgesteld door PS.

Op 7 februari 2014 besluiten PS tot intentionele politieke steun voor elektrificatie van de Maaslijn.

Op 10 november 2017 verzoeken PS om het station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van het Maaslijn project te houden.</td></tr>
<tr><td>Financiële besluiten PS</td><td colspan="3">Sept 2016: Kredietbesluit PS, een budget van € 164 mio wordt voldoende geacht. De provinciale bijdrage wordt geraamd op € 64,74 mio.

Nov 2017: Eerste bijgestelde kredietbesluit PS, het beschikbare budget wordt op € 153,1 mio. vastgesteld. De Provinciale bijdrage bedraagt € 64,74.

Juni 2019: Tweede bijgestelde kredietbesluit PS, het beschikbare budget wordt vastgesteld op € 212,6 mio (inclusief indexering). De provinciale bijdrage bedraagt € 99,9 mio).

Februari 2020. PS besluit verrekening financiële effecten Arriva als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn (netto te compenseren bedrag € 33.8 mio inzet dekking via verlenging concessie.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Informatievoorziening GS aan PS</td><td>Datum rapportage</td><td>Type informatie</td><td>Inhoud informatie</td></tr>
<tr><td>Dec 2010</td><td>Eerste voortgangsrapportage Groot Project OV</td><td>Doelstelling is het treinverkeer in Limburg te verbeteren en specifiek de Maaslijn door de capaciteit, snelheid en kwaliteit van de dienstregeling op de Maaslijn te vergroten door infrastructurele maatregelen te nemen. De financiële afspraken met de regio zijn nog niet vastgelegd, omdat er met ProRail een principediscussie is gevoerd over de scope en het risicoprofiel van het project. De totale kosten van het maatregelenpakket Maaslijn komen uit op € 35,6 mio (prijspeil 2009, incl. btw en 10% risicoreservering).</td></tr>
<tr><td>Jul 2011</td><td>Tweede voortgangsrapportage Groot Project OV</td><td>Na de principediscussie met ProRail over scope en risicoprofiel is op 9 december 2010 de opdracht voor de planstudie Maaslijn aan ProRail bevestigd. Er zijn geen wijzigingen in doelstellingen, scope, planning en financiën.</td></tr>
</table>

	Feb 2012	Derde voortgangsrapportage Groot Project OV	Besluitvormingsmomenten inzake financiële afspraken met de regio Noord- en Midden-Limburg en inzake vaststelling van de alternatieven- en variantenstudie zijn vertraagd. Het grote verschil tussen de planning uit de basisrapportage en de huidige planning wordt met name verklaard door de principediscussie met ProRail over de scope en het risicoprofiel van het project. Er zijn geen wijzigingen in doelstellingen, scope en financiën.
	Dec 2015	Eerste voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Sinds juni 2015 is sprake van één Maaslijnproject. Raming € 164 mio (excl. btw, peiljaar 2014).
	Mei 2016	Tweede voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Risico dat van de rijksbijdrage aan elektrificatie en station Grubbenvorst Greenport-Venlo de btw ingehouden zal worden, wordt benoemd.
	Nov 2016	Derde voortgangsrapportage Groot Project Openbaar Vervoer/Railagenda	Taakstellend budget van € 164 mio (excl. btw) wordt benoemd (kredietbesluit 30-9-2016). Verdeling kosten wordt aangegeven.
	Mrt 2017	Statenbrief	De resultaten van de Gateway Review 0 van oktober 2016 worden in maart 2017 met de Staten gedeeld. Het project wordt met status 'oranje' beoordeeld. Dit betekent dat een geslaagde implementatie waarschijnlijk lijkt, maar er reeds aanzienlijke problemen zijn waar het management aandacht aan moet besteden.
	Apr 2017	Vierde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Het tekort dat vanwege een verandering in de Rijksuitkering m.b.t. btw is ontstaan, wordt benoemd. Het gaat om een dekkingstekort van € 6,35 mio.
	Okt 2017	Vijfde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Scopewijziging ligt voor aan PS, omdat er een tekort in de dekking is ontstaan. Indien deze wordt aangenomen, wordt het budget € 153,1 mio.
	Mei 2018	Zesde voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Oplevering in 2020 is niet meer haalbaar. De kosten worden op dit moment op € 154,6 mio (actueel prijspeil) ingeschat. Station Grubbenvorst Greenport-Venlo binnen de scope van de Maaslijn houden is definitief niet mogelijk.
	Nov 2018	Zevende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Er is sprake van substantiële vertraging. De kostenramingen worden op dit moment door ProRail geactualiseerd en probabilistisch doorgerekend.
	Mei 2019	Achtste voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	De kostenramingen zijn probabilistisch doorgerekend. Het is echter wel duidelijk dat de kostenraming, mede vanwege de opgelopen vertragingen en markt- en prijsontwikkelingen,

			een substantiële overschrijding laat zien van het beschikbare budget.	
	Mei 2019	Feitenreconstructie van de Concernstaf rondom de besluitvorming van de Maaslijn	Rapport opgesteld door de Concernstaf in opdracht van directie en college. Een integrale reactie van de directie op het rapport. (Zie ook verderop: gerapporteerde verbetermaatregelen.)	
	Nov 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda	Bij besluit G 19-014 d.d. 21 juni 2019 is een aanvullend (provinciaal deel van het) krediet van €35,15 mio vastgesteld. Tevens is een nieuwe planning geaccordeerd. De mijlpaal is hiermee vastgesteld op december 2024.	
	Mei 2020	Brief	PS is in het kader van de vaststellingsovereenkomst Arriva geïnformeerd dat op basis van een planningsanalyse met Rijk en ProRail einddatum 2024 onveranderd blijft.	
	Sept 2020	Mondeling	De Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid wordt tweemaal vertrouwelijk geïnformeerd over de stand van zaken inzake de Maaslijn	
	Dec 2020	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen	GS gaat ervanuit dat de Maaslijn zonder verdere vertraging, zonder aanvullende regionale bijdrage en met behoud van alle scopeonderdelen in 2024 wordt opgeleverd.	
Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging (indien van toepassing)	Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
	Apr 2017	Statenvoorstel inzake heroverwegingen in de Railagenda	€ 6,4 mio	De nieuwe uitbetalingssystematiek van de bijdrage van IenM aan de elektrificatie Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo leidt tot een tekort van € 6,4 mio in de dekking ten opzichte van het taakstellend budget.
	Feb 2018	Mededeling portefeuillehouder aan PS (2018/10968)	Onbekend	De kosten van de indexering lopen op. De kostenontwikkeling als gevolg van onder meer de marktwerking, indexering en de planning kunnen naar verwachting niet volledig binnen het huidige beschikbare budget opgevangen worden.
	Juni 2019	Brief GS aan PS	€ 35,15 mio (provinciale deel)	Beschikbare middelen blijken onvoldoende, als

				gevolg van de opgelopen vertraging.
Gerapporteerde verbetermaatregelen (indien van toepassing)	Mei 2019: Nadat in het voorjaar van 2018 de noodzaak tot scopewijziging van het project Maaslijn bleek en er onduidelijkheid over de ramingen bestond, hebben PS en GS de Concernstaf verzocht een feitenreconstructie te maken rondom de besluitvorming vanaf voorjaar 2016 tot en met september 2018. Op 8 april 2019 ontvangt het directieteam de intern opgestelde feitenconstructie van de Concernstaf. Zij herkennen zich in de conclusies van het rapport en nemen de volgende aanbevelingen over: • *Fasegewijze kredietbesluitvorming*: kredieten worden pas vrijgegeven per fase waarin het project zich bevindt en afhankelijk van de mate waarin de onzekerheid afneemt. Hiermee wordt een fasegewijze kredietbesluitvorming geïntroduceerd. De fasen sluiten daarmee aan op de fasen zoals die zijn onderscheiden in de vastgestelde Limburg Standaard (initiatief, haalbaarheid, planvorming, uitvoering, en beheer). De Provincie Limburg heeft de interne project- en programmasturing hierop aangepast en verwerkt in haar Financiële Verordening 2019. • *Probabilistisch ramen:* de tot op heden gebruikte klassieke ramingen (de zogenaamde deterministische ramingen) zijn niet altijd toereikend en winnen aan betrouwbaarheid door onzekerheden (c.q. kansverdelingen) te betrekken in de ramingen, het zogenaamde probabilistische ramen. Dit is later in het project toegepast. • *Het belang van collectieve besluitvorming:* wat het directieteam van de Provincie Limburg betreft, is collectieve besluitvorming (door GS en directie) bij dit soort zaken altijd de absolute norm, en niet individuele of bilaterale besluitvorming (door projectleider of portefeuillehouder). De directie heeft daarom gesprekken met de projectleiding gevoerd en maatregelen getroffen om de organisatie alerter te maken en aan te sporen om waar nodig tot escalatie over te gaan op momenten dat belangrijke informatie gedeeld moet worden.			

Naam project	N280-West wegvak Roermond
Type project	Grootschalige capaciteitsuitbreiding weginfrastructuur
Betrokken partijen	Provincie Limburg, gemeenten regio Midden-Limburg, Rijkswaterstaat

Omschrijving van het project

De N280-West Ontwikkelas Weert-Roermond (vanaf hier 'N280-West') is een infrastructureel project met als hoofddoel het oplossen van verschillende knelpunten die de doorstroming op de N280 tussen Weert en Roermond (Midden-Limburg) belemmeren. Naast het verbeteren van de bereikbaarheid richt het project zich op het oplossen van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Tevens dient de N280-West meerwaarde te hebben voor de (economische) ontwikkeling van de regio.

De (sub)doelstellingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

- Verbetering van de doorstroming.
- Versterken van het vestigings- en ondernemingsklimaat.
- Versterken van de toeristische en recreatieve sector.
- Verbetering van de leefbaarheid.
- Verbetering van de verkeersveiligheid.
- Stimulans geven aan specifieke projecten en ambities in de regio.

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 beperkte effecten hebben op de land- en tuinbouw.

Het project N280-West omvat het wegvak Roermond en het wegvak Leudal, die ieder een eigen aansturing, ontwerp, budget en fasering kennen. Deze factsheet gaat specifiek in op deelproject Wegvak Roermond.

Samenvatting financiële voortgang project

Wat en wanneer	Raming	Budget	Verdeling kosten
Februari 2012 (eerste raming o.b.v. verkeerskundig schetsontwerp) Vastgesteld door GS d.d. 24 februari 2012	€ 36 mio Specificaties van raming (prijspeil, onzekerheid, risicoreservering, btw, etc.) niet vermeld		
April 2012 (afronding fase 1 en startnotitie fase 2) PS d.d. 8 juni 2012 akkoord met voorstel voorkeursoplossing van GS en raming van € 39 mio	€ 39 mio +/- 20%, incl. kosten voor plan, ontwerp en directievoering (15% opdrachtnemer, overige bijkomende kosten (onderzoeken, acceptatie-kosten, kabels en leidingen, etc. 4%) en onvoorziene kosten (15%) met als prijspeil 2012 en excl. btw en onzekerheidsreserve (maatregelen van overheidswege, zoals accijnsverhoging op brandstoffen, wettelijke veiligheidseisen) en excl. reserve extern onvoorzien		Beschikbare dekking op dat moment is € 24,7 mio: • Provincie € 11,2 mio • Gemeenten € 11,5 mio • GOML € 2 mio Derhalve nog een tekort van € 14,3 mio.

4 juni 2012 (coalitieakkoord 2012-2015. Het coalitieakkoord en de bijbehorende provinciale programmabegroting zijn beide vastgesteld door PS)			• Provincie reservering € 37 mio (bestemmings-reserve)
September 2014 (projectplan, vastgesteld door GS d.d. 9 september 2014)	€ 36 mio Incl. post onvoorzien (15%) Excl. o.a. personele kosten, tijdelijk verkeersplan Designer Outlet Centrum Prijspeil 2012	€ 36 mio (taakstellend budget) N.B. Aangegeven wordt dat dit taakstellend budget met de op 17 maart 2014 door GS ondertekende samenwerkingsovereen-komst is vastgesteld. Geen besluit van PS	
Begin 2015 (nieuwe raming o.b.v. definitief schetsontwerp), niet vastgesteld door GS PS niet over geïnformeerd i.v.m. aankomende scopewijziging	€ 44,37 mio Specificaties van raming (prijspeil, onzekerheid, risicoreservering, btw, etc.) niet vermeld		
Februari 2016 (PS akkoord met scopewijziging inclusief hogere raming) Juni 2016 (kredietbesluit PS, na scopewijziging)	€ 56,82 mio +/- 20% Overige specificaties van raming niet vermeld	€ 56,82 mio	• Provincie € 44,52 mio • Roermond € 12,295 mio
November 2016 (realisatieovereenkomst) Besluit GS	€ 56,8 mio excl. btw Overige specificaties van raming niet vermeld	€ 56,8 mio excl. btw	• Provincie € 43,52 mio, waarvan € 1 mio uit GOML • Roermond € 13,29 mio waarvan € 1 mio uit GOML
Mei 2019 (vierde voortgangsrapportage RGP) [Na aanvullende eisen provinciale en gemeentelijke wegbeheerders] PS geïnformeerd maar geen besluit nodig omdat het om beheerbudget gaat dat de provinciale wegbeheerder binnen eigen mandaat vanuit de jaarbegroting kan toewijzen	€ 57,01 mio	€ 57,01 mio	• Provincie € 44,73 mio, waarvan € 2 mio uit GOML • Roermond € 12,29 mio
November 2019 (vijfde voortgangsrapportage RGP)	€ 57,97 mio	€ 57,97 mio	• Provincie € 44,73 mio, waarvan € 2 mio uit GOML

[Na aanvullende eisen gemeentelijke wegbeheerder] PS geïnformeerd maar geen akkoord nodig omdat het enkel om geld van de gemeente Roermond gaat			• Roermond € 13,2 mio

Start van het project

Het project N280-West is oorspronkelijk in 2007 geïnitieerd door de gemeente Roermond omdat er verkeerskundige problemen ontstonden rond het Designer Outlet Center Roermond. Het project werd een samenwerking tussen Roermond en de Provincie Limburg, waarbij de gemeente de trekker was. Bestuurlijk waren ook de (andere) gemeenten uit de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML, een gemeentelijk samenwerkingsverband) betrokken. In de beginfase van het project (tot 2011[88]) is de scope voor de N280-West geleidelijk aan gegroeid. Dit kwam voort uit de behoefte om de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de weg op een groter tracé te verbeteren, van Weert tot aan Roermond. In november 2011 hebben PS het project aangewezen als groot project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP).

In deze verkenningsfase (fase 1) zijn zeven oplossingsvarianten onderzocht. Op basis van deze onderzoeken hebben GS na raadpleging van de gemeenten en belanghebbenden in januari 2012 een voorkeursoplossing benoemd. De voorkeursoplossing is op 28 februari 2012 in de basisrapportage (RGP) door GS vastgesteld. Binnen het financiële kader van het coalitieakkoord van de Provincie 2012-2015 van 4 juni 2012 wordt € 37 mio gereserveerd voor N280-West wegvak Roermond. Het coalitieakkoord en de bijbehorende provinciale programmabegroting worden vastgesteld door PS.

Start van fase 2

Op 8 juni 2012 gaan PS akkoord met het Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West. Met dat besluit stellen PS ook de Startnotitie fase 2 (van 3 april 2012) vast. In de startnotitie zijn de kosten voor wegvak Roermond geraamd op € 39 mio. De raming is inclusief kosten voor plan, ontwerp en directievoering (15% opdrachtnemer, overige bijkomende kosten (onderzoeken, acceptatiekosten, kabels en leidingen, etc. 4%) en onvoorziene kosten (15%) met als prijspeil 2012. De raming is exclusief onzekerheidsreserve (maatregelen van overheidswege: accijnsverhoging op brandstoffen, wettelijke veiligheidseisen) en exclusief reserve extern onvoorzien (bijvoorbeeld scopewijziging, o.a. fiets-/voetbrug over de Maas). De onzekerheidsmarge van deze raming staat niet in de startnotitie. In het Statenvoorstel staat dat de raming +/- 20% is. PS stemmen in juni 2012 in met deze kostenonderbouwing. Hierbij wordt aangegeven dat de kostenraming in de loop van fase 2 nauwkeuriger zal worden.

Op dat moment is er een dekking van € 24,7 mio beschikbaar, waarvan € 11,2 mio van de Provincie, € 11,5 mio van de gemeente en € 2 mio vanuit GOML. Gemeld wordt dat in de Bestuurlijke Werkgroep Ontwikkelassen Midden-Limburg een voorlopige kostenverdeling is afgesproken van 70% voor de Provincie en 30% voor de gemeente Roermond. In de startnotitie wordt tevens vastgelegd dat voor wegvak Roermond aanvullend aan de startnotitie een bestuursovereenkomst (of 'samenwerkingsovereenkomst', zie volgende paragraaf) met de gemeente Roermond zal worden afgesloten.

Provincie wordt trekker

In mei 2013 constateert de Stuurgroep N280-West dat er onvoldoende voortgang zit in de N280-West wegvak Roermond en dat er onduidelijkheden en blinde vlekken zitten in zowel het proces als de organisatie en inhoud. GS hebben toen opdracht gegeven voor een onafhankelijk onderzoek naar het project N280-West. Uit het onderzoek komen verscheidene constateringen en aanbevelingen naar voren (in meer detail hieronder beschreven bij onderdeel 'Gerapporteerde verbetermaatregelen'). Een van de aanbevelingen is om het trekkerschap voor wegvak Roermond bij de Provincie te beleggen.

Deze aanbeveling wordt opgevolgd. Op 17 maart 2014 ondertekenen Provincie Limburg en de GOML-gemeenten (waaronder Roermond) een samenwerkingsovereenkomst (machtiging gedeputeerde door GS op 11 maart 2014), waarin

[88] De fase van voor 2011 valt buiten de scope van dit onderzoek en wordt daarom hier niet in detail behandeld.

de afspraken over de nieuwe governance en projectorganisatie worden vastgelegd. Tevens wordt afgesproken om de financiële afspraken tussen de Provincie en gemeente Roermond op een later moment te concretiseren in een nog op te stellen realisatieovereenkomst. PS worden niet geïnformeerd over de samenwerkingsovereenkomst, dat is volgens betrokkenen niet noodzakelijk omdat zij hiermee met het in 2012 vaststellen van de startnotitie fase 2 al ingestemd hebben.

Projectplan

Het projectplan voor wegvak Roermond wordt op 9 september 2014 door GS vastgesteld. Het projectplan bevat onder meer een beschrijving van de scope, de projectorganisatie, planning, het kostenplan, contracteringsplan en de projectbeheersingsmechanismen. In het projectplan worden de kosten geraamd op € 36 mio. Dit is inclusief post onvoorzien 15%, exclusief o.a. personele kosten, tijdelijk verkeersplan DOC en prijspeil 2012 (zie verder hieronder bij 'Onduidelijkheid over de financiën'). Aangegeven wordt dat deze raming voortkomt uit het verkeerskundig schetsontwerp dat GS hebben vastgesteld op 24 februari 2012. Uit de interviews blijkt dat deze raming waarschijnlijk abusievelijk is opgenomen in plaats van de recentere raming van € 39 mio uit de startnotitie van april 2012, waarmee kort daarna is ingestemd door PS op 8 juni 2012.

In het projectplan wordt aangegeven dat de bijstelling van de raming zal plaatsvinden bij overgang naar de volgende projectfase of bij een eventuele scopewijziging. In het projectplan wordt inmiddels een andere fasering aangehouden dan in de startnotitie fase 2, namelijk de fasering zoals voorgeschreven in de Limburg Standaard. Tevens wordt een aantal aandachtspunten en pm-posten genoemd die de kosten van het project vermoedelijk zullen doen toenemen (zie hieronder). Ten tijde van het projectplan was de financiële impact hiervan nog onvoldoende onderzocht, daarom werd ervoor gekozen de punten wel te noemen maar niet te kwantificeren:

- Het verkeerskundig schetsontwerp kent nog een aantal verkeerskundige knelpunten die nader onderzoek behoeven.
- In de raming is uitgegaan van gedeeltelijk hergebruik van het bestaande asfalt, mogelijk is het bestaande asfalt niet meer bruikbaar.
- In de raming is geen rekening gehouden met compensatiemaatregelen volgend uit de Waterwet. In de raming is gerekend met een post onvoorzien van 15%. Op basis van het risicodossier blijkt dat deze inschatting te laag is (minimaal 20%).
- De verkeerskundige ontwerprichtlijnen zijn aan verandering onderhevig. Mogelijk is het gehanteerde dwarsprofiel te krap.
- In de scope van het project is opgenomen dat er maatregelen getroffen zullen worden vanwege bestaande geluidsoverlast. Deze maatregelen zijn niet opgenomen in de raming.
- De herinrichting van de Looskade blijkt ingrijpender dan oorspronkelijk gedacht. Mogelijk dienen de woonboten te worden aangekocht of dienen maatregelen getroffen te worden om de woonboten ingepast te krijgen.
- De ontwerpuitgangspunten voor de fietsstructuur waren bij het opstellen van de raming nog onvoldoende duidelijk.
- Personele kosten en kosten voor de huisvesting van de projectorganisatie zijn niet meegenomen in de raming.
- Het tijdelijke verkeersplan ten behoeve van de ontsluiting van het Designer Outlet Centrum is niet meegenomen in de raming. In het verkeerskundig schetsontwerp is uitgegaan van verplaatsing van het tankstation Rijmar. Dit uitgangspunt is inmiddels achterhaald.
- Vanuit de Veiligheidsregio Noord worden hogere eisen gesteld aan het ontwerp van de ongelijkvloerse kruising (aansluiting Mijnheerkensweg / Wilhelminasingel).

In het projectplan staat vermeld dat met de op 17 maart 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst het taakstellend budget (door GS en partners) is vastgesteld op € 36 mio. Dit is overigens niet in de samenwerkingsovereenkomst terug te vinden.

Onderstaande planning is opgenomen in het projectplan, met als beoogde oplevering april 2018.

Naam fase	Geplande startdatum	Geplande einddatum	Opmerkingen
Initiatiefase	heden	november '14	
Contractfase	december '14	november '15	
Aanbestedingsfase	december '15	april '16	
Realisatiefase engineering	mei '16		
Realisatiefase uitvoering		april '18	

Het projectplan is naar aanleiding van vragen van een Statenlid besproken in de Statencommissie RIF op 3 oktober 2014. De vragen gingen over de betrokkenheid van ondernemers en een deel van het verkeerskundig ontwerp. De gedeputeerde geeft aan dat er binnen een klankbordgroep een gezamenlijke uitwerking met de ondernemers plaatsvindt voor de verkeerskundige oplossing. Er wordt niet over financiën gesproken.

Onduidelijkheid over de financiën

De raming in het projectplan in 2014 heeft het prijspeil van 2012. Uit de interviews blijkt dat deze destijds bewust niet geïndexeerd is. Als verklaring wordt gegeven dat er op dat moment onduidelijkheid is over de precieze kosten van het project en de op dat moment gereserveerde middelen: het was onduidelijk of deze wel of niet de bijdrage van de gemeente Roermond bevatten. De raming wordt door de projectorganisatie als te onbetrouwbaar gezien om te indexeren. Deze redeneerlijn wordt echter niet vermeld in het projectplan. Uiteindelijk bleek dat de bijdrage van de gemeente Roermond niet bij de dekking was meegerekend. De bijdrage van Roermond (€ 10,2 mio) wordt dan opgeteld bij de € 37 mio die het college van GS in zijn coalitieakkoord heeft vastgesteld en de € 2 mio die GOML bijdraagt. Daarmee komt de totale dekking uit op € 49,2 mio (zie onderstaande tabel) wat hoger is dan de raming.

Project N280-west	Wegvak Weert-Leudal	Wegvak Roermond	Totaal
Bestemmingsreserve n280	**59,00**	**37,00**	**96,00**
GOML-bijdrage	**6,00**	**2,00**	**8,00**
Totaal best. Reserve	**65,00**	**39,00**	**104,00**
Bijdrage gemeenten	**PM**	**10,20**	
MIP N280[1]	**4,00**		
RWS N273[2]	**4,49**		
Totaal dekking	73,49	49,20	

*** Bedragen in miljoenen euro's**

Bijstelling raming

Begin 2015 is het initiële schetsontwerp uit 2012 uitgewerkt tot een definitief schetsontwerp. De stuurgroep besluit om het definitief schetsontwerp ter bespreking voor te leggen aan en te bespreken met de omgeving in een werkconferentie voor raadsleden en Statenleden op 3 juni 2015.

Uit navraag bij het projectteam komt naar voren dat de raming (beschikbaar gekomen op 13 april 2015) voor het definitief schetsontwerp € 44,37 mio is. Het verschil met de eerdere ramingen is het gevolg van de in het projectplan benoemde aandachtspunten die in het verdere verloop van het ontwerpproces nader in beeld zijn gebracht. Tevens is de nieuwe raming gebaseerd op prijspeil 2015 in plaats van 2012. GS nemen op dat moment geen besluit hierover. Onduidelijk is of GS is geïnformeerd over de hogere raming. Ook PS wordt op dat moment niet geïnformeerd. Als reden hiervoor geeft het projectteam aan dat er in 2015 klankbordgroepbijeenkomsten zijn gehouden waaruit bleek dat er nog meer aandachtspunten waren voor het voorliggend ontwerp. Dit heeft in de loop van 2015 geleid tot het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar een scopewijziging (zoals hieronder nader beschreven). Omdat duidelijk was dat dit ook financiële consequenties zou gaan krijgen, is ervoor gekozen om PS niet separaat te informeren en is ook de bijgestelde projectraming niet door GS vastgesteld.

Wel zijn GS op 15 oktober 2015 geïnformeerd over de mogelijke scopewijziging. Onduidelijk is of ook de nieuwe raming van € 44,37 mio ter sprake is gekomen in de Statencommissie en/of werkbijeenkomsten.

Het definitief schetsontwerp wordt in een aantal klankbordgroepbijeenkomsten met de omgeving besproken, waaruit blijkt dat het ontwerp een aantal knelpunten bevat. Uit de stukken blijkt dat de omgeving zorgen uit over de beoogde kap van een bomenlaan en over een verkeerskundige oplossing waardoor verkeer vanaf industrieterrein Willem-Alexander, dat zich op de N280 richting Duitsland wil begeven, verplicht in westelijke richting moet rijden en dan op het eerstvolgende knooppunt op de N280 een U-bocht moet maken.

Op 3 juni 2015 vindt een werkbijeenkomst N280-West plaats voor raads- en Statenleden om te discussiëren over het definitief schetsontwerp voor wegvak Roermond en de knelpunten uit de klankbordgroep. De uitkomsten hiervan worden op 12 juni 2015 besproken in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid. Hieruit volgt de toezegging dat nadere afstemming zal worden gezocht met gemeenten en de omgeving, waarbij ook zal worden gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Op verzoek van de Statenleden wordt er op 8 september 2015 wederom een werkbijeenkomst georganiseerd voor raads- en Statenleden, ditmaal om de mogelijke oplossingsrichtingen en financiële overwegingen te bespreken. De aanwezige raads- en Statenleden hebben een unanieme voorkeur voor een alternatieve oplossingsrichting bij de aansluiting Schipperswal, waarbij de U-bocht in het ontwerp wordt vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting van de Schipperswal. Op 15 oktober 2015 stemmen GS in met het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek hiernaar. GS hebben ervoor gekozen de nieuwe raming inclusief scopewijziging eind 2015, begin 2016 aan PS voor te leggen, ook omdat de dekking van de kant van de Provincie onvoldoende was.

Scopewijziging

Op 22 december 2015 besluiten GS tot een scopewijziging voor de aansluiting N280-Schipperswal: een ontwerp waarbij met een verlengde verdiepte ligging van de N280 en twee ongelijkvloerse kruisingen de Duitse bezoekers van het Designer Outlet Center en het vrachtverkeer van en naar het industrieterrein Willem-Alexander worden ontvlecht. De scopewijziging is geraamd op € 12,43 mio, wat de totale raming van € 44,37 naar € 56,8 mio brengt. We merken op dat op dat moment de laatste door PS vastgestelde raming die van de startnotitie fase 2 uit 2012 is, à € 39 mio. In de ambtelijke begeleidende nota aan GS (december 2015) wordt beschreven dat de dekking op dat moment € 49,2 mio is. De benodigde extra dekking voor de scopewijziging is daarom € 7,6 mio. GS verzoeken PS (en de gemeenteraad van Roermond) om verhoging van hun financiële bijdrage met € 5,52 mio respectievelijk € 2,08 mio.[89]

Op 5 februari 2016 gaan PS akkoord met deze scopewijziging en de verhoging van de provinciale bijdrage met € 5,52 mio naar € 44,52 mio (prijspeil 2015). Hetzelfde geldt voor de gemeenteraad van Roermond: de totale Roermondse bijdrage wordt € 12,3 mio. Daarmee komt het totale budget op € 56,82 mio te liggen. Dit wordt later dat jaar, op 17 juni 2016 tijdens de behandeling van de voorjaarsnota, door PS vastgesteld in het kredietbesluit. In het kredietbesluit wordt tevens een uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten (werkzaamheden van de aannemer) vastgelegd van € 44,196 mio.

Ten aanzien van de planning wordt in het Statenvoorstel over de scopewijziging het volgende vermeld:

Dit resulteert in het volgende beeld ten aanzien van de planning:

- Besluitvorming scopewijziging februari 2016 (PS)
  - Indien geen scopewijziging, start realisatie in 2017
  - Indien geen scopewijziging, oplevering in 2019 (2020)
  - Indien scopewijziging, start realisatie in 2018
  - Indien scopewijziging, oplevering in 2021

Realisatieovereenkomst

Op 15 november 2016 worden deze bedragen vastgelegd met de gemeente Roermond in een door GS ondertekende realisatieovereenkomst. Daarin wordt een verdeelsleutel voor nadeelcompensatie vastgelegd van 76,6% Provincie en 23,4% gemeente.

[89] Deze verdeling is niet 70% / 30% voor Provincie / gemeente. Als reden hiervoor geeft het projectteam dat voor de verdeling van deze bijdragen de (voorlopige) 70/30-verhouding voor Provincie en gemeente is losgelaten, omdat op dat moment al de definitieve verdeelsleutel van 76,6% / 23,4% bekend was. Deze definitieve verdeelsleutel is later vastgesteld, zoals hieronder nader beschreven.

Deze verdeelsleutel is gebaseerd op de fiscale eigendomssituatie: door deze verdeling te kiezen, kan de btw gecompenseerd worden via het BTW-compensatiefonds. Dit wordt niet aan PS voorgelegd omdat het past binnen de afgesproken kaders.

Ontwerpvoorstel vanuit omgeving

Initiatiefgroep Verbonden Stad Roermond (VSR) stelt in september 2017 een alternatief ontwerp met ondertunneling door Roermond voor. Na een verzoek om advies van de gemeenteraad van Roermond laten GS het onderzoek 'Quickscan Verbonden Stad Roermond' uitvoeren. Het onderzoek wijst uit dat de meerkosten voor ontwerpaanpassingen ten gevolge van VSR € 52,6 mio zouden bedragen en de oplevering van 2021 naar 2028 zou verschuiven. GS delen de resultaten op 22 december 2017 met PS en de gemeenteraad Roermond, die de meerkosten en risico's te groot achten en het initiatief afwijzen.

Realiseringsovereenkomst DOR

Op 24 november 2017 tekenen het college van de gemeente Roermond en GS van Provincie Limburg een realiseringsovereenkomst met Designer Outlet Roermond (DOR) voor de tijdelijke aansluiting van DOR (Tijdelijke aansluiting N280-Mijnheerkensweg). Deze aansluiting was al in het projectplan van 2014 als pm-post opgenomen en is nodig om de DOR bereikbaar te houden tijdens de projectrealisatie. Kosten: € 955.000 voor DOR, € 50.000 vanuit de gemeente, € 50.000 vanuit de Provincie en € 220.000 vanuit het projectbudget N280 wegvak Roermond. DOR treedt op als opdrachtgever en contractspartij. Eventuele meerkosten zijn 50% voor DOR en 50% voor gemeente Roermond/Provincie Limburg.

De Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid wordt hierover op 21 maart 2017 geïnformeerd. PS wordt niet om een besluit gevraagd, maar geïnformeerd omdat de inhoud van de overeenkomst en de daarmee verbonden kosten binnen de kaders van het kredietbesluit en de projectopdracht vallen.

Bestemmingsplan en gunning

Op 24 januari 2018 wordt het bestemmingsplan onherroepelijk verklaard door de Raad van State. Diezelfde dag worden PS hierover per brief ingelicht door GS.

De gemeente Roermond verzoekt om bij de aanbesteding ook een optie voor aanvullende beeldkwaliteit uit te vragen. De gedeputeerde gaat daarmee akkoord met als voorwaarde dat het binnen de financiële kaders van het kredietbesluit mogelijk moet zijn. Inschrijvers wordt gevraagd om, naast de basisopdracht (het wegontwerp), een ontwerpoptie aan te bieden voor een fraaiere bekleding van de wanden langs de verdiepte ligging van de N280 in Roermond. GS wordt niet om een specifiek besluit hierover gevraagd zolang de optie binnen het kredietbesluit valt, wat uiteindelijk het geval blijkt.

De basisopdracht wordt in de markt gezet met een uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten van € 44,196 mio, op basis van het kredietbesluit.[90] In april 2018 gunnen GS het project aan Heijmans voor in totaal € 39 mio, waarvan circa € 37 mio voor de basisopdracht en € 2 mio voor de optie 'Beeldkwaliteit Plus'. GS informeren PS hierover per brief op 30 april 2018.

Er is sprake van een gunningsvoordeel van circa € 5 mio. Het gunningsvoordeel wordt binnen het project weer benut, daartoe besluiten GS (en de stuurgroep). Er wordt een budgetpost 'Uitvoeringswerk overig' opgenomen voor onvoorziene uitvoeringskosten die niet op de aannemer te verhalen zijn; hieraan wordt vanuit het gunningsvoordeel € 1,57 mio toegevoegd. Het resterende gunningsvoordeel, € 3,59 mio, wordt toegevoegd aan de budgetpost onvoorzien van het gehele project N280-West (tot dan toe € 900.000). PS worden op 26 augustus 2018 hiervan op de hoogte gesteld in de tweede voortgangsrapportage (Regeling Grote Projecten). De informatievoorziening naar PS is enigszins verwarrend: in de brief van GS van 30 april wordt gesproken van een gunningsvoordeel van € 6 mio, maar in werkelijkheid gaat het om circa € 5,15 mio, zoals ook vermeld in de tweede voortgangsrapportage. Dit is te verklaren doordat er afgeronde bedragen getoond worden.

Uit de interviews kwam naar voren dat er in PS discussie is geweest over de vraag of het gunningsvoordeel niet naar de algemene middelen had moeten gaan. Uiteindelijk heeft de meerderheid zich bij het GS-besluit neergelegd.

[90] Het uitgangsbedrag voor de uitvoeringskosten is lager dan de totale raming, omdat die ook nog andere werkzaamheden en kosten omvat die niet door de aannemer worden uitgevoerd, zoals onderzoeken, grondaankoop en organisatiekosten.

Wel wordt de aanvullende voorwaarde gesteld dat het gunningsvoordeel alleen voor Wegvak Leudal mag worden ingezet als Wegvak Roermond klaar is en alle risico's daarvoor zijn afgedekt. Als dat het geval is, zal besluitvorming over de resterende middelen lopen via GS en dan PS.

Aanvullende eisen wegbeheerders

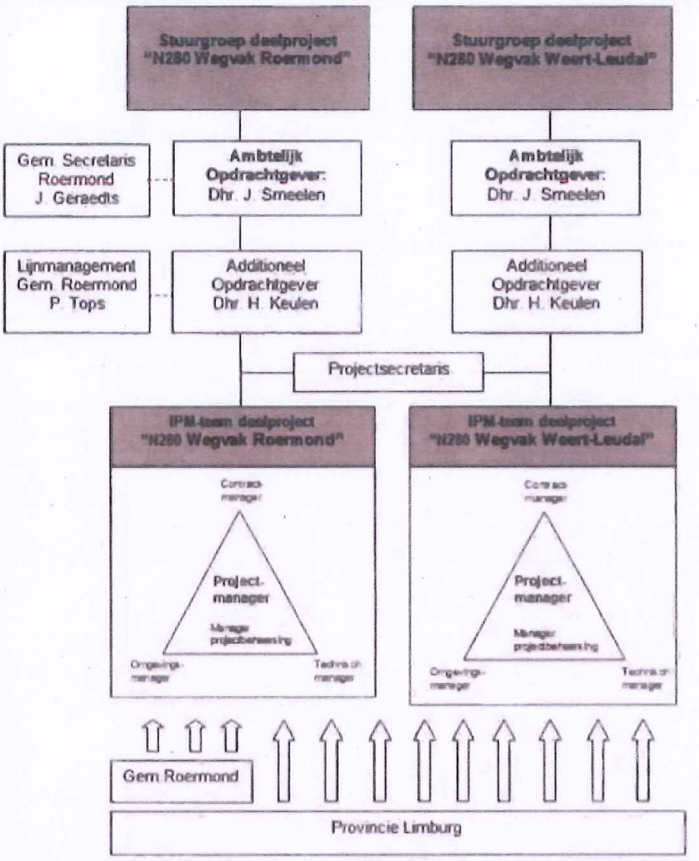
In mei en november 2019 wordt het projectbudget verhoogd door aanvullende eisen van de provinciale en gemeentelijke wegbeheerders.[91] De meerkosten bedragen € 243.000 voor Provincie Limburg en € 8.000 + € 890.000 voor Roermond. Het totale budget komt daarmee op € 57,97 mio. De financiering hiervoor is buiten het project om door de colleges van gemeente Roermond en Provincie Limburg geborgd; het projectbudget is verhoogd met beschikbare middelen die afkomstig zijn van buiten het project, namelijk uit de provinciale en gemeentelijke wegbeheerbudgetten. Omdat dit binnen het mandaat van de clustermanager Wegaanleg als additioneel ambtelijk opdrachtgever valt, is een besluit van GS of PS hierover niet nodig. PS worden hierover geïnformeerd in de vierde en vijfde voortgangsrapportage van 2 juli 2019 respectievelijk 7 juni 2020.

Ten tijde van de zesde voortgangsrapportage (mei 2020) verloopt de uitvoering nog volgens planning. De impact van COVID-19-maatregelen levert mogelijk vertraging op, maar de oplevering in 2021 komt vooralsnog niet in gevaar.

Samenvatting tijdlijn
- 2011: Aanwijzing van N280 West als groot project door Provinciale Staten - 2012: Vaststelling startnotitie fase 2 door PS - 2013: GS besluiten om een onderzoek te doen naar het project N280-West in het kader van artikel 217a Provinciewet - 2014: Vaststelling projectplan door GS - 2014: Ondertekening samenwerkingsovereenkomst Roermond-Limburg, Provincie wordt trekker van het project - 2016: Scopewijzing en verhoging taakstellend budget - 2016: Scheiding besluitvorming PS over wegvakken Leudal en Roermond - 2016: Vaststelling kredietbesluit door PS - 2016: Ondertekening realisatieovereenkomst gemeente Roermond - Provincie Limburg - 2017: Vaststelling bestemmingsplan - 2017: Besluit PS om initiatief 'Verbonden Stad Roermond' buiten de scope van het project te houden - 2017: Ondertekening realiseringsovereenkomst Designer Outlet Roermond (DOR), gemeente Roermond en Provincie Limburg over Tijdelijke Aansluiting N280-Mijnheerkensweg met DOR als opdrachtgever - 2018: Bestemmingsplan onherroepelijk vastgesteld door de Raad van State - 2018: Gunning werkzaamheden aan Heijmans Infra B.V. voor € 39 mio - 2019: Aanvullende eisen van gemeentelijke en provinciale wegbeheerders - 2019: Aanvullende eisen van gemeentelijke wegbeheerder - 2020: Geplande oplevering - 2021: Uiterlijke oplevering (contract aannemer)

Systematiek van interne controle en beheersing	Governance
	Oorspronkelijk is de gemeente Roermond trekker van de N280-West wegvak Roermond. Naar aanleiding van een onderzoek naar de organisatie van het project wordt het trekkerschap bij de Provincie belegd (zie hieronder bij 'Gerapporteerde verbetermaatregelen'). De nieuwe organisatie en governance zijn vastgelegd in een organisatieplan, dat onderdeel was van de in 2014 ondertekende samenwerkingsovereenkomst.

[91] Hierop wordt de volgende toelichting gegeven: "Volgens de bepalingen van de realisatieovereenkomst kan een partij nog extra werkzaamheden opdragen (in de volksmond vaak nog een meerwerk genoemd). Daar is bij de N280 Roermond ook sprake van. Zowel de Provincie alsmede de gemeente hebben enkele aanvullende werkzaamheden laten opnemen in het contract en/of na contractering als aanvullend werk aan de aannemer opgedragen. De financiering hiervoor is buiten het project om door beide colleges geregeld, het projectbudget is dus verhoogd met geld dat afkomstig is van buiten het project."



Projectorganogram N280-West

Bestuurlijk opdrachtgeverschap

Bestuurlijk opdrachtgever is de gedeputeerde. Daarnaast is er een stuurgroep waarin de Provincie Limburg, de gemeente Roermond en een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat zitting hebben, alsmede de ambtelijk opdrachtgever, projectsecretaris (ondersteunend) en de projectmanager van wegvak Roermond (adviserend).

Uit de interviews komt naar voren dat de samenwerking binnen de stuurgroep tussen Roermond en Limburg goed verloopt. Rijkswaterstaat is in de praktijk nauwelijks betrokken maar heeft ook een beperkte rol in het project.

De gedeputeerde wordt voorbereid op stuurgroepoverleggen door de ambtelijk opdrachtgever in het wekelijkse portefeuillehoudersoverleg. Informerende of consulterende agendapunten handelde de gedeputeerde doorgaans zelf af. Van besluitvormende agendapunten werd per punt nagegaan of het langs GS (of zelfs PS) moest, of dat het sonderen of informeren van GS niet nodig was.

Ambtelijk opdrachtgeverschap

De stuurgroep geeft opdracht aan de ambtelijk opdrachtgever, een directeur van de Provincie. De ambtelijk opdrachtgever is eindverantwoordelijk voor de deelprojecten namens het concernmanagement en formeel rapporteert deze aan de stuurgroep. Onder de ambtelijk opdrachtgever valt de additioneel/gedelegeerd opdrachtgever – de clustermanager Wegaanleg – voor de operationele zaken.

In het organisatieplan is vastgelegd dat binnen de Provincie regulier opdrachtgeversoverleg plaatsvindt, waaraan de bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgevers en de projectmanagers van beide deelprojecten deelnemen.

In de praktijk verloopt de afstemming over het project via de clustermanager, deze sluit ook aan bij de stuurgroep in plaats van de directeur (ambtelijk opdrachtgever). Wel stemmen de clustermanager en directeur op hoofdlijnen af over het project (over zaken als financiën, planning, belangrijke risico's). De clustermanager bereidt de gedeputeerde voor op stuurgroepoverleggen in het wekelijkse portefeuillehoudersoverleg. In afstemming met de clustermanager sluit ook de directeur daar soms bij aan.

Onder de verantwoordelijkheid van de additioneel opdrachtgever/clustermanager werkt de (deel)projectmanager (voor deelproject Wegvak Roermond) die verantwoordelijk is voor het realiseren van een goed projectresultaat. Afstemming tussen clustermanager en projectmanager Roermond vindt formeel plaats in een projectmanagementteam, dat ondersteund wordt door een projectsecretaris. In het projectmanagementteam vindt daarmee afstemming plaats tussen de projectorganisatie en de ambtelijke lijn. In de praktijk zijn de afstemmingslijnen kort: de clustermanager was voorheen projectmanager van de N280 Roermond en werkte in die hoedanigheid samen met de huidige projectmanager, destijds contractmanager. Zij sparren regelmatig, bijvoorbeeld over wanneer iets moet worden opgeschaald richting portefeuillehouder.

Besluitvorming

Onderstaande matrix toont de besluitvormingslijnen die voor de N280-West van toepassing waren. Uit het onderzoek blijkt dat de besluitvormingslijn via PS inderdaad volgens deze richtlijnen is verlopen. Wel kwam naar voren dat de additioneel opdrachtgever de facto de rol van (ambtelijk) opdrachtgever vervulde en dat daarmee in het verleden niet altijd volgens het formele mandaat is gehandeld. Sinds 2019 is N280 Roermond een van de pilotprojecten waarin de Provincie experimenteert met een getrapt mandaat. Uit de interviews blijkt dat dit goed werkt en is daarmee ook het mandaat van de additioneel opdrachtgever formeel geregeld.

I/O-matrix	SG	B&W	PS	GS	GSC. RM	OG	Add. OG	LM RM	PM
Projectplan	V	V		V	G	G	B	B	O
Voortgangsrapportage	V	V	V	V	G	G	B		O
Afwijkingsrapportage (scope)	V	V	V	V	G	G	B		O
Faseovergangsrapportage	V	V	V	V	G	G	B		O
Samenwerkingsovereenkomst	V	V		V	G	G	O	B	O
Realisatieovereenkomst	V	V		V	G	G	O	B	O
Behandelmemo Stuurgroep	V	V		V	G	G	O		O

O = opstellen
B = beoordelen
G = goedkeuren
V = vaststellen

SG = stuurgroep
B&W = college van burgemeester en wethouders
PS = Provinciale Staten
GS = college van gedeputeerde staten
OG = opdrachtgever
Add. OG = additioneel opdrachtgever
LM RM = lijnmanager Roermond
GSC RM = gemeentesecretaris Roermond
PM = Projectmanager

Projectorganisatie

De projectmanager stuurt binnen het projectteam een kernteam aan dat is gestoeld op het IPM-model. In het kernteam nemen daarnaast (conform IPM) deel: manager projectbeheersing, contractmanager, technisch manager en omgevingsmanager.

De rol van omgevingsmanager wordt ingevuld door een medewerker van de gemeente Roermond. In een wekelijks kernteamoverleg worden de reguliere werkzaamheden besproken.

Aanvullend op het kernteam bevat het projectteam een projectsecretaris, een projectassistent en teammedewerkers voor zaken als techniek, grondverwerving, juridisch en omgeving.

Uit de interviews blijkt dat de ambtelijke samenwerking met de gemeente Roermond goed verliep. Doordat er Roermondse medewerkers deelnamen aan het project- en kernteam, was ook de gemeente Roermond goed op de hoogte van het verloop van het project en konden eventuele issues snel ambtelijk besproken worden. Slechts enkele keren heeft men discussies over geldzaken hoeven escaleren.

Projectbeheersing

Binnen het projectteam draagt de manager projectbeheersing zorg voor de projectbeheersing. Naast de manager projectbeheersing is er vanuit de ambtelijke lijnorganisatie (cluster Financiën) een projectcontroller betrokken bij het project. In de interviews komt naar voren dat de bezetting (in uren) voor projectbeheersing krap is. Dit geldt zowel voor projectbeheersing binnen de projectorganisatie als voor projectcontrol vanuit de lijn. Aangegeven wordt dat dit ten koste gaat van enerzijds kwaliteitsmanagement en anderzijds controle op risico's en financiën vanuit de lijnorganisatie.

Risicomanagement

Risicomanagement gaat binnen het project volgens de RISMAN-methode. De manager projectbeheersing heeft (twee)maandelijks individuele gesprekken met de andere IPM-rollen (projectmanager, omgevingsmanager, contractmanager en technisch manager) om risico's in kaart te brengen. Die risico's worden financieel gekwantificeerd en besproken in het IPM-kernteam. Daar wordt bepaald welke beheersmaatregelen worden ingezet. Het risicodossier wordt bijgehouden in het informatiesysteem Relatics.

Ook de aannemer houdt een eigen risicodossier bij. Aannemer en projectteam kunnen elkaars risicodossiers inzien (met enkele uitzonderingen, bijvoorbeeld risico's in opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie) en hier wordt open over afgestemd.

Financiële beheersing en ramingen

De financiële beheersing is formeel de verantwoordelijkheid van de projectmanager. Dit omvat het:

- verkrijgen van goedkeuring voor uitgaven;
- meten van de werkelijke kosten;
- voorspellen van de nog te verwachten kosten;
- vergelijken van het budget met de totaal te verwachten kosten;
- rapporteren aan het naasthogere niveau bij faseovergangen;
- verwerken van scopewijzigingen in de begroting;
- zo nodig aanvragen van aanvullende budgetten;
- escaleren naar de opdrachtgever in geval van de kans op overschrijding van de toleranties.

Daarmee is de projectmanager ook eindverantwoordelijk voor (de kwaliteit van) de ramingen. De ramingen zijn opgesteld door opdrachtnemende ingenieursbureaus. Vanuit het project worden er wel uitgangspunten meegegeven ten aanzien van de ramingen (onder meer scopebeschrijving, resultaten van onderzoeken).

	Er zijn (nog) geen formele kaders en richtlijnen binnen de Provincie voor ramingen, anders dan dat het een SSK-raming moet zijn. Elke projectfase werd door een ander ingenieursbureau uitgevoerd (achtereenvolgens Grontmij, Arcadis en Tauw), dat steeds een zekere mate van vrijheid had in het bepalen van de ramingsmethodiek. Doordat de ingenieursbureaus eerdere ramingen van andere bureaus niet konden inzien, zijn de ramingen niet één-op-één te vergelijken. Financiële administratie Binnen de Provincie wordt het financieel systeem Key2Finance gebruikt. Omdat dit geen mogelijkheid biedt om (*rolling forward*) prognoses te registreren, houdt het projectteam een eigen projectadministratie bij in Excel. Die projectadministratie wordt maandelijks gecheckt met en aangesloten bij Key2Finance voor wat betreft de registratie van de werkelijke kosten; de manager projectbeheersing is hiervoor eindverantwoordelijk. De projectcontroller is hier niet bij betrokken en heeft geen vaste toegang tot de projectboekhouding. In de projectboekhouding worden onder meer alle financiële verplichtingen, mutaties en verzoeken tot wijziging (VTW's) bijgehouden. Ook de onderlinge afrekening tussen Provincie en gemeente Roermond, die per kwartaal plaatsvindt, wordt hierin bijgehouden. In principe moet elke nota die voor GS bestemd is, langs projectcontrol/cluster Financiën om geparafeerd te worden. De projectcontroller controleert dan de nota op zaken als nauwkeurigheid en begrijpelijkheid. In de praktijk gebeurt dat alleen wanneer er iets misgaat met de financiën, wat bij de N280 sinds het kredietbesluit niet gebeurd is. Scope Met de scopewijziging en het daaropvolgende kredietbesluit van 2016 is de huidige scope van het project door PS vastgelegd. Daarvoor was dat gebeurd in het door GS vastgestelde projectplan (2014). In de interviews wordt aangegeven dat in de periode voor 2014, met name rond 2012, de scope niet duidelijk vastlag. Informatievoorziening Het project N280-West waarvan deelproject Wegvak Roermond deel uitmaakt, wordt door PS op basis van het projectrisicoprofiel aangemerkt als een groot project. Dat betekent dat er, conform de Regeling Grote Projecten, extra sturingsinformatie dient te worden aangeleverd aan PS, boven op de sturingsinformatie die volgt uit de reguliere planning-en-controlcyclus. Op basis daarvan worden halfjaarlijkse voortgangsrapportages gestuurd naar PS. De geïnterviewden zien het systeem van voortgangsrapportages als waardevol. Het is voor het projectteam een goede stok achter de deur om de verslaglegging op orde te houden en het helpt bestuurders om op de hoogte te blijven van financiën en risico's.
Inhoudelijke besluiten PS	4 november 2011: Het project N280-West wordt tijdens de behandeling van de programmabegroting aangewezen als groot project 8 juni 2012: PS gaan akkoord met Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West. Daarmee wordt de startnotitie fase 2 (3 april 2012) vastgesteld en start fase 2 van het project 5 februari 2016: PS gaan akkoord met scopewijziging (tweede ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de aansluiting N280-Schipperswal)
Financiële besluiten PS	8 juni 2012: PS gaan akkoord met Statenvoorstel G-12-016 voorkeursoplossing N280-West, waarmee ze een raming van € 39 mio +/- 20% vaststellen

	17 juni 2016: Instemming met het kredietbesluit als gevolg van de scopewijziging (tweede ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de aansluiting N280-Schipperswal). Totaal raming € 56,8 mio. Hiervoor wordt € 5,52 mio provinciale dekking toegevoegd aan de oorspronkelijke dekking. Daarnaast heeft de gemeente Roermond een extra dekkingsbijdrage ter beschikking gesteld van € 2,08 mio		
Informatievoorziening GS aan PS	Datum	Type informatie	Inhoud informatie
	3/4/2012	Statenvoorstel	Voorstel tot vaststellen voorkeursvariant en startnotitie fase 2
	25/1/2016	Statenvoorstel	Voorstel tot scopewijziging
	26/1/2016	Brief	Kennisgeving van instemming gemeente Roermond met scopewijzing en verhoging bijdrage
	27/9/2016	Basisrapportage (RGP)	Basisrapportage over het gehele project aan PS (doelen, scope, geschiedenis, budget, risico's, governance, etc.)
	21/3/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Tussentijdse informering over stand van zaken omtrent reacties op het voorontwerpbestemmingsplan, planning en besluitvorming. Geen bijzonderheden
	1/9/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Update over stand van zaken bestemmingsplanprocedure. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de Roermondse gemeenteraad maar de RvS zal vier ingediende beroepsschriften behandelen. Dit kan gevolgen hebben voor de planning
	5/9/2017	Eerste voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Project verloopt volgens planning. Risico's zijn deels vertaald naar het aannemingscontract, waardoor het risicoprofiel voor de Provincie lager is
	29/10/2017	Brief aan Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid	Update over stand van zaken. Op 16 mei 2017 heeft college van B&W van Roermond o.b.v. nota van zienswijzen besloten om het bestemmingsplan voor N280-West wegvak Roermond gewijzigd ter vaststelling aan te bieden aan de gemeenteraad. De wijziging wordt niet nader gespecificeerd
	19/12/2017	Brief	Mededeling portefeuillehouder: uitkomst quick scan 'Verbonden Stad Roermond'. Omwille van risico's en kosten stellen GS aan PS voor om niet in te stemmen met het realiseren van voorstel 'Verbonden Stad Roermond'
	24/1/2018	Brief	Kennisgeving onherroepelijkheid bestemmingsplan en start aanbesteding en opvolgende gunning
	7/3/2018	Brief	Kennisgeving gunning aan Heijmans voor € 39 mio
	26/6/2018	Tweede voortgangs-rapportage N280-	Gunningsvoordeel wordt binnen het project benut: € 1,57 mio voor onvoorziene uitvoeringskosten en

	West, Wegvak Roermond (RGP)	de resterende € 5,59 mio voor de post onvoorzien van het hele project N280-West (incl. wegvak Leudal)
18/12/2018	Derde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Risico 'Geluidsoverlast tijdelijke situatie woningen Wilhelminasingel en Venloseweg' treedt op. Hier was reeds een bedrag voor afgeleid waardoor de financiële consequenties volledig gedekt worden
2/7/2019	Vierde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	Project is overgegaan naar uitvoeringsfase. Daarmee zijn de meeste restrisico's overgedragen aan de aannemer. In verband met extra wensen van zowel de provinciale als de gemeentelijke wegbeheerder zijn er door de wegbeheerders extra financiële middelen voor deze wensen ter beschikking gesteld. De totale dekking bedraagt € 57,01 mio
7/1/2020	Vijfde voortgangs-rapportage N280-West, Wegvak Roermond (RGP)	De gemeente Roermond heeft i.v.m. eigen extra wensen aanvullende financiële middelen ter beschikking gesteld. De totale dekking bedraagt € 57,91 mio.

Gerapporteerde oorzaken van budgetverhoging

Datum	Wijze van rapporteren	Budgetverhoging	Gerapporteerde oorzaak
25/1/2016	Brief aan PS	€ 5,52 mio vanuit Provincie	Scopewijziging t.a.v. de aansluiting N280-Schipperswal (ongelijkvloerse kruising) vanuit verkeerskundig en verkeersveiligheidsoogpunt
2/7/2019	Vierde voortgangs-rapportage (RGP)	€ 0,243 mio vanuit Provincie	Aanvullende wensen vanuit de provinciale wegbeheerder

Gerapporteerde verbetermaatregelen

Rapport Reedeker

De Stuurgroep N280-West heeft in mei 2013 geconstateerd dat er onvoldoende voortgang zat in het gedeelte Roermond en dat er onduidelijkheden en blinde vlekken zijn in zowel het proces als de organisatie en inhoud. Het trekkerschap voor Wegvak Roermond ligt dan nog bij de gemeente Roermond.

GS hebben toen besloten om een onderzoek in het kader van artikel 217a Provinciewet te doen naar het Project N280-West. Het resulterende onderzoek naar de organisatie N280-West deelproject Roermond – ook wel het 'rapport Reedeker' genoemd – is op 11 oktober 2013 door de stuurgroep vastgesteld. In het rapport werden de volgende constateringen gedaan:

- Bij het bepalen van het trekkerschap voor dit project hadden meer inhoudelijke afwegingen moeten plaatsvinden op de genoemde argumenten voor en tegen. Daarbij had tevens meer aandacht moeten worden besteed aan het beheersen van de risico's van de keuze.
- Het gevolg van de zeer verschillende financiële inbreng en de daaraan verbonden risico's zijn onvoldoende onderkend, dan wel zijn er onvoldoende maatregelen getroffen om de nadelige gevolgen te voorkomen.

- De samenstelling en werkwijze van de huidige stuurgroep zijn niet helder en leiden niet tot het adequaat sturen van de deelprojecten.
- De verdeling van onderwerpen tussen stuurgroep en gemeente zorgt niet voor een eenduidige sturing.
- Er is onvoldoende geïnvesteerd in communicatie op alle niveaus om er echt een gezamenlijk project van te maken en alle neuzen dezelfde kant op te krijgen.
- Het project is ook qua planning niet in control.
- Heldere projectopdrachten met (financiële) uitgangspunten, scope en doelstellingen vanuit de stuurgroep naar de projectorganisatie ontbreken.
- Het projectplan voor de ontwerpfasen heeft nog niet de inhoud en het niveau om als startdocument te kunnen dienen.
- Om de producten van de ontwerpfasen te kunnen definiëren, is het noodzakelijk eerst na te denken over de gewenste bouworganisatievorm.
- Bij zowel de gemeente als de Provincie vindt sturing van de deelprojecten plaats in de lijn in plaats van een bredere groep waarin meer disciplines vertegenwoordigd zijn voor een scherpere sturing.
- Tot nu toe is onvoldoende gebruik gemaakt van externe expertise op het gebied van projectmanagement, sturing en beheersing.
- Er is onduidelijkheid over de inhoud van de realiseringsovereenkomst, waarin gesproken moet worden over verantwoordelijkheden, risico's, wijze van financieren, scopewijzigingen, etc.
- De Wet Hof geeft geen belemmeringen voor de keuze van de projectorganisatie en zal dan ook geen probleem vormen voor de realiseringsovereenkomst.

Aanbevolen werd om de projectorganisatie te herstructureren met als uitgangspunten:

- Eenduidigheid van de samenstelling van de stuurgroep voor dit project. Dat betekent wel meerdere stuurgroepen [één voor wegvak Leudal en één voor wegvak Roermond, voorheen was dat een gezamenlijke stuurgroep].
- Eén ambtelijke opdrachtgever voor het gehele project N280 West, dus voor alle deelprojecten.
- Laat de stuurgroep sturen op alle aspecten van het project.
- Leg de trekkersrol voor het wegvak Roermond (zoals dat al voor de andere wegvakken geldt) neer bij de Provincie, benoem een projectleider, stel een nieuw projectteam samen en maak daarbij gebruik van de specifieke kwaliteiten van de Provincie en de kwaliteiten van de gemeente.

Uit de interviews blijkt dat het project te groot was gegroeid voor de gemeente en niet goed liep, wat de aanleiding gaf tot het onderzoek. Tevens waren er goede inhoudelijke redenen om het trekkerschap naar de Provincie te verplaatsen: de N280 is een provinciale weg en de Provincie leverde ook de grootste financiële bijdrage.

Vervolgonderzoek

In 2016 heeft het Cluster Concernstaf van de Provincie onderzoek gedaan naar hoe er invulling gegeven was aan deze aanbevelingen van het Rapport Reedeker, met als belangrijkste bevindingen:

- Er is een samenwerkingsovereenkomst voor het gehele project N280-West opgesteld met de daarbij behorende bijlagen en deze is bestuurlijk in april 2014 vastgesteld.
- In een nieuw organisatieplan voor het gehele project is voorzien in de trekkersrol van beide projectdelen bij de Provincie en in aparte stuurgroepen voor het wegvak Roermond en het wegvak Weert-Leudal.
- Het project speelt zich af in stedelijk gebied met vele direct betrokken stakeholders. Vanuit dat perspectief wordt de gemeente c.q. de wethouder als lokaal bestuurder gemakkelijker rechtstreeks aangesproken. De gedeputeerde staat daar in het algemeen verder vanaf.

	De Provincie c.q. de gedeputeerde mist een deel van de gemeentelijke werkelijkheid. De stuurgroep heeft vanwege dit verschil in mandaat bij de deelnemende partijen meer het karakter van een bestuurlijk afstemmingsoverleg. • Binnen de Provincie is een directeur de ambtelijk opdrachtgever voor de beide wegvakken. Als afgeleide daarvan zijn de overlegstructuren zowel binnen de Provincie Limburg als de gemeente Roermond op orde gebracht. • De managementtaken binnen het project zijn gescheiden, dat geeft duidelijkheid over de rollen van eenieder. Overlegstructuren zijn zodanig ingeregeld dat dwarsverbanden ontstaan en de benodigde betrokkenheid en communicatie, zowel binnen de beide organisaties als ook tussen de gemeente en de Provincie, gewaarborgd zijn. In de interviews komt naar voren dat bovenstaande bevindingen nog steeds gelden. De doorgevoerde wijzigingen hebben de samenwerking verbeterd: deze loopt op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau goed.

Bijlage 5. Inzichten uit andere organisaties

Inleiding

In het kader van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote projecten voor de Provincie Limburg heeft Berenschot een analyse uitgevoerd van de wijze waarop Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail invulling geven aan project- en kostenbeheersing. Beide organisaties hebben een uitvoerig stelsel ingericht voor de project- en kostenbeheersing van grote infrastructuurprojecten, dat is gestoeld op kaders en richtlijnen, toetsmomenten, en interne kennis en kunde. Voor dit onderzoek zijn een aantal gesprekken gevoerd met medewerkers van RWS, hebben we enkele sessies met medewerkers van ProRail bijgewoond en is documentatie over kaders en richtlijnen binnen RWS en ProRail bestudeerd. Deze bijlage bevat onze belangrijkste bevindingen.

Rijkswaterstaat

Belangrijke elementen voor de project- en kostenbeheersing binnen RWS zijn het MIRT-proces, projectbeheersing (waaronder risicomanagement en kostenraming), contractmanagement en audits en toetsen. Deze elementen worden hieronder nader uitgewerkt.

MIRT

Infrastructuurfonds

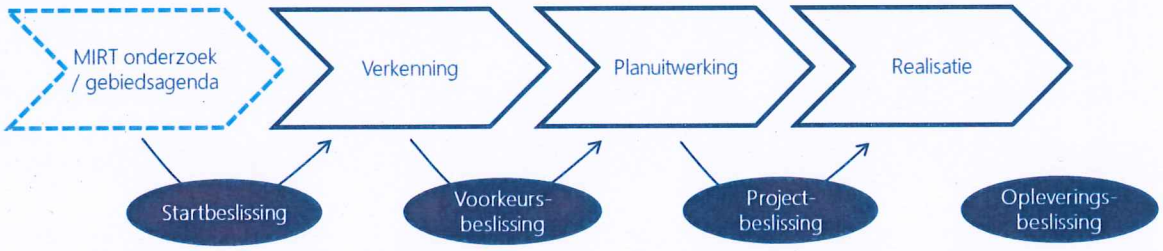
Aanlegprojecten van Rijkswaterstaat voor weginfrastructuur worden gefinancierd vanuit het Infrastructuurfonds. Het Infrastructuurfonds is een apart onderdeel van de rijksbegroting waaruit investeringen (en beheer en onderhoud) van fysieke projecten op het gebied van infrastructuur, ruimte en transport door het Rijk worden gedaan. Een belangrijk kenmerk van het Infrastructuurfonds is dat het losstaat van de jaarlijkse begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en voor meerdere jaren vooruit is begroot. Dit sluit beter aan bij het langjarige karakter van grote fysieke projecten. Vanwege het langjarig karakter van het Infrastructuurfonds is het nodig om uitgaven langjarig te programmeren en daarbij goed vooruit te kijken.

Met de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds (verwacht in 2021) zal het Infrastructuurfonds worden vervangen door het Mobiliteitsfonds. In het Mobiliteitsfonds worden de middelen niet meer op voorhand toegekend aan een modaliteit. Aangezien middelen niet meer geoormerkt zijn voor één modaliteit, worden combinaties van maatregelen makkelijker. Ook wordt zo minder snel voorgesorteerd op de oplossing (modaliteit) waar geld voor is.

MIRT-spelregels

MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT is het programma waarin de uitgaven uit het Infrastructuurfonds aan fysieke projecten jaarlijks worden geprogrammeerd. Aan dit programma is een spelregelkader gekoppeld. Dit beschrijft de stappen waarbinnen het Rijk, samen met regionale overheden en andere partijen, oplossingen voor de opgaven onderzoekt, afspraken maakt over bekostiging van maatregelen en uiteindelijk een besluit neemt over realisatie ervan.

Projecten en programma's binnen het MIRT doorlopen doorgaans alle dezelfde stappen, van opgave tot aan realisatie. Een opgave wordt in de regel eerst breed en gezamenlijk (Rijk-regio) onderzocht. Vervolgens wordt in het BO MIRT besloten of de opgave verder dient te worden verkend en er naar oplossingen moet worden gezocht. Dit proces kan uiteindelijk leiden tot realisatie. Onderstaande figuur geeft dit proces weer.



Het MIRT-traject bestaat uit drie tot vier fasen en elke faseovergang wordt gemarkeerd door een bestuurlijk beslissingsmoment. Over het algemeen doorlopen de programma's en projecten het gehele MIRT-proces. Momenteel wordt gewerkt aan de actualisatie van het MIRT-spelregelkader vanwege de inwerkingtreding van de Wet Mobiliteitsfonds in 2021, de komst van de Omgevingswet en om resultaten van een evaluatie in 2019 te verwerken. De nieuwe spelregels zullen naar verwachting in 2021 ingaan. De fasering en werkwijze van de spelregels blijven naar verwachting grotendeels hetzelfde.

Initiatieffase (MIRT-onderzoek / gebiedsagenda)

MIRT-trajecten voor weginfrastructuur worden doorgaans gestart wanneer Rijk en regio verkeerskundige knelpunten of opgaven identificeren. Dat kan zijn vanuit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, bestuurlijke overleggen, gezamenlijk beleid (Gebiedsagenda's, onder de Omgevingswet worden dit 'Omgevingsagenda's) of eerdere MIRT-onderzoeken/-verkenningen.

De eerste fase van het MIRT (de initiatieffase) is erop gericht om de opgave helder te krijgen en een gedeeld beeld daarover te krijgen tussen Rijk en regio. Dat gebeurt doorgaans in de vorm van een MIRT-onderzoek. Deze stap in het MIRT-traject is in feite een vooronderzoeksfase: de resultaten ervan leiden niet per definitie tot een opdracht of besluit om projecten of programma's tot uitvoering te brengen. Na de initiatieffase kan een MIRT-verkenning gestart worden, maar dat hoeft niet. Een MIRT-verkenning wordt gestart wanneer de minister van IenW een startbeslissing neemt. Voorwaarde hiervoor is dat de opgave helder is en er voor 75% 'zicht op financiering' is voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichting. Hiermee worden al in een vroeg stadium in het traject afspraken gemaakt over (verdeling van) financiering. Er dient dan dus enig zicht te zijn op de financiële omvang van een oplossingsrichting.

Voor de startbeslissing en alle opvolgende MIRT-beslissingen is in ieder geval een beschrijving nodig van de opgave(n), oplossingsrichtingen, betrokken partijen (organisatie en governance), financiën, besluitvorming en aanpak vervolg. Per beslissingsmoment staat in de MIRT-spelregels in detail uitgewerkt wat de precieze eisen zijn ten aanzien van de verschillende aspecten.

Verkenningsfase

De startbeslissing is het formele startpunt van een MIRT-traject. Met de startbeslissing begint de MIRT-verkenningsfase. Kern van de verkenningsfase is het trechteringsproces: van het breed analyseren en inventariseren van oplossingsrichtingen en meekoppelkansen, trechteren naar één politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursbeslissing. Onderdeel van de voorkeursbeslissing is de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen voor de realisatie van de voorkeursoplossing. Om de besluitvorming over een voorkeursoplossing te faciliteren, wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld en zo nodig ook een businesscase en/of milieueffectenrapportage. Dit gebeurt voor zowel de infrastructurele als niet-infrastructurele oplossingen. Doorgaans monden complexe MIRT-verkenningen met integrale (gebieds)opgaven uit in een structuurvisie, voor MIRT-verkenningen met een specifieke opgave is dat een ontwerptracébesluit.

Planuitwerking

In de planuitwerkingsfase wordt de beslissing voorbereid die de realisatie van het voorgenomen project wettelijk en financieel mogelijk moet maken. Daartoe wordt de voorkeursoplossing uitgewerkt tot een realiseerbaar plan. De stappen die in de planuitwerking doorlopen moeten worden, worden grotendeels bepaald door procedures en wettelijke regimes (Tracéwet, Wet ruimtelijke ordening of Waterwet; in de toekomst de Omgevingswet). De planuitwerking wordt afgerond met een projectbeslissing/tracébesluit. Essentie van de projectbeslissing is dat er definitieve duidelijkheid is over de scope van het project, de realisatieperiode, de bekostiging, de verdeling tussen partijen en de marktbenadering.

Realisatie

Als de projectbeslissing is genomen kan de realisatie starten. De realisatiefase resulteert in een opleveringsbeslissing waarin verantwoording wordt afgelegd over de uitvoering van het project. De opleveringsbeslissing wordt genomen op basis van de eindafrekening. Deze wordt opgesteld op basis van een eindverslag. Het eindverslag bestaat uit de financiële verantwoording over de totale projectkosten (inclusief accountantsverklaring, slotdeclaratie en eventuele nabetalingen) en de verantwoording van het aanlegproces, de gerealiseerde scope en het verloop in de tijd.

Lessen Infrastructuurfonds en MIRT-spelregels voor Provincie Limburg

- Vaste beslissingsmomenten en daarmee duidelijkheid over wanneer bestuurders waarover besluiten nemen en wanneer de volksvertegenwoordigers van de betrokken partijen geïnformeerd worden. Bovendien wordt in de MIRT-programmering en de begroting van het Infrastructuurfonds voor langere tijd vastgelegd welke projecten wanneer worden uitgevoerd. Dit geeft minder flexibiliteit in het alloceren van middelen, maar sluit beter aan bij het langjarige karakter van aanlegprojecten.
- Duidelijkheid over financiën: er is 'zicht op financiering' voordat een project daadwerkelijk wordt gestart en in elke opeenvolgende fase vindt bijstelling plaats van de verwachte uitvoeringskosten (raming), en de bekostiging en verdeling daarvan. Dit heeft ook een nadeel: het kan zijn dat kosten op voorhand te positief worden ingeschat.
- Heldere afspraken over het te doorlopen proces en de op te leveren producten.

Projectbeheersing

Projectbeheersing bestaat binnen Rijkswaterstaat uit vijf belangrijke pijlers: financieel management, informatiemanagement, kwaliteitsmanagement, planningsmanagement en risicomanagement. Voor elk van deze pijlers is in een 'productencatalogus' uitgewerkt: wat voor interne producten wanneer moeten worden opgesteld en hoe het proces daarvoor verloopt. De Productencatalogus Financieel Management bevat bijvoorbeeld richtlijnen ten aanzien van het aanvragen van budgetten en scopewijzigingen, en ook voor rapportages. In elke richtlijn staat beschreven wat de doelstelling, uitgangspunten en producteisen zijn en is het te doorlopen proces weergegeven in een stroomschema.

Hieronder worden de aspecten van projectbeheersing bij Rijkswaterstaat uitgelicht die het meest relevant zijn in het kader van dit onderzoek.

Baselinebeheer

Binnen RWS worden projecten gestuurd op de relatie tussen de baselines tijd, geld en scope. Aan de basis van elk project ligt een opdracht, in de vorm van een 'scopeformulier'. Het scopeformulier is een document waarin de projectbaselines zijn vastgelegd en worden bijgehouden. In het scopeformulier worden de scope, en eventuele wijzigingen daarin, expliciet gemaakt en geaccordeerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in wijzigingen die uitbreiding van de scope inhouden en wijzigingen die een onttrekking uit het budget onvoorzien met zich mee brengen.

Risicomanagement

De basis voor het risicomanagementproces is het inrichten en vullen van het risicodossier. De adviseur risicomanagement is hiervoor verantwoordelijk. Doorgaans wordt het risicomanagementsysteem IPB-RM gebruikt, in specifieke gevallen kan de ambtelijk opdrachtgever voor het GRIP-systeem kiezen. Het risicodossier moet formeel geaccordeerd worden door de opdrachtgever.

Voor het inrichten en actualiseren van het risicodossier wordt gebruik gemaakt van 'risicosessies'. Daarin wordt met betrokkenen van het project het risicodossier getoetst en aangevuld. Het thema of onderwerp van een risicosessie wordt met de opdrachtgever bepaald.

Met de opdrachtgever worden daarnaast afspraken gemaakt over de frequentie van de risicosessies (periodiek en/of incidenteel), de frequentie waarin het risicodossier geactualiseerd moet worden, en de managementinformatie die gegenereerd moet worden.

Niet alles is echter in kaders te vatten: hoe je over risico's communiceert, hoe je ermee omgaat en wanneer je over risico's escaleert, blijft een expertmatige afweging. Speerpunt van RWS in het ontwikkeltraject rondom risicomanagement is om de transparantie en het vertrouwen rondom de communicatie over risico's te verbeteren.

Dit helpt voorkomen dat grote risico's of zich voordoende problemen te lang binnen de projectorganisatie worden gehouden. Het lijnmanagement (afdelingshoofden Projectbeheersing) speelt daarin een belangrijke rol als sparringpartner.

Om het risicomanagement binnen de organisatie verder te verbeteren en te professionaliseren, doet Rijkswaterstaat mee aan benchmarks en kennisdeling met andere organisaties, zoals de Belastingdienst en het Rijksvastgoedbedrijf.

Financieel management

Kostenraming

In de Werkwijzer Kosten zijn gedetailleerde richtlijnen vastgelegd voor processen en producten rondom kostenramingen. De Werkwijzer Kosten bevat voorschriften over welk type raming in welk geval gebruikt dient te worden. Verder staan onder meer beschreven: eisen, uitgangspunten en methodieken voor ramingen, werkafspraken en verantwoordelijkheden, voorschriften voor kwaliteitsborging, en de rol van kostenramingen in besluitvorming.

Ramingen voor de uitvoeringskosten van aanlegprojecten zijn probabilistisch, conform de SSK-systematiek. Voor het prijspeil van ramingen wordt het Landelijk Bestand Kostprijsinformatie (LBK-bestand) gehanteerd. In het LBK-bestand wordt jaarlijks de prijsinfo bijgewerkt. De prijzen waar geen nieuwe prijsinfo van beschikbaar is, worden geïndexeerd.

De maximale variatiecoëfficiënt verschilt per fase van het project. Kostenramingen ten behoeve van de voorkeursbeslissing hebben voor de investeringskosten een variatiecoëfficiënt van maximaal 25% en voor de levensduurkosten een variatiecoëfficiënt van maximaal 35%. Voor de projectbeslissing is een variatiecoëfficiënt van maximaal 15% toegestaan en voor de marktbeslissing is dat 10%.

De (verwachte) kosten voor het doorlopen van de planuitwerkings- en de realisatiefase worden apart ingeschat door het projectteam. Deze raming dient als input voor de voorkeursbeslissing. Tevens moet in elke fase inzicht worden gegeven in de toe- of afname van de gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten ten opzichte van de huidige situatie. Deze kosten worden bepaald met behulp van een speciaal intern 'PxQ-model' dat gebaseerd is op de uitgangspunten van RWS ten aanzien van beheer en onderhoud.

Voor alle (MIRT-)beslismomenten van een project wordt een kostenraming opgesteld die als input dient voor de besluitvorming. Deze ramingen komen op een bedrijfseconomische wijze tot stand (BE-raming): op basis van een integrale kostprijs van alle doelmatig gebrachte offers, rekening houdend met een bijdrage ten behoeve van een rendabele bedrijfsvoering, realistische doorberekening van risico's en op basis van gemiddelde prijzen onder actuele marktomstandigheden.

Rijkswaterstaat heeft een 'Kostenpool' van onafhankelijke interne kostendeskundigen die projectteams bijstaan in het (laten) opstellen en controleren van ramingen. Dit gebeurt risico gestuurd: afhankelijk van projectfase, politieke gevoeligheid, risicoprofiel, financiële omvang en kennisbelang is de inzet vanuit de Kostenpool lichter of zwaarder. Het controleren van ramingen gebeurt in zogenaamde 'Kostenpooltoetsen', dit is in nader detail beschreven in paragraaf 0.

Projectbudget

Met de raming als referentiepunt wordt het projectbudget onderbouwd en uiteindelijk vastgesteld. Het projectbudget is één van de randvoorwaarden waarbinnen de projectmanager het project dient te realiseren. De interne (ambtelijk) opdrachtgever zal in eerste instantie door goedkeuring van het scopeformulier het gevraagde budget voor de betreffende fase beschikbaar stellen. Gedurende de verschillende projectfasen wordt periodiek het budget geactualiseerd door indexering en eventuele scopemutaties en planningswijzigingen.

Als het initiële taakstellend budget niet toereikend blijkt te zijn, wordt een verzoek tot budgetmutatie gedaan. De onderbouwing hiervoor wordt opgesteld door de financieel adviseur en gecontroleerd door onder andere de manager projectbeheersing, project- en concerncontrollers en de projectmanager. De opdrachtgever besluit uiteindelijk over de budgetmutatie.

Leerpunten ten aanzien van projectbeheersing

- Heldere procedure voor het expliciet maken, vastleggen en wijzigen van de scope en accorderen daarvan door de opdrachtgever.
- Voorwaarde voor het maken van een raming is duidelijke, afgebakende en geaccordeerde scope. En een geaccordeerde raming is voorwaarde voor besluitvorming over de faseovergang. Dit biedt helderheid over scope en kosten bij besluitvormingsmomenten.
- Heldere omschrijving van uitgangspunten ten aanzien van maximale onzekerheidsmarges/variatiecoëfficiënten en prijspeil en indexering. Dit vermindert het risico op verwarring over ramingen.
- Interne, onafhankelijke kostendeskundigheid.
- Ramingen uit eerdere projectfasen zijn toegankelijk, ook voor (nieuwe) ingehuurde externe bureaus. Hierdoor kan later in het project (deels) worden voortgebouwd op eerdere kostenramingen.
- Afspraken met de opdrachtgever over de uitgangspunten voor het risicomanagement en periodieke sessies om het risicodossier te toetsen en te actualiseren.
- Transparantie en vertrouwen rondom de communicatie over risico's: goede afstemming tussen project- en lijnorganisatie over ontwikkelingen rondom risico's en eventuele escalatie.

Contractmanagement

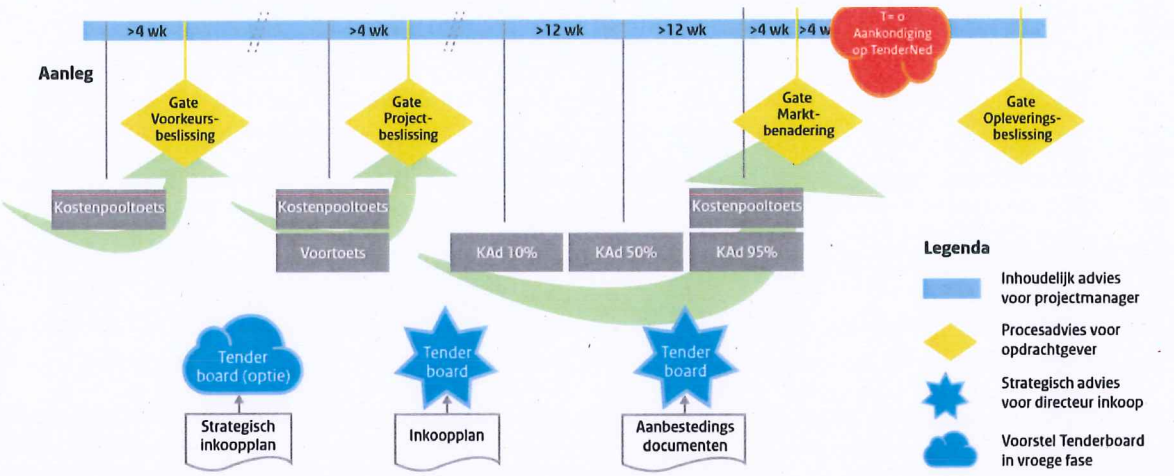
Rijkswaterstaat heeft het contractmanagement voor een belangrijk deel geüniformeerd met het Contractenbuffet. Dit is een overzicht van circa vijf standaard contractmodellen die contractmanagers kunnen toepassen in hun project. Contractmodellen zijn er voor *Design & Construct, Engineering & Construct*, Prestatiecontracten, *Design Build (Finance) Maintain*. Een afdeling binnen RWS beheert de contractmodellen en stelt contractmanagers op de hoogte wanneer er wijzigingen worden doorgevoerd. De contractmodellen kunnen vervolgens op min of meer uniforme wijze binnen projecten worden toegepast. Er zijn geen harde richtlijnen voor de keuze van het type contractmodel, maar in de praktijk wordt doorgaans voor Design & Construct gekozen.

Leerpunten ten aanzien van contractmanagement

- Standaardisering van contracten draagt bij aan efficiëntie en kennisdeling en verlaagt het risico op fouten in het contractmanagement.

Audits en toetsen

Rijkswaterstaat heeft een uitgebreid proces en systematiek voor audits en toetsen van aanlegprojecten (zie onderstaande figuur). In de paragrafen hieronder worden achtereenvolgens behandeld: gate reviews, kostenpooltoets, Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossiers en tenderboard.



Figuur 6. Rijkswaterstaat-proces voor audits en toetsen van aanlegprojecten

Gate reviews

Binnen Rijkswaterstaat doorloopt elk project met een uitvoeringsbudget vanaf € 20 mio op vier vaste momenten in het proces verplicht een gate review. In een gate review wordt een collegiale toets gedaan op de projectbeheersing, aan de hand van de zes onderstaande thema's.

- Scope & besluitvorming.
- Organisatie.
- Risico's, planning en kwaliteitsborging.
- Financiën.
- Markt & inkoop.
- Techniek, conditionering, stakeholders.

Gate reviews zijn gekoppeld aan de MIRT-fasering: er is een gate voor de voorkeursbeslissing, de projectbeslissing en de opleveringsbeslissing. Tussen de project- en opleveringsbeslissing is er een additionele gate voor de marktbenadering. Voor verschillende gate reviews zijn er verschillende voortoetsen (zie figuur 6).

Gate reviews worden uitgevoerd door een toetsteam dat bestaat uit collega's die ervaring hebben in vergelijkbare projecten. Het toetsteam is idealiter een afspiegeling van het projectteam, met daarin ook de vijf verschillende IPM-rolhouders. Het interne Bureau Gate Reviews heeft circa vijf medewerkers die de gate reviews organiseren en begeleiden en het proces, en de uniformiteit daarvan, bewaken. Bureau Gate Reviews heeft een pool beschikbaar van circa tweehonderd IPM-rolhouders die zich vrijwillig beschikbaar stellen voor het bemensen van de toetsteams en de uitvoering van de gate reviews.

Een gate review duurt in principe een volle dag. Het projectteam en het toetsteam maken kennis en nemen vervolgens in duo's de verschillende aspecten van het project in detail door. Twee weken voor de reviewdag ontvangt het toetsteam het projectdossier. Voor de inhoud van het projectdossier bestaan voorschriften, deze verschillen per fase maar bevatten in ieder geval een planning, raming en plan van aanpak voor de volgende fase. De reviews worden uitgevoerd aan de hand van een aantal kernvragen. Afhankelijk van de fase kunnen onderstaande vragen centraal staan:

- Is het project uitvoerbaar, haalbaar en betaalbaar? Is de scope duidelijk?
- Is de projectorganisatie geëquipeerd om het project door te zetten?
- Is inzichtelijk gemaakt hoe de beheerorganisatie is betrokken bij het besluitvormingsproces?

- Kan RWS het project realiseren binnen het gereserveerde budget?
- Is de mogelijke meerwaarde van vroege marktbetrokkenheid onderzocht?

Een negatief antwoord op één van de kernvragen betekent een risico op een instabiele vervolgfase. Het toetsteam stelt op basis van de reviewdag een verslag op, legt dat ter controle aan het projectteam voor en stelt vervolgens aanbevelingen op. Al met al kost dat proces circa drie weken.

Gate reviews werken met een stoplichtenmethodiek. Bij groen licht spreekt men van een regulier risicoprofiel en mag het project door naar de volgende fase. Bij oranje is er een middelgroot risicoprofiel met een aantal aandachtspunten dat moet worden opgelost. 'Oranje' projecten dienen een verbeterplan op te stellen dat vervolgens door het reviewteam beoordeeld wordt; bij goedkeuring en uitvoering van het verbeterplan gaan zij door naar de volgende fase. Bij rood licht is sprake van een te hoog risicoprofiel en mag het project niet door naar de volgende fase. De Directeur-Generaal van Rijkswaterstaat wordt hiervan op de hoogte gesteld en het projectteam moet onderdelen van het project nader uitwerken. Wanneer het dossier op orde is gesteld, vindt een hertoets plaats. In de tussentijd worden geen onomkeerbare beslissingen genomen.

Gate reviews zijn verplicht maar inmiddels ook omarmd door de organisatie en projectmedewerkers. Waardevolle elementen van de gate reviews:

- Het inhoudelijk toetsen van de verschillende aspecten van het projectdossier.
- Het delen van kennis en ervaring tussen collega's over projecten heen.
- Een stok achter de deur om op gezette momenten (specifiek bij faseovergangen) ervoor te zorgen dat het projectdossier volledig op orde is.
- Een kritische blik op het projectdossier en eventuele blinde vlekken daarin.

Jaarlijks doorlopen zo'n dertig projecten de gate review. Naar schatting krijgt circa 40% van de projecten meteen groen licht en 60% oranje. Rood licht is uitzonderlijk en komt circa één keer per jaar voor. Alle partijen (projectteam, opdrachtgever, lijnorganisatie) zijn sterk gedreven om rood licht te voorkomen. In de praktijk gebeurt het daarom dat projectteams ter voorbereiding van de gate review een eigen interne toets doen.

Kostenpooltoets

De Kostenpooltoets is binnen RWS een formele verplichte toets voor kostenramingen en kostennota's op belangrijke MIRT-beslismomenten bij faseovergangen (zie Figuur). Hierbij wordt de raming door de onafhankelijke kostendeskundigen van de Kostenpool getoetst aan de kwaliteitsnormen die door de opdrachtgever en de Kostenpool zijn vastgesteld. Na goedkeuring door middel van een Kostenpooltoets heeft een kostenraming/kostennota de status 'goedgekeurd door de Kostenpool van RWS', die nodig is voor de gate review en dus ook om door te kunnen naar de volgende MIRT-fase.

Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier (KAd)

De KAd-toets (Kwaliteitsborging Aanbestedingsdossier) is een parallelle toets naast de Kostenpooltoets voorafgaand aan de gate Markt. Waar de Kostenpooltoets kijkt naar de raming (en inpassing binnen budget), richt de KAd-toets zich op de contractstukken, de compleetheid en de risico's hiervan. Daarbij worden verschillende onderdelen beoordeeld, waaronder technisch en omgevingsmanagement, inkoop en systems engineering.

De KAd-toets kent drie stappen. In de KAd 10% (waarin 10% van het aanbestedingsdossier gereed is) wordt geadviseerd. De KAd 50% is een tussentijdse kwaliteitsscan en in de KAd 95% wordt een integraal advies gegeven over het eindconcept: de daadwerkelijke KAd-toets. De KAd 95% is verplicht voor projecten waarvoor gate reviews worden uitgevoerd; de uitkomsten ervan dienen als input voor de gate Markt.

De KAd heeft een vergelijkbare organisatie als de gate reviews: deze wordt georganiseerd en aangestuurd door een afdeling uit de lijnorganisatie. Voor de uitvoering van de KAd wordt gebruik gemaakt van een pool van adviseurs uit de organisatie met verschillende disciplines.

Tenderboards

Ieder aanlegproject van Rijkswaterstaat gaat langs een tenderboard. Tenderboards toetsen de inkoopstrategie en geven integraal advies over de marktbenadering, de haalbaarheid van inkoopcondities, selectie- en gunningcriteria en de bijbehorende risico's.

Elke tenderboard bestaat uit een voorzitter, een secretaris en maximaal acht andere leden. De leden kunnen zowel van binnen als buiten Rijkswaterstaat afkomstig zijn en brengen verschillende disciplines en kennis in, waaronder inkoop(management), contractmanagement, projectmanagement, kennis van grond-, weg- en waterbouw, kennis van en ervaring binnen de relevante markt, en specifieke kennis op terreinen als aanbestedingsrecht en financieringsconstructies. Projecten van meer dan € 60 mio gaan langs een speciale Corporate Tenderboard. De Corporate Tenderboard wordt zwaarder bemenst, hieraan nemen bijvoorbeeld hoogleraren en mensen van ProRail deel.

Leerpunten ten aanzien van audits en toetsen

- Interne audits en toetsen zorgen voor zowel een kritische blik als kennisdeling.
- Het systeem voor gate reviews van Rijkswaterstaat is leerzaam voor de Provincie Limburg:
  - Standaard voor grote projecten bij elke faseovergang.
  - Gebaseerd op altijd dezelfde systematiek (volwassenheidsmeting), met duidelijke eisen waar aan moet worden voldaan.
  - Uitvoering door collega's (IPM-rolhouders) van andere projecten: combinatie van een audit en collegiaal advies.
  - Stok achter de deur om het projectdossier op orde te houden.
- Vaste en heldere procedures voor audits en toetsen door de loop van het project, met controle op de verschillende aspecten van het project. Dit zorgt voor *checks & balances* op belangrijke projectonderdelen als ramingen en het risico- en aanbestedingsdossier.

ProRail

Belangrijke elementen voor de project- en kostenbeheersing binnen ProRail zijn de projectfasering en faseovergangen, projectbeheersing en omgang met ramingen. Deze elementen worden hieronder nader uitgewerkt. Een breed gedragen en bij iedereen bekend kernproces vormt een belangrijke leidraad en basis voor alle handelingen van alle medewerkers van ProRail.

Projectfasering en faseovergangen

Net als bij Rijkswaterstaat is de projectfasering waarbinnen ProRail werkt gebaseerd op de fasering uit de MIRT-spelregels. Voor elke fase dient er een aantal verschillende 'informatieproducten' (onder andere een stakeholderanalyse, communicatieplan, risicodossier, milieutoets) te worden opgeleverd én goedgekeurd, voordat naar de volgende fase kan worden gegaan. Dit is beschreven in het kernproces van ProRail. De faseovergangen fungeren als go/no go momenten. Anders gezegd: alle seinen moeten op groen staan ten aanzien van de lopende fase voordat de volgende fase kan beginnen. In de MIRT-planuitwerkingsfase onderscheidt ProRail een extra controlemoment, namelijk de goedkeuring van de variantenstudie. In een variantenstudie worden de eisen en wensen rond een project geanalyseerd en uitgewerkt in een aantal oplossingsvarianten. Met behulp van de verschillende informatieproducten kan ProRail telkens een integrale toets uitvoeren bij ieder controlemoment.

ProRail geeft aan dat de interne procedure met betrekking tot faseovergangen bij projecten met een duidelijke politiek-bestuurlijke context soms schuurt met de bestuurlijke realiteit. Er zijn bijvoorbeeld soms besluitvormingsmomenten gepland die niet gemist kunnen worden (omdat anders de planning uitloopt), terwijl dan nog niet alle informatieproducten voor de betreffende fase zijn uitgehard. ProRail probeert zich dan te voegen naar de noodzaak van de politieke dynamiek, maar de beslisinformatie is op dat moment soms suboptimaal.

Afhankelijk van de omvang en de complexiteit worden de projecten bij ProRail in een risicocategorie ingedeeld (low risk, medium risk, high risk).

ProRail heeft een specifieke werkwijze voor high-risk projecten. Welk project als high-risk wordt benoemd, wordt bepaald door het management van de directie Projecten bij ProRail op basis van een risico-kwalificatiemodel.

Gatewayreview

Bij high-risk projecten worden bij faseovergangen gateway reviews uitgevoerd door managers projectbeheersing van een ander project. Hierbij wordt een volwassenheidsmeting gedaan. Dat betekent dat voor een aantal vaststaande onderwerpen wordt gekeken of het project voldoende duidelijk is uitgewerkt, voldoende 'volwassen' is, om naar de volgende fase te kunnen. Er is per fase een duidelijk gedefinieerd niveau waar elk onderwerp aan moet voldoen. De volwassenheidsmeting maakt ook duidelijk waar extra aandacht naar uit moet gaan of waar moet worden bijgestuurd. In de volwassenheidsmeting wordt gekeken naar de volgende onderwerpen:

- Sturing en verantwoording.
- Scopemanagement.
- Planningsmanagement.
- Financieel management.
- Capaciteitsmanagement.
- Risicomanagement.
- Kwaliteitsmanagement.

Voor elk van deze onderwerpen wordt gekeken naar zowel de status van de op te leveren informatieproducten als naar proces en organisatie. Gateway reviews worden uitgevoerd op basis van bestudering van documenten aangevuld met interviews.

Leerpunten ten aanzien projectfasering en faseovergangen

- Een helder kernproces, waarbij duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen fasen en wat er per fase dient te worden opgeleverd, zorgt voor goed geïnformeerde besluitvorming en reduceert daarmee risico's op budgetoverschrijdingen.
- De wijze waarop ProRail omgaat met gateway reviews is leerzaam voor de Provincie Limburg:
  - Standaard bij projecten met een groot risico bij elke faseovergang.
  - Gebaseerd op altijd dezelfde systematiek (volwassenheidsmeting), met duidelijke eisen waar aan moet worden voldaan.
  - Uitvoering door managers projectbeheersing van andere projecten: kritische blik van buiten met verstand van zaken.

Projectbeheersing

Toepassing en werking van het IPM-model

Binnen projecten onderscheid ProRail de vijf rollen van integraal projectmanagement (IPM-rollen):

- Projectmanager.
- Manager projectbeheersing.
- Contractmanager.
- Technisch manager.
- Omgevingsmanager.

Deze rollen worden ingevuld door vijf verschillende personen die samenwerken op basis van gelijkwaardigheid. Bij tegengestelde meningen hakt de projectmanager doorgaans de knoop door, dit is echter niet vaak nodig. Het kan voorkomen dat er in het IPM-team een besluit wordt genomen dat volgens één van de IPM-leden indruist tegen de regels. In dat geval kan binnen ProRail geëscaleerd worden in de lijn van de directie projecten en ultimo ook naar de Raad van Bestuur.

Niet elk project wordt aangestuurd door een volledig IPM-team, dit geldt alleen voor high-risk projecten.

Invulling van projectbeheersing

Projectbeheersing wordt binnen high-risk projecten ingevuld door de manager projectbeheersing. De rol van manager projectbeheersing is in 2017 ingevoerd en is naast de projectmanager de enige IPM-rol die is opgenomen in het functiegebouw van ProRail. Dit omdat het een opdracht was van het Ministerie van IenW om de rol van manager projectbeheersing in te voeren. De andere IPM-rollen worden wel door ProRail ingevuld, maar zijn geen aparte functies.

Managers projectbeheersing zijn schaars en worden alleen ingezet in high-risk projecten. Zij worden bij ProRail altijd ondersteund door een team. Dat team kan bijvoorbeeld bestaan uit een risicoanalist, een planner, een projectcontroller, een kostendeskundige en een projectcoördinator. De projectcontroller maakt deel uit van het projectteam.

De manager projectbeheersing kijkt binnen het project naar de samenhang tussen scope, geld, tijd en kwaliteit en risico. Aan de voorkant integraal naar deze aspecten kijken, vergroot de financiële voorspelbaarheid van projecten. De manager projectbeheersing zorgt met zijn team voor planning, projectplan, raming, documentbeheer, risicomanagement en borging van het kwaliteitssysteem.

Tevens stelt de manager projectbeheersing voortgangsrapportages op, beheerst het proces van scopewijzigingen en stuurt het risicomanagementproces aan. Hij is ervoor verantwoordelijk dat de juiste beslisinformatie tijdig beschikbaar komt en realistisch is. Daarnaast is de manager projectbeheersing ook het eerste aanspreekpunt voor reviews, audits interne kwaliteitsborging en externe audits. De manager projectbeheersing heeft daarmee een duale rol: het helpen en ondersteunen van IPM-teamleden maar ook toezicht houden.

De manager projectbeheersing opereert in een ingewikkelde context. De technische complexiteit van spoorprojecten is hoog. Infrastructuur en materieel moeten goed kunnen samenwerken en ingrepen op één stuk spoor hebben effecten voor het hele net. ProRail heeft een standaard introductieprogramma waarin aandacht wordt besteed aan de technische kant van het spoor, het kostprijsmodel van ProRail en de afspraken met IenW. Er is geen specifieke opleiding voor de manager projectbeheersing. Wel worden er periodiek sessies georganiseerd tussen managers projectbeheersing van ProRail en mensen met een vergelijkbare rol bij organisaties als het Havenbedrijf Rotterdam, de gemeente Amsterdam en Rijkswaterstaat.

Risicomanagement

ProRail gebruikt een vorm van de RISMAN-methode voor risicomanagement. Er worden periodiek risicosessies georganiseerd. Voor het in kaart brengen van ongewenste gebeurtenissen, mogelijke oorzaken, mogelijke gevolgen en kansrijkheid gebruikt ProRail het informatiesysteem Primavera.

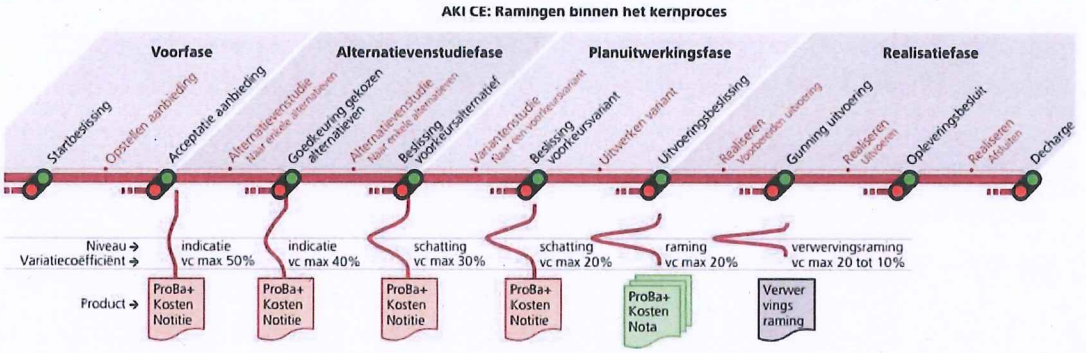
Leerpunten ten aanzien van projectbeheersing

- ProRail maakt onderscheid tussen projecten op basis van een risico-inschatting en past daar ook de projectbeheersing op aan.
- Bij high-risk projecten tuigt ProRail een heel projectbeheersingsteam op om de manager projectbeheersing te ondersteunen. Bij de Provincie Limburg voert een manager projectbeheersing zijn taak vooralsnog alleen en vanuit een andere positie uit.
- Goede toepassing van IPM projectmanagementteams zorgt voor interne *checks-and-balances* in projecten. Uitgangspunt moet zijn dat het team er samen uitkomt, maar er moeten wel duidelijke mogelijkheden zijn om te escaleren als dat niet lukt.

Kostenramingen

ProRail stelt in tegenstelling tot Rijkswaterstaat zelf geen kostenramingen op maar maakt gebruik van de expertise van marktpartijen. Deze partijen hebben allerlei tools en technieken in huis om de voor een project benodigde materialen en grondstoffen te bepalen, en hanteren maatstaven om de overige kosten in een project te kunnen bepalen. ProRail heeft wel cost engineers in dienst, die onder andere de gebruikte hoeveelheden in de raming moeten controleren. De marktpartij die de raming uitvoert, maakt gebruik van een prijzenboek. Daarin staan bijvoorbeeld de kosten van materialen en grondstoffen per eenheid.

Op basis van de ramingen stellen de cost engineers van ProRail vooraf bepaalde informatieproducten op. ProRail hanteert verschillende niveaus van kostenramingen, afhankelijk van de MIRT-fase waar het project in zit. Bij elk niveau hoort een ander document. De meeste documenten worden opgesteld op basis van de projectraming. Dit is een raming op investeringsniveau, die ingaat op het benodigd budget voor realisatie van het project. De raming omvat de bouwkosten, eventuele vastgoedkosten, overig bijkomende kosten, een risicoreservering en de PEAT-kosten. In de documenten wordt integraal gekeken naar kosten, niet alleen de raming maar ook risico's, ontwikkelingen in de omgeving enzovoorts. Vanuit andere disciplines dienen verschillende informatieproducten (bijvoorbeeld een effectrapportage Omgeving) te worden opgeleverd aan de cost engineer, voordat deze zijn eigen informatieproduct kan afronden.



De SSK (Standaard Systematiek Kostenramingen) is in alle fasen van een project de basisstructuur van ramingen. Deze systematiek heeft alles in zich om projecten van initiatief tot realisatie van kosteninformatie te voorzien. In kostennotitie, -nota en -memo wordt deze combinatie belicht en beschouwd. Naarmate het kernproces doorloopt, worden er op gezette momenten (seinen) kwalitatieve eisen gesteld aan de kosten (inhoudelijk betreft het hier de Variatiecoëfficiënt (=Vc) van de vigerende projectraming. Daarbij dient het project op dezelfde momenten te voldoen aan kwalitatieve aspecten binnen de risicoreservering. In de MIRT-verkenningsfase worden de volgende documenten opgesteld:

- Kostenmemo, in de startfase van de MIRT-verkenning.
- Kostennotitie, met betrekking tot de verschillende oplossingen die in de MIRT-verkenning worden verkend.
- Kostennota, met betrekking tot de voorkeursbeslissing die aan het einde van de MIRT-verkenningsfase wordt genomen en waarin een voorkeursvariant wordt gekozen.

Tijdens de MIRT-planuitwerkingsfase worden de volgende documenten opgesteld:

- Kostennotitie, ten behoeve van goedkeuring van de gekozen variant.
- Kostennota.
- Aanbestedings-, contract- en verwervingsraming. Dit zijn ramingen met een andere insteek dan de projectraming:
  - De aanbestedingsraming wordt gebruikt om te toetsen of er voldoende budget is gereserveerd. Er dient rekening te worden gehouden met de te verwachten inschrijvingen en veranderingen op het moment van inschrijven (marktspanning).
  - De contractraming wordt gemaakt wanneer scope en context van het aan te besteden contract definitief zijn vastgesteld. Deze raming is bedoeld om het verschil tussen ramingen gebaseerd op kostenkengetallen en ramingen gebaseerd op de actuele markt te bepalen.
  - De verwervingsraming wordt gemaakt kort voor inschrijving om de aanbiedingen van partijen te kunnen vergelijken en te beoordelen. De raming beoogt het gemiddelde van de markt te benaderen (inclusief actuele marktspanning).

Belangrijk om op te merken is dat ProRail alleen de ramingen in deze informatiedocumenten deelt met de opdrachtgever, de achterliggende systematiek en opbouw van de ramingen zijn niet inzichtelijk. Hier voert ProRail verschillende redenen voor aan:

- Deze informatie is niet nodig om op het project te kunnen sturen.
- De complexiteit ervan is hoog en er zijn veel afhankelijkheden. Deze informatie kan daarmee de sturing van het project compliceren en leiden tot fouten.
- De ramingsmodellen/systematieken van ingenieursbureaus zijn bedrijfsvertrouwelijk en concurrentiegevoelig.

Probabilistisch ramen

ProRail maakt bij grotere projecten gebruik van probabilistische analyse. De probabilistische benadering zorgt ervoor dat er op elk moment up-to-date informatie is over de kwaliteit van het dossier en de bijbehorende kosteninschatting. Een voordeel is ook dat in een probabilistische uitwerking je altijd inzicht hebt in de gevoeligheidsanalyse (grootste aandachtspunten/onzekerheden in de raming). Een deterministische raming maakt dat minder zichtbaar.

De bedoeling van probabilistisch ramen is dat mee- en tegenvallers elkaar opheffen. Daarvoor is wel nodig dat het project groot genoeg is. Voor kleinere projecten wordt vaak een deterministische ramingsmethodiek gebruikt.

Leerpunten ten aanzien van kostenramingen

- Ramingen worden opgesteld door externe ramingsexperts, maar wel goed gecontroleerd door de cost engineers van ProRail.
- De ramingen worden niet op zichzelf maar in een integralere context bezien, waarbij ook inzichten vanuit andere aspecten van projectbeheersing worden beschouwd. Waar naar moet worden gekeken, is altijd hetzelfde, omdat dit is vastgelegd in het kernproces van ProRail.

provincie limburg

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.

<u>Aanleiding en verloop van het proces tot heden</u>

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

Terugblik
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 aanvang 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 door vertaald 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 nadrukkelijkere 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 (uitvoerings)kaders 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 Kostenbegrotingssytematiek 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 handelswijze (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 kredietvotering 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 voorbereidingsfases). 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, medior 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 systeemniveaus 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 inkijk 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 verbeterslag 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 Wi!” 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 kredietvotering 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 2e voortgangrapportage 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 3e IPML;
- de voorgestane wijze waarop amendement 56 wordt ingeregeld;
- "Zo werken wij!";
- De leidraad Kostenbegrotingssytematiek.

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 ontwikkellijnen. 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.

Aanbevelingen uit Berenschot-rapport	Kennis en Kunde organisatie 1	Sturing OG / ON 2	Rapportagelijn 3	Kaders en standaarden 4	Checks en Balances 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 opinons 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: (ontwikkellijn: 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: (ontwikkellijn: 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: (ontwikkellijn: 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: (ontwikkellijn: Rapportagelijn, 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: (ontwikkellijn: Rapportagelijn, 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: (ontwikkellijn: Rapportagelijn, 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: (ontwikkellijn: Rapportagelijn)
Wordt nader uitgewerkt in Q4 2021 in het Handboek “Bestuurlijk ambtelijk samenspel”.

6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS.

Gerealiseerd: (ontwikkellijn: Rapportagelijn, 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 initiatieffase 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, Rapportagelijn, 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 voortduring 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 on 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 initiatieffase 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: Rapportagelijn, 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: Rapportagelijn, 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 risicoreservering 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.

Limburgs Parlement

provincie limburg

Statencommissie voor
Mobiliteit en Duurzaamheid

Cluster	GRIF	**Behandeld**	G.H.M.J. Steinbusch
E-mail	ghmj.steinbusch@prvlimburg.nl	**Telefoon**	+3143 389 99 62
Ons kenmerk	<00000>	**Uw kenmerk**	
Vpl.nummer		**Maastricht**	2 november 2021
Bijlage(n)	2	**Verzonden**	

Onderwerp
Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de provincie Limburg en bestuurlijke reactie

Geachte Commissie

Hierbij ontvangt u het rapport ' Onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de provincie Limburg' dat in opdracht van de concerncontroller door Berenschot werd opgesteld en de bestuurlijke reactie op dit rapport. Beide stukken werden vertrouwelijk aan de Controlecommissie aangeboden.
De Controlecommissie heeft in haar vergadering van 22 oktober 2021 besloten om de vertrouwelijkheid van het rapport en de bestuurlijke reactie op te heffen en voor een inhoudelijke behandeling aan uw Statencommissie voor Mobiliteit en Duurzaamheid toe te zenden .

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

G. Steinbusch
commissiegriffier Controlecommissie

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021 – 2025

‘Transparant en in balans’

Voortgangsrapportage 3
Peildatum
1 juli 2021

Maastricht,
15 oktober 2021

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). Hiermee worden vragen over de beoogde doelen, de aanpak, de planning en welke financiële middelen ermee zijn gemoeid, beantwoord.

Dit voorliggende IPML 2021 – 2025 is de derde voortgangsrapportage en rapporteert over de periode 1 januari 2021 tot 1 juli 2021. Dit is enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. In deze rapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten / opgaven ter besluitvorming aangeboden. Naar aanleiding van een werksessie d.d. 5 maart 2021 met leden van Provinciale Staten zijn er een aantal aanpassingen gedaan om daarmee de leesbaarheid en begrijpelijkheid van de rapportage te verbeteren.

Het afgelopen half jaar zijn de volgende relevante ontwikkelingen te noemen:
- N270 Ooijen – Wanssum (opgenomen als te beheren areaal)
- N280 Leudal (vaststelling PIP)
- A2 Kerensheide - Het Vonderen (tracébesluit onherroepelijk)
- OV concessie (gevolgen Covid-19)
- Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (opstart verkeersactieve scholen)
- Trendsportal (gestart met uitvoeringsagenda)
- Fietsverbinding de Bukel in de gemeente Eijsden – Margraten (gerealiseerd)
- Maaslijn (vaststelling ontwerp PIP, besluitvorming meerkosten)
- Tram Maastricht – Hasselt (besluit nodig inzake aanpassing van de financiële afspraken)
- Beveiligd vrachtwagen parkeren (haalbaarheidsstudie in afrondende fase)

Voor een compleet overzicht van de voortgang wordt verwezen naar de voorliggende 3e voortgangsrapportage IPML 2021 – 2025.

Wij sturen er continue op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op 1 juli 2021 kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. Specifiek voor de versnellingsagenda Covid 19 pandemie kan gemeld worden dat deze merendeels volgens planning loopt. 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.
Het afgelopen half jaar zijn in het kader van de programmabeheersing de volgende onderwerpen te noemen:
- De leidraad kostenbegrotingssystematiek;
- Het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 ‘Zo Werken Wij!’
- Onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten”
- De risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen

Hiermee zien wij toe op een strakkere beheersing van het mobiliteitsprogramma.

1. Samenvatting

In deze samenvatting zijn de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen jaar weergegeven. Zie voor een volledige en uitgebreide weergave het voorliggende Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025.

1.1. Verbeteringen ten opzichte van de VGR2

Naar aanleiding van de opmerkingen in de commissie Mobiliteit en Duurzaamheid van 12 maart 2021 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Verbetering van de leesbaarheid door:
  - te werken met snelkoppelingen in het document (herkenbaar als voorbeeld).
  - de inhoudsopgave bestaat volledig uit snelkoppelingen.
  - onderaan elke pagina staat een snelkoppeling om terug naar de inhoudsopgave te gaan.
  - cijfers worden uniform gepresenteerd.
  - de rollen van alle projectpartners zoals stake- en shareholder wordt duidelijker beschreven;
  - meer duiding te geven aan het verschillend kleurgebruik zoals bij de stand van zaken op het projectblad (zie hoofdstukken 5.1 en 8.1).
  - een verwijzing naar moties en toezeggingen.
- De voortgangsmonitor is uitgebreid met:
  - per opgave uitgesplitst de verklaringen, actualiteiten en/of een doorkijk.
  - een toelichting over de duiding van de kleuren van het in 1 oogopslag stoplicht (hoofdstuk 5.1).
  - een overzicht van toekomstige besluitvorming (hoofdstuk 5.3).
- Verbetering van de financiële informatie op de projectbladen (zie leeswijzer, hoofdstuk 8.1):
  - er is een verwijzing naar de provinciale begroting opgenomen.
  - bij wijzigingen blijft de oude financiële informatie doorgestreept zichtbaar.
  - waarbij de bijdragen van derden gespecificeerd zijn naar de verschillende shareholders.
  - hierbij is de inkomstenplanning van derden toegevoegd.

1.2. Voortgang ten opzichte van de VGR2

Het afgelopen half jaar kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. De stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedraagt per 1 juli 2021 € 64,07 mln. Op basis van PS-besluitvorming moeten binnen dit bedrag eerder opgenomen limitatieve risico's (o.a. vertraging Maaslijn) voor € 44,1 mln. en project-overstijgende risico's (o.a. gevolgen stikstofproblematiek) voor een nader te bepalen bedrag gereserveerd worden (zie hoofdstuk 7.1.2.). Voor een twintigtal mobiliteitsopgaven zijn in het kader van de Covid 19 pandemie afspraken gemaakt om te versnellen (versnellingsagenda). Ongeveer een kwart hiervan kan om verschillende redenen niet worden versneld (zie hiervoor de versnellingsagenda).

Voor bepaalde lopende mobiliteitsopgaven hebben de door GS of PS genomen besluiten enige impact gehad op onze beoogde mobiliteitsdoelen.
In de 'voortgangsmonitor' uit hoofdstuk 5 wordt dit overzichtelijk weergegeven en de nadere toelichting is terug te vinden op de specifieke thema- en bijbehorende projectbladen uit hoofdstuk 8. Hier is per project de afzonderlijke stand van zaken voor planning, kwaliteit en financiën weergegeven.

In onderstaande paragrafen worden de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen half jaar verdeeld naar:

- Opgaven gereed
- Lopende opgaven zonder afwijking
- Lopende opgaven beperkte afwijking
- Lopende opgaven grote afwijking

Tevens worden noemenswaardige ontwikkelingen waarvoor het komende half jaar besluitvorming wordt verwacht, weergegeven.

1.2.1. Opgaven gereed

Het afgelopen half jaar zijn de volgende opgaven en activiteiten volledig afgerond:

- F61 Fietsverbinding de Bukel (gemeente Eijsden – Margraten)
- Elektrificatie Landgraaf – Grens

- Uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam is vastgesteld.
- L65 Bargeterminal Venlo

Wanneer opgaven technisch zijn opgeleverd, kan het omwille van inhoudelijke, financiële en juridische restpunten nog enige tijd duren alvorens deze opgaven de status 'gereed' krijgen toebedeeld. Naar verwachting zullen de komende periode de volgende lopende opgaven worden afgerond:

- W28 N280 Roermond
- W42 N300 (Buitenring Parkstad Limburg)
- N270 Ooijen – Wanssum (Overdracht aan beheer, opgenomen als onderdeel van het Regionaal Verbindende Wegennet en in eigendom en beheer van de Provincie Limburg)
- Railterminal Greenport Venlo (subsidievaststelling)

1.2.2. Lopende opgaven zonder afwijkingen (groen)

De volgende mobiliteitsopgaven zijn qua scope, tijd en financiën niet gewijzigd ten opzichte van eerdere besluitvorming en worden genoemd vanwege de relevantie van de genomen besluiten:

- B21 N273 Kunstwerk Neerbeek. Project is aanbesteed en aannemer is gestart met de werkvoorbereiding.
- W19 N266 - N275 Nederweert. Er is besloten om een robuust participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen te volgen.
- W24 N280 Leudal. Op 1 juni 2021 is het ontwerp PIP vastgesteld.
- W37 Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar. De basisrapportage is opgesteld en toegevoegd aan voorliggende rapportage.
- W42 Buitenring Parkstad Limburg (BPL). De te amoveren toe- en afritten bij Nuth zijn overgedragen aan Rijkswaterstaat.
- O80 Ontwikkelplan OV. Covid-19 beïnvloedt de uitgangspositie voor het Ontwikkelplan (door minder reizigers nog onbekende effecten op structureel mobiliteitsgedrag en daarmee op het gebruik van openbaar vervoer) en dit heeft op onderdelen al geleid tot heroriëntatie.
- Toekomstbeeld OV. De ontwikkelagenda toekomstbeeld OV 2040 is in Q1 2021 vastgesteld.
- O83 Eindhoven – Venlo – Düsseldorf. De aanbesteding van de dienstverlening is gestart.
- Fietsonderzoek en Monitoring. Er is een landelijk dashboard ontwikkeld (toezegging 8618).
- Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. In Q2 2021 is er gestart met de onderwijsmodule van de verkeersactieve scholen.
- Traffic Informers. Eenmalige verlenging tot einde schooljaar 2020 – 2021 en daarna geïntegreerd in verkeersactieve scholen.
- S84 Samenwerkingsverbanden:
    - Trendsportal. Er is gestart met de uitvoeringsagenda Trendsportal.
    - Zuid-Limburg Bereikbaar. Positieve resultaten door het project verantwoord op weg in het Heuvelland.
- Beveiligd vrachtwagen parkeren. De haalbaarheidsstudie is in een afrondende fase (toezegging 8841 en motie 2649).

1.2.3. Lopende opgaven met beperkte afwijkingen (geel)

Voor de volgende mobiliteitsopgaven is beperkte aanpassing van de financiën nodig om te blijven voldoen aan onze beoogde mobiliteitsdoelen:

- Rijkssubsidie Bermmaatregelen. De positieve beschikking van het Rijk wordt in Q3 2021 verwacht.
- W33 A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen). Per april 2021 is het tracébesluit door de Raad van State onherroepelijk verklaard. In Q4 2021 volgt de ondertekening van de overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.
- W49. Rotonde Voorterstraat (voorheen N300n rotonde Continium). De door de gemeente Kerkrade aanvullend gewenste financiële bijdrage is afgewogen. Q4 2021 volgt besluitvorming over hoogte van de extra gewenste financiële bijdrage.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. Vanwege Covid-19 kunnen we de OV-concessie op dit moment niet in zijn geheel uitvoeren. Aanvullende afspraken met Arriva (over onder andere dienstregeling en bekostiging) zijn gemaakt. Uitvoering van het OV in Limburg is daarmee geborgd. Het komende half jaar worden de volgende besluiten verwacht:
    - Q3 2021 wordt PS over de stand van zaken vertraging Maaslijn en daarmee samenhangende eventuele verlenging van de concessie met Arriva geïnformeerd (motie 2477 en toezegging 8620) op basis van het GS besluit (GS 2021 – 17133) inzake risicoverdeling Rijk – Provincie bij eventueel verdere vertraging Maaslijn na 2024.
    - Q4 2021 financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.
- O64 Stationsomgeving Venray. Q4 2021 besluitvorming over financiële bijdrage aan gemeente Venray.

- F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding. Behoort tot de toezegging 8616. Vanwege nieuwe wet- en regelgeving dient de voorziene oplossingsmaatregel te worden herzien. In 2021 wordt een haalbaarheidsstudie verricht. Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsfase wordt de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat afgesproken. Q1 2022 start planvorming samen met de Provincie Noord-Brabant.
- R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen. Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid door de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) is in juni 2021 afgerond. De onderzoeksresultaten worden z.s.m. bestuurlijk besproken (toezegging 8906).
- Uitvoeringskader Logistiek. Q3 2021 besluitvorming over het geactualiseerde uitvoeringskader logistiek.

1.2.4. Lopende opgaven met grote afwijkingen (rood)

Voor de volgende mobiliteitsopgaven zijn grotere aanpassingen van de scope, tijd en/of financiën voorzien om te blijven voldoen aan onze beoogde mobiliteitsdoelen:

- B25 N280 rehabilitatie (km11,9-16,27) Er is nader onderzoek nodig inzake de mogelijkheid om een deel van de projectraming te dekken uit de gereserveerde middelen voor de vervanging van de kleinere voorzieningen / assets (zoals verlichting, bebording. geleiderail, etc.). Op basis daarvan volgt in Q1 2022 besluitvorming over een eventueel overblijvend financieel tekort.
- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. Na afronding van de definitieve businesscase en bijbehorende projectraming kan blijken dat er een financieel tekort is. Op basis daarvan volgt in Q4 2021 besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W12 A73 Zaarderheiken. Op basis van het ontwerp tracé besluit en de bijgestelde raming wordt nieuwe dekking gezocht. In Q4 2021 wordt het tracé besluit door het Rijk vastgesteld. Tevens wordt dan op basis van de bijgesteld raming de besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort aan PS voorgelegd.
- W45 Randweg Abdissenbosch. 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. Op basis hiervan is het project on hold gezet en in Q1 2023 volgt een eventuele opstart van de initiatieffase.
- W60 N598 Hut - de Plank. Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan. Q4 2021 start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O52 Station Maastricht Noord fase 2. Naar aanleiding van een nieuwe raming is er een dekkingstekort. In Q3 2021 wordt een besluit gevraagd over de voortzetting van dit project.
- F68. Greenport Bikeway, America – Deurne. Behoort tot de toezegging 8616. Dit laatste te realiseren deel van de Greenport Bikeway, grotendeels op grondgebied van de Provincie Noord-Brabant, heeft voor de provincie Noord-Brabant een lagere prioriteit. In 2021 wordt draagvlak gezocht. In 2022 neemt de gemeente Horst aan de Maas een besluit over het oppakken van dit initiatief en wordt er een voorkeursalternatief bepaald. Vanwege de bijdrage in de voorbereidingskosten gebeurt dit in samenspraak met de Provincie Limburg.
- R9 Maaslijn. Op 20 april 2021 is het Ontwerp PIP vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Op 30 juni 2021 heeft GS besloten (GS 2021-17133) over de meerkosten en aanvullende risicoreservering en is PS hierover geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder. Q4 2021 Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R56. Tram Maastricht – Hasselt. Er is nog geen overeenstemming bereikt met het Vlaams Gewest over de opgetreden vertraging en de financiële impact daarvan voor de Nederlandse partners. In Q4 2021 worden afspraken op bestuurlijk niveau (België en Nederland) over de opgetreden vertraging en financiële gevolgen, gemaakt.

1.2.5. Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022

In het komende half jaar worden de volgende noemenswaardige besluiten verwacht:

- G73, G74 en G75 de 3 prioritaire gebiedsverkenningen -> besluitvorming over de maatregelpakketten.
- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. => besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W12 A73 Zaarderheiken => besluitvorming over het tracé door het Rijk inclusief besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort.
- W42 N300 BPL (RGP) -> afdoening toezeggingen 2161 en 8930 en eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.
- W60 N598 Hut - de Plank =>start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. => financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.

- R9 Maaslijn => Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf -> Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP.
- Beveiligd Vrachtwagen parkeren -> besluitvorming over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).

1.3. Programmabeheersing

Op het gebied van de beheersing van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg hebben zich de volgende ontwikkelingen het afgelopen half jaar voorgedaan:

- Op 9 maart 2021 stelden GS het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!' vast en de leidraad kostenbegrotingssystematiek. Deze werden ter informatie aan PS gezonden.
- Op 19 maart 2021 waren de onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten geagendeerd in de controlecommissie.
- Op onderdelen is de VGR verbeterd.
- Er is gestart met de implementatie van Zo Werken Wij! en de kostenbegrotingssystematiek
- Er wordt gewerkt aan een nadere financiële specificering / onderbouwing van de risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen zie ook 7.1.2.
- Er is een informatiesessie gepland op 8 oktober waarbij ingegaan wordt op:
    - technische inhoudelijke afstemming over de 3e VGR van het IPML.
    - de interpretatie van Amendement 56, Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.
    - implementatie van het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 Zo Werken Wij! en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.
    - reactie op onderzoeksresultaten rapport Berenschot over Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'.

In deze samenvatting zijn de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen jaar weergegeven. Zie voor een volledige en uitgebreide weergave het voorliggende Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025.

Inhoudsopgave

Ter ingeleide 2

1. ***Samenvatting*** 3
1.1. Verbeteringen ten opzichte van de VGR2 3
1.2. Voortgang ten opzichte van de VGR2 3
1.2.1. Opgaven gereed 3
1.2.2. Lopende opgaven zonder afwijkingen (groen) 4
1.2.3. Lopende opgaven met beperkte afwijkingen (geel) 4
1.2.4. Lopende opgaven met grote afwijkingen (rood) 5
1.2.5. Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022 5
1.3. Programmabeheersing 6

2. Inleiding 10

3. Doelstelling 11

4. Reikwijdte 12
4.1. Algemeen 12
4.2. Kaders en scope 12

5. Voortgangsmonitor 13
5.1. Toelichting interpretatie kleurweergave 13
5.2. Voortgangsmonitor 14
5.3. *Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022* 19

6. Financiën 22
6.1. Stand op 1 *januari* 2021 22
6.2. Stand van zaken tot 1 *juli* 2021 23
6.2.1. Voordelige afrekeningen *voorgaande jaren* tot 1 *juli* 2021 23
6.2.2. Bijstelling kapitaallasten 23
6.3. Meerjarige doorkijk tot en met *2035* 24
6.4. *Financiële samenvatting* 25

7. Programmabeheersing 35
7.1. Inhoud 35
7.1.1. Stand van zaken afwegingsmethodiek 35
7.1.2. Stand van zaken Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen 36
7.1.3. Stand van zaken Zo Werken Wij! en leidraad kostenbegrotingssystematiek 36
7.1.4. Proces verbeteringen Programmabeheersing 37
7.2. Capaciteit 37
7.3. Risico's 37
7.4. Betrokkenheid Provinciale Staten 37

8. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven 40
8.1. Leeswijzer projectenbundel 41
8.2. Thema Beleidsvoorbereiding 42
8.3. Thema Beheer Provinciale Wegen 49
B21. N273 K08 vervangen brug over de Neerbeek 52
B25. N280 rehabilitatie Horn (km11,9-16,27) 53
B31. Kunstwerk Roerbrug K04-N293 –St Odiliënberg 54
B48. Rehabilitatie N281 + *B47 Viaduct Terworm* 55
B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij 56
B58 Kunstwerk Fommestraat K01-N278 -Cadier en Keer 57
8.4. Thema Weginfrastructuur 58
W1. N271 Fietspad reconstructie + constructief Plasmolen – Mook 60
W2. N271 Gennep - afgerond 61
W4. N271 Aanleg rotonde Well 62
W7. N270 Via Venray 63

W10. N556 LVO Horst - Sevenum 64
W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken 65
W17. N273 Kom Baarlo 66
W19. N266-N275 Nederweert 67
W20. N273 kom Neer 68
W24. N280 Leudal (toekomstig RGP) 69
W28. N280 Roermond (RGP, zie 8.11.2) 70
W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen 71
W37. Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (RGP, zie 8.11.3) 72
W42. N300 Buitenring Parkstad Limburg (RGP, zie 8.11.4) 73
W44. N298 Drie rotondes Nuth 74
W45. Randweg Abdissenbosch 75
W49. Rotonde Voorterstraat 76
W59. N595 Wittemerallee 77
W60. N598 Reconstructie De Hut - De Plank 78
8.5. Thema Openbaar Vervoer 79
O41. Station Beek – Elsloo 83
O52. Station Maastricht Noord fase 2 84
O78. OV-Concessie Limburg 2016 – 2033 85
O79. Wet lokaal spoor 88
O80. Ontwikkelplan OV 90
O81. MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit 91
8.6. Thema Fiets 92
F6. Fietsinfrastructuur Oostrum (N270 via Venray) 95
F15. Fietsverbinding Raaieind Venlo 96
F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen 97
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen 98
F27. Fietsverbinding Noordplas Roermond 99
F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570 100
F35. N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg 101
F43. Leisure lane 102
F51. Regionale Fietsverbinding Heuvelland – Parkstad 103
F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen 104
F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo – Campus Chemelot) 105
F55. Fietsbrug Borgharen Rivierpark Maasvallei 106
F61. Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten 107
F67. Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276 108
F68. Greenportbikeway America-Deurne, gemeente Horst aan de Maas 109
F69. Fietsverbinding Spoorwegje Gennep 110
F70. Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray 111
F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding 112
F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert 113
8.7. Thema Verkeersveiligheid 114
8.8. Thema Slim Veilig en Duurzaam 116
S84. SVD Samenwerkingsverbanden 118
S85. Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata 119
S86. Intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) 120
8.9. Thema Railinfrastructuur 121
R9. Maaslijn (RGP, zie 8.11.1) 123
R14. Spoorwegovergang Vierpaardjes 124
R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen 125
R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 8.11.5) 126
R56. Tram Maastricht - Hasselt (RGP, zie 8.11.6) 127
8.10. Thema Logistiek 128
L13. Truckparking Venlo (uitbreiding) 131
8.11. Regeling grote projecten 132
8.11.1. R9. Maaslijn, 12de voortgangsrapportage 133
8.11.2. W28. N280 West wegvak Roermond, *8ste* voortgangsrapportage 146
8.11.3. W37. VDL Nedcar, Basisrapportage 156
8.11.4. W42. Buitenring Parkstad Limburg (BPL), Voortgangsrapportage 169
8.11.5. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 12de voortgangsrapportage 188
8.11.6. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 11de voortgangsrapportage 198

9. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders 205

9.1. Beleidskaders en collegeprogramma....205
9.1.1. Beleidskader Nota ‘infrastructurele kapitaalgoederen Provincie Limburg’ 205
9.1.2. Beleidskader OV-concessie....205
9.1.3. Kaders Wet lokaal spoor....205
9.1.4. Beleidskader Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen....205
9.1.5. Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023 206
9.1.6. Collegeprogramma: Vernieuwend Verbinden 206
9.2. Uitvoeringskaders 206
9.2.1. Uitvoeringskader Provinciale beheerplannen 2020 - 2023....206
9.2.2. Ontwikkelplan Openbaar vervoer 2021 - 2023....206
9.2.3. Uitvoeringskader Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020 - 2030 207
9.2.4. Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzame Mobiliteit 2020 – 2023....207
9.2.5. Uitvoeringskader Logistiek 2021 – 2025 207

2. Inleiding

Met voorliggend Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2021 – 2025 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 projecten N280 Roermond, Buitenring Parkstad Limburg en de nog actuele projecten uit de Railagenda te weten Maaslijn, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en Tram Maastricht - Hasselt. De gebiedsontwikkeling VDL Nedcar *is* in de*ze* voortgangsrapportage hieraan toegevoegd.

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 gemaakt worden.

3. 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 wegen 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 € 1,7 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 stake- en shareholders.

4. Reikwijdte

4.1. Algemeen

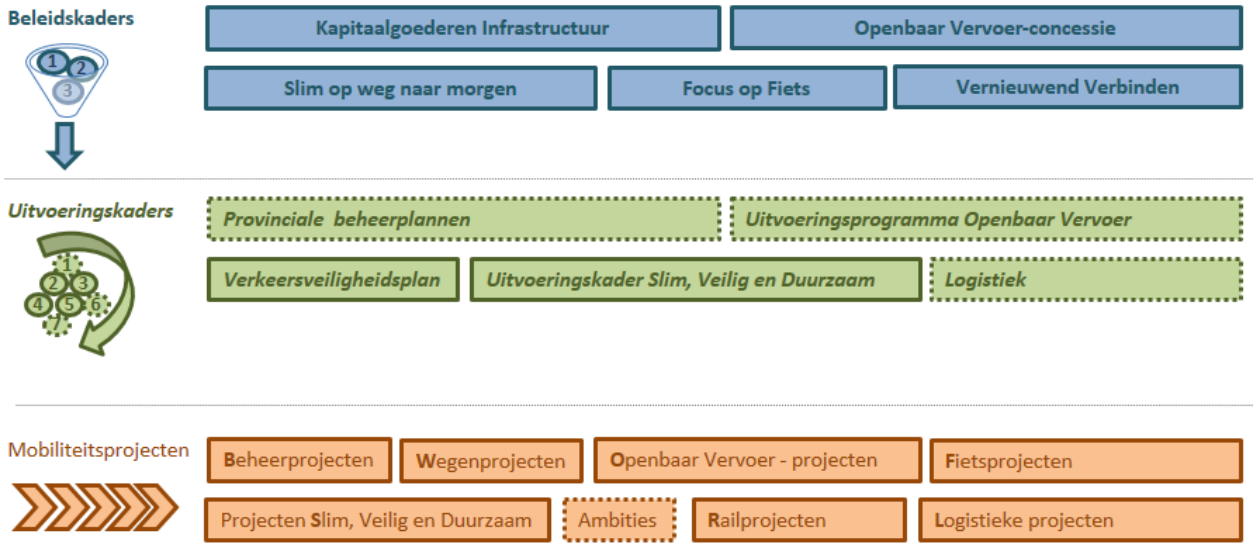
Met de vaststelling van de heroverweging Mobiliteitsopgaven- en ambities 2020 – 2024 op 14 februari 2020 is het vertrekpunt voor de volgende rapportages gemarkeerd. Alle lopende mobiliteitsopgaven, van gedragsbeïnvloeding tot de aanleg van railinfrastructuur, zijn langs het op 20 november 2018 extern 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 risicoreservering ingesteld voor het gehele programma mobiliteitsopgaven.

Niet alleen de nieuwe mobiliteitsambities, maar ook scopewijzigingen en gewijzigde afspraken met stake- of shareholders 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 de Covid-19-pandemie kunnen leiden tot een hernieuwde invulling en dus wijziging van het mobiliteitsprogramma.

4.2. 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).

5. Voortgangsmonitor

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 2021 tot *1 juli 2021*. Essentieel hierbij zijn ontwikkelingen ten aanzien van kwaliteit (scope/inhoud), planning of financiën.

Hoofdstuk 8, 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 (hoofdstuk 8). De projectenbundel bestaat uit onderstaande thema's.

- Beleidsvoorbereiding
- Beheer Provinciale Wegen
- Weginfrastructuur
- Openbaar Vervoer
- Fiets
- Verkeersveiligheid
- Slim, Veilig en Duurzaam
- Railinfrastructuur
- Logistiek

5.1. Toelichting interpretatie kleurweergave

In onderstaand overzicht 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:

- *de scope past binnen de bij GS / PS bekende scope en deze is afgebakend / stabiel.*
- *de planning van de eindmijlpaal past binnen:*
  - *met PS of GS afgesproken tijdspad (het kan zijn dat er geen tijdspad is afgesproken);*
  - *de periode van uitvoeringskaders of beleidskaders.*
  - *afspraken in het kader van subsidie, bijdrage via overeenkomsten.*
- *de raming past binnen:*
  - *de bij GS / PS bekende beschikbare middelen.*
  - *de afspraken inzake mandatering, uitvoerings- en beleidskaders, subsidie, bijdrage, overeenkomsten.*

De stand van zaken is matig als:

- *er sprake is van een kleine scopewijziging ten opzichte van de bij GS / PS bekende scope (max 20% ten opzichte van totale project).*
- *er is sprake van een kleine wijziging van de planning van de eindmijlpaal:*
  - *ten opzichte van het met GS / PS afgesproken tijdpad (maximaal 12 maanden of max 20% van totale project doorlooptijd en naar verwachting weinig weerstand van de omgeving).*
  - *en een subsidie eenmalig wordt verlengd.*
  - *en er treedt enige vertraging (tot maximaal de halvering van de versnellingstijd) bij een versnellingsopgave op.*
- *er sprake is van een kleine overschrijding van de raming:*

- *ten opzichte van de bij GS / PS bekende beschikbare middelen (maximaal 5% en in absolute zin maximaal € 0,25 mln. .t.o.v. totale beschikbare project middelen).*
- *of in het kader van een te verlenen of ontvangen bijdragen van derden wordt nog onderhandeld.*

X

De stand van zaken is slecht als:

- *er is sprake van een grote scopewijziging ten opzichte van de bij GS / PS bekende scope (meer dan 20% ten opzichte van het totale project).*
- *er is sprake van een grote wijziging van de planning van de eindmijlpaal:*
  - *ten opzichte van het met GS / PS afgesproken tijdpad (meer dan 12 maanden of max 20% van totale project doorlooptijd en naar verwachting (hoge) weerstand van de omgeving).*
  - *en een subsidie wordt een tweede keer verlengd.*
  - *en er is geen versnelling meer mogelijk bij een versnellingsopgave.*
- *er is sprake van een grote overschrijding van de raming ten opzichte van de bij GS / PS bekende beschikbare middelen (meer dan 5% en in absolute zin meer dan € 0,25 mln. t.o.v. totale beschikbare project middelen)*

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 voortang is van het project. Is bijvoorbeeld de stand van zaken van scope, tijd en financiën goed dan staat het stoplicht op groen. Is de stand van zaken van scope, tijd en financiën slecht dan staat het stoplicht op rood.

De kleur van het stoplicht in één oogopslag is tevens overgenomen in de onderstaande voortgangsmonitor.

5.2. Voortgangsmonitor

Deze voortgangsmonitor geeft met het in een oogopslag *stoplicht* weer wat de stand van zaken is op 1 *juli* 2021 (VGR3) ten opzichte van het laatst genomen besluit over scope, tijd en financiën*. 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 op 1 januari 2021 (VGR2):

1. het mobiliteitsonderwerp of –project verloopt goed en heeft geen noemenswaardige wijzigingen. *De scope en de planning mogen beperkt afwijken.*
2. het mobiliteitsonderwerp of –project verloopt matig *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 verloopt slecht en de kwaliteit (scope/inhoud) *of* planning *of* financiën zijn afgelopen half jaar onderwerp van gesprek geweest, er is nader onderzoek nodig en dit gaat op (korte) termijn leiden tot een aangepast besluit.

VGR2	VGR3	Opgave	Actualiteit, verklaring en eventuele doorkijk
Thema Beleidsvoorbereiding			
		Beleidsmonitoring (o.a. verkeersmodellen, verkeersmeetnet)	*Actualiteit: Dataportaal operationeel.*
		Beleidsontwikkeling (o.a. versnellingsagenda Covid-19-pandemie, BO MIRT afspraken)	Actualiteit: Versnellingsagenda Covid-19 pandemie, Gevolgen afspraken BO MIRT vertaald naar alle thema's.

		Gebiedsgerichte aanpak (o.a. gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek en Noord Limburg)	*Doorkijk: Besluitvorming over de 3 prioritaire gebiedsverkenningen.*
Thema Beheer Provinciale Wegen			
		Technisch beheer	*Doorkijk: GS worden geïnformeerd over de beheerplannen.*
		Functioneel beheer	*Doorkijk: GS worden geïnformeerd over kader functioneel beheer provinciale wegen. Financiële besluitvorming wordt meegenomen in de actualisatie van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2028.*
W30		Bus halteren op de rijbaan	*Doorkijk: Q4 2021 start haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
W32		N276 Maasbracht, Ei van St. Joost	*Doorkijk: 2022 start haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
		Overdracht aan beheer	*Actualiteit: N270 Ooijen-Wanssum opgenomen als onderdeel van het provinciale wegennet.*
		Rijkssubsidie bermmaatregelen	*Doorkijk: Positieve beschikking Rijk naar verwachting Q3 2021.*
B5		N270 Koninginnebrug	*Doorkijk: Besluitvorming over aangepaste planning.*
B8		N554 / N556 Rehabilitatie	*Doorkijk: Q3 2021 start initiatieffase.*
B21		N273 Kunstwerk Neerbeek	*Actualiteit: Project is aanbesteed en aannemer is gestart met de werkvoorbereiding.*
B22		N564 brug Nyrstar (vervangen)	*Doorkijk: Besluitvorming over de aangepaste planning.*
B25		N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)	*Verklaring: Nader onderzoek nodig inzake de mogelijke financiële dekking afkomstig uit de verschillende assets (zoals verlichting, bebording. geleiderail, etc.) Geen bijdragen derden van toepassing)* *Doorkijk: Q1 2022 besluitvorming over financieel tekort.*
B31		N293 Kunstwerk Roer	*Doorkijk: Q2 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
B38		Water probleem gem. Sittard (N297)	*Gereed*
B47+48		N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie	*Verklaring: Na afronding definitieve businesscase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan.* *Doorkijk: Q4 2021 start planvormingsfase inclusief besluitvorming over het eventuele financiële tekort. Geen bijdragen derden van toepassing)*
B50		ZLSM	*Doorkijk: Start uitvoering 2022*
B58		N278 Kunstwerk Fommestraat	*Doorkijk: Start uitvoering Q2 2022*
B63		Water probleem (bocht Aalbeek N298)	*Doorkijk: Start uitvoering 2021/ 2022*
Thema Weginfrastructuur			
W1		N271 Reconstructie Plasmolen - Mook	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
W2		N271 Gennep	*Doorkijk: Q4 2021 financiële eindafrekening.*
W4		N271 Rotonde Well	*Verklaring: Vertraging wegens stikstofproblematiek.* *Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 8304 (informeren over aanpak verkeersproblematiek),* - *Q1 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
W7		N270 Via Venray fase 1	*Doorkijk: Q3 2021 ondertekening realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming over de aangepaste planning.*
W10		N556 LVO Horst - Sevenum	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering.*
W12		A73 Zaarderheiken - parallelbaan	*Doorkijk: Q4 2021 vaststelling tracé besluit door het Rijk inclusief besluitvorming financieel tekort door PS.*
W17		N273 Kom Baarlo	*Doorkijk: Q4 2021 uitvoering gereed.*
W19		N266 - N275 Nederweert	*Actualiteit: Er is besloten om een robuust participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen te volgen.*
W20		N273 Kom Neer	*Doorkijk: Q1 2022 start van de haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
W24		N280 Leudal (toekomstig RGP)	*Actualiteit: 1 juni 2021 vaststelling ontwerp PIP.* *Doorkijk:*

			- *Q3 2021 afdoening Motie 743, Kelperbrug (verdeling kosten tussen partners).* - *Q2 2022 afdoening toezegging 2109 (basisrapportage RGP).*
W28		N280 Roermond (RGP)	*Doorkijk: Q4 2021 overdracht aan wegbeheerders en financiële eindafrekening.*
W33		A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen)	*Actualiteit: April 2021 Tracébesluit Raad van State is onherroepelijk.* *Doorkijk: Q4 2021 ondertekening overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.*
W37		Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	*Actualiteit: Basisrapportage opgesteld.* *Doorkijk: Start uitvoering Q1 2023.*
W42		N300 BPL (RGP)	*Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 2161 (GS-besluit projectreserve € 15 mln. ingezet als dekking inspanningsverplichting gemeenten)* - *Q3 2021 PS informeren over de waarde van 3 panden (toezegging 8930)* - *Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten.* *Actualiteit: Amoveren toe- en afritten bij Nuth overgedragen aan Rijkswaterstaat.*
W44		N298 Drie rotondes Nuth	*Doorkijk: Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten.*
W45		Randweg Abdissenbosch	GS-besluit project 'on hold' tot eind 2022. *Doorkijk: Q1 2023 eventuele opstart initiatieffase.*
W49		Voorterstraat (Voorheen N300n Rotonde Continium – station)	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage.*
W59		N595 Wittemerallee	*Doorkijk: Q2 2022 start planvormingsfase op basis van de besloten voorkeursvariant.*
W60		N598 Hut - de Plank – fase 1	*Verklaring: Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan.* *Doorkijk: Q4 2021 start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort en afstemming hierover met gemeenten..*
W60		N598 Hut - de Plank – fase 2	*Doorkijk:2021 keuze inrichting voorleggen aan gemeenteraden..*
Thema Openbaar Vervoer			
	O78	OV-concessie 2016- 2031	*Actualiteit:* - *Vanwege Covid-19 kunnen we de OV-concessie op dit moment niet in zijn geheel uitvoeren. Aanvullende afspraken met Arriva (over onder andere dienstregeling en bekostiging) zijn gemaakt. Uitvoering van het OV in Limburg is geborgd.* - *GS besluit (GS 2021 – 17133) inzake risicoverdeling Rijk – Provincie eventueel verdere vertraging Maaslijn na 2024.* *Doorkijk:* - *Q3 2021 informeren PS over stand van zaken vertraging Maaslijn en daarmee samenhangende eventuele verlenging van de concessie met Arriva (motie 2477 en toezegging 8620).* - *Q4 2021 financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.*
	O80	Ontwikkelplan OV	*Actualiteit: Covid-19 beïnvloedt de uitgangspositie voor het Ontwikkelplan (minder reizigers, nog onbekende effecten op structureel mobiliteitsgedrag en daarmee op OV-gebruik) en heeft op onderdelen al geleid tot heroriëntatie*
		Toekomstbeeld OV	*Actualiteit: Q1 2021 Ontwikkelagenda toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld.*
		Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)	*Actualiteit:* - *2021 is het Europese jaar van de rail.* - *Het onderzoek naar grensoverschrijdende ticketing en tarifering is afgerond* - *De snelle verbinding naar Aken staat op de bestuurlijke agenda van Den Haag (motie 2606 – vaart achter de IC naar Aken).*

			Doorkijk: De resultaten van ticketing en tarifering worden gebruikt voor O81 MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit en er wordt een ingroeimodel ontwikkeld voor de snelle verbinding naar Aken.
	O82	Drielandentrein (Luik – Heerlen – Aken)	*Actualiteit: Momenteel wordt treinmateriaal omgebouwd naar het grensoverschrijdende beveiligingssysteem.* *Doorkijk: 2023 start dienstregeling.*
	O83	Eindhoven – Venlo - Düsseldorf	*Actualiteit: Aanbesteding gestart.* *Doorkijk: 2025 start dienstregeling.*
		Wensbus	*Doorkijk:* - *Q3 2021 wordt een toekomstperspectief en nieuwe regeling opgesteld en ter besluitvorming voorgelegd.* - *2022 verloopt de huidige regeling.*
	O79	Wet lokaal spoor	*Doorkijk: 2024/2025. Project Wet lokaal spoor volgt de planning van project R56, Tram Maastricht - Hasselt*
		Knooppuntontwikkeling	*Doorkijk: Q4 2021 Reactie GS op voornemen van NS de servicepunten op stations af te schalen. (Motie 2722).*
O41		Station Beek – Elsloo	*Doorkijk: Q4 2022 sluiten realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming aangepaste planning.*
O52		Station Maastricht Noord Fase 2	*Actualiteit: Dekkingstekort n.a.v. nieuwe raming.* *Doorkijk: Q3 2021 besluitvorming over projectvoortzetting.*
O64		Stationsomgeving Venray	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming over financiële bijdrage aan gemeente Venray.*
		Provinciale bushaltes basis op orde	*Actualiteit: Een kwaliteitsimpuls voor 146 bushaltes.* *Doorkijk: Eind 2021 start aanbesteding.*
		Versnellen en verstrakken	*Actualiteit: onderzoek naar technische haalbaarheid.*
		Deelfietsen bij kleine stations	*Actualiteit: potentie onderzoek en pilot deelfietsen bij kleine stations.*
		Onderwijsaanpak	*Doorkijk: de onderwijsaanpak wordt een reguliere aanpak.*
	O81	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit	*Doorkijk: Lancering MaaS afhankelijk van maatregelen Covid-19.*
Thema Fiets			
		Fietsonderzoek en Monitoring	*Actualiteit: Landelijk dashboard is ontwikkeld (toezegging 8618).* *Doorkijk:* - *Q3 2021 Bestuurlijk vaststellen hoofdfietsroutenetwerk Zuid-Limburg incl. Leisure Lane (Toezegging 8817).* - *Q4 2021 Coördinerende rol door Provincie Limburg bij gemeentelijke fietsprojecten (afdoening motie 2639, op de pedalen).*
		Nationaal Toekomstbeeld Fiets	*Doorkijk: Input voor MIRT in november 2021*
		Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding	*Doorkijk: Q4 2021 Resultaten verkenning projecten gedragsbeïnvloeding fiets ter besluitvorming aan GS (Toezegging 8816).*
F3		Fietsvoorziening Schaafsebos - N271	*Gereed*
F6		Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray	*Doorkijk: Q3 2021 ondertekening realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming over de aangepaste planning.*
F15		Fietsverbinding Raaieind Venlo	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door de gemeente Venlo.*
F16		Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door de gemeente Venlo.*
F26		Snelfietsroute Station Roermond - Haelen	*Doorkijk: Q3 2021 besluitvorming over de voorkeursvariant door de gemeenten Leudal en Roermond..*
F27		Fietsverbinding Noordplas Roermond	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Roermond.*
F29		Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven – terrein Roerstreek N570	*Actualiteit: in afwachting van goedkeuring van het tracé langs de spoorlijn "IJzeren Rijn' kan de haalbaarheidsfase worden opgestart.* *Doorkijk: 2023 start planvorming door de gemeente Roermond.*

F35		N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg	*Doorkijk: Q3 2021 start planvorming.*
F43		Leisurelane	*Doorkijk: 2024 uitvoering gereed.*
F51		Regionale Fietsverbinding Heuvelland - Parkstad	*Actualiteit: gemeenten dragen financieel meer bij.* *Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door gemeente Voerendaal.*
F53		Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Maastricht - Meerssen)	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door gemeente Maastricht.*
F54		Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)	*Doorkijk: 2022 besluitvorming over het voorkeursalternatief inclusief financiële bijdrage door de gemeente Beek en Stein.*
F55		Fietsbrug Borgharen	*Doorkijk: Q2 2022 start uitvoering tijdens laagwaterperiode door de gemeente Maastricht.*
F61		Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten	*Gereed*
F66		Fietsverbinding Nederweert - Mönchengladbach	*Doorkijk: 2022 go/no go initiatieffase.*
F67		Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276	*Doorkijk: Start uitvoering 2025.*
F68		Greenportbikeway America-Deurne	*Doorkijk: 2022 go/no go initiatieffase door gemeente Horst aan de Maas.*
F69		Fietsverbinding Spoorwegje Gennep	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Gennep.*
F70		Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Venray.*
F71		Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding	*Actualiteit: Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsfase wordt de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat afgesproken.* *Doorkijk: Q1 2022 start planvorming samen met de Provincie Noord-Brabant.*
F72		Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert	*Doorkijk: Q4 2021 start planvorming.*
Thema Verkeersveiligheid			
		Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)	*Actualiteit: uitvoering (risico) analyses ter bepaling van de benodigde maatregelen in relatie tot de doelstellingen.*
		Verkeerseducatie	*Actualiteit: maart 2021 start van onderwijsmodule verkeersactieve scholen.*
		Traffic Informers	*Actualiteit: Eenmalig verlengd tot einde schooljaar 2020 - 2021 en daarna geïntegreerd in verkeersactieve scholen.*
		Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen	*Doorkijk: 2022 start een nieuwe tranche.*
Thema Slim, Veilig en Duurzaam			
		Uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam	*Gereed*
	S84	Samenwerkingsverbanden (o.a. SmartwayZ.NL, Zuid-Limburg Bereikbaar)	*Actualiteit:* - *Uitvoering investeringsagenda Trendsportal.* - *Zuid-Limburg Bereikbaar positieve resultaten door werkgeversaanpak 2.0, verduurzaming onderwijsaanpak, verantwoord op weg in het Heuvelland en A79 Hinderaanpak.* *Doorkijk:* *Q4 2021 gezamenlijke test start up ideeën Smartwayz* *2022 verbreding Roermond Bereikbaar naar Midden-Limburg*
		Verkeers- en vervoersmanagement weginfrastructuur	*Doorkijk: dit betreft een reguliere aanpak.*
		Ketenmobiliteit	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Logistiek, slimme technieken en gedragsverandering	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
	S85	Digitalisering, Publieke Mobiliteitsdata	*Doorkijk: Q4 2021 vastleggen Governance*

		Innoveren en ontwikkelen	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
	S86	Intelligente verkeersregelinstallaties	*Doorkijk: 2022 verder uitwerking aanpak iVRI 's en besluitvorming.*
Thema Railinfrastructuur			
R9		Maaslijn (RGP)	*Actualiteit:* - *Het ontwerp PIP is op 20 april 2021 vastgesteld door Gedeputeerde Staten.* - *30 juni 2021 GS besluit (GS 2021-17133) over meerkosten en aanvullende risicoreservering en informeren via een mededeling portefeuillehouder.* *Doorkijk: Q4 2021 Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 Realisatie Maaslijn 2024.*
R14		Spoorwegovergang Vierpaardjes	*Doorkijk: Overeengekomen Addendum Bestuursovereenkomst wordt Q3 2021 ondertekend.*
R23		Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen	*Actualiteit: Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid is in juni 2021 afgerond.* *Doorkijk: De onderzoeksresultaten worden z.s.m. bestuurlijk besproken (toezegging 8906).*
R46		Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (RGP)	*Doorkijk: Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP verwacht Q3 2021.*
R56		Tram Maastricht - Hasselt (RGP)	*Verklaring: Nog geen overeenstemming met het Vlaams Gewest over de opgetreden vertraging en de financiële impact daarvan voor de Nederlandse partners.* *Doorkijk: Q4 2021 Afspraken op bestuurlijk niveau (België en Nederland) over de opgetreden vertraging en financiële gevolgen.*
Thema Logistiek			
		Uitvoeringskader Logistiek	*Doorkijk: Q3 2021 geactualiseerd uitvoeringskader.*
		Uitbreiding Containerterminals	*Actualiteit: L65 Bargeterminal Venlo gereed*
		Uitbreiding binnenhavens	*Actualiteit: Verkenning sluizen Weurt en Grave, afronding MIRT-project modernisering Maasroute 2023 en lobby 24/7-uurs bediening Maasroute*.
		Gedragsbeïnvloeding	*Doorkijk: Modal shift maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Beveiligd Vrachtwagen parkeren	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming GS over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).*
L13		Truckparking Venlo	*Doorkijk: Q1 2022 oplevering door de gemeente Venlo.*
		Spoorgoederenvervoer	*Actualiteit: Integrale studie emplacement Venlo (EU-subsidie aanvraag)*
		Digitalisering	*Actualiteit: Maatregelen uit werkgroep digitalisering goederenvervoerscorridor landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Clean Energy Hubs	*Actualiteit: koppelen aan Beveiligd Vrachtwagen parkeren en (uitbreiding) binnenhavens.*
Regeling Grote Projecten (RGP)			
Maaslijn (RGP)			Voortgangsrapportage
N280 Roermond (RGP)			Voortgangsrapportage
VDL Nedcar (RGP)			Voortgangsrapportage
N300 BPL (RGP)			Voortgangsrapportage
Spoorverdubbeling (RGP) en Heerlen-Landgraaf			Voortgangsrapportage
Tram Maastricht - Hasselt (RGP)			Voortgangsrapportage

5.3. *Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022*

In de periode 1 juli 2021 en 1 januari 2022 kan voor de volgende mobiliteitsopgaven een voorstel tot het nemen van een besluit worden verwacht:

- G73, G74 en G75 de 3 prioritaire gebiedsverkenningen -> besluitvorming over de maatregelpakketten.

- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. => besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W30 Bus halteren op de rijbaan -> besluitvorming over de voorkeursvariant.
- W32 N276 Maasbracht, Ei van St. Joost -> besluitvorming over de voorkeursvariant.
- W4 N271 Rotonde Well -> afdoening toezegging 8304.
- W7 N270 Via Venray fase 1 inclusief fietsvoorziening Oostrum -> ondertekening realisatie-overeenkomst.
- W12 A73 Zaarderheiken => besluitvorming over het tracé door het Rijk inclusief besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort.
- W24 N280 Leudal (toekomstig RGP) -> afdoening Motie 743.
- W28 N280 Roermond => besluitvorming over fietsstructuur bij Louis Raemakersbrug
- W33 A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen) -> ondertekening van de overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.
- W42 N300 BPL (RGP) -> afdoening toezeggingen 2161 en 8930 en eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.
- W49. Rotonde Voorterstraat (voorheen N300n rotonde Continium) => besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage.
- W60 N598 Hut - de Plank =>start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. => financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.
- Knooppuntontwikkeling -> reactie op voornemen van NS de servicepunten op stations af te schalen. (Motie 2722).
- O52 Station Maastricht Noord fase 2. => besluitvorming over de voortzetting van dit project.
- Wensbus => besluitvorming over toekomstperspectief en nieuwe regeling.
- Gedragsbeïnvloeding fiets -> resultaten verkenning projecten (toezegging 8816).
- Hoofdfietsroutenetwerk Zuid-Limburg -> bestuurlijk vaststellen incl. Leisure Lane (toezegging 8817).
- R9 Maaslijn => Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R14 Spoorwegovergang Vierpaardjes -> Overeengekomen Addendum Bestuursovereenkomst ondertekenen.
- R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf -> Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP.
- Uitvoeringskader Logistiek. Q3 2021 besluitvorming over het geactualiseerde uitvoeringskader logistiek.
- Beveiligd Vrachtwagen parkeren -> besluitvorming over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).

Op dit moment zijn de volgende werksessies het komend half jaar gepland:
- 8 oktober 2021, Informatiesessie 3e VGR IPML. In deze informatiesessie wordt ingegaan op:
  - technische inhoudelijke afstemming over de 3e VGR van het IPML.
  - de interpretatie van Amendement 56, Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.
  - implementatie van het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 Zo Werken Wij! en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.
  - reactie op onderzoeksresultaten rapport Berenschot over Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'.
- 19 november 2021, uitvoeringskader Slim Veilig Duurzaam en gebiedsverkenningen.

VDL
DUVENBECK

6. Financiën

6.1. Stand op 1 *januari* 2021

De Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedroeg per 1 januari € ~~70,73~~ *77,37* mln. Deze risicoreserve is conform het PS besluit van 14 februari 2020 (heroverweging) beschikbaar voor:

- Project specifieke risico's, zijnde:
  - Reservering vertraging Maaslijn
  - Reservering randweg Abdissenbosch
  - Reservering investeringen ZLSM na 2024
- Project overstijgende risico's, zoals:
  a. Gevolgen van de stikstofproblematiek (maatwerk per opgave, afhankelijk van fase en kostenaandeel) en PFAS
  b. De risicoreservering voor projecten voor de ramingssystematiek

Bij de onderbouwing van de risicoreservering is geen rekening gehouden met de implementatie van de resultaten uit het onderzoek 'Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'. In de volgende voortgangsrapportage worden de op dat moment besloten implicaties hiervan verwerkt. Concreet betekent dit dat de bovenstaande risicoreservering financieel (met bandbreedtes) gespecificeerd zal worden.

6.2. Stand van zaken tot 1 *juli* 2021

Verloop Risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen	€ x 1 mln.		Besluit
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen 14-2-2020 (PS Heroverweging) saldo 2033		92,80	
Vertraging realisatie infrastructurele maatregelen Maaslijn	-33,800		PS 14-2-2020
Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot	5,560		PS 18-6-2020 (1e Afwijkingenrapportage 2020)
Gewijzigd krediet Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	1,900		PS 3-4-2020
Beëindiging huurovereenkomst carpoolplaats Urmond	0,144		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Voordelige afrekeningen subsidies	1,862		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Bijdrage Provincie Gelderland geïndexeerd	2,374		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Rijksbijdrage voor exploitatie lijn Maastricht - Heerlen - Aken	1,120		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Gewijzigde dekking Nationale Agenda Laadinfrastructuur (BO MIRT)	0,500		PS 18-6-2020 (1e Afwijkingenrapportage 2020)
N266 - N275 Nederweert	-1,431		PS 29-6-2020
Procesmiddelen verlenging concessie	-0,300		PS 14-2-2020
		-22,071	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR 1 IPML) 1-7-2020 saldo 2033		70,729	
Landschappelijke inpassing Reijmersbeek (BPL)	1,600		PS 16-11-2020
Herrekening kapitaallasten 2020-2034 (voorlopige cijfers)	3,100		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Voordelige afrekeningen voorgaande jaren (voorlopige cijfers)	1,596		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Jachthaven Venlo 2 fase	2,500		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Uitbreiding VDL Nedcar	-2,151		PS 18-12-2020
		6,644	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR 2 IPML) 1-1-2021 saldo 2033		77,373	
Voordelige afrekeningen voorgaande jaren (voorlopige cijfers 2021)	*1,421*		*Stand 1-7-2021*
Bijstelling definitieve cijfers herrekening kapitaallasten (Jaarrekening 2020)	*0,971*		*PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)*
Meerjarige doorkijk t/m 2035 (langjarige verplichtingen en kapitaallasten)	*-15,063*		*Zie hoofdstuk 6.4 financiële Samenvatting*
		-12,671	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR3 IPML) 1-7-2021 Saldo *2035*		*64,702*	

In de periode 1 *januari 2021* tot 1 *juli* 2021 zijn besluiten genomen met en zonder financiële consequenties. De besluiten met financiële consequenties zijn in bovenstaande tabel verwerkt.

De Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen komt hiermee op 1 *juli* 2021 op € ~~77,37~~ *64,702* mln.

6.2.1. Voordelige afrekeningen *voorgaande jaren* tot 1 *juli* 2021

Uit een analyse van de resultaten voorgaande dienstjaren is gebleken dat in totaal een bedrag van € *1,42* mln. vrijvalt ten gunste van de Bereikbaarheidsmiddelen.

6.2.2. Bijstelling kapitaallasten

Er heeft een bijstelling van de kapitaallasten plaatsgevonden (EJB, PS *24-06-2021*). Deze bijstelling is gebaseerd op de eindbalans. Bij de berekening in het Statenvoorstel van PS 14 februari 2020 is uitgegaan van de eindbalans 2018. Met het actualiseren van de kapitaallasten, gebaseerd op de eindbalans 20*20* levert dan een voordelig verschil op van € ~~3,10~~ *0,971* mln. ten gunste van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.

6.3. Meerjarige doorkijk tot en met *2035*

Het financieel kader is opgebouwd uit de regulier in de programmabegroting en meerjarenraming 2020-*2035* opgenomen middelen voor alle mobiliteitsopgaven. Hierin zijn ook de beschikbare middelen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen verwerkt en het Beleidskader Fiets.

Voor een doorkijk tot en met *2035*, conform het heroverwegingsbesluit mobiliteitsopgaven (PS 14 februari 2020) wordt verwezen naar 6.4. Hierin is de financiële stand van zaken tot 1 *juli* 2021 verwerkt zoals in 6.2 is toegelicht. Het saldo van € ~~6,64~~ *15,063* mln. wordt ~~toegevoegd aan~~ *ten laste gebracht van* de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen, zoals hierboven in de tabel is aangegeven.

In de programmabegroting zijn de (financiële) gegevens opgenomen bij de begrotingsprogramma's 3.1 Openbaar vervoer en railagenda en 3.2. Bereikbaarheid en mobiliteit. De in onderstaande financiële samenvatting opgenomen bedragen sluiten aan bij de in de programmabegroting opgenomen gegevens.

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

6.4. *Financiële samenvatting*

De financiële tabellen zijn geoptimaliseerd voor 2 pagina weergave

x 1 mln

Exploitatie	2021	2022	2023	2024	2025
Beschikbaar vanuit inkomsten Mobiliteitsmiddelen	€ 207,006	€ 182,684	€ 159,603	€ 157,753	€ 149,396
Totale uitgaven Beleidsvoorbereiding	€ 1,459	€ 1,232	€ 1,232	€ 1,231	€ 1,232
Totale uitgaven Beheer Provinciale wegen	€ 18,045	€ 21,743	€ 22,510	€ 24,169	€ 24,410
Totale uitgaven Weginfrastructuur	€ 1,250	€ 0,750	€ -	€ 5,000	€ -
Totale uitgaven Openbaar vervoer	€ 69,937	€ 62,464	€ 62,744	€ 63,974	€ 64,759
Totale uitgaven Fiets	€ 20,911	€ 0,425	€ 0,425	€ -	€ -
Totale uitgaven Verkeersveiligheid	€ 1,690	€ 1,690	€ 1,690	€ 1,933	€ 1,000
Totale uitgaven Slim, veilig, duurzaam	€ 13,073	€ 7,603	€ 5,453	€ 1,453	€ 1,453
Totale uitgaven Railinfrastructuur	€ 11,371	€ 21,243	€ 2,857	€ 5,557	€ 6,128
Totale uitgaven Logistiek	€ 0,580	€ 0,325	€ 0,145	€ 0,035	€ -
Bijlage 1 Totaal aan uitgaven Regulier beleid	€ 138,316	€ 117,475	€ 97,055	€ 103,351	€ 98,982
Overschot jaarlijkse Mobiliteitsmiddelen	**€ 68,691**	**€ 65,209**	**€ 62,548**	**€ 54,402**	**€ 50,415**

Investeringen	2021	2022	2023	2024	2025
Beschikbaar voor investeringen	€ 14,938	€ 27,077	€ 21,888	€ 22,118	€ 16,594
Bijlage 2 Verwachte investeringen	€ 14,937	€ 27,076	€ 21,887	€ 22,117	€ 16,593
Overschot jaarlijkse investeringskredieten	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001
Cumulatief overschot investeringskredieten	€ 0,001	€ 0,002	€ 0,003	€ 0,004	€ 0,004

x 1 mln

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 145,748	€ 141,588	€ 137,348	€ 132,686	€ 127,225	€ 120,956	€ 113,981	€ 106,282	€ 97,876	€ 91,330
€ 1,232	€ 0,732	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,442	€ 0,442
€ 24,712	€ 24,980	€ 25,252	€ 25,528	€ 25,808	€ 26,093	€ 26,383	€ 26,677	€ 26,852	€ 27,156
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 65,556	€ 66,361	€ 66,898	€ 67,723	€ 68,559	€ 69,254	€ 70,008	€ 70,715	€ 71,088	€ 72,435
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 0,030	€ 0,030
€ 1,153	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ -	€ -
€ 6,145	€ 6,163	€ 6,181	€ 6,199	€ 6,216	€ 6,272	€ 6,289	€ 6,295	€ 6,312	€ 6,330
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 99,798	€ 100,188	€ 100,925	€ 102,045	€ 103,178	€ 104,214	€ 105,275	€ 106,282	€ 104,724	€ 106,393
€ 45,950	**€ 41,400**	**€ 36,423**	**€ 30,641**	**€ 24,047**	**€ 16,741**	**€ 8,706**	**€ 0,000**	**€ -6,849**	**€ -15,063**

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 16,870	€ 21,421	€ 21,269	€ 20,341	€ 18,955	€ 17,548	€ 17,849	€ 16,487	€ 13,581	€ 13,804
€ 16,869	€ 21,421	€ 21,268	€ 20,340	€ 18,954	€ 17,547	€ 17,849	€ 16,486	€ 13,580	€ 13,803
€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001
€ 0,005	€ 0,005	€ 0,006	€ 0,006	€ 0,007	€ 0,008	€ 0,008	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,010

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 1 REGULIER BELEID	2021	2022	2023	2024
		Totaal beschikbaar	€ *207,006*	€ *182,684*	€ *159,603*	€ *157,753*
	3.2.1.	Procesmiddelen gebiedsverkenningen	€ 0,048	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	Procesmiddelen Mobiliteit	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200
	3.2.1.	Langjarige verplichtingen	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350
	3.2.1.	Doorontwikkeling Verkeersmodel	€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090
	3.2.1.	Doorontwikkeling Verkeersmeetnet	€ 0,678	€ 0,500	€ 0,500	€ 0,500
	3.2.1.	Doorberekende personeelskosten (Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,091
		Totaal Beleidsvoorbereiding	€ *1,459*	€ *1,232*	€ *1,232*	€ *1,231*
	3.2.5.	Dagelijks onderhoud openbare ruimte (Contract Functioneel Onderhoud Openbare Ruimte)	€ 4,460	€ 4,117	€ 4,196	€ 4,277
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud verhardingen	€ 0,690	€ 0,848	€ 1,006	€ 2,977
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, geluidsschermen)	€ 0,641	€ 0,651	€ 0,664	€ 0,676
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud overige assets (OVL, bewegwijzering, verkeerslichten)	€ 8,284	€ 8,044	€ 8,065	€ 6,759
	3.2.5.	Gladheidsbestrijding	€ 1,411	€ 1,434	€ 1,461	€ 1,489
B50	3.1.2.	Onderhoudsplan infra en opstallen ZLSM	€ 0,157	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125
	3.2.5.	Kapitaallasten infrastructurele projecten (t.l.v.	€ 2,277	€ 6,524	€ 6,993	€ 7,866
		Totaal Beheer Provinciale wegen	€ *18,045*	€ *21,743*	€ *22,510*	€ *24,169*
R14	3.1.2.	Spoorwegovergang Vierpaardjes (risico)	€ -	€ -	€ -	€ 5,000
W33	3.2.1.	Dwarsverbindingen project A2 't Vonderen-Kerensheide	€ -	€ 0,750	€ -	€ -
W49	3.2.1.	N300n Voorterstraat Rotonde	€ 1,250	€ -	€ -	€ -
		Totaal Weginfrastructuur	€ *1,250*	€ *0,750*	€ -	€ *5,000*
O78	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279
O80	3.1.1.	OV projecten ontwikkeling beleid	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100
	3.1.1.	OV monitoring en bedrijfsvoering	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290
	4.2.0.	OV onderzoeken monitoring en bedrijfsvoering	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108
O78	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031	€ 58,884	€ 60,899	€ 61,665	€ 62,441
	3.1.1.	Procesmiddelen verlenging concessie	€ 0,248	€ -	€ -	€ -
	3.1.1.	Versnellingskansen Openbaar Vervoer	€ 0,950	€ -		
	3.1.1.	Bijdrage Interreg VA project EMR Connect	€ 0,034	€ -	€ -	€ -
	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031 Wensbus	€ 0,113	€ -	€ 0,145	€ 0,600
	3.1.1.	Nadere subsidieregels de Wensbus 2019	€ 1,091	€ -	€ -	€ -
O52	3.1.2.	Station Maastricht Noord fase II	€ 6,108	€ -	€ -	€ -
O81	3.1.1.	Pilot Mobility as a Service (MaaS)	€ 1,185	€ 0,289	€ -	€ -
	3.1.1.	Kapitaallasten openbaar vervoer (t.l.v. Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,457	€ 0,407	€ 0,066	€ 0,066
	3.1.1.	Doorberekende personeelskosten (Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,091
		Totaal Openbaar vervoer	€ *69,937*	€ *62,464*	€ *62,744*	€ *63,974*
	3.2.2.	Beleidskader fiets: onderzoeken	€ 0,701	€ -	€ -	€ -
F26	3.2.2.	Snelfietsroute Station Roermond - Haelen	€ 3,500			
F29	3.2.2.	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek	€ 2,000			
F35	3.2.2.	Oversteek snelfietsroute Pissumerweg	€ 0,400			

x 1 mln

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 149,396	*€ 145,748*	*€ 141,588*	*€ 137,348*	*€ 132,686*	*€ 127,225*	*€ 120,956*	*€ 113,981*	*€ 106,282*	*€ 97,876*	*€ 91,330*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ -	€ -
€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350
€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,500	€ 0,500	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092
€ 1,232	*€ 1,232*	*€ 0,732*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,442*	*€ 0,442*
€ 4,319	€ 4,400	€ 4,471	€ 4,542	€ 4,615	€ 4,689	€ 4,764	€ 4,840	€ 4,918	€ 4,996	€ 5,076
€ 3,034	€ 3,092	€ 3,141	€ 3,191	€ 3,242	€ 3,294	€ 3,347	€ 3,400	€ 3,455	€ 3,510	€ 3,566
€ 0,689	€ 0,702	€ 0,714	€ 0,725	€ 0,737	€ 0,748	€ 0,760	€ 0,773	€ 0,785	€ 0,797	€ 0,810
€ 6,861	€ 6,983	€ 7,094	€ 7,208	€ 7,323	€ 7,440	€ 7,559	€ 7,680	€ 7,803	€ 7,928	€ 8,055
€ 1,517	€ 1,546	€ 1,571	€ 1,596	€ 1,621	€ 1,647	€ 1,674	€ 1,700	€ 1,727	€ 1,755	€ 1,783
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ -	€ -
€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865
€ 24,410	*€ 24,712*	*€ 24,980*	*€ 25,252*	*€ 25,528*	*€ 25,808*	*€ 26,093*	*€ 26,383*	*€ 26,677*	*€ 26,852*	*€ 27,156*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ -	€ -
€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ -	€ -
€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108
€ 63,227	€ 64,022	€ 64,827	€ 65,642	€ 66,468	€ 67,304	€ 68,049	€ 68,803	€ 69,567	€ 70,889	€ 72,236
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,550	€ 0,550	€ 0,550	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,009	€ -	€ -
€ 0,091	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092
€ 64,759	*€ 65,556*	*€ 66,361*	*€ 66,898*	*€ 67,723*	*€ 68,559*	*€ 69,254*	*€ 70,008*	*€ 70,715*	*€ 71,088*	*€ 72,435*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Naar inhoudsopgave

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 1 REGULIER BELEID onderwerp	2021	2022	2023	2024
F51	3.2.2.	Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 2,360	€ -	€ -	€ -
F53	3.2.2.	Snelfietsroute Maastricht - Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 2,043	€ -	€ -	€ -
F54	3.2.2.	Snelfietsroute Beek-Elsloo-Chemelot	€ 2,407	€ -	€ -	€ -
F61	3.2.2.	Fietsverbinding De Bukel Eijsden	€ 0,200			
F67	3.2.2.	Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg	€ 0,450			
F69	3.2.2.	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep	€ 0,150			
F70	3.2.2.	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 0,841			
F71	3.2.2.	Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264,	€ 1,750			
F72	3.2.2.	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 2,150			
	3.2.2.	Beleidskader Fiets: fietsprojecten	€ 1,249	€ -	€ -	
	3.2.2.	Beleidskader Fiets: gedragsbeïnvloeding	€ 0,710	€ 0,425	€ 0,425	€ -
		Totaal Fiets	*€ 20,911*	*€ 0,425*	*€ 0,425*	€ -
	3.2.3.	ROVL	€ 0,523	€ 0,523	€ 0,523	€ 0,766
	4.2.0.	ROVL onderzoeken	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030
	3.2.3.	Verkeerseducatie Limburg	€ 1,137	€ 1,137	€ 1,137	€ 1,137
		Totaal Verkeersveiligheid	*€ 1,690*	*€ 1,690*	*€ 1,690*	*€ 1,933*
S84	3.2.1.	Roermond Bereikbaar	€ 0,125	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	SmartwayZ.NL	€ 3,775	€ 1,000	€ 1,000	€ 0,500
	3.2.1.	Limburg Bereikbaar	€ 0,046	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	Zuid-Limburg Bereikbaar	€ 1,700	€ 1,700		
	3.2.1.	MIRT: Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	€ 0,700	€ 0,300	€ -	€ -
	3.2.1.	Verkeers- en Vervoersmanagement	€ 0,828	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953
	3.2.1.	Slim, veilig, duurzaam	€ 5,200	€ 3,500	€ 3,500	€ -
	3.2.1.	MIRT: Minder Hinder Aanpak	€ 0,100	€ -	€ -	€ -
S85	3.2.1.	MIRT: Digitalisering	€ 0,600	€ 0,150	€ -	€ -
		Totaal Slim, veilig, duurzaam	*€ 13,073*	*€ 7,603*	*€ 5,453*	*€ 1,453*
R23	3.1.2.	Inframaatregelen Weert-Hamont	€ 4,000	€ -	€ -	€ -
O79	3.1.1.	Beheer en Onderhoud Spoor (TMH)	€ 0,433	€ 0,239	€ 0,245	€ 0,302
R56	3.1.2.	Tram Maastricht Hasselt	€ 5,000	€ 19,493	€ -	€ -
R56	3.1.1.	Haltes Tram Hasselt-Maastricht	€ 1,000	€ -	€ -	€ -
	3.1.2.	Kapitaallasten Railinfrastructuur (t.l.v. Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,938	€ 1,511	€ 2,612	€ 5,255
		Totaal Railinfrastructuur	*€ 11,371*	*€ 21,243*	*€ 2,857*	*€ 5,557*
	3.2.4.	Proceskosten EGTS Rijn-Alpen Corridor	€ 0,010	€ 0,010	€ 0,010	€ -
	3.2.4.	Samenwerkingsovereenkomst Blueports	€ 0,057	€ 0,035	€ 0,035	€ 0,035
	3.2.4.	MIRT - Programma Goederencorridors	€ 0,286	€ 0,175	€ 0,100	€ -
	3.2.4.	Modal shift aanpak	€ 0,080	€ 0,080	€ -	€ -
	3.2.4.	Clean energy hubs	€ 0,050	€ 0,025	€ -	€ -
	3.2.1.	Beveiligd vrachtwagenparkeren	€ 0,097			
		Totaal Logistiek	*€ 0,580*	*€ 0,325*	*€ 0,145*	*€ 0,035*
		Totaal aan uitgaven	*€ 138,316*	*€ 117,475*	*€ 97,055*	*€ 103,351*
		Overschot jaarlijkse Mobiliteitsmiddelen	€ 68,691	€ 65,209	€ 62,548	€ 54,402

x 1 mln

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ -	€ -
€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,000	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 0,030*	*€ 0,030*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,500	€ 0,200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,453	*€ 1,153*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ -*	*€ -*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,771	€ 0,788	€ 0,806	€ 0,824	€ 0,842	€ 0,859	€ 0,877	€ 0,895	€ 0,913	€ 0,931	€ 0,949
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,395	€ 5,394	€ 5,382	€ 5,382	€ 5,382
€ 6,128	*€ 6,145*	*€ 6,163*	*€ 6,181*	*€ 6,199*	*€ 6,216*	*€ 6,272*	*€ 6,289*	*€ 6,295*	*€ 6,312*	*€ 6,330*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 98,982	*€ 99,798*	*€ 100,188*	*€ 100,925*	*€ 102,045*	*€ 103,178*	*€ 104,214*	*€ 105,275*	*€ 106,282*	*€ 104,724*	*€ 106,393*
€ 50,415	€ 45,950	€ 41,400	€ 36,423	€ 30,641	€ 24,047	€ 16,741	€ 8,706	€ 0,000	€ -6,849	€ -15,063

x 1 mln

		BIJLAGE 2 INVESTERINGEN	Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk reeds ontvangen	Dekking Rijk nog te ontvangen	Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2021	Realisatie t/m 2020	Restant te besteden 2020
		Totaal jaarlijks beschikbaar voor investeringen						€ 853,315	€ -	€ 52,884
Nummer IPML	*Product Begroting*	*onderwerp*								
	3.2.5.	Openbare verlichting						€ 0,808	€ 0,694	€ 0,114
	3.2.5.	Beplantingsbestek	€ 0,767	€ 0,767	€ -	€ -	€ -	€ 0,970	€ 0,398	€ 0,572
	3.2.5.	OMOP verhardingen (investeringen)	€ 18,498	€ 18,498	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Bewegwijzering	€ 1,322	€ -			€ -	€ 1,507	€ 1,116	€ 0,391
	3.2.5.	Verkeersregelinstallaties	€ 4,503	€ 3,073			€ 1,430	€ 4,503	€ 1,414	€ 3,089
	3.2.5.	Vervanging geleiderails	€ 0,453	€ 0,453			€ -	€ 0,453	€ 0,106	€ 0,346
	3.2.5.	Vervanging wegmeubilair	€ 0,345	€ 0,345			€ -	€ 0,683	€ 0,042	€ 0,642
	3.2.5.	Incidentele investeringen (grondaankopen, faunavoorzieningen, groenbeheer en verkeersveiligheid)	€ 0,889	€ 0,889			€ -	€ 0,889	€ 0,889	€ -
	3.2.5.	Studieprojecten	€ 2,332	€ 2,332				€ 2,332	€ 2,225	€ 0,107
	3.2.5.	Vervangingsinvesteringen algemeen	€ -	€ -			€ -	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Aanschaf gladheidsmaterieel	€ 0,150	€ 0,150			€ -	€ 0,150	€ 0,168	€ -
B5	3.2.5.	N270 Koninginnebrug - 15 jr	€ 5,200	€ 5,200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B8	3.2.5.	N554/N556 Rehabilitatie	€ 6,716	€ 6,716	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
B21	3.2.5.	N273 Vervangen Kunstwerk Brug Tungelroysche Beek (Neerbeek)-80 jr	€ 2,400	€ 2,400	€ -	€ -	€ -	€ 2,400	€ 0,015	€ 2,385
B22	3.2.5.	N564 brug Nyrstar (vervangen) - 15 jr	€ 1,000	€ 1,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B25	3.2.5.	N280 rehabilitatie versterken wegvak (11.9 t/m 16,27) wegvak Horn	€ 5,949	€ 5,949	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
B31	3.2.5.	N293 Vervangen kunstwerk Roerbrug - 15 jr	€ 1,500	€ 1,500	€ -	€ -	€ -	€ 1,500	€ 0,033	€ 1,467
B38	3.2.5.	N297 Wateroverlast Sittard	€ 0,150	€ 0,150	€ -	€ -		€ 0,150	€ -	€ 0,150
B47	3.2.5.	N281 Viaduct Terworm (versterken) - 15 jr	€ 1,000	€ 1,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B48	3.2.5.	N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte gem. Heerlen (fundering en verharding, km 22- 32)	€ 16,118	€ 16,118	€ -	€ -	€ -	€ 13,917	€ -	€ 13,917
B50	3.2.5.	ZLSM	€ 5,100	€ 5,100	€ -	€ -	€ -	€ 5,100	€ 0,034	€ 5,066
B58	3.2.5.	N278 Vervangen kunstwerk Fommestraat - 80 jr	€ 2,100	€ 2,100	€ -	€ -	€ -	€ 2,100	€ 0,089	€ 2,011
B63	3.2.5.	N298 Wateroverlast Aalbeek	€ 0,800	€ 0,800	€ -	€ -		€ 0,800	€ -	€ 0,800
	3.2.5.	Onderdoorgang voor (brom)fietsers - 80 jr	€ 0,384	€ 0,384	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Veetunnel/duiker Selzerbeek - 80 jr	€ 0,391	€ 0,391	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Bocholtzerbeek - 80 jr	€ 0,130	€ 0,130	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Lingsforterbeek - 80 jr	€ 1,279	€ 1,279	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Dubbele duiker in Looische graaf - 80 jr	€ 0,448	€ 0,448	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Dubbele duiker in Eckeltsebeek - 80 jr	€ 0,116	€ 0,116	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker 2 in Roggelschebeek - 80 jr	€ 0,446	€ 0,446	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Haelenschebeek - 80 jr	€ 0,140	€ 0,140	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in waterlossing - 80 jr	€ 0,230	€ 0,230	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Nog te programmeren kunstwerken								
	3.2.5.	Nog te programmeren vervangingsinvesteringen wegen								
		Totaal investeringen Beheer Provinciale wegen	*€ 80,856*	*€ 78,104*	*€ -*	*€ -*	*€ 1,430*	*€ 38,261*	*€ 7,223*	*€ 31,056*

x 1 mln

| Geprogrammeerd | | |

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 2 INVESTERINGEN onderwerp	Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk reeds ontvangen	Dekking Rijk nog te ontvangen	Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2021	Realisatie t/m 2020	Restant te besteden 2020
W1	3.2.5.	N271 Rehabilitatie Fietspad onderhoud Plasmolen-Mook	€ 11,100	€ 10,910	€ -	€ -	€ 0,190	€ 11,100	€ 0,800	€ 10,300
W2	3.2.5.	N271 Groot onderhoud Gennep	€ 8,144	€ 7,846	€ -	€ -	€ 0,298	€ 8,144	€ 6,708	€ 1,436
W4	3.2.5.	N271 Aanleg rotonde Well (Wezerweg) incl. tijdelijke VRI	€ 2,400	€ 1,650	€ -	€ -	€ 0,750	€ 2,400	€ 0,283	€ 2,117
W7	3.2.5.	N270 VIA Venray projecten (incl. afrit Deurnseweg)	€ 18,781	€ 15,125	€ -	€ -	€ 3,656	€ 18,781	€ 1,827	€ 16,954
W17	3.2.5.	N273 Ittervoort-Venlo Rehabilitatie kom Baarlo	€ 8,550	€ 8,250	€ -		€ 0,300	€ 8,550	€ 0,598	€ 7,952
W18	3.2.5.	Verkeersremmende maatregel Weidebos	€ 0,130	€ 0,130	€ -	€ -	€ -	€ 0,130	€ 0,129	€ 0,001
W19	3.2.8.	N266-N275 Nederweert	€ 18,244	€ 6,032	€ -	€ -	€ 12,212	€ 18,244	€ 0,716	€ 17,528
W20	3.2.5.	N273 kom Neer	€ 9,570	€ 9,570	€ -	€ -	€ -	€ 9,570	€ -	€ 9,570
W24	3.2.7.	N280 Deelproject West-Leudal (incl. reconstructie aansluiting N280/N279 rotonde en carpoolplaats Kelpen)	€ 101,580	€ 89,080	€ -	€ 7,800	€ 4,700	€ 101,580	€ 10,063	€ 91,517
W28	3.2.5.	N280 Deelproject Roermond (incl. Maasbrug, rehabilitatie rijbaan en ontsluiting DOC)	€ 57,963	€ 44,763	€ -	€ -	€ 13,200	€ 57,963	€ 48,400	€ 9,563
W30	3.2.5.	Bus halteren op rijbaan	€ 0,025	€ 0,025	€ -	€ -	€ -	€ 0,025	€ -	€ 0,025
W32	3.2.5.	N276 Maasbracht (Ei van St. Joost)	€ 0,100	€ 0,100	€ -	€ -	€ -	€ 0,100	€ -	€ 0,100
W37	3.2.5.	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	€ 73,993	€ 47,756	€ -	€ 14,300	€ 11,937	€ 73,993	€ 0,498	€ 73,495
W42	3.2.5.	Buitenring Parkstad Limburg (BPL)	€ 445,700	€ 297,040	€ -	€ -	€ 148,660	€ 445,700	€ 439,280	€ 6,420
W44	3.2.5.	N298 Aanleg drie betonnen rotondes Nuth tbv BPL	€ 0,563	€ 0,563	€ -	€ -	€ -	€ 0,563	€ 0,488	€ 0,075
W45	3.2.5.	Randweg Abdissenbosch	€ 7,000	€ 3,500	€ -	€ -	€ 3,500	€ 7,000	€ 0,331	€ 6,669
W59	3.2.5.	N595 fietspaden Wittemer Allee	€ 6,600	€ 5,600	€ -	€ -	€ 1,000	€ 0,850	€ 0,306	€ 0,544
W60	3.2.5.	N598 P 246 De Hut - De Plank - fietspad 15 jr.	€ 11,792	€ 11,092			€ 0,700	€ 7,792	€ 2,619	€ 5,173
	3.2.5.	Provinciale bushaltes	€ 0,600	€ 0,600	€ -	€ -	€ -	€ 0,600	€ -	€ 0,600
		Totale investeringen Weginfrastructuur	*€ 782,835*	*€ 559,632*			*€ 201,103*	*€ 773,085*	*€ 513,045*	*€ 260,040*
	3.1.1.	Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS)	€ 1,955	€ 1,955	€ -	€ -	€ -	€ 1,955	€ 1,903	€ 0,052
O41	3.2.5.	Ontwikkeling stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 8,300	€ 3,622	€ -	€ -	€ 4,678	€ 8,300	€ 0,880	€ 7,420
		Totaal Openbaar vervoer	*€ 10,255*	*€ 5,577*	*€ -*	*€ -*	*€ 4,678*	*€ 10,255*	*€ 2,783*	*€ 7,472*
F6	3.2.2.	Fietsinfrastructuur Oostrum (N270)	€ 3,500	€ 1,750	€ -	€ -	€ 1,750	€ 3,500	€ -	€ 3,500
F43	3.2.2.	Leisure Lane	€ 22,600	€ 11,500	€ -	€ -	€ 11,100	€ 22,600	€ 0,700	€ 21,900
		Totale investeringen Fiets	*€ 26,100*	*€ 13,250*	*€ -*	*€ -*	*€ 12,850*	*€ 26,100*	*€ 0,700*	*€ 25,400*
R9	3.1.2.	Railagenda Electrificatie Maaslijn	€ 212,600	€ 99,900	€ 59,600	€ -	€ 53,100	€ 212,600	€ 21,100	€ 191,500
	3.1.2.	Railagenda Electrificatie Heerlen-Herzogenrath	€ 15,200	€ 0,770	€ 7,500	€ -	€ 6,930	€ 15,200	€ 15,121	€ 0,079
R46	3.1.2.	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	€ 68,140	€ 20,228	€ -	€ 28,148	€ 19,763	€ 68,140	€ 7,024	€ 61,116
R56	3.1.2.	Tram Maastricht Hasselt	€ 75,500	€ 15,600	€ -	€ -	€ 59,900	€ 75,500	€ 20,600	€ 54,900
		Totaal Railinfrastructuur	*€ 371,440*	*€ 136,498*	*€ 67,100*	*€ 28,148*	*€ 139,693*	*€ 371,440*	*€ 63,846*	*€ 307,594*
		Verwachte investeringen actuele projecten						€ 811,346	€ 520,268	
		Jaarlijkse investeringsruimte						€ -	€ -	
		Vrije investeringsruimte Cumulatief						€ -	€ -	€ -

x 1 mln

Geprogrammeerd															
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	€ 4,600		€ 1,250												
	€ 0,320	€ 3,230	€ 0,600												
		€ 2,050	€ 1,250												
€ -	€ *4,920*	€ *5,280*	€ *3,100*	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ 14,937	€ 27,076	€ 21,887	€ 22,117	€ 16,593	€ 16,869	€ 21,421	€ 21,268	€ 20,340	€ 18,954	€ 17,547	€ 17,849	€ 16,486	€ 13,580	€ 13,803	
€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	
€ 0,001	€ 0,002	€ 0,003	€ 0,004	€ 0,004	€ 0,005	€ 0,005	€ 0,006	€ 0,006	€ 0,007	€ 0,008	€ 0,008	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,010	

Naar inhoudsopgave

7. Programmabeheersing

De programmabeheersing vindt plaats binnen de evenredige 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 huidige coronacrisis en de onduidelijke gevolgen daarvan voor de mobiliteit, vormen op de middellange termijn, een risico voor de beheersbaarheid van het totale mobiliteitsprogramma.

7.1. Inhoud

In het verleden is gebleken dat de Bereikbaarheidsmiddelen 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.
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. Hierbij is het goed om dit te bezien in relatie tot *de resultaten van* het onderzoek naar "Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten".

Specifiek voor de ingestelde risicoreservering op programmaniveau worden hierna naast de stand van zaken ook eventuele verbetermogelijkheden genoemd, *welke samen met de onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten onderwerp zijn van een in het najaar 2021 geplande informatiesessie met Provinciale Staten.*

7.1.1. 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 verbeterslag 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!'.
In detail wordt het afwegingskader afgestemd op actuele ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld de criteria voor verkeersveiligheid. Zie hiervoor ook het themablad Verkeersveiligheid.

7.1.2. Stand van zaken Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen

Met het aannemen van Amendement 56 van Berghorst cs 'We stellen een risicoreservering in, bestaande uit 66 miljoen voor een limitatief aantal risico's op het gebied van mobiliteit, aangevuld met de 26,8 miljoen vrij beschikbare middelen in het Heroverwegingskader Mobiliteitsopgaven, waarmee een risicoreservering ontstaat van 92,8 miljoen' is bij het heroverweging besluit van 14 februari 2020 een deel van de Bereikbaarheidsmiddelen ingericht als Risicoreservering.

- **Actualisering Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen**

In hoofdstuk 6.2 is de actuele stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen opgenomen. Deze actuele stand is gebaseerd op het aanwezige saldo bij het heroverwegingsbesluit en de daaropvolgende genomen besluiten tot 1 juli 2021 door GS of PS en in lijn met het Amendement 56.

Er wordt *gewerkt* aan een nadere financiële specificering/onderbouwing van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen als een van de mogelijke verbeterpunten. Daarbij is het zinvol om rekening te houden met eventuele nieuwe optredende (exogene) risico's, zoals de Covid-19-pandemie, *leidraad kostenbegrotingssystematiek* en de implementatie van het *uitvoeringskader Zo Werken Wij!*. Aanleiding voor deze verbetering is dat we aan de hand van een zorgvuldige analyse op zoek zijn naar de benodigde draagkracht van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.

- **Toepassing Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen**

De stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedraagt per 1 juli 2021 € 64,702 mln. Op basis van PS-besluitvorming moeten binnen dit bedrag onderstaande bedragen gereserveerd worden:

Limitatieve Risico's	*€ x 1 mln.*
Amendement 91 van Wageningen landschappelijke inpassing	*1,600*
Randweg Abdissenbosch	*16,500*
Investeringen ZLSM na 2024	*12,400*
Vertraging Maaslijn	*13,600*
Projectspecifieke risico's	*44,100*

Per saldo resteert er dan nog binnen de Risicoreserve een bedrag van € 20,602 mln.
Daarnaast moet er nog een bedrag gereserveerd worden voor de project-overstijgende risico's zoals exogene risico's en de ramingssystematiek conform het uitvoeringskader 'Zo werken wij'. Dit wordt conform het nog voor te leggen sonderende PS-voorstel (werksessie Cie MD 8 oktober 2021) meegenomen in VGR4 IPML.

7.1.3. 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 handelswijze 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 periodiek vindt er bijstelling plaats.

7.1.4. 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*.

7.2. Capaciteit

Aan het totale programma is tevens de inzet van de ambtelijke organisatie randvoorwaardelijk gekoppeld. De strategische personeelsplanning en daaruit volgende halfjaarlijkse capaciteitsnota op basis van de clusterplannen, zijn medebepalend voor de sturing op dit programma.

7.3. 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 7.1.2.

7.4. 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 8, 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!*

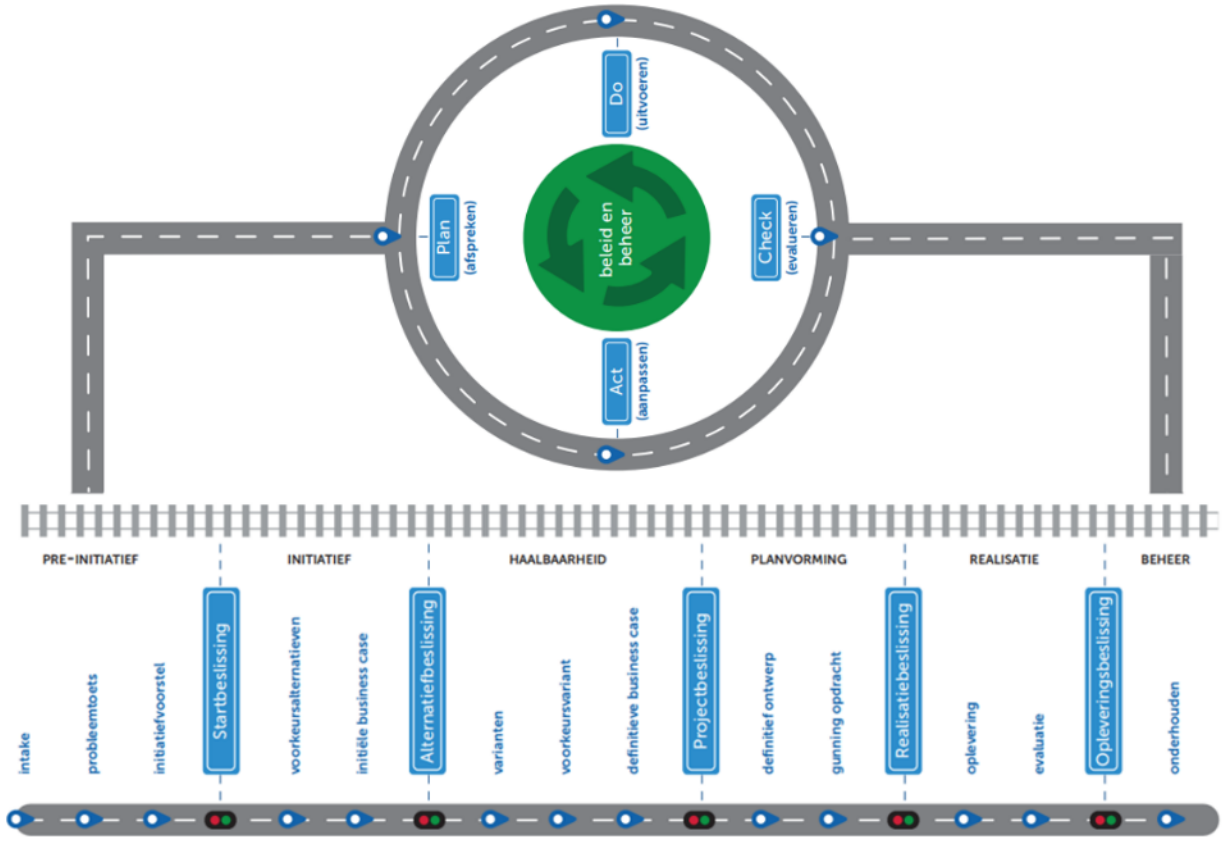


Fig. Limburg Standaard

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.

Faseovergang	Besluitvormingsdocument	Verantwoordelijkheid besluitvorming
Beheer-, ontwikkel- en beleidscyclus	Vaststelling kader	PS
Naar initiatief	Initiële businesscase	Ambtelijk
Naar haalbaarheid	Businesscase	GS
Naar planvorming	PIP	PS
Naar uitvoering	Aanbesteding	GS
Naar beheer	Opleverdocument	Ambtelijk

Via de begroting en afwijkingsrapportages op de begroting besluit PS over de kredieten van de projecten

PS wordt twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van het integrale programma van de mobiliteitsopgaven via het IPML.

8. 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.

8.1. Leeswijzer projectenbundel

Nummer + Naam van de opgave

Mobiliteitsdoel

- ☐ Duurzaamheid
- ☐ Leefbaarheid
- ☐ Veiligheid
- ☐ Doorstroming

Met kleur wordt aangeduid in hoeverre het project op dit moment hieraan bijdraagt *conform het Afwegingskader mobiliteitsopgaven en ambities:*

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ☐ Beleid

- hoog
- middel
- laag
- zeer laag

Algemene indicatie voortgang

Het stoplicht 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:

- 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.

Beoogd resultaat

Hier wordt kort omschreven wat het beoogde resultaat is met een verwijzing naar mobiliteitsdoelen en/of verantwoordelijkheden.

Onder betrokken en achter de naam Provincie Limburg staat tussen haakjes de rol. Mogelijkheden zijn: Initiatiefnemer, subsidient, mede financier.

Aanpak of Oplossingen

In de initiatiefase wordt hier kort omschreven 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.

Scope	Globale grafische weergave van de scope van het project. *Er is geen relatie qua kleur met de scope onder stand van zaken.*
Raakvlakken	Eventuele verwijzing naar projectbladnummers van gerelateerde projecten.
Zie ook nieuwsbrief / website	*Eventuele link naar een website of nieuwsbrief van de opgave*

Projectvoortgang / Mijlpalen

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.

Planning/Realisatie

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 en de actuele fasering volgens actuele VGR. 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.

Dekking

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 Index*ering* is inbegrepen of niet. *Verwijzing naar product in provinciale begroting*

Voorbeeld	Voorbeeld van een aangepast tekst
~~0,230~~ *0,320*	Voorbeeld van aangepaste cijfers

Specifieke indicatie stand van zaken

De stoplichtkleur bij stand van zaken geeft aan hoe de scope, tijd en financiën ervoor staan. *Zie 5.1 voor uitgebreide toelichting*:

- Groen *(Goed)*: geen afwijking,
- Geel *(Matig)*: *kleine* afwijking,
- Rood *(Slecht)*: *grote* afwijking.

Betrokken

Trekker

Welke organisatie leidt het project en is verantwoordelijk voor het projectresultaat

Shareholders

De (mede)financiers (medebepalend voor de inhoud)

Stakeholders

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

8.2. Thema Beleidsvoorbereiding

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Beleidsvoorbereiding bestaat uit de volgende drie subdoelen:

1. Beleidsmonitoring: Bepalen van de mate waarin we onze doelen realiseren, het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen en het bepalen van de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen.
2. Beleidsontwikkeling: afstemming over generieke mobiliteitsthema's en de weerslag daarvan op Limburg.
3. Gebiedsgerichte aanpak: Een integraal maatregelenpakket, afgestemd met de behoeften van de regio, in te zetten als bijdrage aan de regionale mobiliteitsdoelen.

Aanpak

Beleidsvoorbereiding bestaat uit de volgende vier deelonderwerpen:

- 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. *In 2021 is gewerkt aan de koppeling tussen indicatoren en eindproducten, zoals de rapportage en het Dataportaal Limburg (van het Cluster O&I, team gegevensmanagement). Met deze stap zijn we straks 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 zijn 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 2021 wordt de eerste editie van de nieuwe verkeersmodellen gebouwd.*

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).* De gegevenslevering loopt t/m 2027 via NDW.
- Levering verkeergegevens met nader onderscheid kenmerken. Het gaat hier met name om het vervoer gevaarlijke stoffen, maar via de metingen proberen we ook inzicht te krijgen in landbouwverkeer, afmetingen en uitstootcategorie. In 2021 vindt de verdere voorbereiding en aanbesteding plaats en willen we deze inwinning operationeel krijgen. Hiervoor zoeken we samenwerking met NDW en enkele provincies.

De gemeenten hebben gelegenheid (gehad) om voor eigen rekening mee te doen met de inwinning. De gemeenten Venlo en Peel en Maas maken hier gebruik van.

Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata

Binnen het uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam wordt gewerkt aan de digitaliseringsopgave voor mobiliteit (zie hoofdstuk 8.8). Hiermee wordt invulling gegeven aan de landelijke MIRT-afspraak 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).

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg, NDW

Shareholders
Gemeenten

Stakeholders
Rijkswaterstaat, CBS, Arriva, dataleveranciers, adviesbureaus

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van financiering voor de verkeersmodellen vanuit regio's

Grootste tijd risico's

- Covid19 belemmert levering onderdelen en/of beschikbaarheid personeel
- Vertraging in vergunning / toestemming wegbeheerders (verkeersmeetnet)
- Vertraging in gegevensverzameling input (verkeersmodellen)
- Complicaties bij de modelontwikkeling i.v.m. innovaties (verkeersmodellen)

Integrale mobiliteitsmonitoring
Naast het monitoren van het mobiliteitsplan wordt gewerkt aan een verdere doorontwikkeling van de integrale mobiliteitsmonitoring. Daarbij wordt de 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 gezorgd voor de 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 of de gevolgen van de grensweerstanden. Er wordt telkens het juiste moment gekozen/afgewacht om dergelijke onderzoeken te starten en de resultaten op te leveren.

Rapportage
Naast 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 wordt de data en de bijbehorende analysen ontsloten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het cluster Strategie, CBS en O&I. *De eerste resultaten hiervan zijn in 2021 al zichtbaar in de vorm van het Dataportaal Limburg.*

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Opdrachtverlening verkeersmeetnet: verkeersgegevens met onderscheid kenmerken Oplevering eerste rapportage indicatoren (mobiliteitsdoelen) 2020
2020	Definitieve gunning doorontwikkeling verkeersmodellen (14 december 2020) Levering eerste batch fietstellingen (7 december 2020) Eerste telpunten nieuwe verkeersmeetnet operationeel (18 augustus 2020) Opdrachtverlening verkeersmeetnet: levering fietstelgegevens (17 juli 2020) Opdrachtverlening verkeersmeetnet: levering verkeersgegevens gemotoriseerd wegverkeer (20 mei 2020) GS-besluit Doorontwikkeling verkeersmeetnet en verkeersmodellen (17 maart 2020) Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020).

Planning

Monitoring, Evaluatie en Data (MED)
In 2021 worden de volgende stappen gezet in het meten van de mobiliteitsdoelen uit het mobiliteitsplan. Op de planning staat onder andere het organiseren van de dataverzameling van de verschillende indicatoren. Daarnaast werken we aan een (half)jaarlijkse rapportage over de kernindicatoren waarin de belangrijkste resultaten en duiding zal worden gepresenteerd. De afstemming en aanhaking met de andere gerelateerde monitoringsactiviteiten binnen mobiliteit wordt daarnaast gewaarborgd.

Verkeersmodellen
In 2021 vindt de modelbouw plaats van de nieuwe multimodale verkeersmodellen.

Verkeersmeetnet
In Q1 van 2021 worden de laatste permanente meetlocaties van het meetnet gemotoriseerd wegverkeer en fiets operationeel. Daarnaast willen de verkeerstellingen met nader onderscheid naar kenmerken in 2021 operationeel krijgen. Hiertoe vinden de laatste voorbereidingen, de aanbesteding en de uitrol plaats. Tenslotte zal uiteraard de kwaliteit van het nieuwe meetnet in 2021 nauwlettend (via NDW) gemonitord worden.

▪ 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 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.

Deze generieke beleidsontwikkeling kijkt naar thema en grens overstijgende mobiliteitsconcepten en zorgt voor de aanhaking met andere beleidsterreinen zoals natuur, economie, 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.

Versnellingsagenda (Covid-19-pandemie)

Een ontwikkeling die op dit moment speelt, is de impact van de Covid-19-pandemie op de mobiliteit. Hieraan is een zogenaamde versnellingsagenda gekoppeld om ten tijde van deze pandemie de marktpartijen enige zekerheid te kunnen bieden. Er zijn verschillende versnellingsmaatregelen onderzocht.
Bij de versnellingsmaatregelen zijn geen volstrekt nieuwe inzichten aan het licht gekomen, immers ook zonder Covid-19 willen we zo snel en effectief mogelijk werken. Het zijn wel optimalisaties en accentverschuivingen die we samen met aanbesteding- en contract deskundigen hebben ontwikkeld en toegepast op onze Mobiliteitsopgave. Hierbij is een totaaloverzicht gemaakt, ook de projecten die reeds werden versneld en eerder aan u zijn gemeld zijn mee genomen.
Bij de nog te versnellen onderhouds- en infraprojecten en de fietsprojecten kunnen zich tijdens de doorontwikkeling onvoorziene omstandigheden voordoen. Daarom is hier een bandbreedte van plus of min 25% gehanteerd. Bij de andere onderdelen is dat minder het geval en is er geen bandbreedte toegepast.

Thema	Minimaal te versnellen	mediaan	Maximaal te versnellen
Beheer en onderhoud	10 (Limburgs MKB)	11 (Limburgs MKB)	12 (Limburgs MKB)
Onderhouds- en infra Projecten (reeds versneld)	45	45	45
Onderhouds- en infra Projecten (nog te versnellen)	32,6	43,5	54,4
Fietsprojecten	10,7	14,3	17,9
Openbaar vervoer	2,3	2,3	2,3
Slimme, duurzaam en veilige mobiliteit en verkeersveiligheid	2,7	2,7	2,7
Totaal te versnellen	103,3	118,8	134,3

Specifiek betreft de versnellingsmogelijkheden de volgende projecten:

- Beheer en onderhoudswerkzaamheden door Limburgs MKB
- B48 – N281 Rehabilitatie
- W7 - N270 Via Venray fase 1
- W19 - N266-N275 Nederweert
- W24 - N280 Leudal
- W37 - Gebiedsontwikkeling VDL
- W59 - N595 Wittemerallee
- W60 - N598 Reconstructie de Hut + de Plank
- Thema OV:
  - Basis op orde OV-overstappunten
  - Versnellen en verstrakken OV-dienstregeling
  - Deelfietsen op kleine stations
  - Onderwijs- en werkgeversaanpak Limburg
- F54 - Snelfietsroute Beek – Elsloo – Chemelot
- F26 - Snelfietsroute Station Roermond-Haelen, (5 km lang) onderdeel snelfietsroute Leudal-Roermond-Meinweg – Mönchengladbach
- F66 - Fietsverbinding Nederweert-Leudal-Roermond-Roerdalen-Wegberg-Mönchengladbach, Provincie Limburg/ Regio
- F67 - Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg
- F68 - Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas
- F69 - Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep
- F70 - Fietsverbinding Overloonseweg, Venray
- F71 - Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264, Provincie Limburg
- F72 - Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert
- S86 - Intelligente verkeerslichten

Van bovenstaande overzicht kunnen de W7, W19, W60, F54 en F68 om verschillende redenen niet versneld worden opgepakt. Zie hiervoor de projectbladen.

- BO MIRT

Daarnaast bestaat het 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.
In april resp. mei 2021 hebben een BO Leefomgeving voor Zuid-Nederland en een BO Leefomgeving voor de Goederenvervoercorridors plaatsgehad.

▪ Gebiedsgerichte 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:

1. Westelijke Mijnstreek
2. Weert en omgeving
3. 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-Stadt loopt nog

Betrokken
Trekker
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld
Shareholders
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld
Stakeholders
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld

Risico omschrijving
Grootste financiële risico’s
Wegvallen van financiering voor de gebiedsverkenning vanuit regio’s

Grootste tijd risico’s
- Covid19 belemmert de totstandkoming van de gebiedsverkenning
- Afstemming inzake de bestuurlijke haalbaarheid komt niet rond

G73 Gebiedsverkenning Noord Limburg (voorheen Venlo – Eindhoven genoemd)

Doel
Het doel van de gebiedsverkenning is om een gedragen maatregelenpakket te definiëren dat tegemoetkomt aan de gebieds- en mobiliteitsopgaven.

Reikwijdte/scope
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.

Planning
Inmiddels is eind 2020 de eerste fase (inventarisatie gebiedsopgaven en mobiliteitsopgaven) afgerond.
Momenteel worden oplossingsrichtingen in kaart gebracht en wordt een maatregelenpakket samengesteld dat effectief is en op draagvlak bij de partners kan rekenen.
De planning is om de gebiedsverkenning af te ronden in *de* tweede *helft* van 2021.

Risicobeheersing / Financieel
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.

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Regiogemeenten en RWS
Stakeholders
Divers

Grootste financiële risico’s
Wanneer geadviseerd wordt om de voorkeurs-maatregelen uit te voeren dan is mogelijk, een en ander afhankelijk van de op dat moment beschikbare financiële ruimte binnen de bereikbaarheidsmiddelen, aanvullende financiering nodig.

G74 Gebiedsverkenning Weert en omgeving (voorheen: Weert – Eindhoven genoemd)

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

Doel

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders

Het doel van de gebiedsverkenning is om samen met de stakeholders een aantal meetregelen 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

Reikwijdte/scope
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.

Werkgroep bereikbaarheids-opgave "Weert en omgeving" zoals regiogemeenten Limburg, België en Brabant, Provincies Noord-Brabant, Belgisch Limburg, het Vlaams Gewest

Stakeholders
(voorlopig en afhankelijk van opgaven)) Rijkswaterstaat; LLTB; Fietsersbond; Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen; Infrabel; Federale overheidsdienst als opdrachtgever NMBS; Arriva; Bravo; Samenwerking Midden-Limburg.

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van financiering voor de gebiedsverkenning vanuit regio's

Planning/besluitvormingsmomenten

- Q1 *en Q2* 2021: Verwerken opgehaalde informatie tot rapportage "Fase 1 gebiedsverkenning Weert e.o. gebiedsopgave";
- Q*2 en Q3* 2021: Ambtelijk en bestuurlijk overleg waarin resultaten gebiedsopgave gepresenteerd worden en groen licht gevraagd wordt om het proces verder te continueren. Bij groen licht verdere besluitvorming over een aantal andere onderwerpen zoals het opstellen van een provincie- en landsgrensoverschrijdend verkeersmodel, alsmede de financiering hiervan. *Ook zal gevraagd worden om in te stemmen met 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.*
- Q*3-Q4* 2021: Zoektocht naar oplossingsrichtingen afronden en toetsen aan mobiliteitsdoelen.
- *Ende 2021/aanvang 2022:*: Afronden GV met bestuurlijk vastgestelde voorkeursmaatregelenpakket.

Risicobeheersing:
Voor de afronding van de gebiedsverkenning worden daar waar mogelijk systemen ingezet zodat ook digitaal kan worden overlegd, Er wordt bestuurlijk geëscaleerd naar Gedeputeerde Staten wanneer blijkt dat partners andere prioriteiten krijgen.

Overige relevante informatie noodzakelijk voor de uitvoerende controlerende taak van PS.
De gebiedsverkenning heeft als gevolg van de Corona-pandemie vertraging opgelopen. Er heeft weinig afstemming met de omgeving kunnen plaatsvinden en bovendien lopen de 'lockdowns' tussen Nederland en België niet synchroon. *Verder heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen eveneens een mobiliteitsstudie opgestart, waarvan de resultaten medio 2022 bekend zullen zijn, wat het opstellen en bestuurlijk accorderen van voorkeursmaatregelen voor het betrokken Belgisch Limburgse grondgebied bemoeilijkt.*

G75 Gebiedsverkenning Westelijke Mijnsteek

Het hieronder weergegeven indicatieve gebied waarin in ieder geval de ontwikkelingen rondom de A2 - Kerensheide – Het Vonderen en alle raakvlakprojecten in samenhang worden beschouwd.

Doel
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.

Reikwijdte/scope
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 stakeholders betrokken (o.a. Chemelotbedrijven, Campus, vervoerders, branche-organisaties). 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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg

Shareholders
gemeenten Beek, Stein, Beekdaelen, Sittard-Geleen, Echt-Susteren en RWS.

Stakeholders
Chemelotbedrijven, Campus, vervoerders, branche-organisaties

Planning/besluitvormingsmomenten
Medio 2021 moet het resultaat van deze verkenning klaar zijn waarmee de regio onderling afspraken kan maken over de uitvoering van de ontwikkelde mobiliteitsmaatregelen en de planning, prioritering, monitoring en financiering ervan.
Na bestuurlijke besluitvorming start de haalbaarheids- en daarna planfase. In die fase volgt uitwerking van de individuele maatregel(pakketten), zal er aandacht te zijn voor brede communicatie/omgevingsparticipatie en dient formele inspraak te volgen.

Risicobeheersing:
Er wordt bestuurlijk geëscaleerd naar Gedeputeerde Staten wanneer blijkt dat partners andere prioriteiten krijgen.

G76 Mobiliteitsvisie en -agenda Zuid-Limburg

Vorig jaar hebben de zestien Zuid-Limburgse gemeenten en GS besloten de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg die in 2020 gereedgekomen is, uit te werken in een Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Trekker is, net als bij de Mobiliteitsvisie, de gemeente Maastricht.

Bij de Provincie en de Zuid-Limburgse gemeentes zijn de (potentiële) 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).

Betrokken
Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie, regio, gemeenten en RWS
Stakeholders
Afhankelijk van de verschillende opgaven.

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 en bestuurlijke inventarisatie en prioritering, waarna een voorstel voor een agenda wordt uitgewerkt (incl. strategie, organisatie, financiën) en bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden. Deze wordt in het vierde kwartaal van 2021 verwacht.

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 toekomstbestending maken van de mobiliteitsaanpak in Zuid-Limburg.

Er zijn nog geen financiële middelen gelabeld voor de agenda als zodanig.

G77 Gebiedsverkenning mobiliteit Regio Parkstad-Stadt Aachen (voorheen Kerkrade West)

In vervolg op *de Verkenning Kerkrade West d.d. 2017 en de Integrale Bereikbaarheidsopgave Regio Parkstad- Stadt Aachen* hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met een nadere uitwerking van vijf mobiliteitsmaatregelen (in onderlinge samenhang) in de Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten Kerkrade, Simpelveld, Stadt Aachen en Stadsregio Parkstad
Stakeholders
ZLSM, Arriva, ProRail, AVV, Heem Wonen Kerkrade, RWTH

Doel
Doel van het project is het formuleren van een concreet pakket aan maatregelen (één maatregel of een combinatie van maatregelen) dat ervoor moet zorgen dat duurzame vervoerwijzen (OV en (deel-) fiets) een verbeterd, duurzamer en gezonder alternatief gaan vormen voor de auto, en dat past binnen de beleidsmatige en financiële randvoorwaarden van de betrokken stakeholders in dit gebied.

Reikwijdte / scope
Het project omvat de uitwerking van de vijf geselecteerde mobiliteitsmaatregelen, al dan niet in combinatie:
- (Trein)station Kerkrade-West: doorrijden van de stoptrein van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West).
- Leisurelane ook voor werkverkeer toegankelijk en aantrekkelijk maken (optimaliseren fietsnetwerk) en verknopen met bestaande en toekomstige (lokale)fietsverbindingen.
- Overstappunten. Op strategische locaties overstappunten realiseren, met bijbehorende (kwalitatieve) voorzieningen.
- Grensoverschrijdend deelfietssysteem.
- Gedragsbeïnvloeding

De uitwerking van de vijf geselecteerde mobiliteitsmaatregelen vindt plaats in twee varianten:
1. Met station Kerkrade-West;
2. Zonder station Kerkrade-West.

Deze Mobiliteitsverkenning wordt in onderlinge samenhang bekeken met de projecten Leisure Lane en ZLSM. De stad Aachen zal later in het proces aanhaken omdat zij alleen participeert in deelfietssystemen.

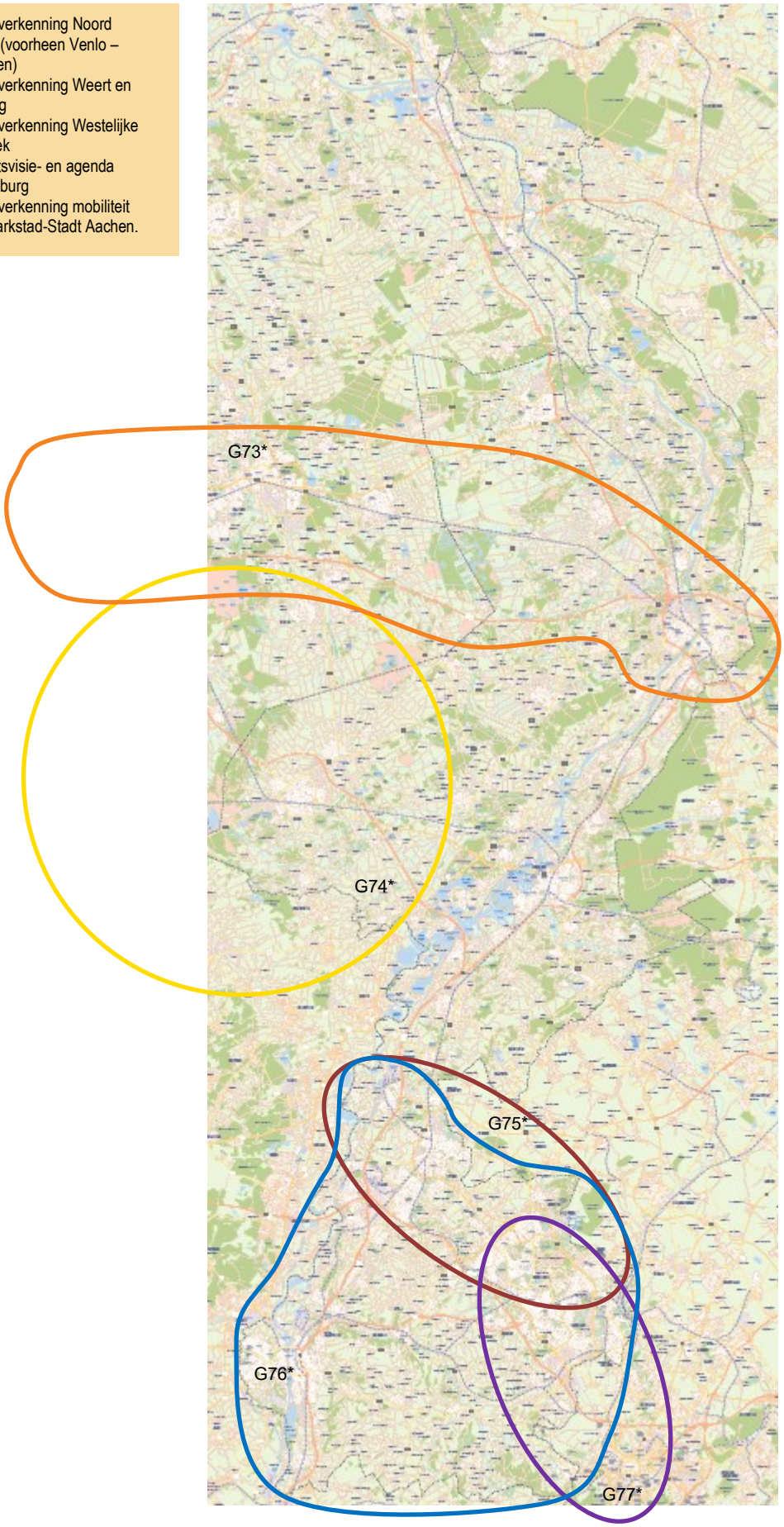
Planning besluitvorming
De twee varianten worden *medio* 2021 nader uitgewerkt en vastgelegd in een rapportage. Voorstel tot besluitvorming rond *de* go/no go *voor de uitgewerkte mobiliteitsmaatregelen in* GS is voorzien *in Q3* 2021.

Planning / Realisatie	Totaal		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Beleidsvoorbereiding	~~7,520~~ *7,618*		1,459	1,232	1,232	1,231	1,231	*1,231*
Realisatie	~~1,134~~ *0,922*		*0,922*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~7,520~~ *7,618*
Derden	
Totaal	~~7,520~~ *7,618*

Bedragen in € mln.; Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

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

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 jan 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

8.3. Thema Beheer Provinciale Wegen

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

Trekker Provincie Limburg
Shareholders -
Stakeholders Gemeenten, Rijk

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 vervroegen, 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 een kleine € 100 mln. aan grote kunstwerken gepland (Torenstraat, Gravenweg, Koninginnebrug en Noorderplas).

Aanpak

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 beheer

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.

Het totale areaal wordt onderverdeeld in (stand van zaken 2019):

- Verhardingen: 455 km. hoofdrijbaan en *580* km. fietspad *(570 km was exclusief fietspaden BPL)*
- Kunstwerken: *127* viaducten en bruggen; *179* st. duikers en keerwanden en *13,9* km. Geluids*beperkende constructies*;
- Wegmeubilair: 255 km. Geleiderail, 12.600 st. RVV-borden en *2336* st. bewegwijzering;
- Elektrische systemen: 89 st. verkeersregelinstallaties en *35* st. overige installaties zoals pompen; *(exclusief telpunten deze zijn niet meer in provinciaal eigendom)*
- Openbare verlichting: 7.432 st.
- Afwatering: 3.327 st. duikers, 690 km. Greppels, 32 st. buffers en 95 km. Riolering;
- Groen: 28.100 st. bomen en 760 ha. Bermen en taluds.

Functioneel beheer

Er wordt een uitvoeringskader Regionaal Verbindend Wegennet Limburg (RVWN) opgesteld (zie thema Weginfrastructuur) waarin projecten zijn opgenomen die voortkomen uit de knelpuntgerichte aanpak en betrekking hebben op kleinschalige infrastructurele aanpassingen, operationeel verkeersmanagement (zie ook het thema Slim, Veilig en Duurzaam) en overdracht aan provinciale wegbeheerder.

- Kleinschalige infrastructurele 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 wegen goed 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. Betr*eft* aanleg vrije rechtsaffer vanuit verkeersveiligheid, doorstroming geen problemen. *De scope verder uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd eind 2022.*
  - *W30 Voor de bus halteren op de rijbaan (80 km –wegen) wordt de scope verder uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd eind 2021.*

- 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 en ten allen tijden doorgang moeten krijgen.

- Operationeel verkeersmanagement
  Met het sturen van het wegverkeer over het beschikbare wegennet door onder andere de uitrol en functioneel beheer van intelligente verkeersregelinstallaties, slim plannen en bouwen, afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en incident management zorgt de provinciale wegbeheerder voor een goede doorstroming op het provinciale wegennet.

- Overdracht aan de provinciale wegbeheerder
  Wanneer nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken worden opgeleverd dan eindigt daarmee het project met een beheerovereenkomst. Daarin heeft de projectorganisatie samen met de provinciale wegbeheerder de afspraken vastgelegd over de wijze van beheer en de daarmee gemoeide kosten. Bij de totstandkoming van de nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg is financieel rekening gehouden met de

reeds bekende toekomstig op te leveren nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken. *N270 Ooijen-Wanssum opgenomen als onderdeel van het Regionaal Verbindend Wegennet en in eigendom en beheer van Provincie Limburg.*

- *Subsidieaanvraag bij het Rijk voor maatregelen in de berm langs N-wegen is in behandeling. Positieve beschikking wordt verwacht in Q3 2021 en uitvoering dient gereed te zijn uiterlijk Q4 2022.*

Projectvoortgang / Mijlpalen		
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		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier beheer	~~130,871~~ *135,589*		~~19,718~~ *18,045*	~~22,045~~ *21,743*	~~22,712~~ *22,510*	~~22,210~~ *24,168*	~~23,190~~ *24,410*	*24,712*
Investeringen beheer	~~93,963~~ *106,179*		14,937	~~*22,185*~~ *22,156*	~~16,237~~ *16,607*	~~10,762~~ *19,017*	~~2,745~~ *16,593*	*16,869*
Realisatie	~~28,219~~ *13,918*		*13,918*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~224,834~~ *241,768*
Derden	0
Totaal	~~224,834~~ *241,768*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

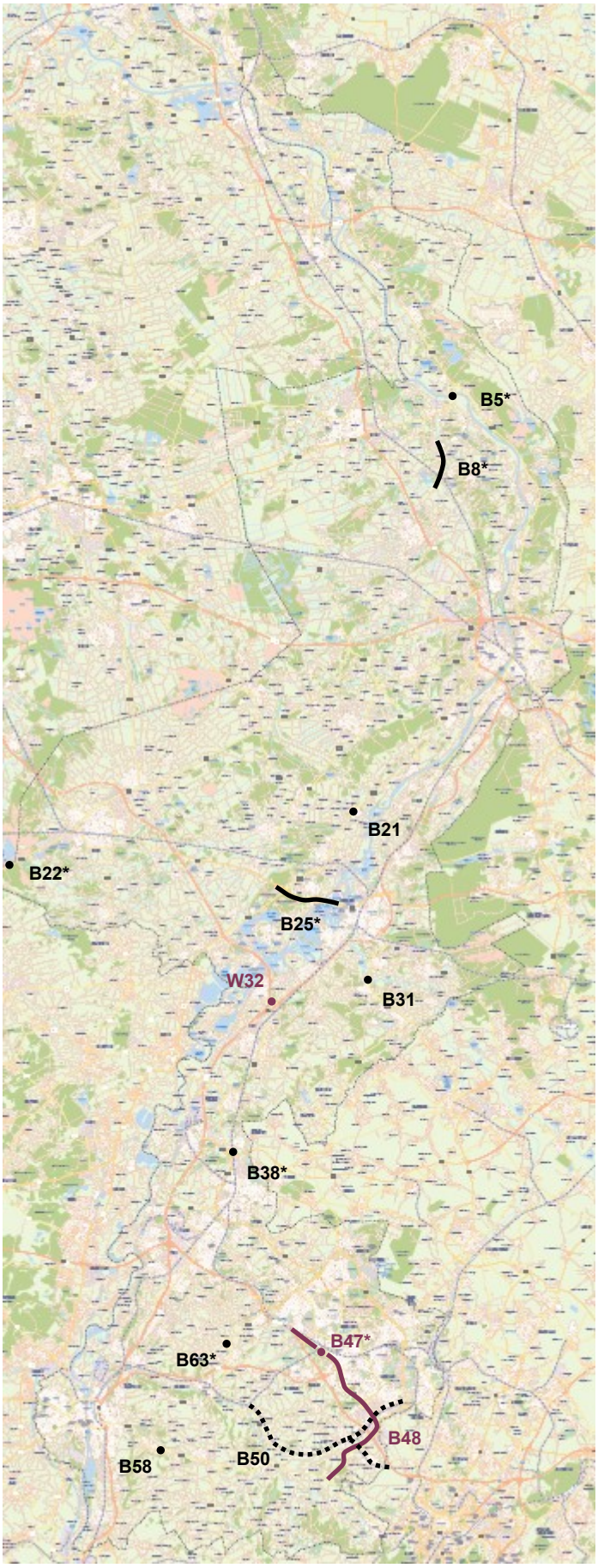
Planning

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 € 17,5 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 *(versterkingsmaatregel).* Bevindt zich in verkenningenfase, start realisatie 2022 *– 2023. Besluitvorming over de planning bij eerstvolgende reguliere moment*
- B8 N554/N556 Voorstel voor overdracht ligt voor aan de gemeente Horst aan de Maas. Indien geen overdracht plaatsvindt zal initiatieffase worden opgestart. Start *initiatieffase zomer 2021*
- B21 N273 Neerbeek Zie projectblad
- B22 N564 brug Nyrstar *(vervanging) is technisch en functioneel veiliggesteld. Q4 2021 Deze brug maakt onderdeel uit van de gebiedsverkenning "Weert en Omstreken" Zie ook hoofdstuk 8.2,* G74*. Daarna besluitvorming over de planning.*
- B25 N280 Horn *Zie* projectblad
- B31 N293 Roer Zie projectblad
- B38 N297 Werk derden. Gemeente Sittard – Geleen Realisatie *is gereed*
- B47 N281 Viaduct Terworm *(versterkingsmaatregel).* Opgave lift mee in B48
- B48 N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte. *Onderdeel van versnellingsagenda.* Zie projectblad
- B50 ZLSM zie projectblad
- B58 N278 Fommestraat Zie projectblad
- B63 N298 Werk derden. Gemeente Nuth heeft dit werk in voorbereiding, realisatie 2021*/2022*

De vervangingen van verhardingen en kunstwerken moet vanaf 2024 nog worden ingepland (binnen de beschikbare middelen). Behalve de omvangrijke vervangingen van verhardingen en kunstwerken, zoals hiervoor genoemd vinden er jaarlijks vervangingen plaats van onder meer openbare verlichting, bewegwijzering, verkeersregelinstallaties, geleiderails, wegmeubilair (gemiddeld € 3,5 mln.).

B5*	N270 Koninginnebrug
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
W32*	**N276 Maasbracht, Ei van St. Joost**
B38*	Bijdrage aan waterprobleem Gemeente Sittard (N297)
B47*	**N281 kunstwerk Terworm (versterken)**
B48	**N281 rehabilitatie**
B50	ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij
B58	N278 Kunstwerk Fommestraat
B63*	Bijdrage aan waterprobleem Gemeente Beekdaelen (bocht Aalbeek, N298)



Legenda
B: Beheer

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 jan 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

B21. N273 K08 vervangen brug over de Neerbeek

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Scope

Raakvlakken: n.v.t.

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

n.v.t.

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,32 mln

Grootste financiële risico's

- Benodigde bouwmaterialen zijn niet tijdig op bouwplaats
- Uitvoering niet conform technische eisen, wet- en regelgeving

Grootste tijd risico's

- Vanwege te weinig budget bij opdrachtgever treedt er vertraging op in de planning/ dienen de plannen gewijzigd te worden.
- Benodigde bouwmaterialen zijn niet tijdig op bouwplaats
- D&B Opdrachtnemer gaat tijdens ontwerp of uitvoering failliet

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q1 en 2 2022	Realisatie bruggen, *Q3 en Q4 2021 voorbereiding door aannemer. 28 februari 2022 – 18 mei 2022 realisatie.*
Q2 2021	Aanbesteding werk *definitieve gunning op 9-6-2021*
Q1 2021	Bestemmingsplanwijziging voor fietsbrug
2020	Voorbereiding contractstukken
2019	Haalbaarheidsfase varianten verkeersbrug en tijdelijke maatregelen

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	~~2,400~~ *2,200*	~~0,015~~ *0,115*	~~2,385~~ *0,300*	*1,785*				
Realisatie	~~0.015~~ *0,130*	~~0,015~~ *0.115*	*0,015*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer				

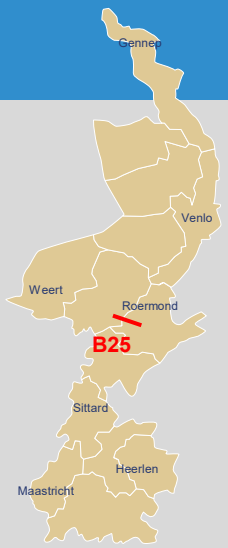
Budget	Totaal
Provincie	2,400
Derden	0
Totaal	2,400

Bedragen in € mln

Geïndexeerd: Nee

Raming: +/-0%

Begroting: 3.2.5



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

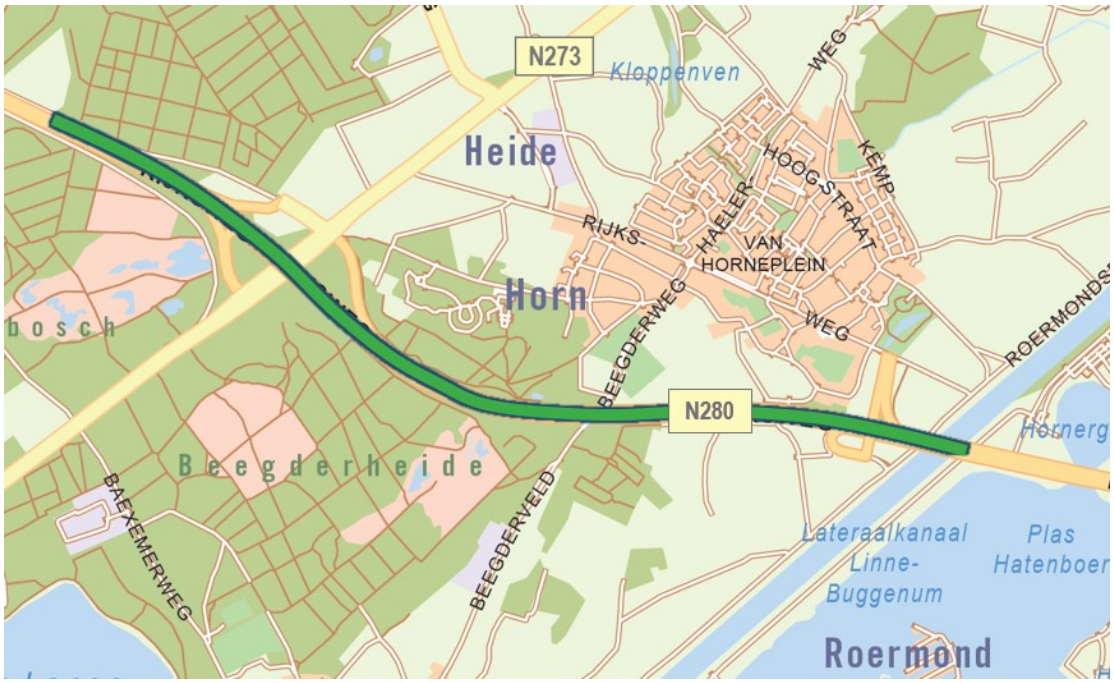
- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Op het 4400 meter lang tellende wegvak wordt groot onderhoud in de breedste zin van het woord uitgevoerd. In dit project wordt onder andere de vluchtstrook geamoveerd en vervangen door doorgroeistenen, geleiderail duurzaam vervangen, waterberging en waterbuffering verbeterd, faunaraster aangelegd ter bescherming van zanddijk (konijnen plaag) en verlichting vervangen door LED-verlichting.
Duurzaamheid en CO2-reductie loopt als een rode draad door het project voor o.a. groenstenen, geleiderail, verlichting en lage temperatuur asfalt.



Scope

Raakvlakken: W24

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
n.v.t.
Stakeholders
Gemeenten Roermond en Leudal, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering N.t.b.

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor alle werkzaamheden
- Duurzaamheidseisen passen niet binnen budget

Grootste tijd risico's
Onderzoek rapportage asfalt, fundering en grond niet tijdig gereed.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Start beheerfase
Q2 en Q3 2022	Uitvoering
Q3 2021 - Q1 2022	Bestekvoorbereiding en aanbesteding inclusief financiële besluitvorming. Nader onderzoek inzake financiële dekking afkomstig uit de verschillende assets
Q2 2021	Start voorbereiding

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	5,949		0,220	5,729				
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

B31. Kunstwerk Roerbrug K04-N293 –St Odiliënberg

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

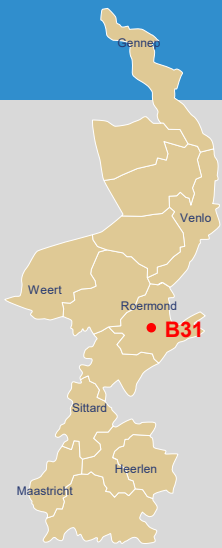
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

Het kunstwerk heeft in principe haar einde technische levensduur bereikt. 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.

Scope Raakvlakken: Natura 2000



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
-
Stakeholders
Gemeente Roerdaelen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's
Wel/geen bypass toepassen

Grootste tijd risico's

- Wel/geen volledige afsluiten mogen toepassen
- *volledigheid projectteam.*

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q2 2022	Start uitvoering *en besluitvorming over planning*
Q1 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.

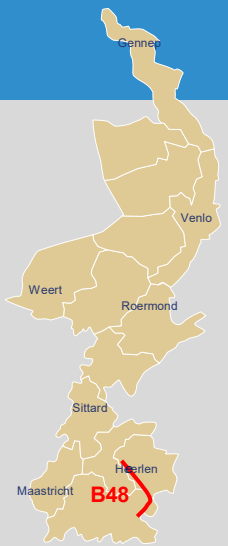
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	1,500	0,033	0,567	0,900				
Realisatie	0,033	0,033						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	1,500
Derden	*n.v.t.*
Totaal	1,500

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: +/- 40%
Begroting: 3.2.5

B48. Rehabilitatie N281 + B47 Viaduct Terworm



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 Ter Worm*.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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 onderdeel uit van de versnellingsopgave.

- ■ Scope

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
N.v.t.
Stakeholders
Gemeenten Heerlen, Kerkrade, Simpelveld en Gulpen-Wittem, Omliggende bedrijven, instanties

Stand van zaken

- ■ Scope
- ■ Tijd
- ■ Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *N.t.b.*

Grootste financiële risico's
Onvoldoende dekking voor de scope.

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 - Q4 2022	*Aanbesteding werkzaamheden. Voortgang afhankelijk van uitkomst afronding haalbaarheidsfase Q3 2021 en volledigheid projectteam.*
Q4 2021	Start planvormingsfase *inclusief financiële besluitvorming*
Q3 2021	Afronden haalbaarheidsfase, *definitieve businesscase en raming. Er kan een financieel tekort ontstaan*
Q1 2021	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 / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Uitgaven planning	*17,118*		*0,132*	*4,360*	*12,626*			
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~16,118~~ *17,118*
Derden	*n.v.t.*
Totaal	~~16,118~~ *17,118*

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

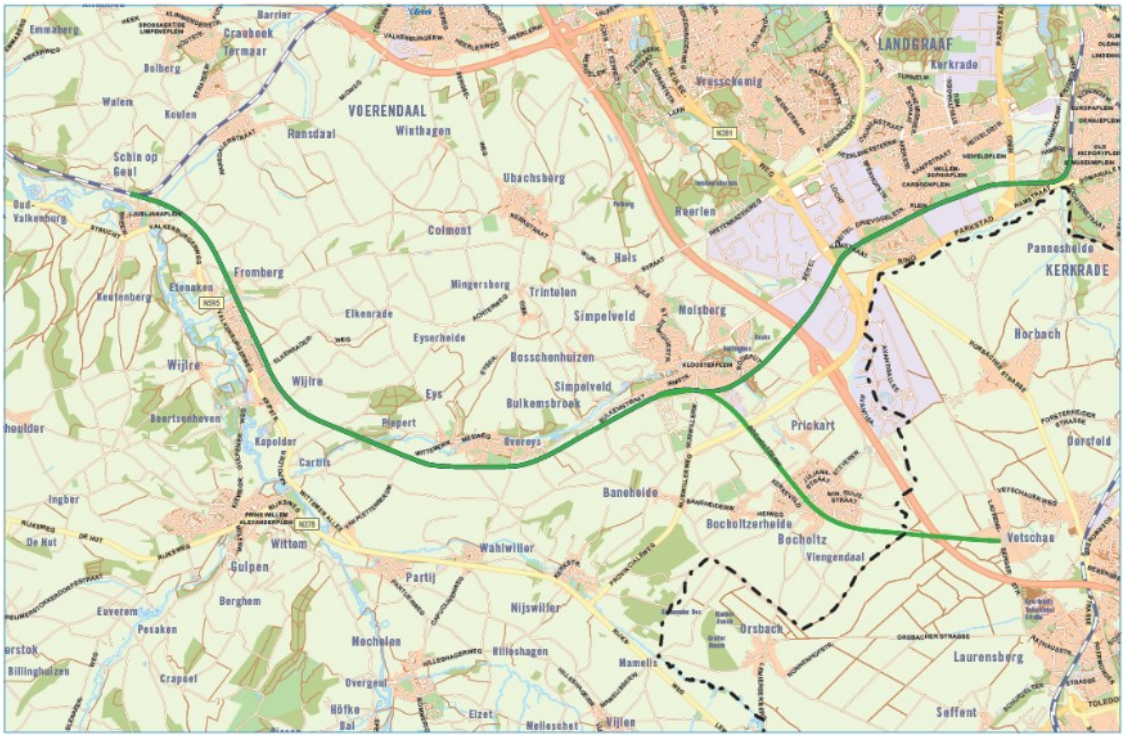
- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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



Scope

Raakvlak: F43

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

-

Stakeholders

Stichting ZLSM

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

Grootste tijd risico's

Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023	Besluitvorming financiële middelen groot onderhoud t/m 2024- 2028
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	5,100	0,034	~~2,200~~ *0,025*	~~2,200~~ *2,530*	~~0,667~~ *2,511*			
Realisatie	~~0,034~~ *0,059*	0,034	*0,025*					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: Schatting
Begroting: 3.1.2

B58 Kunstwerk Fommestraat K01-N278 -Cadier en Keer

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

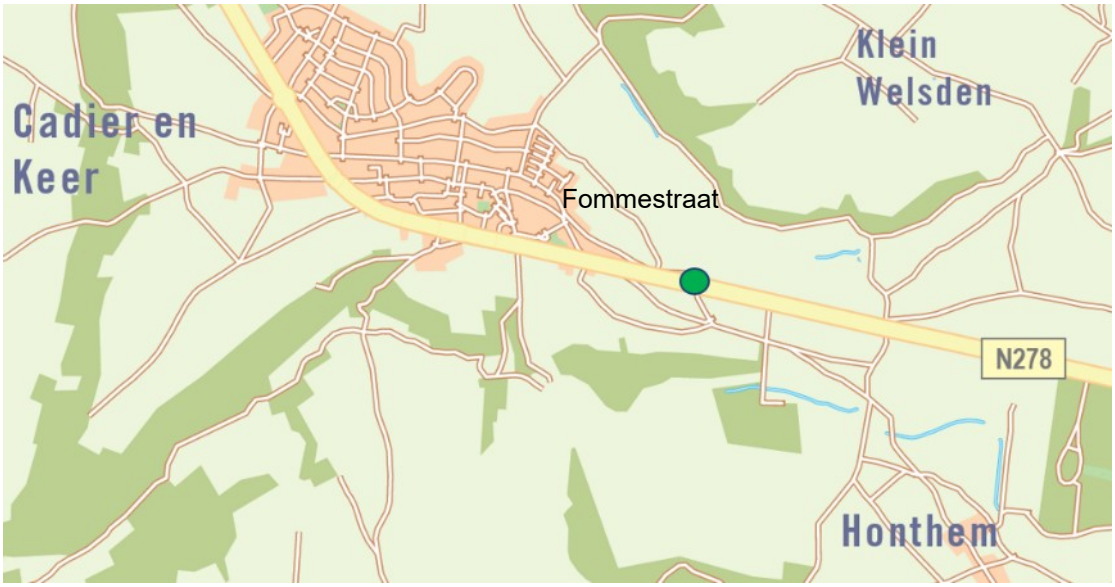
- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het kunstwerk heeft haar einde technische levensduur bereikt. In de huidige initiatiefase wordt middels een variantenstudie onderzocht wat de beste manier is om dit kunstwerk in zijn geheel te vervangen voor een nieuw kunstwerk dat weer een levensduur krijgt van 100 jaar.



Scope Raakvlakken: Natura 2000

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
-
Stakeholders
Gemeente Eijsden-Margraten

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

Q2 2022	Start uitvoering
Q2 2021	Start Planvorming
2020	Start uitwerken varianten studie met twee varianten (q3 2020). 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)
2018	Besluit van 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	2,100	0,089	0,070	1,940				
Realisatie	~~0,089~~ *0,139*	0,089	*0,050*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	2,100
Derden	*n.v.t.*
Totaal	2,100

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

8.4. Thema Weginfrastructuur

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het garanderen van een veilig gebruik van het regionaal verbindend wegennet en in het bijzonder de provinciale weginfrastructuur.

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten, Rijk
Stakeholders
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.
- *Of er is een onvolledig projectteam.*

Aanpak

Dit thema betreft de in voorbereiding of uitvoering zijnde weg infrastructurele projecten, de bijbehorende kaders en de totstandkoming 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 asfaltvervangingen (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 modaliteitsonafhankelijk maatregelenpakket -> van modaliteit naar mobiliteit.

Wanneer vanuit technisch beheer een totale vervanging van de verhardingsconstructie incl. 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.

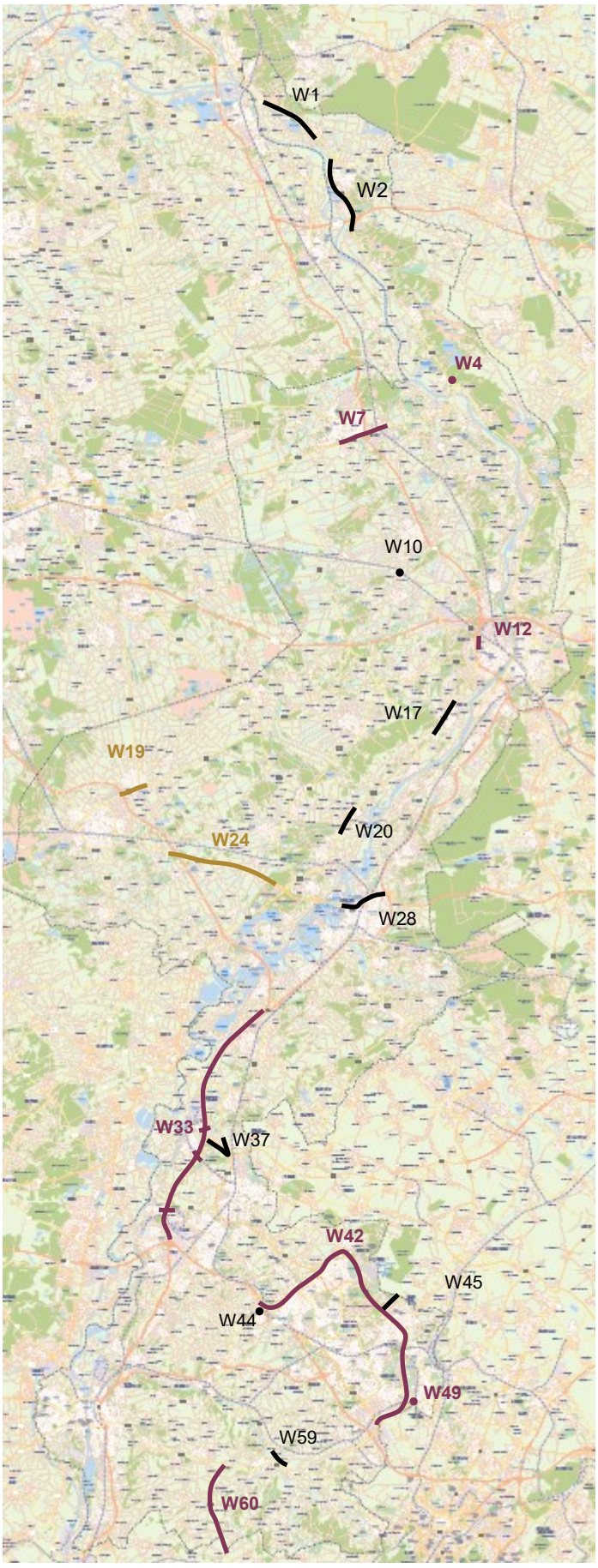
Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Planning / Realisatie	Totaal		≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Weginfra	~~24,601~~ *7,000*		~~9,510~~ *1,250*	~~3,401~~ *0,750*	~~5,450~~ *0,0*	*5,000*	~~6,250~~ *0,0*	*0,0*
Investeringen Weginfra	~~809,728~~ *782,835*		~~773,692~~ *773,085*	~~0,0~~ *4,920*	~~4,920~~ *5,280*	~~5,707~~ *3,100*	~~11,443~~ *0,0*	~~13,966~~ *0,0*
Realisatie	~~515,586~~ *513,045*		*513,045*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~634,163~~ *588,732*
Derden	~~200,166~~ *201,103*
Totaal	~~834,329~~ *789,835*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: zie projectblad
Raming: zie projectblad
Begroting: zie projectblad

W1	N271 Reconstructie Plasmolen - Mook
W2	N271 Gennep
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 (zie 8.11.2. RGP)
W30*	Bus halteren op de rijbaan
W33	**A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. warsverbindingen)**
W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (zie 8.11.3. RGP)
W42	**N300 BPL (zie 8.11.4. RGP)**
W44	N298 Drie rotondes Nuth
W45	Randweg Abdissenbosch
W49	**N300 Rotonde Voorterstraat**
W59	N595 Wittemerallee
W60	**N598 Hut - de Plank**



Legenda
W: Weginfrastructuur

(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk 8.11 Regeling Grote Projecten

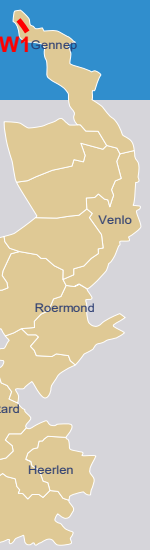
*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

W1. N271 Fietspad reconstructie + constructief Plasmolen – Mook



Mobiliteitsdoel

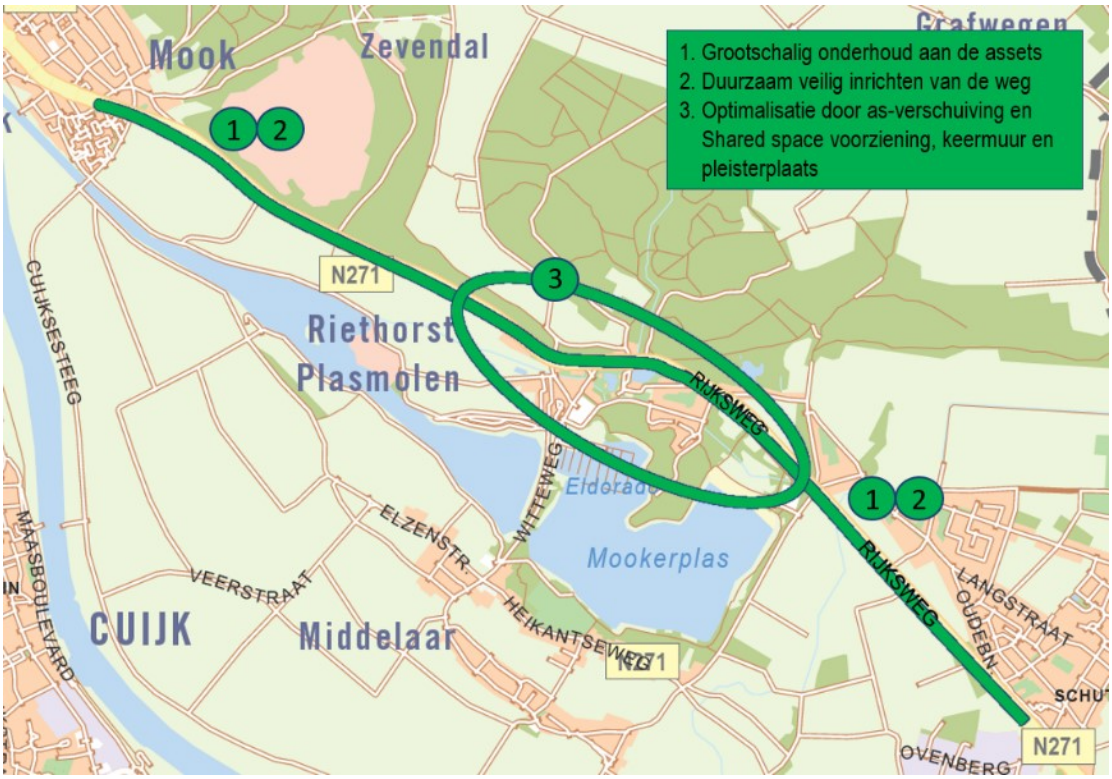
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van de oversteekbaarheid van de N271. Benodigd onderhoud aan de assets, veiliger maken rijbaan en fietspad, ruimte voor Shared Space voorziening en pleisterplaats.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Constructief onderhoud aan de rijbaan, verbreding rijbaan en fietspad, door verschuiving van de as van de weg ruimte voor Shared Space voorziening en pleisterplaats ter hoogte van Plasmolen.



Scope

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Mook - Middelaar
Stakeholders
Gemeente Gennep

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

[Risicoreservering](#) €0,800 mln

Grootste financiële risico's

- Grondverwerving niet via minnelijke weg mogelijk
- Aanvullende kosten verleggen kabels en leidingen

Grootste tijd risico's

- Nieuwe weg later in gebruik genomen door langere uitvoeringstijd kabels en leidingen
- Vertraging gesprekken grondverwerving
- [Onvolledig projectteam.](#)

[Zie ook nieuwsbrief](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q1 2022	Gunning en start uitvoering [inclusief besluitvorming planning. (Vertraging project omdat niet alle benodigde gronden verworven zijn).](#)
Q4 2021	Planvormingsfase gereed
2020	PS besluit tot scope - aanpassing in Heroverweging (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
[Inkomsten planning](#)	[0,190](#)			[0,190](#)				
Uitgaven planning	11,100	0,800	[1,000](#)	[9,300](#)				
Realisatie	~~0,800~~ [0,812](#)	0,800	[0,012](#)					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	10,910
[M-M](#)	0,190
Totaal	11,100

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 20%
[Begroting: 3.2.5](#)

W2. N271 Gennep - afgerond

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

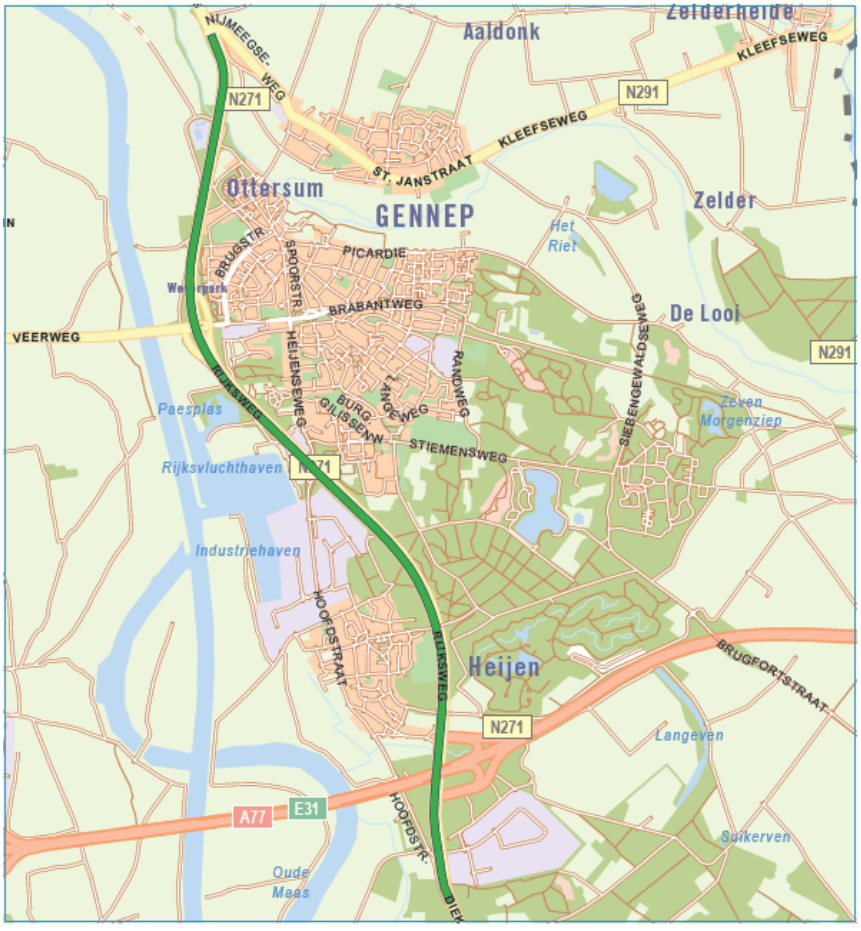
N271 Gennep onderhoud incl. detectiesysteem langzaam verkeer.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 wegontwerp en de CROW-richtlijn 315. Voor het gebruik door het landbouwverkeer van de N271 is na realisatie van het onderhoud geen wettelijke beperkingen. Hierdoor zal de overlast en (subjectieve) onveiligheid veroorzaakt door deze doelgroep in het centrum van Gennep 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 attendering op de aanwezigheid van landbouwverkeer bewerkstelligd en hiermee de verkeersveiligheid verhoogd.

Scope



Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Gennep / RWS
Stakeholders
Gemeente Gennep

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €0,100 mln

Grootste financiële risico's
Project is gereed

Grootste tijd risico's
Project is gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Financiële eindafrekening
2020	Uitvoering gereed (Q4 2020)
	Gunning en start uitvoering (Q3 2020)
	Planvormingsfase gereed (Q2 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	0,226		0,226					
Uitgaven planning	~~8,144~~ 8,072	6,700	~~1,436~~ ~~1,372~~					
Realisatie	~~6,708~~ 6,983	~~6,700~~ 6,863	0,120					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	7,846
Gemeente	0,121
RWS	0,105
Totaal	~~8,144~~ 8,072

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 10%
Begroting: 3.2.5

W4. N271 Aanleg rotonde Well

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

De huidige kruising inrichten als rotonde inclusief aanpassing 2 bushaltes.

Scope

Zie ook nieuwsbrief

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Bergen
Stakeholders Omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€0,290 mln~~ *€0,133 mln*

Grootste financiële risico's

- Stikstofuitstoot tijdens realisatie- en gebruiksfase is hoger dan norm
- *Stikstofpercelen inbreng gemeente en provincie nog geen overeenstemming*
- *Vertraging in procedure milieuvergunning door stikstofproblematiek*

Grootste tijd risico's

- *Vertraging in procedure milieuvergunning door stikstofproblematiek*
- *Stikstofuitstoot tijdens realisatie- en gebruiksfase is hoger dan norm*
- *Stikstofpercelen inbreng gemeente en provincie nog geen overeenstemming*

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q*3* 2022	Uitvoering gereed
Q*1* 202*2*	Gunning en start uitvoering inclusief besluitvorming planning. (*Deze worden vertraagd vanwege lastige compensatie verhoogde stikstofuitstoot)*
Q3 2021	Planvormingsfase gereed inclusief 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)

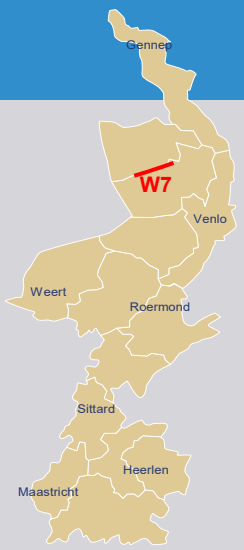
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0,750*			*0,750*				
Uitgaven planning	~~2,400~~ *2,400*	~~0,293~~ *0,200*	~~0,840~~ *0,250*	~~1,2771~~, *1,950*				
Realisatie	~~0,283~~ *0,222*	~~0,293~~ *0,200*	*0,022*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	1,650
Gemeente	0,750
Totaal	2,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Bandbreedte +/- 0%
Begroting: 3.2.5.

W7. N270 Via Venray



Mobiliteitsdoel

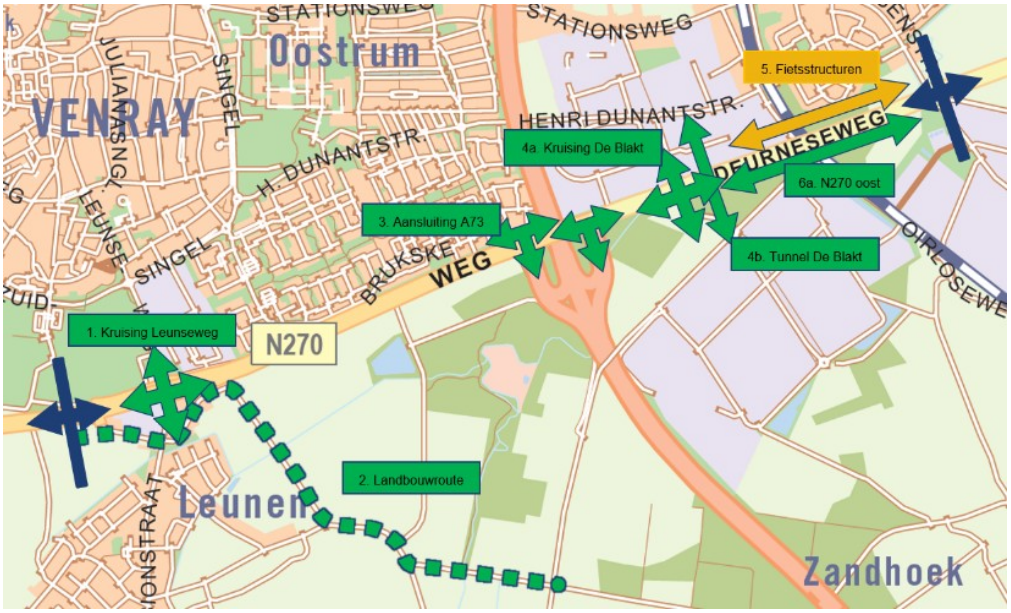
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope W7 Scope F6 Raakvlakken: R9, F6, O64

Zie ook nieuwsbrief

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 2021	Start planvormingsfase, *besluitvorming over planning* en ondertekening geactualiseerde realisatieovereenkomsten met gemeente Venray / Rijkswaterstaat en ProRail *(vertraging door stikstofproblematiek)*
Q4 2020	Haalbaarheidsfase gereed.
2020	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 november 2012).

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Venray / RWS
Stakeholders
Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€ 1,150 mln~~ *€ 3,196 mln*

Grootste financiële risico's

- *Indexering is onvoldoende meegenomen in de projectbegroting*
- *Scopewijzigingen, ontwerpaanpassingen*
- *Hogedruk gasleiding conflicteert met plannen*

Grootste tijd risico's

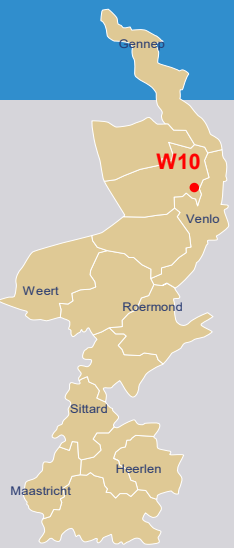
- Nieuwbouw ziekenhuis heeft gevolgen voor scope en planning deelproject 1 kruising Leunseweg
- Door Corona worden (bestuurlijke) overleggen uitgesteld en is de capaciteit niet gewaarborgd
- Scopewijzigingen, ontwerpaanpassingen

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*3,656*				*1,000*	*2,656*		
Uitgaven planning	18,781	1,827	1,000	1,000	7,477	7,477		
Realisatie	~~1,827~~ *1,610*	~~1,827~~ *1,595*	*0,016*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	15,125
Gemeente	*3,470*
RWS	*0,186*
Totaal	18,781

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.5.

W10. N556 LVO Horst - Sevenum



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

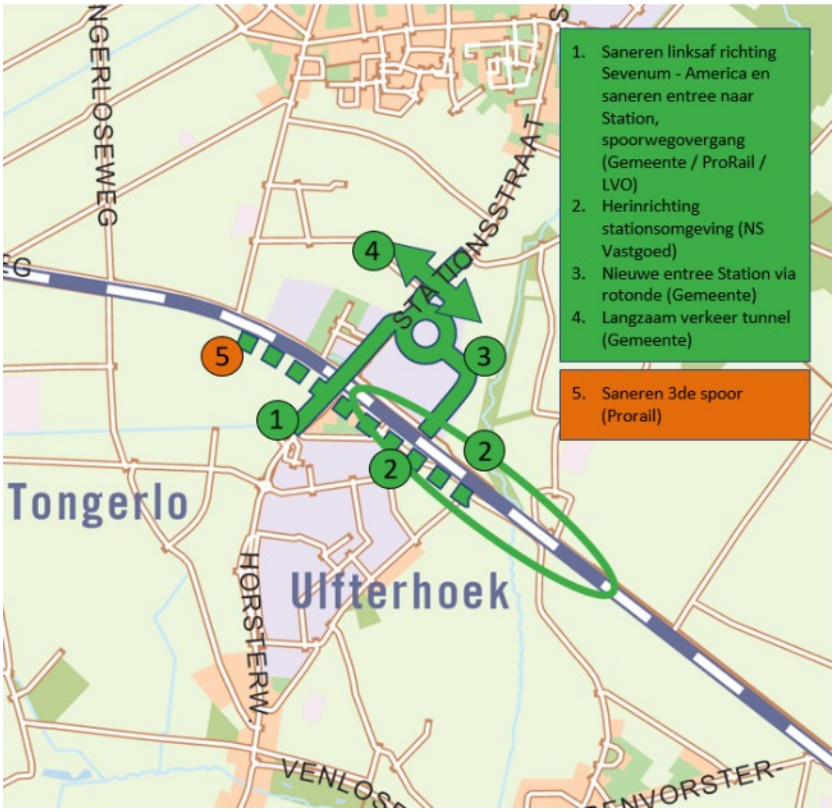
Vergroten Robuustheid Brabantroute en voorwaardelijk voor Eurekarail- verbinding Eindhoven - Düsseldorf. Een betere bereikbaarheid van het station Horst Sevenum waarbij alle openbaar vervoer voorzieningen met uitbreiding van parkeervoorzieningen op één locatie wordt gerealiseerd, een OV-knooppunt.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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).

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

- Scope
- ..Buiten scope maar
- ..gelijktijdige realisatie



Betrokken

Trekker
Gemeente Horst aan de Maas
Shareholders
Provincie Limburg, Ministerie van I&W, NS-Vastgoed
Stakeholders

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Kwaliteitsafstemming ontwerp
- Grondverwerving duurder dan verwacht

Grootste tijd risico's

- Te late grondlevering
- Te late aanpassing bestemmingsplan
- Sanering 3e spoor duurt langer dan verwacht (ProRail)
- Verbetering perrons duurt langer dan verwacht (ProRail)

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q3 2021	Start uitvoering.
Q2 2021	Planvormingsfase gereed
Q2 2021	Overeenkomst financiering LVO-bijdrage *ondertekend* (aanvullende bijdrage Min I&W).
Q2 2020	Vaststelling variant tunnel/maaiveld in gemeenteraad Horst ad Maas.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	3,350
Min I&W	*0,900*
NS	*0,080*
Gem HadM	*3,140*
Totaal	7,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Risico gemeente
Raming: P50
Begroting: 2.0.4

W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

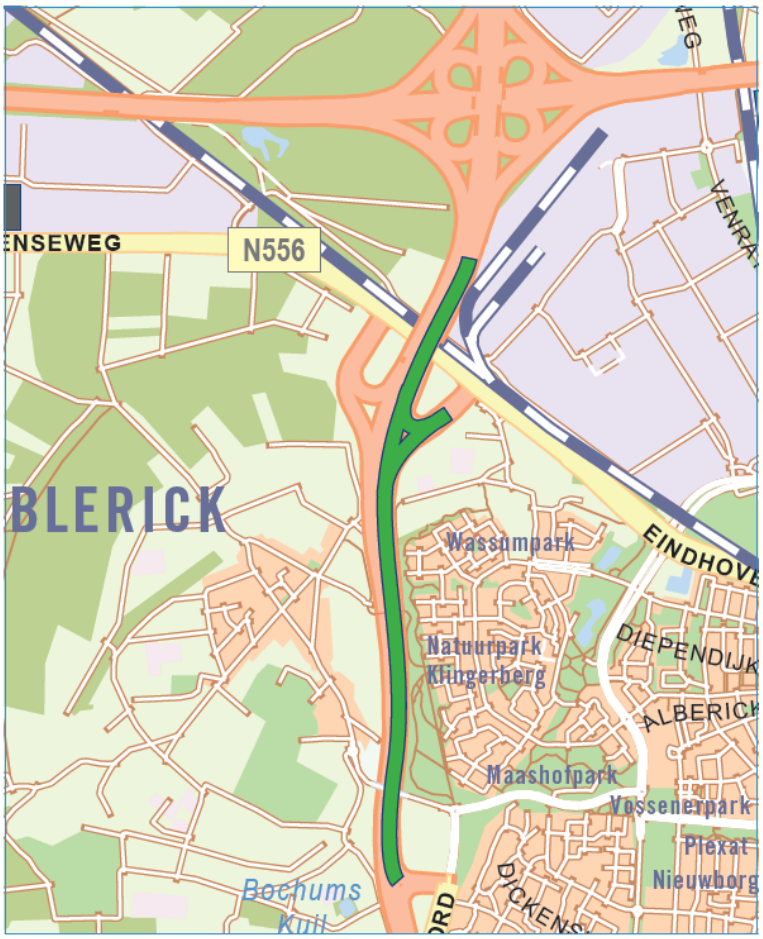
Verbeteren doorstroming (robuustheid hoofdwegennetwerk) en verbeteren leefbaarheid (akoestiek, luchtkwaliteit, waterberging, verkeersveiligheid, natuurcompensatie) van de bovenregionale route A73 in noordelijke richting ter hoogte van Zaarderheiken.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Rijkswaterstaat
Shareholders
Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (partner)
Stakeholders
Gemeente Venlo, Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *€0,650 mln*

Grootste financiële risico's

- Dekkingstekort i.r.t. nieuwe raming
- Aanvullende mitigerende voorzieningen A74 (o.b.v. convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' 2010)
- Meenemen 'duurzaamheids maatregelen'

Grootste tijd risico's

Afhankelijk van procedures (Raad v State)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022-*2023*	Uitvoering
2022	*Realisatiefase / Contractering*
Q*4* 2021	Vaststelling Tracébesluit *inclusief financiële besluitvorming (onder voorbehoud van ViA15 besluitvorming inzake aangepaste berekeningsmethodiek stikstof)*
Q1 2021	Start planvormingsfasefase (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 €0,6mln t.l.v. Smartways (22 november 2019)
2017	Startbeslissing planstudie
2014	Bestuursovereenkomst Rijk - Provincie (juni 2014)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
..*Inkomsten planning*		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning		Uitvoering derden						
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,950
Min I&W	2,950
Totaal	5,90

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

W17. N273 Kom Baarlo

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

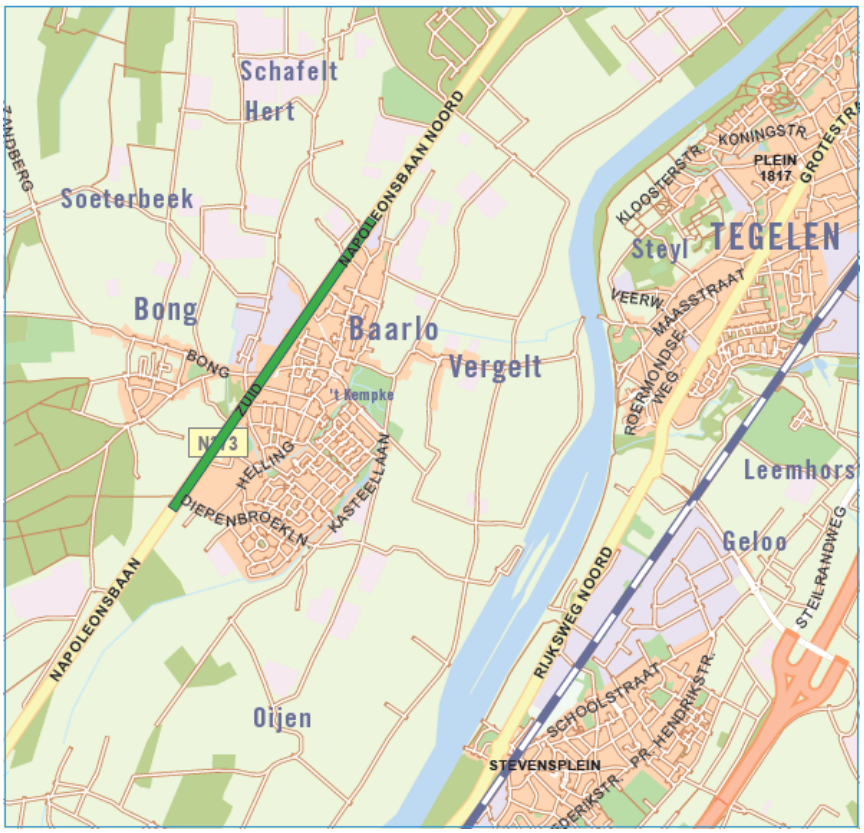
Benodigd onderhoud aan de rijbaan, riolering, verbeteren fietspad, oplossen wateroverlast en ontsluiten van een wijk.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

- Scope

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Peel en Maas

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€3,100 mln~~ *€2,500 mln*

Grootste financiële risico's

Aantreffen onbekende objecten of afwijkende situatie anders dan bekend bij aanbesteding (zoals bodemverontreiniging, niet gesprongen explosieven, teerhoudend asfalt)

Grootste tijd risico's

Niet van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	*Uitvoering* gereed
2020	Gunning en start uitvoering (oktober 2020)
	Opstart aanbestedingsprocedure (juni 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0.300*		*0.300*					
Uitgaven planning	8,550	0,598	7,952					
Realisatie	~~0,598~~ *1,273*	0,598	*0.675*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	8,250
Gemeente	0,300
Totaal	8,550

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 10%
Begroting: 3.2.5

W19. N266-N275 Nederweert

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

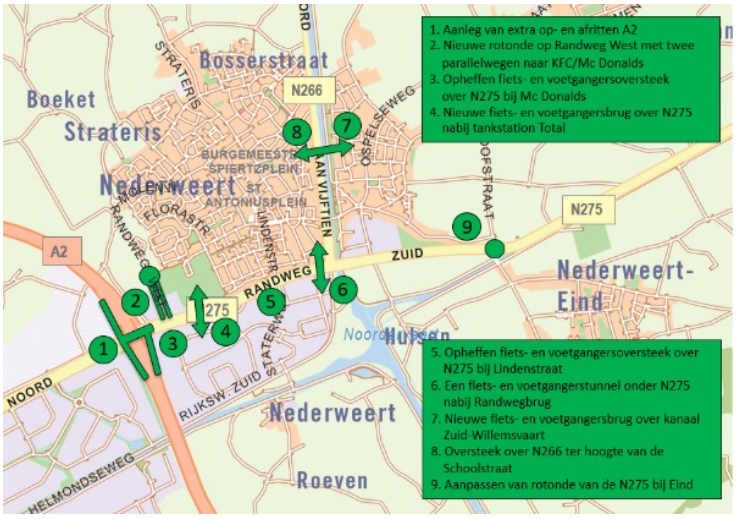
Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Aanpak van bestaande knelpunten op de N266 en N275 conform het Nieuwe alternatief, *betreft* een *negen*tal locatiegebonden maatregelen voor fiets- en *gemotoriseerd* verkeer (zie ook het onderstaande kaartje). Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlakken: F72

Zie ook nieuwsbrief



Projectvoortgang / Mijlpalen

2023-2024	Uitvoering van het werk *(vertraging start uitvoering door keuze robuust participatietraject)*
2021	Q2: Start *uitvoeren haalbaarheidsonderzoek en start participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen.* Q1: Samenwerkingsovereenkomst *ondertekend namens gemeente en provincie.*
2020	Gemeente besluit om fietstunnel (6) te kiezen in plaats van fietsbrug langs N275 Wegens verminderde politieke relevantie niet meer als apart product (3.2.8) 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	PS geeft opdracht tot ontwikkeling van een volwaardig alternatief (nul-plus, 1A) voor het Randwegalternatief (alternatief 2A variant 3)(29 sept 2017).
2015	Besluit GS tot voorkeursvariant 2A variant 3, opstellen provinciale structuurvisie, bijbehorende procedure opstarten, beschikbaar stellen voorbereidingskrediet (25 maart 2015).
2013	PS geïnformeerd over Notitie Reikwijdte en Detailniveau (27 maart 2013).
2011	Middels Motie 11B oproep aan GS om de N266 te verbinden met de gedeeltelijke gerealiseerde randweg om Nederweert (4 november 2011).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*12,212*	*0,480*	*0,440*	*0,670*	*3,370*	*6,730*	*0,522*	
Uitgaven planning	18,244	0,716	~~1,000~~ *0,660*	~~6,864~~ *1,000*	~~9,664~~ *5,025*	*10,050*	*0,793*	
Realisatie	0,~~716~~*42*	0,716	*0,026*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.8

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Nederweert, GOML
Stakeholders
Gemeente Weert, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €2,500 mln.

Grootste financiële risico's
In het projectbudget is niet met alle kostprijsverhogende aspecten rekening gehouden.

Grootste tijd risico's
Onzekerheden in de planvorming "Bengele beweegt"

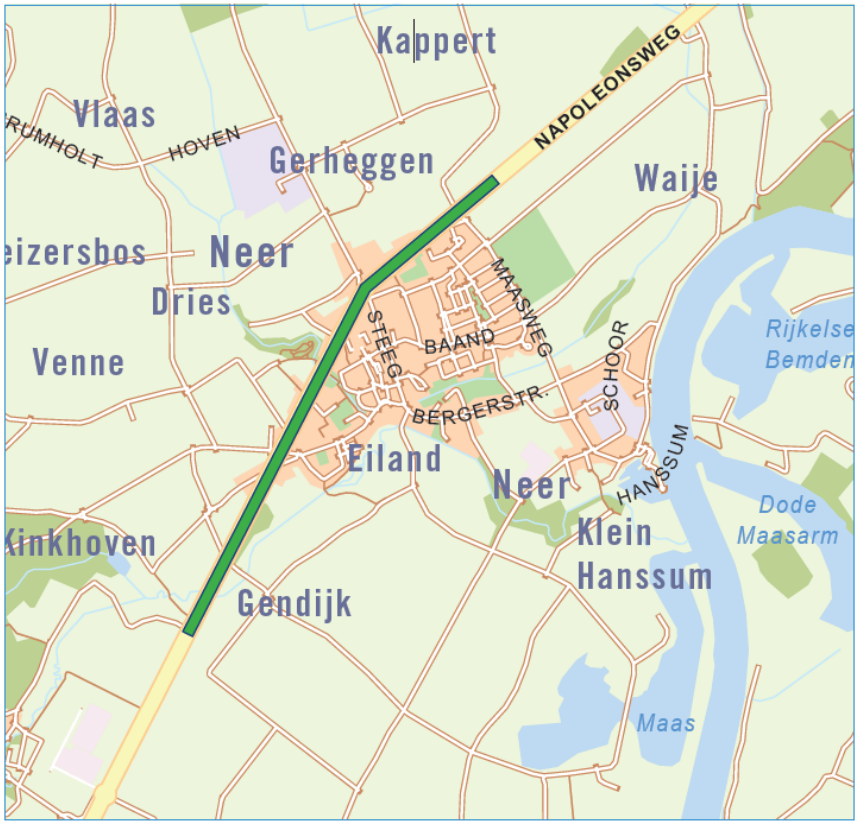
W20. N273 kom Neer

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat
Tijdens benodigd onderhoud aan de rijbaan en fietspad. Is onderhoud aan overige assets voorzien. Gelijktijdig met het onderhoud worden tevens duurzaam veiligheidsmaatregelen doorgevoerd.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Constructief onderhoud aan de rijbaan en fietspad (zwart voor zwart), *verbreden fietspaden, aanpak wateroverlast, verbeteren oversteekbaarheid en vernieuwen OV-halteplaats*

Scope



Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Leudal
Stakeholders
-

Stand van zaken
- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving
Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's
Onvoldoende dekking voor scope

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 2024	Start Uitvoering van het werk
Q4 2022	Start Planvormingsfase
Q1 2022	Start Haalbaarheidsfase Tijdens deze fase worden de benodigde financiën inzichtelijk gemaakt. Vooralsnog is rekening gehouden met het constructief onderhoud verhardingen en het doorvoeren van duurzaam veiligheidsmaatregelen
2020	Start Initiatieffase PS besluit over scope en financiën in heroverweging (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	9.57	0,0	0,050	0,250	0,300	4,400	4,570	
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	9,57
Gemeente	*n.t.b.*
Totaal	9,57

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.5

W24. N280 Leudal (toekomstig RGP)

Mobiliteitsdoel

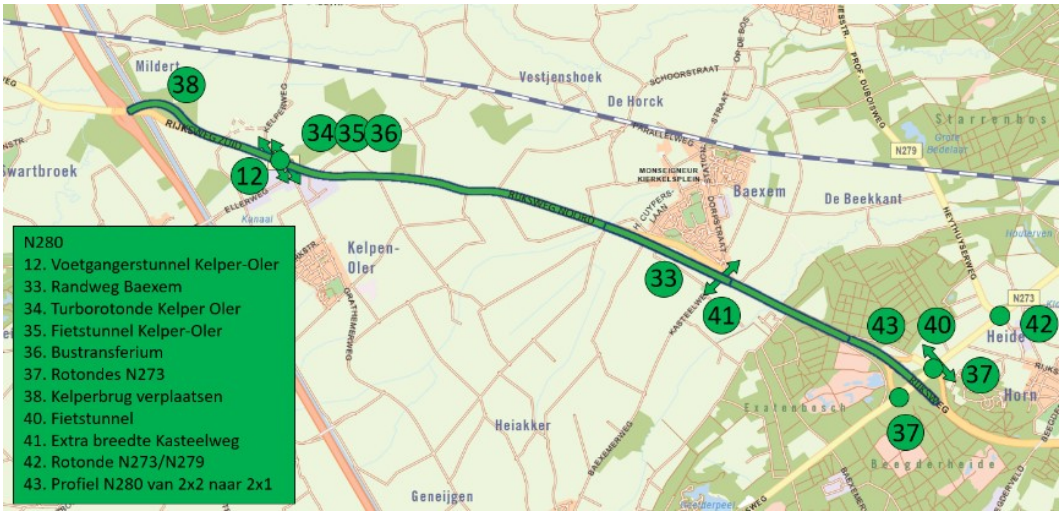
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

1. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
2. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden - Limburg.
3. De voorkeursoplossingsrichting moet de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
4. De voorkeursoplossingsrichting moet de leefbaarheids- en verkeersveiligheids-problemen op en rond de N280 - West oplossen.
5. 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

Raakvlakken: B25

Zie ook nieuwsbrief

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)

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q*4* 202*3*	Start uitvoering *(Versnelling door ontwerp-PIP besluit en verminderd risico op vertraging)*
2022	Vaststelling definitief PIP door PS *Basisrapportage RGP (toezegging 2109)*
2021	Vaststelling ontwerp-PIP door GS *(2021/12994,1 juni 2021)* Ondertekening realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal *(8 april 2021)* en met Rijkswaterstaat inzake Kelperbrug *(8 / 12 april 2021, afdoening motie 743)*
2016	Kredietbesluit N280 – West (G-16-022)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*12,500*					*2,350*	*10,150*	
Uitgaven planning	101,580	~~10,063~~ *9,332*	~~3,000~~ *1,500*	~~5,000~~ *1,500*	~~18,517~~ *2,000*	~~40,000~~ *43,788*	~~25,000~~ *43,460*	
Realisatie	~~10,063~~ *9,720*	~~10,063~~ *9,332*	*0,387*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	89,080
Leudal	*4,700*
RWS	*7,800*
Totaal	101,58

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.7

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Leudal
Rijkswaterstaat
Stakeholders
Bewoners, bedrijven, Natuurorganisaties

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering ~~€8,230 mln~~ *€8,302 mln*

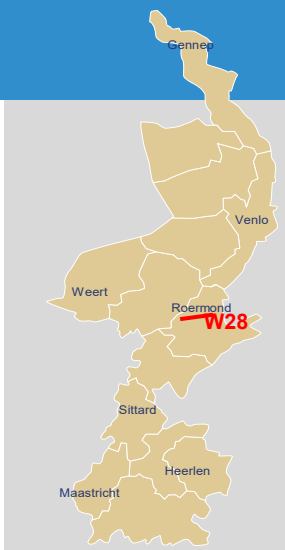
Grootste financiële risico's

- Geen (volledige) dekking voor de realisatie van het project
- *PIP wordt niet vastgesteld / wordt niet onherroepelijk*

Grootste tijd risico's

- Geen (volledige) dekking voor de realisatie van het project
- *PIP wordt niet vastgesteld / wordt niet onherroepelijk*

W28. N280 Roermond (RGP, zie 8.11.2)



Mobiliteitsdoel

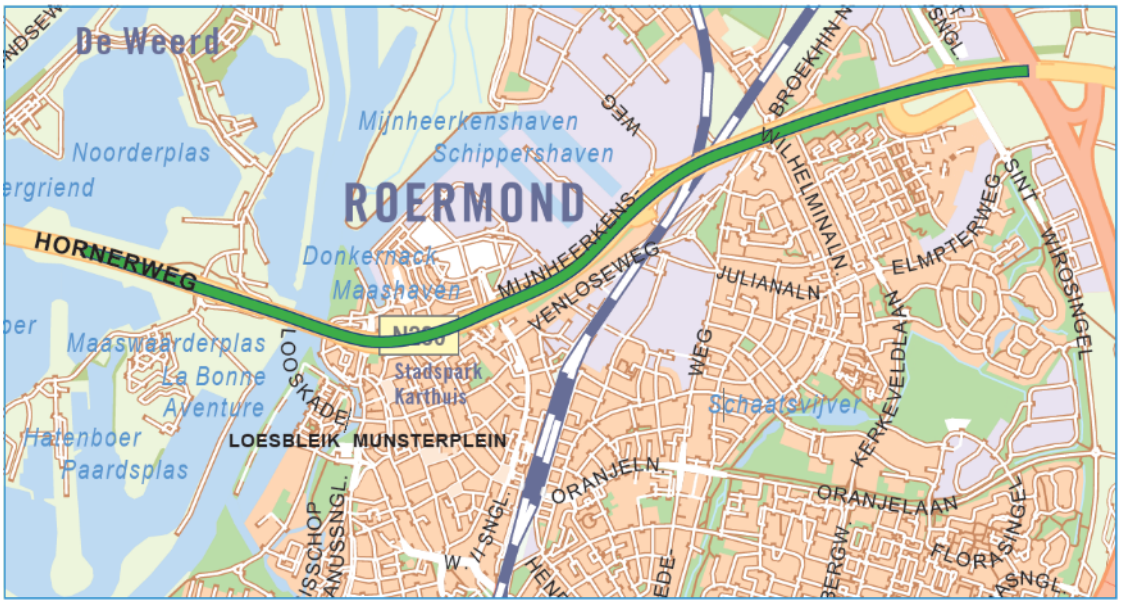
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Zie ook Nieuwsbrief N280 Roermond

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Roermond, Rijkswaterstaat
Stakeholders
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€3,912 mln~~ €0,050 mln

Grootste financiële risico's
Er worden claims in kader van planschade ingediend

Grootste tijd risico's
Niet meer van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Overdracht aan wegbeheerders. Besluitvorming inzake fietsstructuur Louis Raemaekersbrug
2021	Oplevering werkzaamheden
2020	Openstelling N280
2018	Start uitvoeringsfase
2018	Aanbestedingsfase
2013-2018	Planvoorbereidingsfase

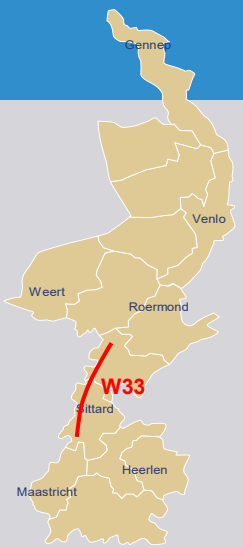
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	15,200	14,000	1,200					
Uitgaven planning	~~54,060~~ 54,410	48,40	~~5,660~~ 6,010					
Realisatie	~~54,060~~ 54,410	48,40	6,010					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~44,763~~ 42,763
Gemeente	13,200
GOML	2,000
Totaal	57,963

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 20%
Begroting: 3.2.5

W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Rijkswaterstaat
Shareholders Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (medefinancier)
Stakeholders Gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen en Stein, Waterschap, Buurtenplatform

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *€0,750 mln*

Grootste financiële risico's

- Garantstelling afroepen voor de kosten van de aanleg van 3 dwarsverbindingen over de A2 ingeval deze niet kunnen worden gerealiseerd binnen het projectbudget
- Aanpassing OVK (financiën, dwarsverbindingen, Buurtenplatform)
- Opgave n.a.v. budgetspanning Tracébesluit
- Meenemen 'duurzaamheids-maatregelen'

Grootste tijd risico's

Nog te bepalen.

Projectvoortgang / Mijlpalen

2025-2027	Uitvoering
02-12-'21	*Stuurgroep-overleg: ondertekenen overeenkomsten (gemeenten/provincie/ministerie)*
Q1 2021	Uitspraak Raad van State; *Tracébesluit onherroepelijk (april 2021)*
2020	Start realisatiefase (planvormingsfase conform Limburg Standaard)
2019	Vaststelling Tracébesluit, (9 december 2019); Start grondverwerving en conditioneringswerkzaamheden
2018	Allonge BOK 2012 versnelde beschikbaarstelling provinciale bijdrage en capaciteit (13 november 2018)
2017	Vaststelling Ontwerp Tracébesluit (28 augustus 2017) GS-besluit garantstelling dwarsverbindingen 0,75 mln (17 januari 2017)
2012	Bestuursovereenkomst (BOK) Rijk-Provincie, budget 250 mln, waarvan 35 mln. Provincie (10 december 2012)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning		Uitvoering derden						
Realisatie	35							

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

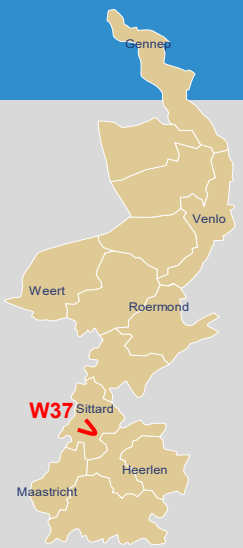
Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

W37. Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (RGP, zie 8.11.3)

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.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

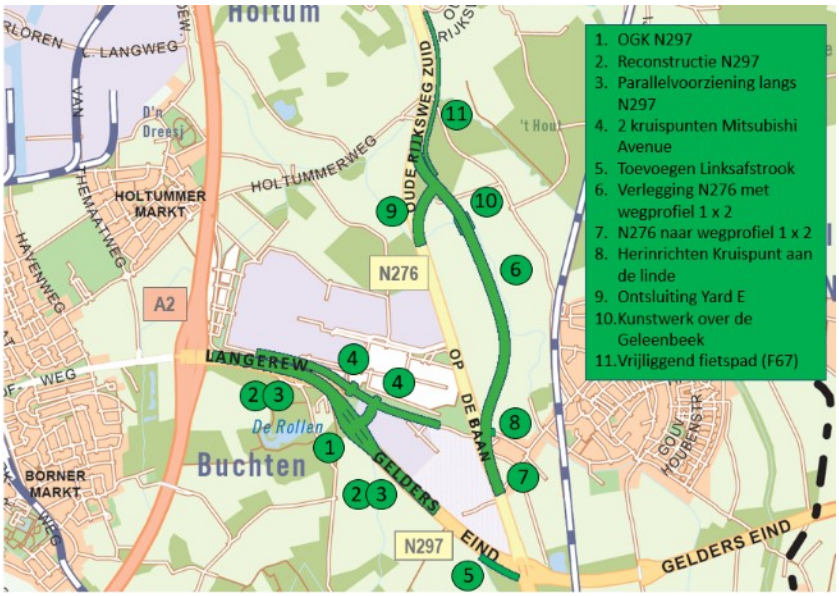
- Het samen met VDL regelen van een gecombineerd provinciaal inpassingsplan (pip)voor uitbreiding van het fabrieksterrein en de infrastructuur (VDL is trekker van de pip procedure);
- Het voorbereiden en realiseren van de uitbreiding / reconstructie van provinciale wegen N297 en N276 rondom het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Dit loopt parallel met het voorbereiden en realiseren van de fabrieksuitbreiding.

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlak: F67, W33

Zie ook website



Grootste financiële risico's
- Aanwezigheid van vervuilde grond, bodemvreemd materiaal en of -water, archeologie en Niet Gesprongen Explosieven anders dan bekend bij aanbesteding
- Duurdere grondverwerving dan verwacht
- Eventuele verlegging kabels en leidingen

Betrokken

Trekker VDL Nedcar / Provincie Limburg
Shareholders VDL Nedcar / Provincie Limburg
Stakeholders Gemeente Echt – Susteren / Gemeente Sittard Geleen / Rijkswaterstaat / vele bedrijven en burgers-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €17,100 mln

Grootste tijd risico's
- Vernietiging PIP bij Raad van State
- Beroep op benodigde vergunningen en ontheffingen
- Benodigde gronden niet minnelijk te verwerven (onteigeningsprocedure)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023-2024	Uitvoering infra uitbreiding
2021-2022	Voorbereiding infra uitbreiding
2019-2020	PS besluit inclusief ophoging krediet van P50 naar P85 (18 december 2020) Pip procedure

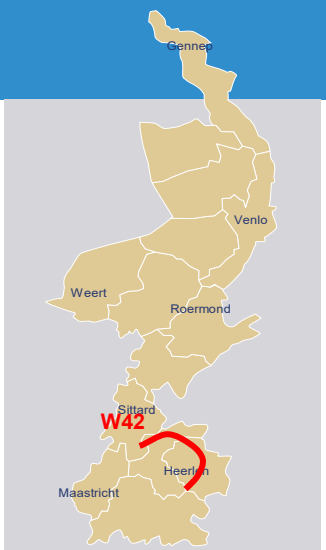
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*26,237*			*n.t.b.*				
Uitgaven planning	73,993	0,498	5,000	9,000	28,000	30,000	1,495	
Realisatie	~~0,498~~ *0,589*	0,498	*0,091*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	47,756
VDL	*11,937*
Min. EZK	*9,300*
MIN. I&W	*5,000*
Totaal	73,993

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.2.5

W42. N300 Buitenring Parkstad Limburg (RGP, zie 8.11.4)



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 ontrokken van het onderliggende wegennet en dit komt de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van het parkstadse wegennet ten goede.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten
Stakeholders
Bedrijven en bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €*0,000* mln

Grootste financiële risico's
Btw-deel van resterende RWS bijdrage wordt toch afgestort in compensatiefonds

Grootste tijd risico's
Project is gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	*Opstellen eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.* Afrondende werkzaamheden zoals amoveren toe- en afritten A76 en herstelwerkzaamheden taluds en geluidschermen.
2020	Oplevering Wegvak 1 (Aansluiting Nuth), werkzaamheden afronden op onderliggend wegennet, bouwen Ecoduct en laatste geluidsscherm. PS besluit inzake landschappelijke inpassing Reijmersbeek dit deel uit projectscope te halen (G20-057, 3 september 2020) Projectreserve is aangewend voor de dekking (G-20-004, 14-02-2020).
2019	Openstelling gehele BPL
2015	Openstelling eerste wegvak
2015	Uitspraak Raad van State en heroverweging krediet (G-15-010)
2014	Start eerste werkzaamheden op no regret delen
2012	Aangepast PIP in procedure gebracht

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*148,660*	*135,16*	*13,500*					
Uitgaven planning	~~445,210~~ *445,036*	~~439,280~~ *439,625*	~~5,934~~ *5,411*					
Realisatie	~~439,280~~ *441,209*	~~439,280~~ *439,625*	*1,584*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	297,040
Min. I&M	*73,700*
Parkstad	*61,500*
EFRO	*1,500*
Regio Parkstad	*12,000*
Totaal	445,700

Bedragen in € mln.
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.2.5

W44. N298 Drie rotondes Nuth

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

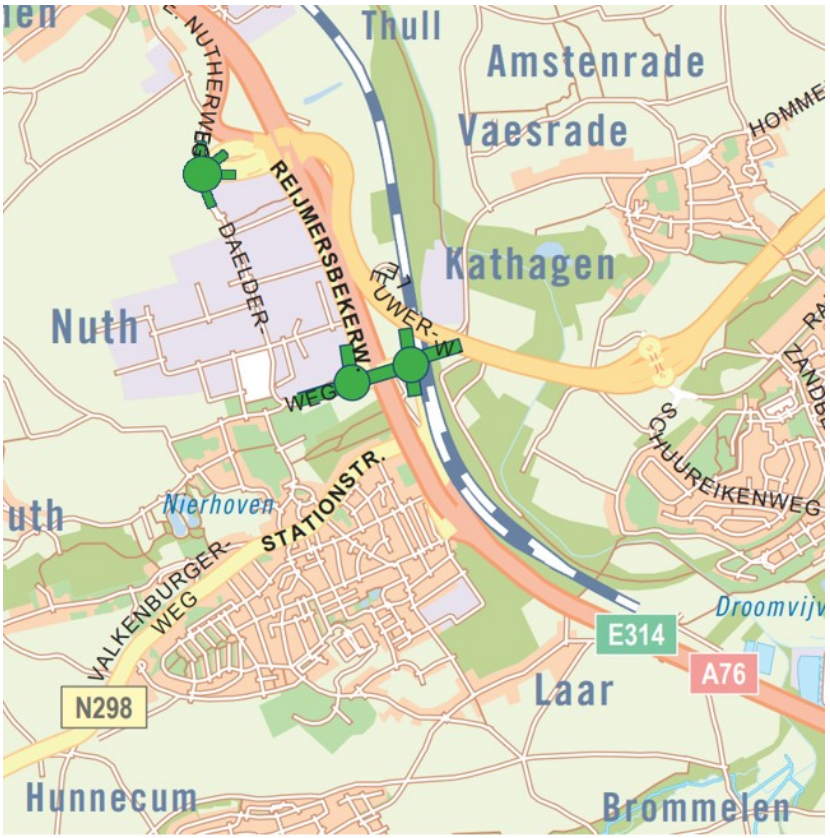
Verbeteren doorstroming op de N298 en onderliggend wegennet naar aanleiding van de aanleg van de N300 BPL.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Realiseren laatste twee zuidelijk gelegen rotondes in de N298 met aansluitingen op onderliggend wegennet.

- Scope

Raakvlakken:
W42



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten.
Stakeholders
Bedrijven en bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € *0,000*-mln

Grootste financiële risico's
Project gereed

Grootste tijd risico's
Project gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen

Zie W42 N300 BPL

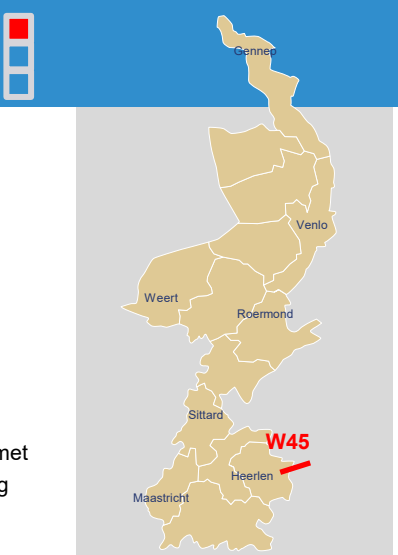
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	0,563	0,482	0,075					
Realisatie	0,488	0,482	*0,000*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,563
Derden	-
Totaal	0,563

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:P50
Begroting: 3.2.5

W45. Randweg Abdissenbosch



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 (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Landgraaf, StrassenNRW
Stakeholders
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

Q1 2023	Eventuele nieuwe opstart initiatieffase
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 020)
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

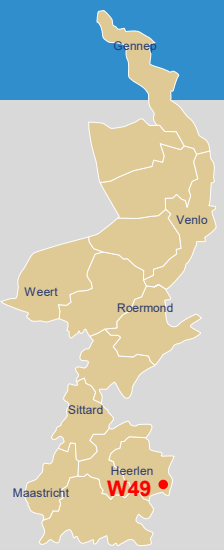
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2			On Hold					
Fasering VGR3			On Hold					
Inkomsten planning					*n.t.b.*			
Uitgaven planning	7,0	0,331			0,200			
Realisatie	0,331	0,331						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.5

W49. Rotonde Voorterstraat



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

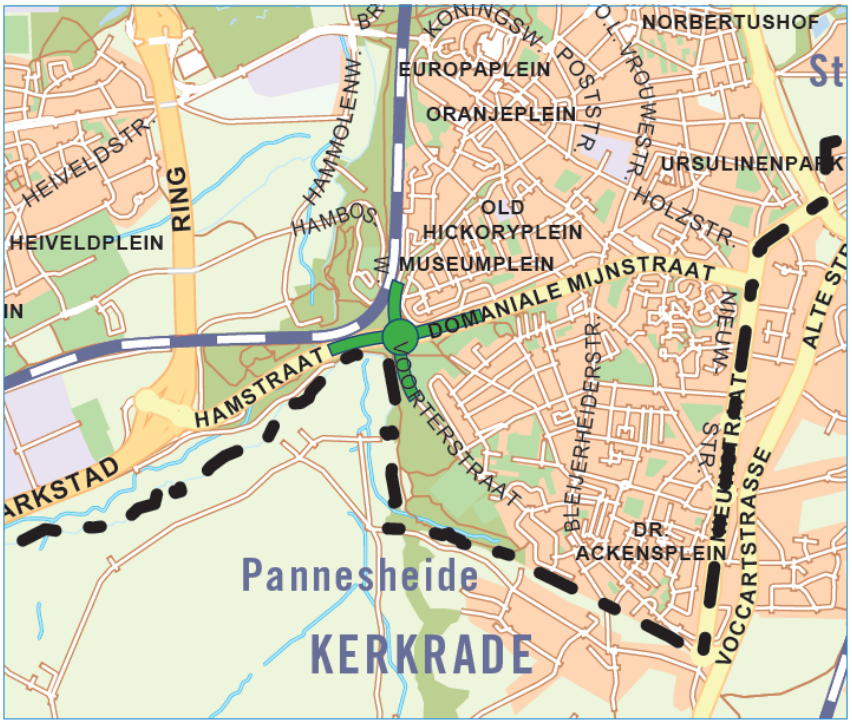
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan het vergroten van de capaciteit van de bestaande rotonde.

- Scope



Betrokken

Trekker

Gemeente Kerkrade

Shareholders

Provincie Limburg

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

Tijdens de planvoorbereiding voor de BPL zijn afspraken gemaakt over een maximale provinciale bijdrage van € 1,25 mln. De gemeente Kerkrade wilt de provinciale bijdrage verhoogd zien naar € 2,1 mln. om de door hun gewenste scope te kunnen realiseren.

Grootste tijd risico's

Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	*Besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage*
Q4 2020	De scope en de financiën zijn nog niet vastgesteld door de gemeente Kerkrade.
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
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

Geïndexeerd: Nee

Raming: +/- 40%

Begroting: 3.2.1

W59. N595 Wittemerallee

Mobiliteitsdoel

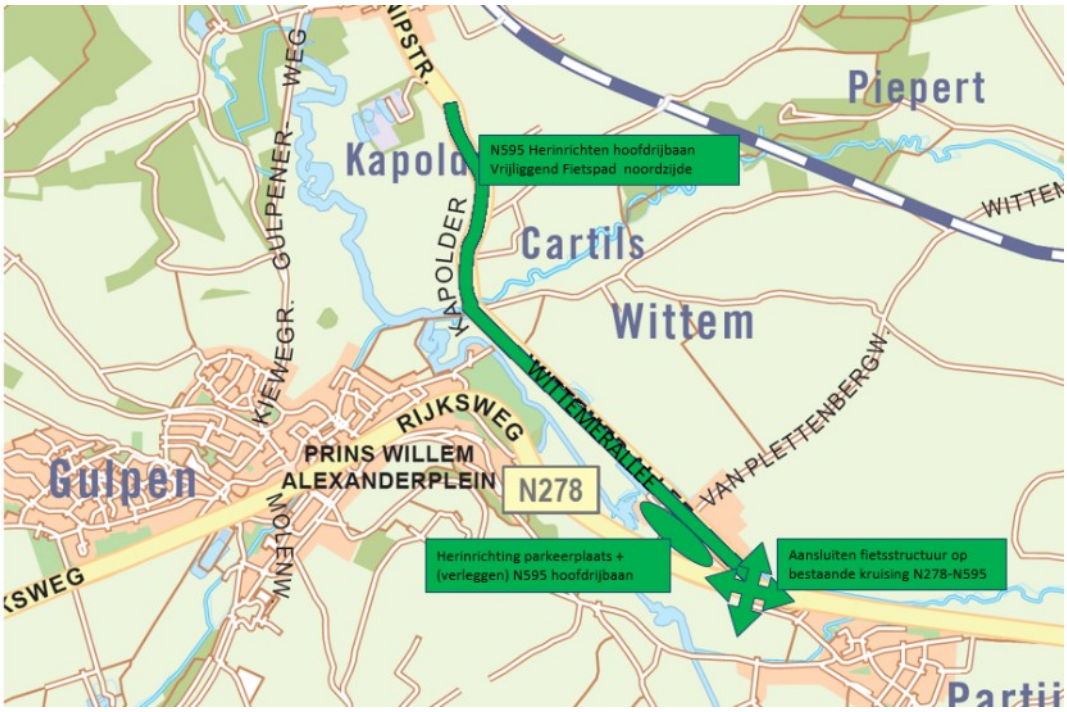
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope

Zie ook nieuwsbrief

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q1-2022	*Einde haalbaarheidsfase met GS besluit over de definitieve businesscase met projectbeslissing en door PS laten vaststellen kredietbesluit. Ondertekening SOK na kredietbesluit*
Q4-2020	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*1,000*				*1,000*			
Uitgaven planning	6,600	0,306	0,984	1,000	2,000	2,310		
Realisatie	~~0,306~~ *0,416*	0,306	*0,110*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Gulpen - Wittem/
Stakeholders
Waterschap / Stichting Limburgs Landschap
Diverse belanghebbenden (ondernemers en private partijen)

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

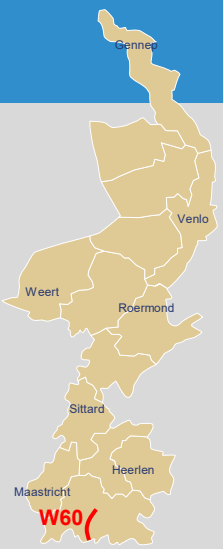
Risico omschrijving

Risicoreservering €0,650 mln

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's
Geplande tijd voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase is ontoereikend

W60. N598 Reconstructie De Hut - De Plank



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 oversteekbaarheid van de N598 op punten in Reijmerstok en Hoogcruts zodat een meer leefbare situatie ontstaat.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

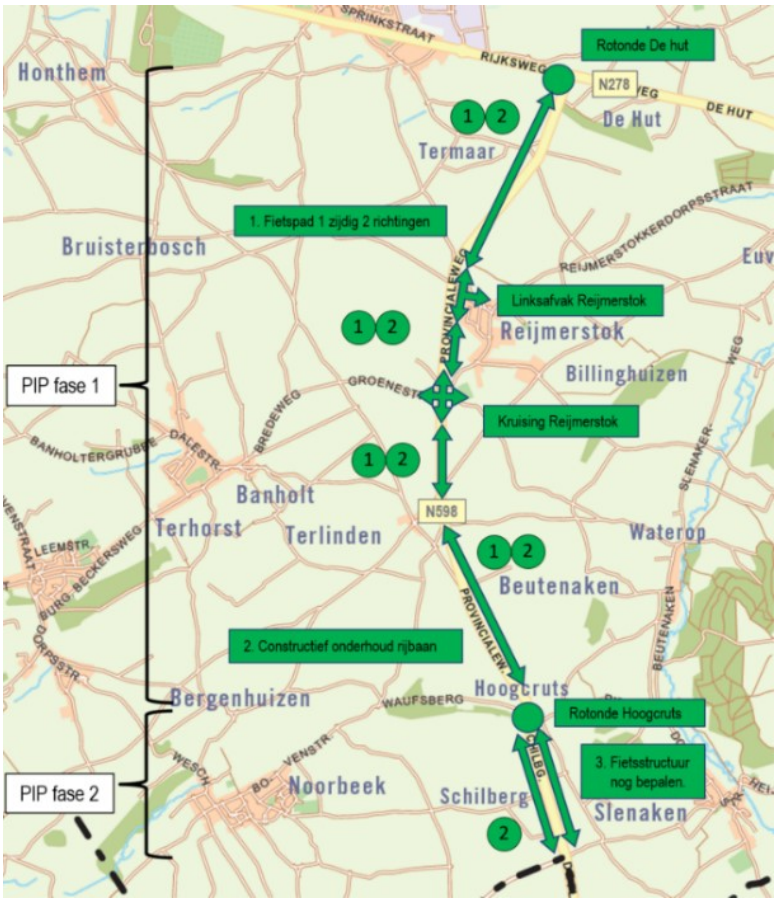
Fase 1 bestaat uit de aanleg rotonde de Hut en Hoogcruts, een eenzijdig fietspad in tweerichtingen, een vrije linksaffer Brede Hoolstraat en verkeersveilige inrichting van het kruispunt in Reijmerstok.

Fase 2 bestaat uit een nader te bepalen inrichting van het wegvak Hoogcruts - de Plank.

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Eijsden - Margraten en Gulpen – Wittem

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor de scope
- Onvoorziene zaken in ondergrond'

Grootste tijd risico's

Voor PIP fase 2 een mogelijke onteigeningsprocedure noodzakelijk

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022	PIP fase 2 vaststellen door PS
2021	Gunning *2de* helft 2021 (wegens doorwerking vertraging Heroverweging) en start uitvoering PIP fase 1, uitvoeringsduur ca. 1 jaar. Nieuwe raming voor fase 1 *komt* beschikbaar *en kan leiden tot financieel tekort.* Keuze voor inrichting fase 2 voorleggen 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0,700*							
Uitgaven planning	11,790	2,619	7,671		1,500			
Realisatie	2,619	2,619						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	11,090	*Bedragen in € mln*
E-M	*0,700*	*Geïndexeerd: Nee*
G-W	*n.t.b.*	*Raming: +/-30%*
Totaal	11,790	*Begroting: 3.2.5*

8.5. Thema Openbaar Vervoer

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Provincie Gelderland
Stakeholders
Gemeenten, RMO's, Rijk, Vervoerders (o.a. Arriva, NS), ProRail, Reizigersoverleg Limburg.

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 waardoor niet tijdig de elektrische treinen ingezet kunnen worden

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 EMV (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 (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. Het Ontwikkelplan dient als framework 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. 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 opgave 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.

Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)

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

- 2021 is het ***Europese*** **jaar van de Rail** waarbij grensoverschrijdend reizen hoog op de agenda staat. Het ministerie van IenW is voornemens een internationale spoortop te organiseren; de provincie Limburg zal actief gaan sturen op deze internationale spoortop.
- In het kader van het trans-Europees netwerk (TEN-t) is onderzoek gedaan naar de vereenvoudiging van **tarifering, reisinformatie en ticketing-systemen**. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt voor de pilot Mobility as a Service (ViaGo);
- Sinds december 2018 biedt Arriva ***de Drielandentrein (O82)*** tussen Maastricht en Aken. *Na oplevering van het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (R46) verhoogt Arriva de frequentie van deze verbinding naar twee keer per uur.* Momenteel wordt met het Ministerie van I&W, Arriva, NS, ProRail en NMBS de financiële haalbaarheid onderzocht van het doortrekken van de Drielandentrein naar Luik. Gestreefd wordt naar het in het 3e kwartaal van 2023 starten van deze verbinding. Om grensoverschrijdend te kunnen (blijven) rijden dienen de treinen van Arriva te zijn voorzien van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit is een Europees *beveiligingssysteem dat ertoe bijdraagt dat treinen eenvoudiger landsgrensoverschrijdend kunnen rijden*. Momenteel worden de Arriva treinen omgebouwd met dit nieuwe systeem om te kunnen voldoen aan het vereiste treinbeveiligingssysteem. De ombouw van de treinen wordt voor ~~100~~*90* % gesubsidieerd door het Rijk. Ook worden door ProRail aanvullende maatregelen aan de railinfrastructuur voorbereid en uitgevoerd. *Momenteel loopt een bezwarenprocedure tegen het Rijk aangezien de maatregelen om grensoverschrijdend te kunnen rijden niet worden vergoed. Dit leidt tot een kostenpost van € 4,3 mln voor Arriva (de 10%).*
- De aanbesteding van de **grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven – Düsseldorf** ***(O83)*** is gestart en *bevindt zich in de afrondende fase. V*erwacht wordt dat de gunning *binnenkort en in elk geval in 2021* zal plaats vinden. Opdrachtgever is de Duitse vervoersautoriteit (Verkehrsverbund Rhein Ruhr). In 2025 wordt gestart met een directe snelle treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Aan de Nederlandse zijde zijn in het MIRT 2020 afspraken gemaakt over de aanpassingen van de knoop Eindhoven en Venlo.
- *Uitgangspunt was, dat* het Ministerie van IenW in samenspraak met de regio *voor 1 april 2021* een besluit *zou* nemen over een **snelle grensoverschrijdende verbinding naar Aken**. Zowel NS als Arriva hebben een voorstel gelanceerd voor deze verbinding. Randvoorwaardelijk is wel dat de infrastructuur ook aan Duitse zijde gereed is. De inzet is dat een snelle trein naar Aken in 2025 dan wel eerder gaat rijden (motie 2606). *Staatssecretaris Van Veldhoven (I&W) heeft op 26 mei 2021 een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de resultaten van de nadere verkenning intercityverbinding Aken. De staatssecretaris schrijft dat ProRail op basis van de alternatieve plannen van NS en Arriva in de nadere verkenning mogelijkheden heeft uitgewerkt om een intercityverbinding naar Aken op korte termijn mogelijk te maken. ProRail is gevraagd de consequenties van intercityverbindingen uit de voorstellen van NS en Arriva (resp. vanuit Den Haag en Eindhoven) te toetsen op logistieke inpasbaarheid en vervoerwaarde. De logistieke toets is uitgevoerd in samenwerking met beide vervoerders voor zowel 2026 als voor de situatie in 2030. Tijdens de stuurgroep van 25 maart 2021 zijn de uitgewerkte resultaten van de verkenning van ProRail met provincies Limburg, Noord-Brabant, NS en Arriva besproken. Alle partijen onderschrijven de inhoudelijke conclusies en aanbevelingen uit het rapport. Dit heeft geleid tot de*

gedeelde conclusie dat een intercityverbinding naar Aken per 2025 niet mogelijk blijkt. De voornaamste conclusie van ProRail is dat beide varianten niet inpasbaar zijn binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen, zonder aanvullende maatregelen. Tijdens de behandeling in de kamercommissie is echter uitvoerig stilgestaan bij de uitkomst en is aangegeven dat een onderzoek kan worden opgestart naar een ingroeimodel. Aandachtspunt is dat infrastructurele aanpassing aan station Eindhoven absoluut noodzakelijk zijn.

- *Op 10 juni 2021 heeft voor de eerste keer een elektrisch aangedreven trein over de spoorlijn 19 Mol-Hamont gereden. 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. 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 (8.9).

Wensbus

Sinds 2017 verleent de Provincie subsidie aan vrijwilligersinitiatieven, die lokaal maatwerkvervoer verzorgen in lokale gebieden met weinig openbaar vervoer (de Wensbus). Doel van de regeling is bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze gebieden. Op dit moment zijn er 28 projecten actief, verdeeld over heel Limburg. De Wensbus wordt voornamelijk door een oudere doelgroep gebruikt, om naar sociale of medische voorzieningen te reizen. Voor deze groep is de Wensbus een belangrijk vervoermiddel. De eerste subsidieregeling uit 2017 verloopt in 2022. In *Q3* 2021 wordt gewerkt aan een toekomstperspectief *en wordt een nieuwe regeling ter besluitvorming voorgelegd.*

O79. Wet lokaal spoor

Met de komst van de tramverbinding Maastricht – Hasselt wordt Gedeputeerde Staten op grond van de Wet lokaal spoor verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van het Nederlandse deel van de tramverbinding. Aan deze nieuwe taak geven we nu al invulling. *Zie het projectblad* O79 – Wet Lokaal spoor *voor nadere details.*

Knooppuntontwikkeling

In het kader van ketenmobiliteit zetten we in op de verbinding van diverse modaliteiten. We zetten in op het toegankelijker maken van de overstap om ketenreizen te stimuleren. Dit doen we op de volgende knooppunten:
O41 – Station Beek-Elsloo (Zie projectblad O41 – Station Beek-Elsloo)
O52 – Station Maastricht Noord Fase 2 (zie projectblad O52 – Station Maastricht Noord Fase 2)
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* (nog geen projectblad).

Samen met vervoersaanbieders wordt gekeken naar de mogelijkheden van kwaliteitsimpuls op de knooppunten (motie 2722). Er heeft overleg plaats gevonden met NS over de voorgenomen besluitvorming om de dienstverlening op de stations af te schalen. In september zal een voorstel worden gedaan om bestuurlijk in contact te treden met NS over een alternatieve invulling rond serviceverlening aan de (minder digitaal vaardige) reiziger.

Versnellingskansen Openbaar vervoer (onderdeel van versnellingsagenda Covid-19)

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

1. ***Provinciale haltes Basis op Orde***

   Kwaliteitsimpuls om een groot deel van de Provinciale haltes te voorzien van het basis op orde beleid (o.a. toegankelijke halte perrons, overdekte wachtruimtes / abri's, prullenbakken, verlichting en digitale reisinformatie).

   In de eerste helft van 2021 is gewerkt aan de definitieve selectie van de haltes en de voorbereiding van het bestek, zodat in de tweede helft van 2021 kan worden overgegaan op de aanbesteding en realisatie. Het doel is om met het beschikbare budget van € 1.200.000,- in totaal 146 provinciale haltes op te waarderen naar de "basis op orde
   Deze kwaliteitsimpuls is direct van invloed op een grote groep reizigers in de Provincie Limburg en draagt zorg voor een toegankelijk openbaar vervoer.

2. ***Versnellen en verstrakken***

   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 het voorjaar van 2021 zijn twee 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 wordt onderzocht.

   De gereserveerde middelen ter hoogte van €650.000,- zijn bedoeld om de wegbeheerder te ondersteunen in het realiseren van nieuwe haltes (deze worden gelijk voorzien van de juiste voorzieningen, conform het basis op orde beleid).

3. ***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. Voor deze opgave is €300.000 gereserveerd

4. ***Onderwijsaanpak.***

Zie hierboven onder kopje Impact Covid-19

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)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier OV	~~422,801~~ *389,433*	~~69,439~~ *69,937*	~~62,549~~ *62,464*	~~63,153~~ *62,744*	~~64,383~~ *63,974*	~~65,170~~ *64,759*	*65,556*
Investeringen OV	10,255	10,255	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Realisatie	~~100,889~~ *63,546*	*63,546*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~428,378~~ *395,010*
Derden	4,678
Totaal	~~433,056~~ *399,688*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Deels of N.v.t.
Raming: Schatting
Begroting: 3.1.1

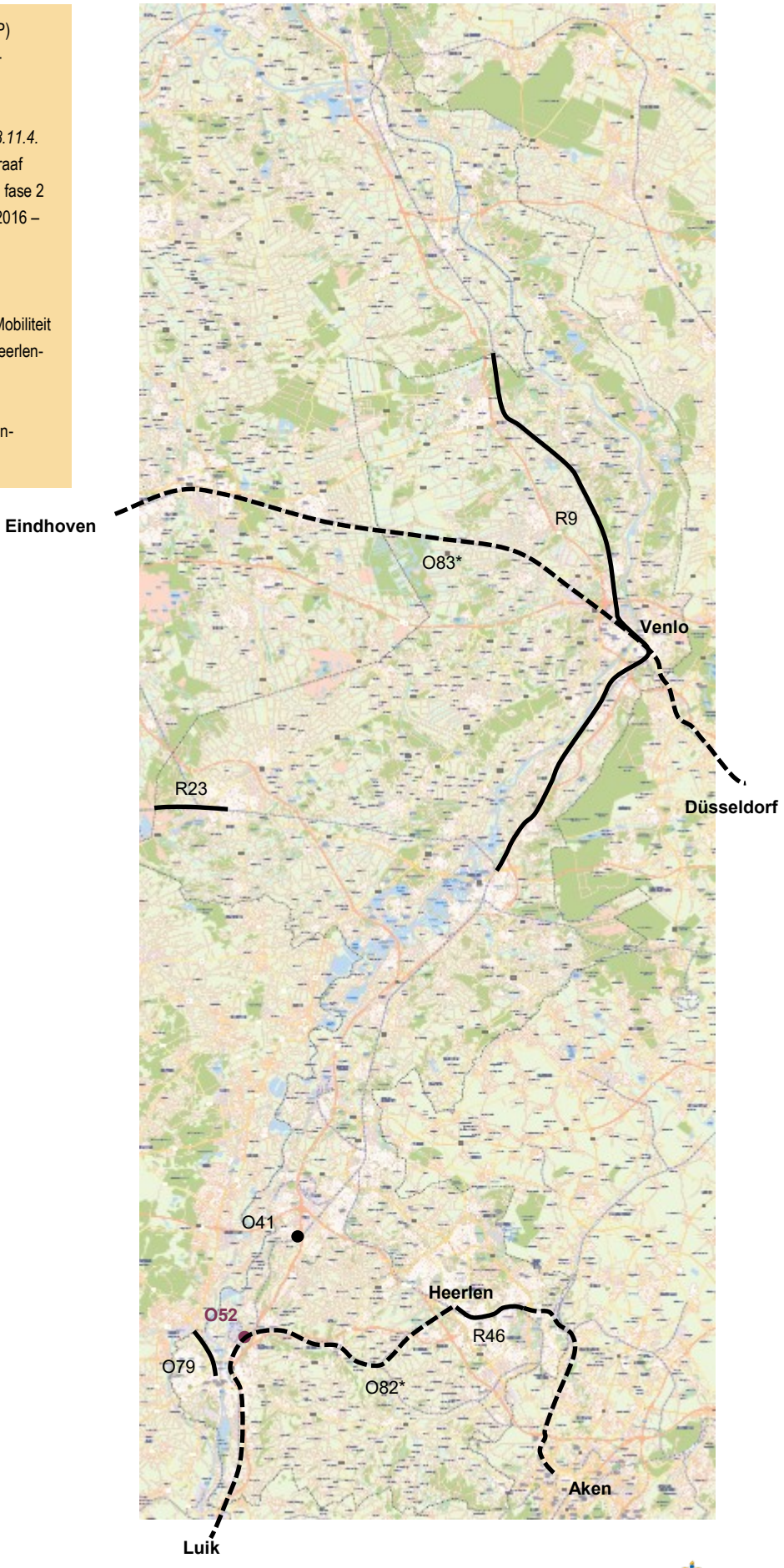
Planning

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 in 2021. Naast de volledige inzet op het OV-Ontwikkelplan wordt in het verlengde hiervan nagedacht over een aantal grote opgaves zoals het terughalen 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. Deze opgaves worden ondersteund door een aantal plannen die momenteel worden voorbereid, zoals de wendbaarheidsscenario's van Arriva binnen het Vervoerplan 2021.

R9	Maaslijn (*zie 8.11.1.* RGP)
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
O41	Station Beek – Elsloo
R46	Spoorverdubbeling (*zie 8.11.4.* RGP) en Heerlen-Landgraaf
O52	Station Maastricht Noord fase 2
O78**	OV-Concessie Limburg 2016 – 2033
O79	Wet lokaal spoor
O80**	Ontwikkelplan OV
O81**	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit
O82*	Drie landen trein (Luik-Heerlen-Aken)
O83*	Grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven-Venlo-Dusseldorf



Legenda
O: Openbaar vervoer
R: Railinfrastructuur

* Wel op kaart, (nog) geen projectblad
** Locatie: gehele provincie Limburg

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

O41. Station Beek – Elsloo

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker

Provincie Limburg

Gemeenten Beek en Stein

Shareholders

ProRail, NS Stations

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

[Risicoreservering](#) €0,500 mln

Grootste financiële risico’s

[Verleggen K&L ProRail](#)

Grootste tijd risico’s

[Verleggen K&L ProRail](#)

[Prioritering raakvlakprojecten ProRail](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024	Oplevering werkzaamheden
2023	Start realisatiefase
2022	Sluiten van een Realisatieovereenkomst *inclusief besluitvorming planning* door GS met gemeenten Beek en Stein en met ProRail en NS Stations *Vertraging project door aangepaste planning bij ProRail op het gebied van kabels & leidingen en prioritering raakvlakprojecten ProRail.*
2015	Ondertekening intentieovereenkomst tussen GS en gemeenten Beek en Stein (16 mei 2015)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*4,982*			*4,982*				
Uitgaven planning	~~8,300~~ *8,400*	0,970	1,100	~~2,930~~ *2,000*	~~3,300~~ *2,160*	*2,170*		
Realisatie	~~0,880~~ *1,470*	0,970	*0,500*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	~~3,622~~ *3,473*
Beek	*1,465*
Stein	*1,810*
Rijkssubsidie	*1,707*
Totaal	~~8,300~~ *8,455*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: LVO P85, overig P70
Begroting: 3.2.5

O52. Station Maastricht Noord fase 2

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

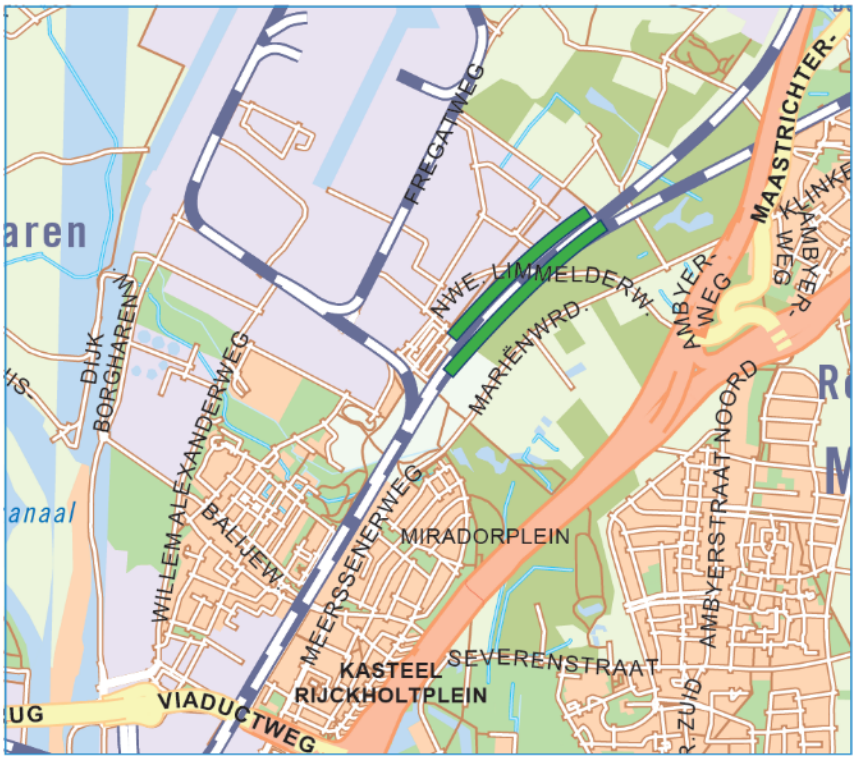
Beoogd resultaat

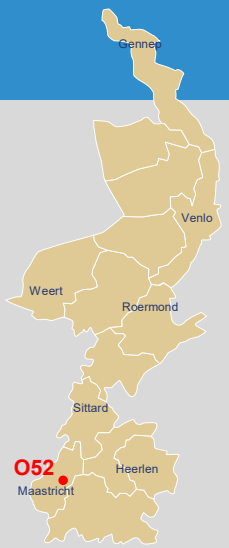
Verbeteren opstapmogelijkheden ter hoogte van station Maastricht Noord voor de reizigers op de lijn Maastricht - Sittard.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Realisatie van een tweede perron.

- Scope





Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Ministerie van I&W
Stakeholders
ProRail en gemeente Maastricht

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €1,750 mln.

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend, project *is* heroverwogen *en wordt ter besluitvorming voorgelegd.*

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend, project *is* heroverwogen *en wordt ter besluitvorming voorgelegd.*

Projectvoortgang / Mijlpalen

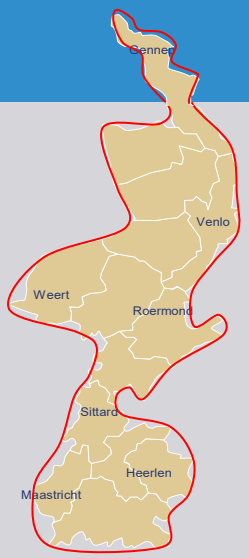
Q3 2021	*Besluitvorming projectvoortzetting*
Q1 2020	Verwachte uitsluitsel over inzet middelen derden
2020	Mededeling portefeuillehouder Nieuwe raming beschikbaar waaruit blijkt dat gereserveerde middelen ontoereikend zijn. Dit project wordt heroverwogen middels de afwegingssystematiek en wordt ter besluitvorming voorgelegd (*mededeling portefeuillehouder* 24 maart 2020).
Q4 2018	Schriftelijk vastleggen financiële afspraken en bijdrage Rijk

Planning / Realisatie	Totaal	≤2019	2020	2021	2022	2023	2024	>2024
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	6,43	0,55	0,3	2,47	3,11			
Realisatie	0,85	0,55	0,3					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,75
Min I&W	5,68
Totaal	6,43

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:P50
Begroting: 3.1.2



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 OV-Concessie Limburg 2016 – 2031 is de set afspraken (bestaande uit het bestek voor de aanbesteding, de offerte van Arriva en de tussen Provincie een 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 ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie.

De zeven doelen met OV zijn:

a. Hoge kwaliteitsbeleving en klantwaardering door Reizigers;
b. Eenvoudig te begrijpen en overzichtelijk openbaar vervoersysteem (mentale toegankelijkheid);
c. Naadloze aansluitingen tussen diverse vervoervormen (visgraat en Knooppunten);
d. Punctueel en betrouwbaar Openbaar Vervoer;
e. Toegankelijk en sociaal veilig Openbaar Vervoer;
f. Kosteneffectieve inzet van beschikbare middelen (rentabiliteit en financierbaarheid);
g. 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 we 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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Arriva
Stakeholders
Reizigers, gemeenten

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Structureel effect op reizigersaantallen en daarmee op opbrengsten als gevolg van effecten Covid-19 en als gevolg daarvan veranderend mobiliteitsgedrag: wijziging contractvoorwaarden of aanvullende financiële bijdrage Provincie.

Grootste tijd risico's
-

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 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). Uitgezonderd 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
Landelijk zijn vanaf het moment van ingang van de intelligente lockdown in afstemming en overleg tussen Rijk, vervoerbedrijven en decentrale overheden maatregelen genomen om het openbaar vervoer in Nederland, gegeven de situatie, zo goed mogelijk te laten blijven functioneren. Arriva heeft in samenwerking met de Provincie keuzes gemaakt waarmee een basisvoorziening aan openbaar vervoer in stand kon worden gehouden en waarmee vanaf 1 juli 2020 een succesvolle open up heeft kunnen plaatsvinden.

Een volledige terugblik op de periode maart-oktober 2020 is met de Staten gedeeld op 03-11-2020 (2020/43869).
Positief gevolg van Covid-19 in relatie tot het thema Openbaar Vervoer is dat de reeds ingezette samenwerking tussen onderwijsinstellingen, grote werkgevers, Arriva en de Provincie de urgentie extra onderstreepte. Hiermee hebben we maatregelen versneld kunnen invoeren met groot draagvlak. Covid 19 heeft financiële gevolgen. Dit financiële tekort lossen we op door:
- Gebruik te maken van de Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) 2020 en 2021;
- De exploitatiebijdrage van de Provincie, ongeacht afschalingen in het openbaar vervoer, in stand te houden (hetgeen een voorwaarde is om gebruik te kunnen maken van de BVOV);
- Efficiencymaatregelen te nemen in de dienstregeling (volgens de vastgestelde wendbaarheidsscenario's);

Arriva heeft voor het jaar 2020 een compensatiebedrag van € 15.950.000 ontvangen van het Rijk. Deze compensatie is verstrekt via een subsidie door de Provincie Limburg. Tevens heeft de Provincie Limburg het bedrag van de subsidie voor 2020 in stand gehouden en niet gekort als gevolg van minder gereden kilometers. De toetsing dient nog door de Provincie plaats te vinden aan de hand van een accountantsverklaring,
- Stand van zaken openbaar vervoer
  Met de stappen die worden gezet om de Covid-maatregelen af te schalen, neemt ook het OV-gebruik in Limburg weer langzaam toe. Inmiddels (situatie in juni 2021) bedraagt het aantal reizigers in bus en trein in het regionale OV in Limburg ongeveer 40% van het aantal reizigers in dezelfde periode in 2019. De dienstregeling die Arriva aanbiedt is de dienstregeling die geldt bij wendbaarheidsscenario C. Arriva bereidt zich voor op de start van het nieuwe schooljaar en voert daartoe onder andere overleg met onderwijsinstanties om een inschatting te kunnen maken van de vanaf september verwachte vervoerstromen en –omvang. Arriva rapporteert maandelijks de stand van zaken.
- Doorkijk 2021
  In april 2021 is op landelijk niveau een besluit genomen over de beschikbaarheidsvergoeding 2021. Die wordt –voor het gehele jaar- gecontinueerd. Tevens wordt er nagedacht over een steunmaatregel voor het OV in 2022. Inhoudelijk werken we verder aan het Transitieplan en voeren we dat ook uit.
  Met dit plan geeft de OV-sector aan op welke wijze afschaling van het OV verantwoord mogelijk is en
  - Hoe, bij terugkeer naar 'normaal', reizigers weer terug in het OV te krijgen en de opbrengsten te verhogen (inlopen opgelopen financiële schade)
  - Hoe de sector (financieel) weerbaar kan worden gemaakt tegen invloeden als Covid-19.

  De score van Arriva op de afgesproken KPI's week slechts in beperkte mate af van de normen zoals afgesproken. De financiële verantwoording over 2020 en de vaststelling van de exploitatiebijdrage 2020 vindt –overeenkomstig de concessieafspraken- naar verwachting in Q3 plaats.

Ook in 2022 continueert het Rijk de financiële steun aan de openbaar vervoersector (Kabinetsbesluit van 25 juni 2021). Het Rijk heeft de voorkeur te kennen gegeven om inhoudelijk de regeling BVOV 2021 in 2022 voort te zetten, met dien verstande dat deze -vanwege de aflopende goedkeuring voor de steunmaatregelen van de Europese Commissie- tot en met 31 augustus mag worden ingezet. Afsprakenset voor 2022 omvat elementen over:
- Het voorzieningenniveau
- De Overheidsvergoedingen
- Het weer aantrekkelijk maken van OV voor reizigers:
- Het blijven spreiden van de vraag naar OV

Vertraging Maaslijn
In 2020 zijn nadere afspraken gemaakt over de gevolgen van de aangepaste planning van de Maaslijn (zie 8.11.1. RGP) voor de ov-concessie. Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 bij besluit G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva de kaders hiervoor aangegeven. Deze zijn verder uitgewerkt en hebben geresulteerd in een vaststellingsovereenkomst met Arriva. Uw staten hebben ingestemd met:
- een definitieve vergoeding Meerkosten voor een waarde van € 49 miljoen.
- een aanvullende subsidietoekenning 2019 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 van € 7,0 miljoen, te betalen – voor Arriva - over boekjaar 2019, uiterlijk op 15 februari 2020, gefinancierd uit de bereikbaarheidsmiddelen;
- een aanvullende subsidietoekenning 2020 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 ad € 26,8 miljoen, te betalen 15 december 2020 en eveneens te dekken uit de bereikbaarheidsmiddelen.
- het verlengen van de afschrijvingstermijn voor de elektrische treinen van 25 jaar naar 30 jaar. Deze verlenging vertegenwoordigt een waarde van € 15,2 miljoen.
- het door Gedeputeerde Staten nader uitwerken en starten van het proces gericht op het komen tot het verlengen van de concessieperiode, teneinde de onder 2 en 3 genoemde bedragen van in totaal € 33,8 miljoen (€ 7,0 miljoen + € 26,8 miljoen), vermeerderd met de jaarlijkse prijsindex, terug te

verdienen uit door Arriva extra te genereren baten als gevolg van de verlenging van de concessie, dan wel het uitwerken van overige compenserende maatregelen. De uitkomsten van dit proces zullen aan Provinciale Staten worden voorgelegd *(zie ook paragraaf 1.3.4).*

- Indien de onder punt 5 vermelde beheersmaatregelen niet leiden tot het volledig dekken van de betaalde vergoedingen ad € 33,8 miljoen, zal het restantbedrag worden gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen.

De vaststellingsovereenkomst bevat een groot aantal activiteiten die een korte en lange doorlooptijd hebben. Het doel is dat:

a) Het onderzoek wordt afgerond naar het gebruik van de optie bij latere dan wel snellere oplevering van de infrastructuur Maaslijn;
b) Het onderzoek naar het verlengen van de concessie wordt opgestart en afgerond (juridische mogelijkheid en houdbaarheid verlenging en financiële waardering van deze verlenging) en de concessie succesvol is verlengd;
c) Andere mogelijkheden worden onderzocht voor het compenseren van de schade waaronder het versoberen van het ov en mogelijke tariefverhoging

In mei 2020 heeft de provincie aan Arriva schriftelijk laten weten geen gebruik te maken voor het inroepen van de verlengingsoptie lease dieseltreinstellen voor de jaren 2025 en 2026.

In de vaststellingsovereenkomst is vastgelegd dat de duur van de verlenging van de concessie maximaal 7,5 jaar bedraagt. Over de exacte verlengingsduur die nodig is om het bedrag van € 33,8 miljoen (plus indexering naar prijspeil 2024) te compenseren is in de vaststellingsovereenkomst bepaald dat partijen daarover nadere afspraken maken. Daarbij gold dat als partijen voor 1 juli 2020 geen overeenstemming bereikten over de duur van de verlenging zij een ad hoc Adviescommissie zouden vragen om op basis van bedrijfseconomische uitgangspunten een zwaarwegend advies te geven over de duur van de verlenging. Omdat er meer tijd nodig was om de verkenning naar de verlenging af te ronden en tot overeenstemming te komen (Corona doorkruiste in één klap alle reguliere rekenmodellen op het onderdeel ontwikkeling reizigersaantallen), hebben partijen vervolgens afgesproken dat de datum van 1 juli 2020 voor het bereiken van overeenstemming niet fataal was. Tot op heden is, ondanks goed en constructief overleg met Arriva, geen overeenstemming over de verlengingsduur bereikt en het is de verwachting van zowel Arriva als Provincie Limburg dat het gegeven de ver uit elkaar liggende standpunten niet mogelijk is om tot een gezamenlijk gedragen arrangement over de verlenging van de concessie te komen. Cruciale factoren hierbij zijn de verschillen in inzicht in:

1. *De te hanteren reizigersgroei;*
2. *Het te hanteren rendement voor Arriva in de verlengingsperiode.*

Beide partijen hebben in goed onderling overleg besloten om gebruik maken van de in de Vaststellingsovereenkomst opgenomen mogelijkheid om een ad hoc Adviescommissie in te stellen die conform artikel 8.4 lid e een zwaarwegend advies verstrekt over de duur van de verlenging van de concessie. Ten aanzien van de adviescommissie geldt, dat deze uit drie deskundigen zal bestaan, waarvan er één door Provincie Limburg wordt aangewezen, één door Arriva en waarbij de beide door Provincie Limburg en Arriva aangewezen deskundigen zelf de derde deskundige aanwijzen.

In juni 2021 heeft GS besloten (GS2021-17133) dat het Rijk ook voor 50% participeert 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.

Financiën

Jaarlijks is voor de exploitatie van openbaar vervoer een bedrag beschikbaar van € 55,5 mln. (prijspeil 2014, vastgelegd bij de aanbesteding), € 60,6 mln. prijspeil 2020. Op basis van een door GS vast te stellen Vervoerplan (waarin Arriva voorstellen doet voor wijziging van de dienstregeling voor het opvolgend jaar en dat voor vaststelling ter consultatie is aangeboden aan gemeenten en het Reizigersoverleg Limburg) verleent de Provincie een subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze subsidie hangt samen met het aantal dienstregelingkilometers (de som van alle bus- en treinkilometers in het Limburgse openbaar vervoer waar reizigers gebruik van kunnen maken) dat Arriva in haar Vervoerplan aangeeft te zullen maken. Na afloop van een dienstregelingjaar vindt vaststelling van deze subsidie plaats. Daarbij kijkt de Provincie naar:

- De dienstregelingkilometers die daadwerkelijk zijn gereden (uitval betalen we, op een uitzondering na, niet);
- De prestaties op de afgesproken KPI's (te vroeg / te laat vertrekken, rituitval). Indien de KPI's niet aan de norm voldoen, kunnen we een boete opleggen;
- Te verlenen bonussen (o.a. klanttevredenheid op basis van de OV Klantenbarometer) en op te leggen malussen.

Naast de middelen voor de exploitatie van de concessie is ook het zogenaamde ontwikkelbudget beschikbaar. Dit budget dient om proeven te doen of innovaties in het Limburgse openbaar vervoer te introduceren of om de opstart van nieuwe verbindingen mogelijk te maken.

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
2021	Uitvoering van de concessie met als speciale aandachtspunten: ▪ Situatie Covid-19 ▪ Meerkosten Maaslijn en de uitwerking van de afspraken om deze kosten bij voorkeur via het verlengen van de concessie terug te verdienen ▪ Vaststellen Ontwikkelplan ▪ Financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva binnen OV concessie
2016	Start OV concessie 2016 - 2031

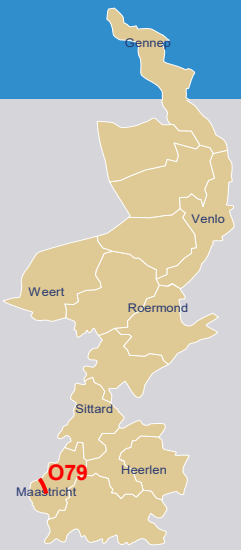
Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Voorbereiding op en implementatie van de Wet lokaal spoor (ten behoeve van de R56 tramverbinding Maastricht- Hasselt).



Oplossing

De Wet lokaal spoor (die in 2022 of 2023 opgaat in de Spoorwegwet 202#) bevat regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen. Met de komst van de tramverbinding Maastricht – Hasselt ontstaat de noodzaak om op het Nederlandse deel van deze verbinding de wet te implementeren en verantwoordelijkheden die op grond van de wet ontstaan, te beleggen. Gedeputeerde Staten is het bevoegde bestuursorgaan. Vooruitlopend op de bouw en ingebruikname van het tramsysteem stellen GS nadere regels op het gebied van de vier verantwoordelijkheidsgebieden op, onder andere in een Beheervisie. Dit om het tramsysteem te zijner tijd in gebruik te kunnen nemen en daar (als GS ook de benodigde vergunningen voor te kunnen verlenen en gesteld te staan voor de verantwoordelijkheden met betrekking tot het (doelmatig) beheer van de infrastructuur en de voertuigen en de veiligheid van het gehele tramsysteem.

Ambities en doelen

Ambities en doelen op het gebied van aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van Tram Maastricht –Hasselt zijn in de Beheervisie als volgt geformuleerd:

- Veiligheid: het tramvervoersysteem is voor de reizigers, personeel en omgeving te allen tijde aantoonbaar veilig;
- Doelmatig beheer: realisatie van het gewenste resultaat tegen de laagste maatschappelijke kosten;
- Beschikbaarheid en kwaliteit: een zo groot mogelijke beschikbaarheid van het tramvervoersysteem dat de gewenste vervoersprestatie levert en verzorgd en netjes is.

Sturing: 'sturing op hoofdlijnen waar dat kan en detailinvulling waar dat moet'.

Volgend uit de rollen en de verantwoordelijkheden van partijen vanuit de Wet lokaal spoor maar ook vanuit de noodzaak om de veiligheidsrisico's die vanuit een (nieuw) tramvervoersysteem ontstaan maximaal te beperken (en daarmee ook risico's ten aanzien van de eindverantwoordelijkheid die het college draagt zo veel mogelijk te beperken), formuleren we als het leidende principe bij onze sturing 'vrijheid in verantwoordelijkheid en gebondenheid':

- Als Provincie stellen we partijen in staat om hun verantwoordelijkheid te nemen, in principe en bij voorkeur zonder in detail voor te schrijven op welke wijze dat dient te gebeuren. Gelet op de risico's in en de eindverantwoordelijkheid van het college van GS voor het tramvervoersysteem TMH is dit principe hier niet toepasbaar. Eindverantwoordelijkheid is immers niet overdraagbaar. Daarnaast kunnen we ook geen eindverantwoordelijkheid invullen door of via een optelsom van deelverantwoordelijkheden die partners tot stand brengen. Daarom:
- Leggen we daar waar dat kan geclausuleerde (deel)verantwoordelijkheid bij een partner;
- Stellen we daar waar dat moet kaders of eisen waaraan een partner, product of proces moet voldoen;
- En zien we toe op invulling en uitwerking van verantwoordelijkheden, toetsen we of dit voldoet en zo nodig sturen we bij;
- We verwachten van partijen dat zij hun verantwoordelijkheden tijdig, taakvolwassen en succesvol invullen zodat het tramvervoersysteem op het beoogde moment in exploitatie kan. Ook daar zien we op toe, toetsen we en sturen we zo nodig bij. Met ruimte waar dat kan, kaders of eisen waar dat moet, bijsturing waar dat nodig is en respect voor ieders rol en verantwoordelijkheid draagt elke partij bij aan een veilig, beheer- en onderhoudbaar tramvervoersysteem. Dit 'bijdragen aan' vormt een tweede leidend principe bij de op- en voorgestelde kaders.

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

Vanuit de hoofdverantwoordelijkheid voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramvervoersysteem ontstaan deelverantwoordelijkheden voor betrokken partijen. Die zijn immers verantwoordelijk voor de correcte implementatie en uitvoering van de taken die horen bij en voortkomen uit hun respectievelijke rollen en verantwoordelijkheden:

Rollen, taken en verantwoordelijkheden		
	Vlaanderen	Nederland
Beheerder railinfrastructuur	De Lijn	Gemeente Maastricht
Uitvoering onderhoud railinfrastructuur	Contractpartij van De Lijn	Contractpartij van Gemeente Maastricht
Beheer trammaterieel	De Lijn (of een contractpartij van De Lijn)	De Lijn (of een contractpartij van De Lijn)
Vervoerder	De Lijn	De Lijn
Verkeersleiding	De Lijn	De Lijn

De beheerders van de spoorinfrastructuur moeten ervoor zorgen dat deze blijvend geschikt is voor het gebruik waarvoor deze is bedoeld, beschikbaar is voor tramexploitatie en vanzelfsprekend veilig is en blijft. Voor De Lijn als exploitant van de tramverbinding geldt hetzelfde ten aanzien van het trammaterieel. Daarnaast zorgt De Lijn ervoor dat haar personeel is opgeleid en gekwalificeerd om met trams te mogen rijden en verzorgt De Lijn de verkeersleiding (de dienst die het exploitatieproces bewaakt en ingrijpt bij verstoringen en ongevallen).

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Maastricht, Vlaams Gewest, De Lijn

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Optreden niet voorziene aspecten of risico's;
- Schadeclaims / ingebrekestelling
- Financiële omvang verkeersleiding

Grootste tijd risico's

Niet alle partijen zijn tijdig gereed of voldoen tijdig aan de gestelde eisen met als gevolg dat het tramvervoersysteem op de beoogde indienststellingsdatum niet van start kan.

De Provincie Limburg verleent vergunningen (om de infrastructuur en het materieel te mogen gebruiken) en ziet toe op het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de assetmanagementstrategie (via de Beheervisie) en de veiligheid (onder andere via audits en zo nodig handhaving op de vergunningen en via de Systeem Risico Inventarisatie). De Provincie stelt middelen beschikbaar om de (Nederlandse) infrastructuur te kunnen onderhouden. De Inspectie Leefomgeving en Transport adviseert bij de te verlenen vergunningen en houdt toezicht op de beheerder en de exploitant en doet, in geval van een ernstig ongeval met het tramsysteem, onderzoek naar de oorzaken ervan.

Financiën – kosten

Ten behoeve van deze rapportage splitsen we de geraamde kosten in kosten voor planvoorbereidingsfase en beheerfase. Geraamde kosten in de planvoorbereidingsfase zijn zoals geraamd. Deze kosten maken we reeds nu vanwege de voorbereiding op onze respectievelijke rollen en bestaan uit:

- Inhoudelijke ondersteuning bij onze voorbereidende werkzaamheden;
- Lidmaatschap van Expertisecentrum Rail (samenwerkingsverband van decentrale overheden met lokaal spoor gericht op kennisontwikkeling en –uitwisseling);
- Inhoudelijke onderzoeken, audits op producten etc..

Geraamde – en daarmee de naar verwachting van toepassing zijnde- kosten per jaar in de beheerfase zijn als volgt:

Beheerkosten	
Beheer en onderhoud Nederlandse traminfrastructuur (LCC-basis; zie hierna)	Ca. € 800.000,-
Toezicht ILT	Ca. € 50.000,-
Verkeersleiding	PM
Beheer	Ca. 2 FTE

- Werkelijke kosten beheer en onderhoud zijn mede afhankelijk van het resultaat van de aanbesteding van bouw en onderhoud van de infrastructuur;
- Kosten beheer en onderhoud zijn berekend op Life Cycle Cost-basis. Hierbij zijn alle onderhouds- en vervangingsinvesteringen voor de duur van de exploitatie van de tramverbinding (35 jaar) gekapitaliseerd en teruggerekend naar een gemiddeld bedrag per jaar;
- Over de kosten voor het uitvoeren van de verkeersleiding vinden nog gesprekken met De Lijn plaats;
- De inschatting dat met het beheer van de traminfrastructuur ca. 2 Fte is gemoeid, is in het verleden gemaakt. Mede op basis van nog te maken keuzes (wat doen we zelf, wat moeten we uitbesteden om dat we er de kennis niet voor hebben en het voor de beperkte omvang van het tramareaal ook niet loont om deze kennis zelf te ontwikkelen?) kan bijstelling plaatsvinden.

Financiën – dekking

Dekking van de hierboven genoemde bedragen vindt jaarlijks als volgt plaats:

Dekking	
Begroting Provincie	€ 400.000,-
Gebruiksvergoeding De Lijn	€ 400.000,-
Bijdrage I&W overnemen buitenstedelijke infrastructuur (eenmalig)	PM
Bijdrage I&W aan Provinciefonds	PM

- Over beide PM-posten vindt nog overleg plaats met het ministerie van I&W.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
t/m 2024/*2025**		Voorbereiden op rollen en verantwoordelijkheden partijen

** Deze data zullen verschuiven. Een geactualiseerde integrale planning zal voor het eerstvolgende overleg van de Bestuurlijke werkgroep worden geagendeerd. Zodra deze is vastgesteld wordt de planning met de Staten gedeeld.*

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

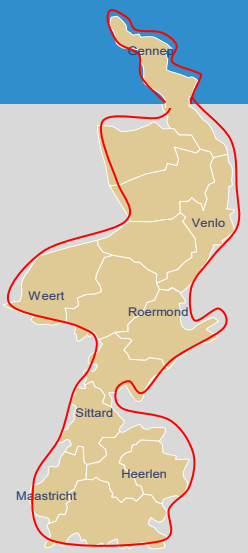
Het Ontwikkelplan is een middel om in samenhang met alle partners (gemeentes, Arriva, NS, ProRail, etc.):

- Een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV te behouden, rekening houdend met de trends en ontwikkelingen;
- In te spelen op veranderingen in de samenleving;
- Onze 60 mln. bijdrage per jaar aan Arriva doeltreffend en effectief in te blijven zetten;
- 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 (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

We willen een voor alle mensen toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV. Het OV vervlecht steeds meer met andere modaliteiten. Deze mobiliteitstransitie biedt de kans om het OV een onderdeel te maken van duurzame ketenmobiliteit. Ontwikkeling van het OV is onderdeel van de 'ademende concessie' die we met Arriva hebben vastgelegd in het Programma van Eisen. Op basis van huidige trends en ontwikkelingen en de ambities uit de concessie en andere beleidsdocumenten waaronder het mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen" zal vanaf 2021 aan de hand van het Ontwikkelplan OV Limburg worden gewerkt. Vanuit dit beleidskader werken wij toe naar concrete maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. We creëren samenhang binnen bestaande OV-projecten en ambities en daarmee ook ruimte voor nieuwe inzichten en ideeën.

Het Ontwikkelplan dient als framework 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. Het framework van het Ontwikkelplan helpt ons om met onze partners (Reizigersoverleg Limburg, gemeentes, Arriva, ProRail, NS, etc.) een effectieve en duidelijke samenwerking op te bouwen op basis van de opgaven waarvoor we samen aan de lat staan.



Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Stakeholders

Limburgse gemeentes en alle OV-partners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

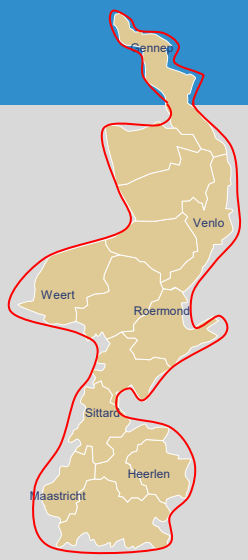
Nader te bepalen

Grootste tijd risico's

Nader te bepalen

Projectvoortgang / Mijlpalen		
Jaarlijks	↑	Bijstellen en gebruiken Ontwikkelplan als overzicht, framework en communicatiemiddel in de samenwerking, zowel intern als extern.
Q3 2021		Werksessie met en vaststellen in Provinciale Staten Vastleggen framework Ontwikkelplan OV na aantreden nieuwe portefeuillehouder

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- [ ] Veiligheidsrisico
- [ ] Beheer en Onderhoud
- [x] Beleid

Beoogd resultaat

Het ontwikkelen en uitrollen van een internationale 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 en experimenteren van MaaS als schakel in het mobiliteitssysteem. Daarnaast willen we met MaaS duurzame mobiliteit stimuleren.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

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

Stakeholders
Vervoersaanbieders, reizigers

Stand van zaken

- [x] Scope
- [x] Tijd
- [x] 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

2021	Afhankelijk van de COVID-19 maatregelen wordt de MaaS-dienst van Arriva gelanceerd.
2020	In samenwerking met het EasyConnect project van het Aachener Verkehrsverbund (AVV) en het Verkehrsministerium NRW ontwikkelt Arriva een open, interoperabele, grensoverschrijdend ticketing toepassing.
2020	Vanwege COVID-19 wordt besloten de lancering van de MaaS-dienst uit te stellen vanwege het niet willen stimuleren van reizen.
2020	Arriva ontwikkelt haar MaaS-dienst ter voorbereiding op een lancering per 1 april 2020.
2019	De Provincie besteedt op basis van een minicompetitie 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

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

8.6. Thema Fiets

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☑ Beheer en Onderhoud
- ☑ Beleid

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 toeristisch, recreatief en gezondheid.

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten en Rijk
Stakeholders
Divers zoals gemeenten, RMO's, Rijk, ProRail, Fietsersbond.

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van bijdragen derden.

Grootste tijd risico's
Ontbreken van capaciteit bij beheerders om de fietsinfrastructuur te realiseren.

Aanpak

Op 14 februari 2020 is het Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023 'Focus op Fiets' vastgesteld door PS. Dit kader richt zich specifiek op de modaliteit Fiets en bestaat op hoofdlijnen uit fietsonderzoek en -monitoring, de stimulering van het fietsgebruik en de benodigde fietsinfrastructuur.

Fietsonderzoek en –monitoring
Om gericht in te zetten op de fietsopgaven is onderzoek en monitoring nodig naar het fietsgebruik en de fietspotentie. *In de zomer van 2020 heeft een expertteam zich gebogen over een vragenlijst die ingezet kan worden bij voor- en nametingen van hoogwaardige fietsroutes. De vragenlijst is door opdracht gevende provincies / vervoerregio's toe te passen voor een 0- of nameting op een route. Informatie komt bij elkaar in een PowerBI Dashboard, waar niet alleen de opdracht gevende partijen, maar ook kennisinstellingen en het ministerie van IenW gebruik van kunnen maken. Dit maakt metingen op routes door heel Nederland vergelijkbaar en als dit dashboard gevuld wordt met data/informatie uit meer routes, kunnen Nederland-breed uitspraken gedaan worden over de effectiviteit van investeringen in Hoogwaardige Fietsroutes.* (Motie 2639 en toezeggingen 8816, 8817). Zie hiervoor ook het themablad beleidsmonitoring.

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. De huidige coronacrisis en het feit dat er verhoudingsgewijs meer gefietst wordt dan voorheen hebben dit inzicht versterkt. Reden genoeg om de potentie van de fiets beter te benutten en als volwaardige modaliteit in te zetten. Samen met het Rijk gaan wij werken aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets om te borgen dat fietsprojecten de komende jaren voldoende voortgang boeken. Onze regionale invulling zal bestaan uit een programma van samenhangende projecten voor doorfietsroutes, binnenstedelijke hoofd- en schoolroutes, fietsparkeren bij openbaar vervoer, binnenstedelijk fietsparkeren, fietsstimulering en verkeersveiligheid. Dit is in lijn met ons beleidsplan Focus op Fiets 2019-2023 waarvoor intensiveringsmiddelen ter hoogte van € 27 mln. ter beschikking staan binnen de bereikbaarheidsmiddelen. De door het Rijk gevraagde cofinanciering van € 50.000 om planmatig de voorbereidingen te treffen wordt hieruit gedekt. *Voor de Mirt bespreking in november 2021 zal een regionaal fietsprogramma Brabant/Limburg uitgewerkt zijn.*

Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets
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. Aanvang 2021 zullen een aantal gedragsbeïnvloedingsmaatregelen opgestart worden, die passen binnen het gestelde kader. Eén daarvan is de doorontwikkeling verkeerseducatie waarover GS heeft besloten (op 7 juli en 27 oktober 2020) om € 800.000,- te reserveren vanaf 2021 voor fiets gerelateerde verkeerseducatieprojecten in het basis- en voortgezet onderwijs.

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

Overzicht fietsopgaven 2019-2023

Nr.	Opgave	Provinciale bijdrage collegeperiode 2019-2023	Eerder besloten in Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019	Aanvullend, na CMD van 17 januari	Totaal
F3	Fietsoversteek Schaafsebos Gennep, aanvullende werkzaamheden ter plaatse van N271	€ 25.000			€ 25.000
F6	Fietsinfrastructuur Oostrum verbonden via N270 Venray			€ 1.750.000	€ 1.750.000
F15	Fietsverbinding Raaieind Venlo	€ 500.000			€ 500.000
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen, Duitsland	€ 900.000			€ 900.000
F26	Hoogwaardige fietsverbinding Roermond-Haelen	€ 3.500.000			€ 3.500.000
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond	€ 70.000			€ 70.000
F29	Hoogwaardige fietsverbinding Station Roermond-Bedrijventerrein Roerstreek N570	€ 2.000.000			€ 2.000.000
F35	N276 Echt - Susteren (oversteek ter plaatse van Pissummerweg)	€ 400.000			€ 400.000
F43	Leisure Lane	€ 3.000.000	€ 3.350.000		€ 6.350.000
F51	Regionale Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 860.000	€ 1.500.000		€ 2.360.000

F53	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 845.000	€ 1.200.000		€ 2.045.000
F54	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Beek-Elsloo-Chemelot	€ 2.400.000			€ 2.400.000
F55	Fietsbrug Borgharen	€ 900.000			€ 900.000
F61	Fietsverbinding de Bukel, Eijsden-Margraten (meerkosten)	€ 200.000			€ 200.000
Totaal		€ 15.600.000	€ 6.050.000	€ 1.750.000	€ 23.400.000

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. Deze projecten maken onderdeel uit van de versnellingsopgave. 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 bijdrage
F66	Fietsverbinding Nederweert-Leudal-Roermond-Roerdalen-Wegberg-Mönchengladbach, Provincie Limburg/ Regio		Voorbereidingskosten
F67	Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg	€ 900.000	€ 450.000
F68	Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas	€ 2.079.000	Voorbereidingskosten
F69	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep	€ 300.000	€ 150.000
F70	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 2.000.000	€ 840.660
F71	Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264, Provincie Limburg	€ 3.500.000	€ 1.750.000
F72	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 4.300.000	€ 2.150.000
Totaal			€ 5.340.660,- exclusief voorbereidingskosten

De in de tabel genoemde voorbereidingskosten worden geschat op 10 à 15% van de totale kosten, maar zullen in totaal maximaal circa € 650.000 bedragen. In het kader van de versnellingsagenda/ gebiedsverkenning neemt de Provincie Limburg waar nodig het voortouw in de verkennings-/ initiatieffasen van een aantal projecten (de opgaven F54, F66 en F68).

Planning en Financiën

Geplande 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 overleggremia.

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.

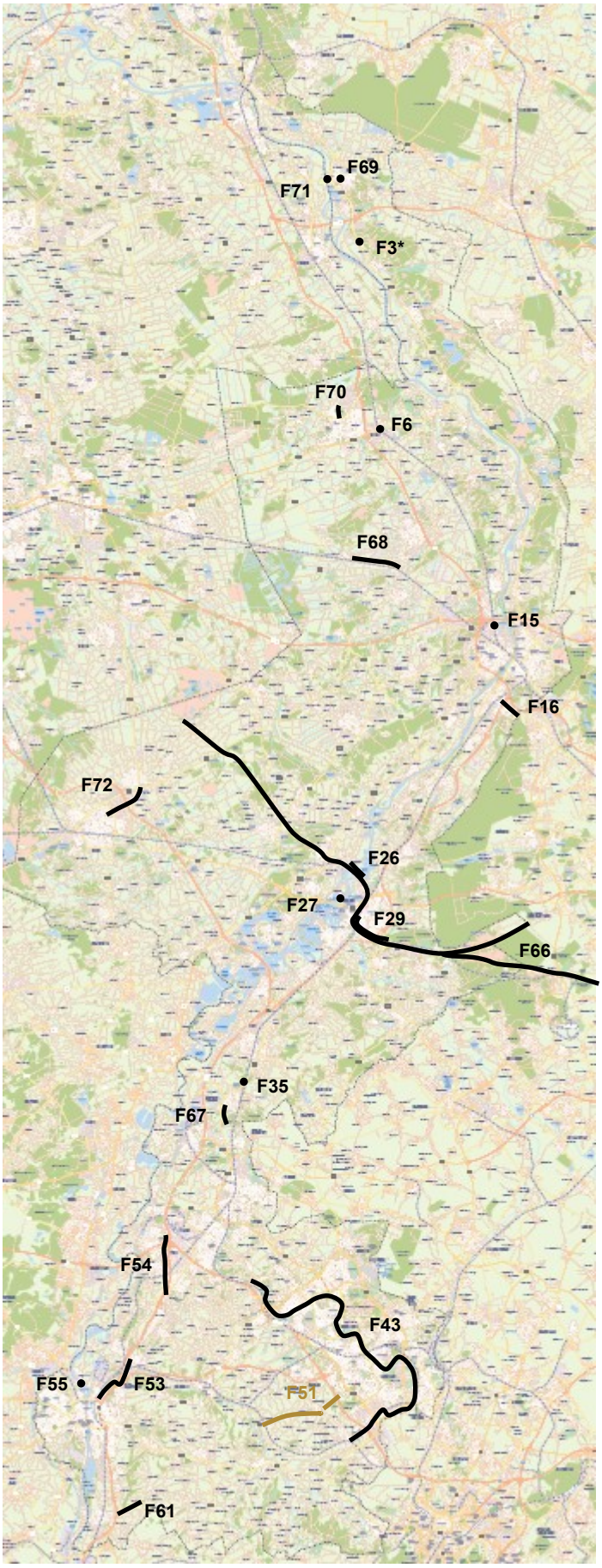
Aangezien de Provincie bij fietsprojecten - behoudens projecten die wij zelf uitvoerende rol van subsidiënt heeft, is het duiden van de indexering en niveau van raming niet relevant, aangezien het financiële risico ligt bij initiatiefnemer/ subsidie-aanvrager, zijnde de Limburgse gemeenten. Provincie 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.

Dekking	
Intensiveringsmiddelen Fiets 2019-2023	€ 25.000.000
Restant nog niet besteed 2016-2019	€ 2.200.000
Reeds toegekend vanuit uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019	€ 6.050.000
Totaal programma Fiets 2019-2023	€ 33.250.000

Planning / Realisatie	
Gereserveerd voor Gedragsbeïnvloeding Fiets 2019-2023	€ 2.500.000
Gereserveerd voor onderzoek 2019-2023	€ 750.000
Reeds toegekend vanuit Fiets 2019-2023 (aan 21 projecten)	€ 28.740.660
Totaal toegekend/ gereserveerd	€ 31.990.6600

Uit bovenstaande informatie blijkt dat er een restant is van € 33.250.000 - € 31.990.660 = € 1.259.340. Circa € 650.000 zijn bestemd voor de voorbereidingskosten voor de goedgekeurde aanvullende fiets projecten van Midden- en Noord-Limburg. Resteert nog circa € 600.000 die nog flexibel ingezet kunnen worden voor het thema Fiets.

F3*	Fietsvoorziening Schaafsebos - N271
F6	Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray
F15	Fietsverbinding Raaieind Venlo
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen
F26	Snelfietsroute Station Roermond - Haelen
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond
F29	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven - terrein Roerstreek N570
F35	N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg
F43	Leisurelane
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*	Fietsproject Leudal -Roermond - Mönchengladbach
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

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

F6. Fietsinfrastructuur Oostrum (N270 via Venray)

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

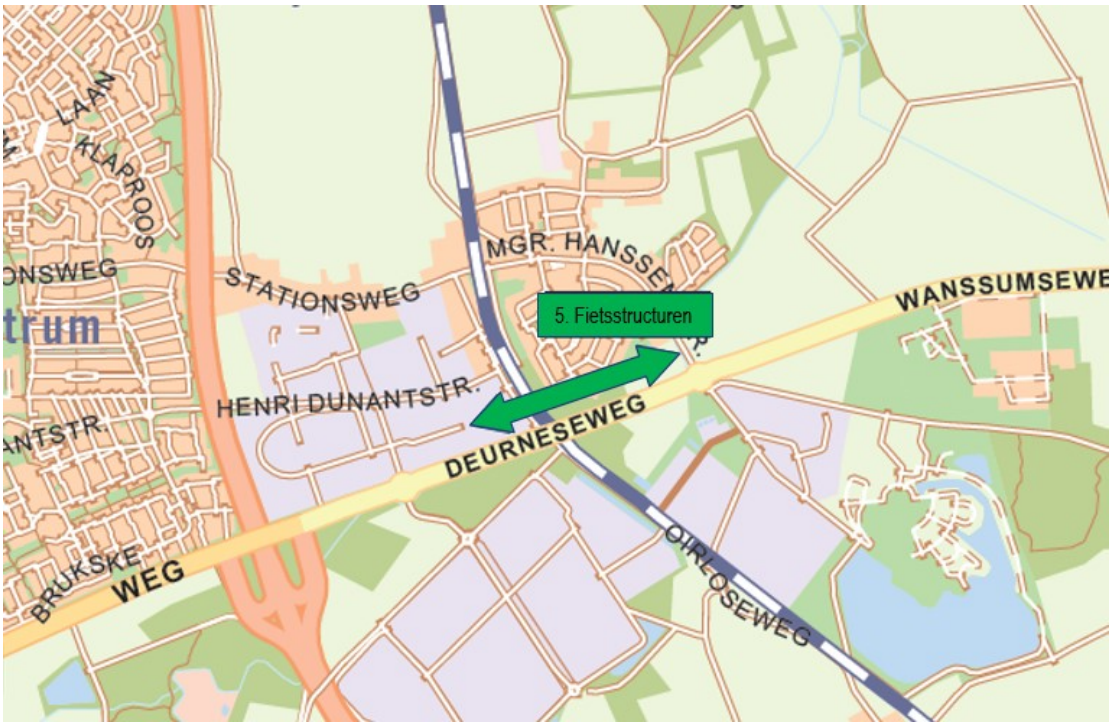
Het verbeteren van de fietsstructuur in Oostrum, ook in relatie tot de ontwikkeling van het station als OV-knooppunt.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 bezien met het project W7 - N270 Via Venray.



Scope

Raakvlakken: W7 *Zie ook* nieuwsbrief

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Venray
Stakeholders
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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2020		Zie W7 - N270 Via Venray PS besluit in beleidskader Fiets (G-19-059, 14 februari 2020)

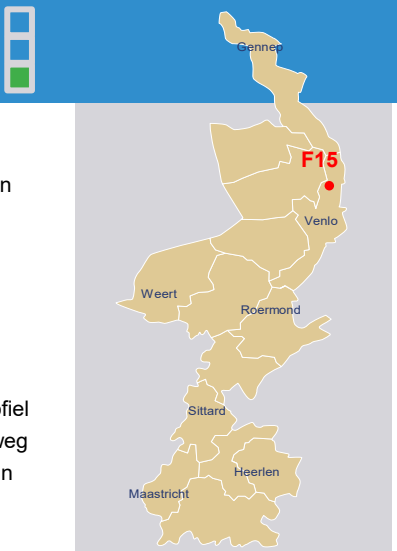
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3					*Zie W7*			
Inkomsten planning	*1,750*				*0,875*	*0,875*		
Uitgaven planning	3,500			1,900	1,600			
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	1,750
Gemeente	1,750
Totaal	3,500

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

F15. Fietsverbinding Raaieind Venlo



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

De Grubbenvorsterweg richting Raaiend 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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan dit project. 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

Trekker

Gemeente Venlo

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener), Gemeente Horst aan de Maas, EU fonds. CVI Raaieind

Stakeholders

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

2021	Uitvoering van het werk
2020	Uitwerken plannen
Q4 2020	Subsidiebeschikking verleend (26 november 2020)
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

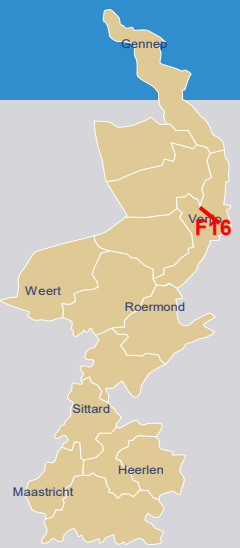
Dekking	Totaal
Provincie	~~1,0~~ *0,500*
Venlo	*1,000*
EU fonds	*0,500*
HadM / CVI	*0,600*
Totaal	2,600

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen

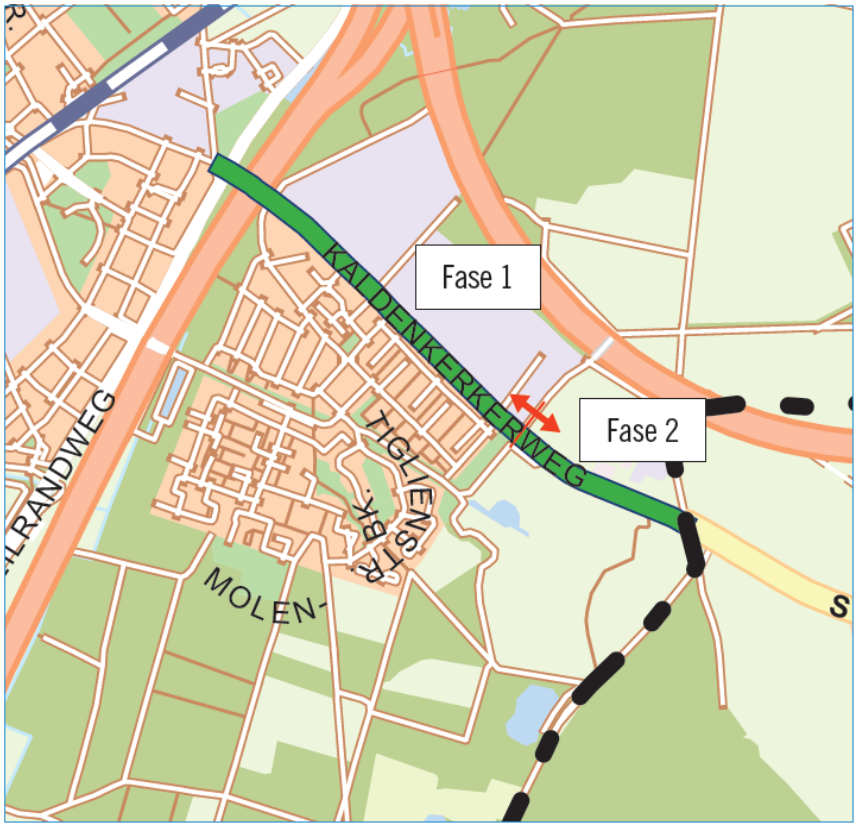
Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Het leveren van een financiële bijdrage aan de 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 verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers. De fietsroute vormt daarnaast een belangrijke schakel in het grensoverschrijdend fietsroutenetwerk van gemeente Venlo. Fase 1 is 1km en fase 2 is 0,5km lang. Fase 2 wordt alleen uitgevoerd als passend binnen de beschikbare middelen.

Scope



Betrokken
Trekker
Gemeente Venlo
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
-

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

2021	Uitvoering
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

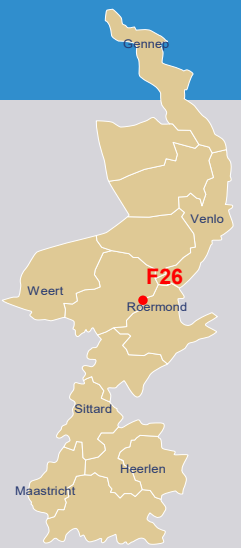
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

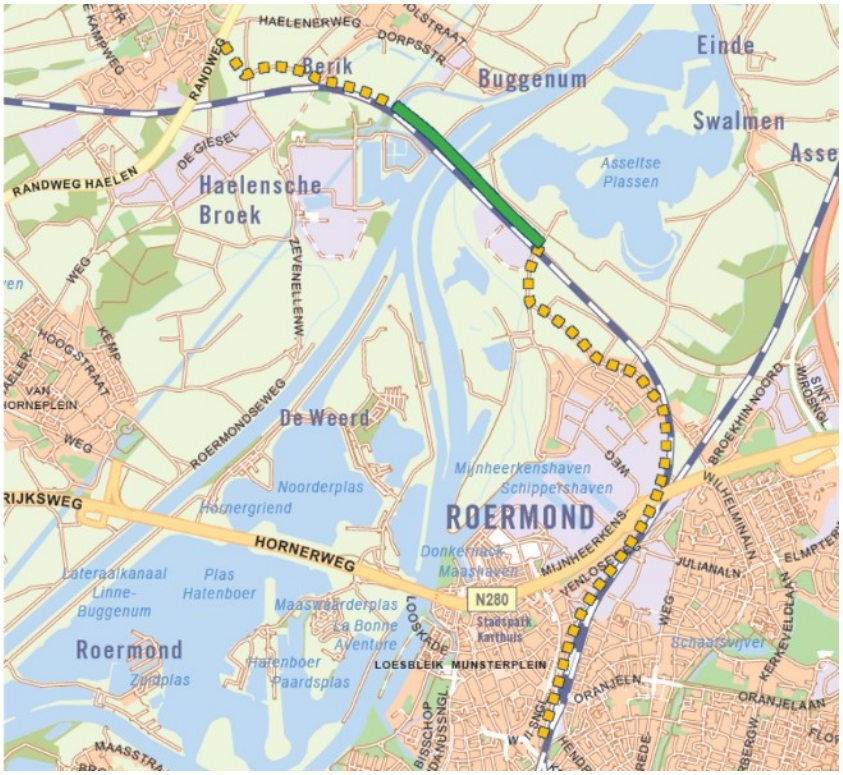
Verbeteren woon- werkverkeer per fiets en openbaar vervoer.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de utilitaire fietsverbinding tussen Roermond en Haelen waaronder een fietsoversteek over de Maas. Maakt deel uit van snelfietsroute richting Mönchengladbach. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

- Scope
- ..Geen scope



Betrokken

Trekker

Gemeente Leudal
Gemeente Roermond

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener)

Stakeholders

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

Q1 2026	Evaluatie en oplevering
2023	Aanbesteding en start uitvoering
2022	Verlenen subsidie
Q4 2021	*Opstarten Planvorming*
Q3 2021	*Afronding haalbaarheidsfase en besluitvorming gemeenteraden Leudal en Roermond*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	3,500
Roermond	*n.t.b.*
Leudal	3,600
Totaal	7,100

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

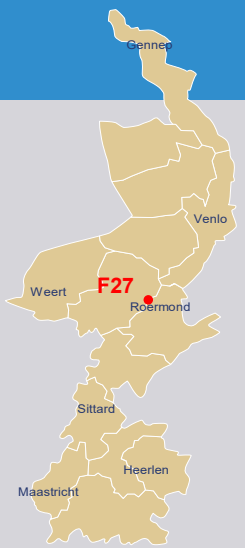
F27. Fietsverbinding Noordplas Roermond

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een vrijliggend in tweerichtingen bereden fietspad Noorderplas van 600 meter lengte en 3,5 m breed.

Scope



Betrokken
Trekker
Gemeente Roermond
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
-

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

2022	*Realisatie en oplevering*
2021	*Definitief ontwerp*
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

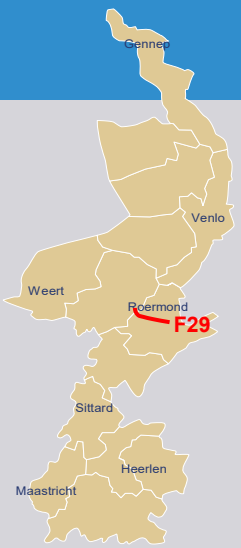
F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

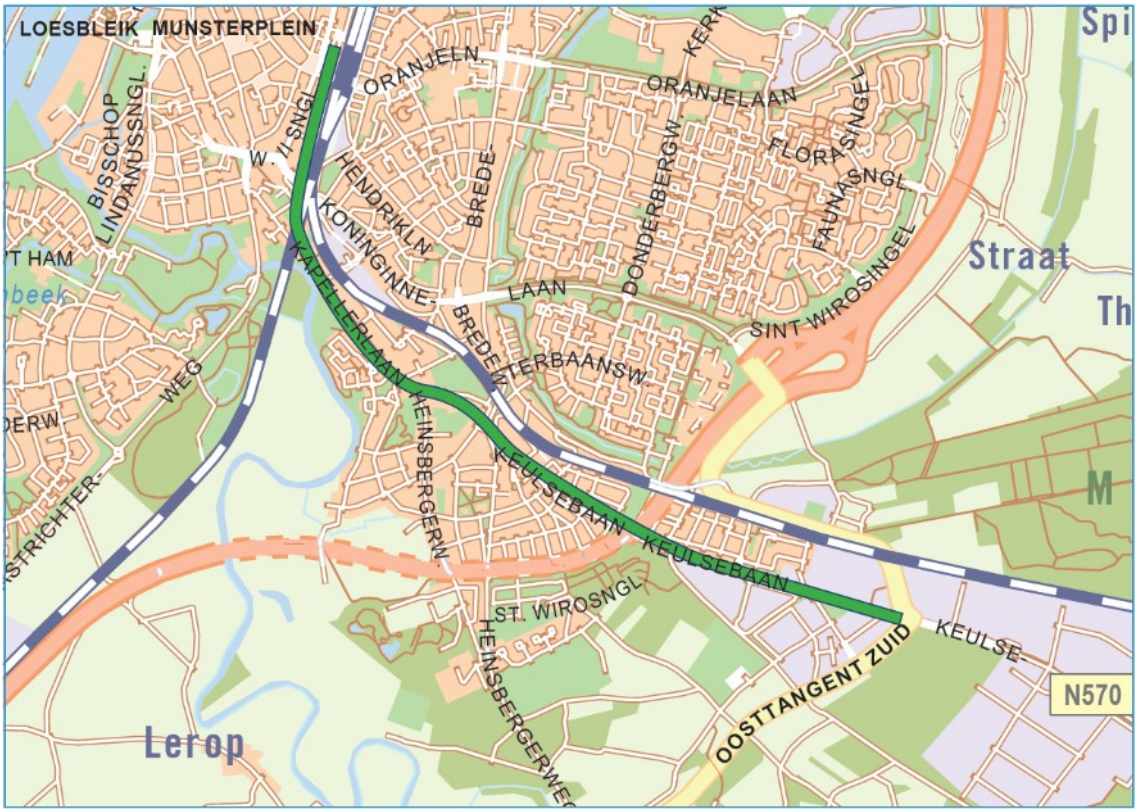
Beoogd resultaat

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



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een utilitaire snelfietsroute van 3 km lang tussen station Roermond en bedrijventerrein Roerstreek aan de N570 met Euregionale kansen.



Scope

Betrokken

Trekker
Gemeente Roermond
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024	*Aanvang werkzaamheden*
2023	*Start Planvorming*
2022	*De haalbaarheidsfase is met een jaar verlengt omdat de gemeente nog wacht op een brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
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.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

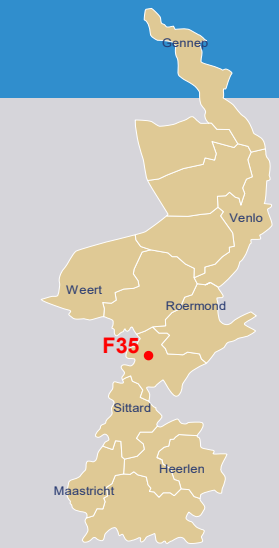
F35. N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de veiligheid van een oversteek van de snelfietsroute over de Provinciale weg. Route gaat hier van 2- naar 1-zijdig fietspad.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het realiseren van een gefaseerde fietsoversteek.
In het onderzoek naar het voorkeursalternatief zal tevens het combineren van de verkeersveilige oversteek met de wenselijke ongelijkvloerse kruising van de N276 met het spoor in beschouwing genomen. Niet zeker is of en mogelijk wanneer de ongelijkvloerse kruising met het spoor zal worden gerealiseerd!

- Scope

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Echt-Susteren
Stakeholders
Prorail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's
Benodigde middelen worden in de haalbaarheid fase vastgesteld, incl. de gemeentelijke bijdrage.

Grootste tijd risico's
ProRail is als stakeholder betrokken bij het project. Om te komen tot een gedragen oplossing is meer tijd nodig dan voorzien

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q1 2022	Uitwerking planfase gereed
Q3 2021	Opstellen variantenstudie met voorkeursvariant Benodigde middelen worden in de haalbaarheidsfase vastgesteld.
Q1 2021	Bespreking bijdrage van Gemeente
2020	PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,4 mln. gereserveerd. (G-19-059, 14 februari 2020)

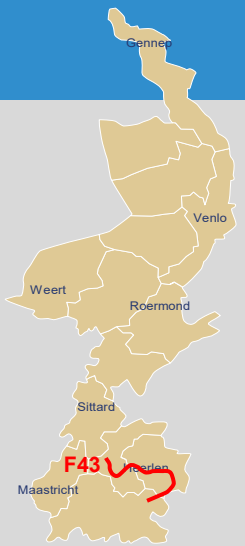
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,400
Gemeente	-
Totaal	0,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t
Raming: Inschatting (cf. initiatief-fase)
Begroting: 3.2.2.

F43. Leisure lane



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

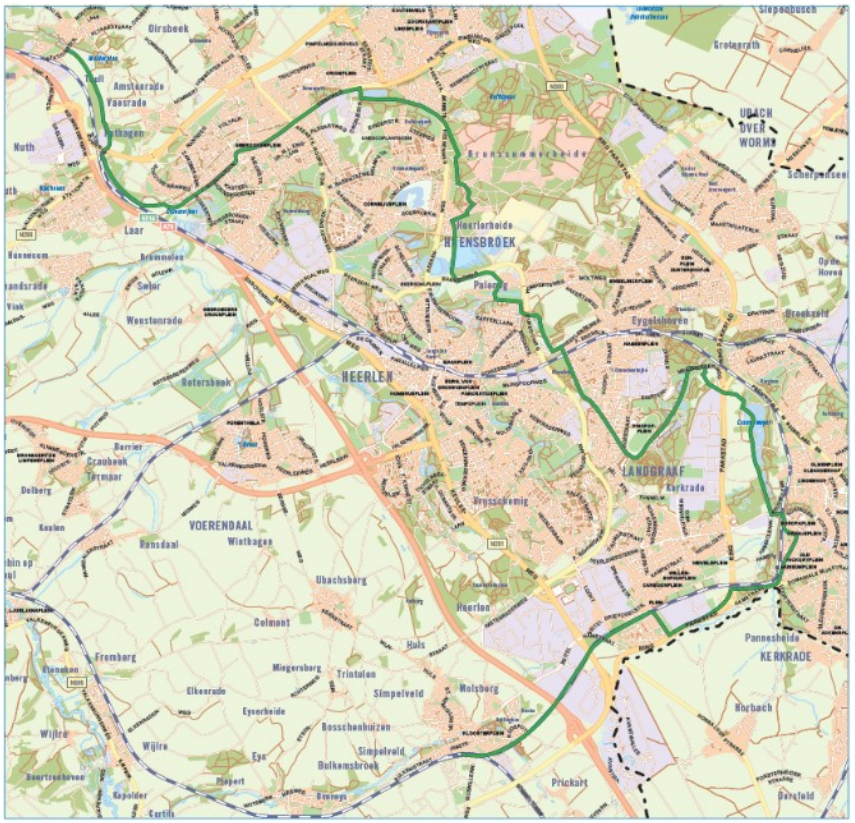
Het realiseren van een langzaamverkeer verbinding in de regio Parkstad tussen Schinnen en Simpelveld, via de gemeenten Heerlen, Brunssum, Landgraaf en Kerkrade.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Aanleg van een 33,4 km. Lange langzaam verkeerverbinding met een standaardbreedte van 4,5 meter met daarnaast brede bermen. In het tracé liggen vijf ongelijkvloerse kruisingen en zullen 15 rustplaatsen worden aangelegd. Deeltracés worden zo spoedig mogelijk gerealiseerd waardoor planvorming en uitvoering parallel kunnen lopen voor deeltrajecten.

- Scope

Raakvlakken: B50



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade, Simpelveld, IBA
Stakeholders
omwondenden, ZLSM

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €5,000 mln

Grootste financiële risico's
Tracé deel ZLSM Simpelveld Kerkrade niet uitvoerbaar / realiseerbaar binnen vastgesteld budget

Grootste tijd risico's

- Bezwaren en / of lange bezwaarprocedures op de ruimtelijke procedures
- Minder draagvlak in omgeving

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Eerste uitvoering gereed voor 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	22,600	0,700	5,000	9,000	7,000	0,900		
Realisatie	~~0,700~~ 0,862	0,700	0,162					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	11,500
Beekdaelen	0,584
Heerlen	2,885
Brunssum	0,360
Landgraaf	2,083
Kerkrade	1,324
Simpelveld	0,457
IBA	3,400
Totaal	22,600

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:<P50
Begroting: 3.2.2

F51. Regionale Fietsverbinding Heuvelland – Parkstad

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

- Meer dan 500 fietsers icm2100 MVT's per etmaal op Ruilverkavelingsweg
- Meer dan 250 fietsers icm2500 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

Trekker
Gemeente Voerendaal
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener), Gemeente Heerlen, Gemeente Gulpen – Wittem
Stakeholders
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

2021-2022	Uitvoering van het werk *is met een kwartaal vertraagd. Dit heeft geen invloed op de datum afronding werkzaamheden.*
Q1 2021	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,360
Heerlen	*0.250*
Gulpen-Wittem	*1.451*
Voerendaal	*1.900*
Totaal	~~4,600~~ *5,961*

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

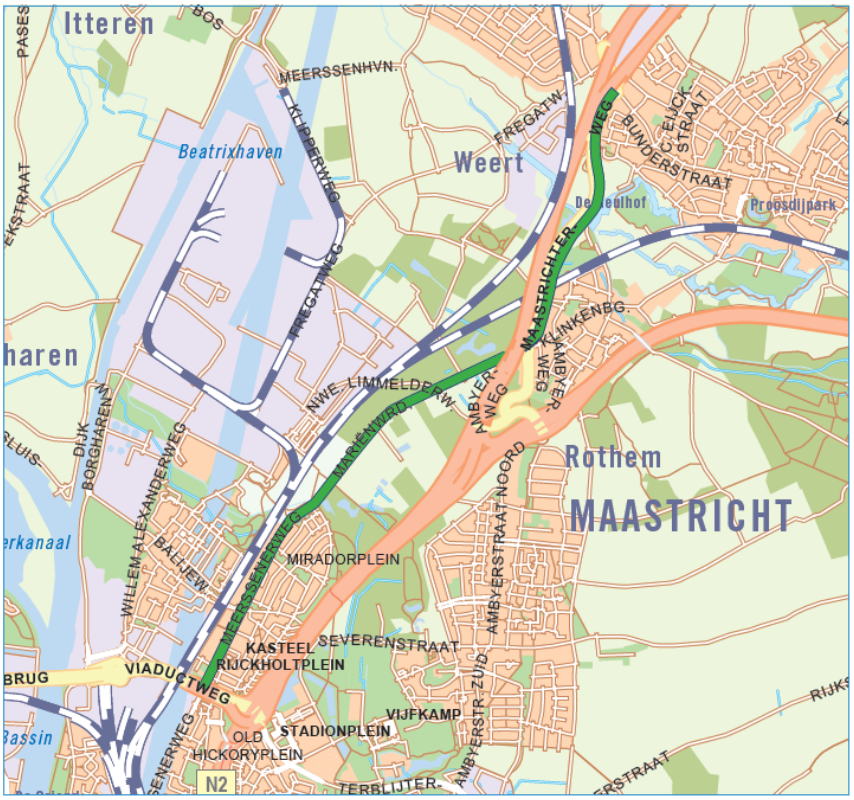
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan deze snelfietsroute. 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 route Meerssen - Beek.

- Scope



Betrokken

Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie Limburg (Subsidieverlener)
Stakeholders
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

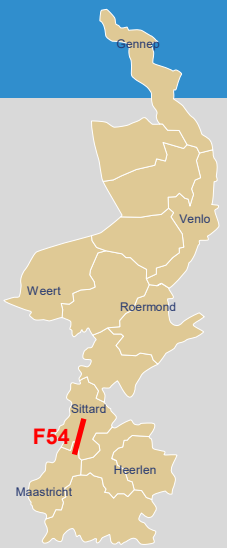
2023	*Oplevering Deeltracé Maastricht binnen de bebouwde kom*
2022	*Oplevering Deeltracés Meerssen en Maastricht buiten de bebouwde kom*
2021	Start uitvoering
Q1 2021	Verlenen subsidie
Q4 2020	Ondertekening bestuursovereenkomst met financiële dekking gemeente Maastricht (December 2020).
2020	PS besluit 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 snelfietsroutes. Dekking provincie wordt verhoogd tot € 1,2 mln. (GS 18 september 2018)
2017	Ondertekening samenwerkingsovereenkomst fase 1a. (11 mei 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	2,045	*Bedragen in € mln*
Maastricht	2,355	*Geïndexeerd: N.v.t.*
Totaal	4,400	*Raming: N.v.t.*
		Begroting: 3.2.2.

F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo – Campus Chemelot)



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Gemeente Stein heeft snelfietsroute 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 tracéverkenning van aansluiting Mauritsweg naar station Beek-Elsloo Stein en vervolgens door de kom van de gemeente Beek wordt nu in het kader van de versnellingsagenda door de provincie opgepakt Tracé op grondgebied gemeente Beek nog niet bekend. Er wordt een financiële bijdrage geleverd aan beide gemeenten. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

- Scope
- Gereed

Betrokken

Trekker

Gemeente Beek
Gemeente Stein

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener), gemeente Stein

Stakeholders

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*
2022	*Besluitvorming door gemeente Beek en Stein over financiële bijdrage* *Start uitwerking voorkeursvariant*
2021	*Oplevering variantenstudie*
2021Q1	Door gebrek aan capaciteit bij de gemeente Beek en in het kader van de versnellingsagenda trekt de provincie de initiatief- en haalbaarheidsfase
2020	PS besluit beleidskader Fiets. Project snelfietsroute 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	2,405	*Bedragen in € mln*
Beek	2,950	*Geïndexeerd: N.v.t.*
Stein		*Raming: N.v.t.*
Totaal	5,355	*Begroting: 3.2.2*

F55. Fietsbrug Borgharen Rivierpark Maasvallei

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

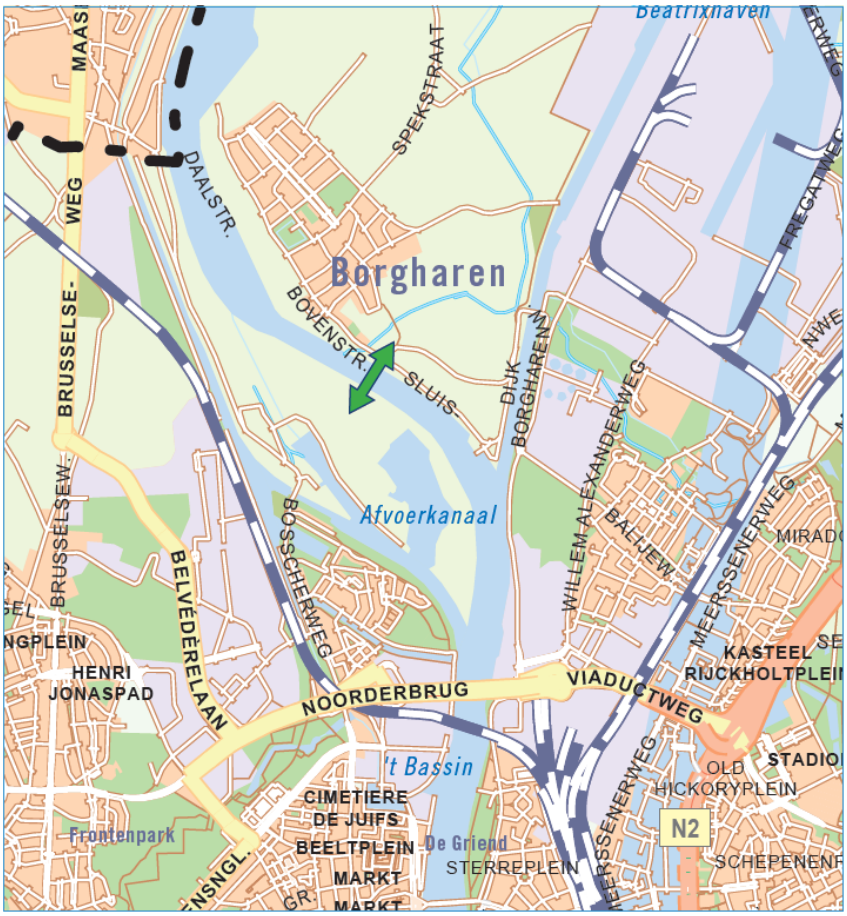
Beoogd resultaat

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
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

2022	*Uitvoering tijdens laagwaterperiode*
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,900
Maastricht	1,400
Totaal	2,300

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting:3.2.2

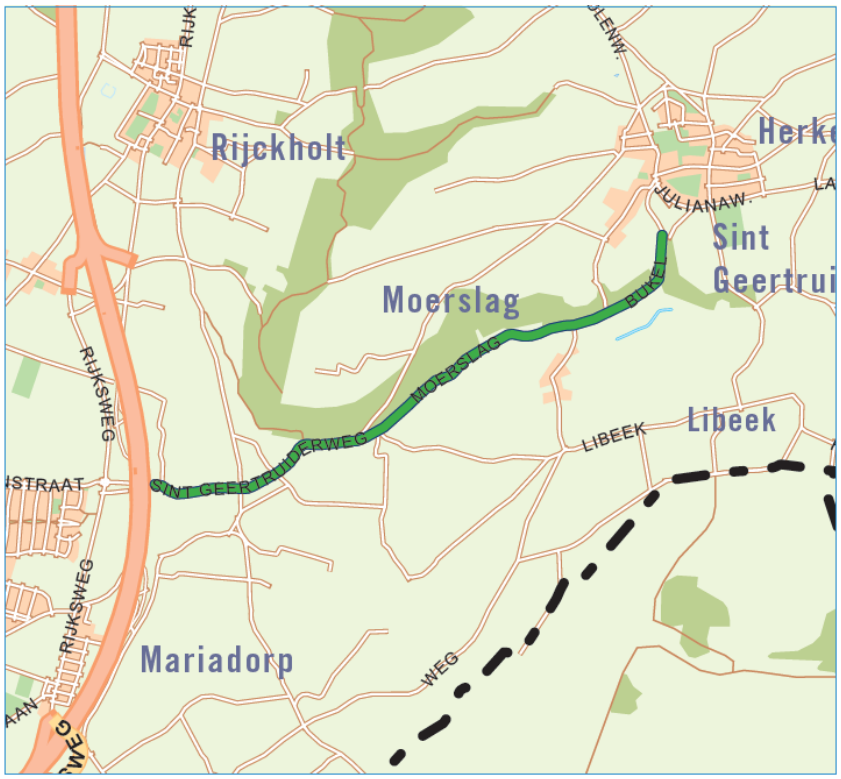
F61. Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat
Het oplossen van de ontbrekende fietsverbinding op de 60km weg tussen St. Geertruid en Eijsden langs het Savelsbos.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een bovenregionale Fietsverbinding tussen St. Geertruid en Eijsden langs het Savelsbos. Het betreft meerkosten à € 200.000,- op een reeds toegekende subsidie.

Scope



Betrokken
Trekker
Gemeente Eijsden - Margraten
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
Staatsbosbeheer

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

2021	*Project is mei 2021 gerealiseerd.*
Q1 2021	Geplande verlening subsidie Vertraging beschikking. Gemeente moet ontbrekende informatie aanleveren.
2020	Uitwerken van het plan (gestart september 2020) PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,2 mln. gereserveerd voor ophoging van de verleende subsidie (G-19-059, 14 feb 2020).
2017	Mondelinge toezegging van gedeputeerde Geurts aan wethouder Opreij voor ophoging van de subsidie met € 0,2 mln (7 november 2017) Reactie op verzoek gemeente: afwijzing verzoek tot ophoging i.v.m. budgettekort (21 juli 2017). Verzoek van wethouder Opreij voor ophoging van de subsidie i.v.m. nieuwe begroting van € 3 mln. i.p.v. € 1 mln. Meerkosten zijn ontstaan als gevolg van natuurcompensatie Savelsbos (29 juni 2017). Subsidiebeschikking voor fietsroute de Bukel gemeente Eijsden – Margraten voor € 400.000,- (8 juni 2017).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

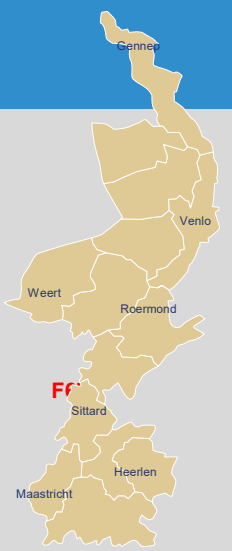
Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,600
Eijsden-Margraten	2,625
Totaal	3,225

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.

Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F67. Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276



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 (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlakken: W37, SPV2030

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Echt-Susteren
Stakeholders
Nedcar.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Zie W37 VDL Nedcar

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
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.*

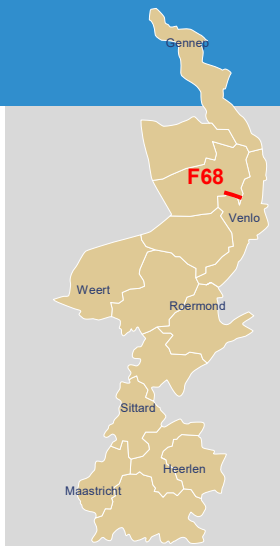
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 1								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Zie W37 VDL Nedcar					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 40%
Begroting: Zie W37 VDL Nedcar

F68. Greenportbikeway America-Deurne, gemeente Horst aan de Maas



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Een veiligere, snellere en aantrekkelijker 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 (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Deze ambitie bevindt zich in de *pre*-initiatieffase. De gemeente Horst aan de Maas onderzoekt in deze fase of dit een haalbaar initiatief kan zijn en wat het draagvlak is aan de zijde van de provincie Noord-Brabant. Op basis van de resultaten kan dit initiatief worden opgepakt en in een volgende coalitieperiode worden gerealiseerd. Het beoogde tracé is een verdere doortrekking van het gerealiseerde tracé tussen Venlo en Sevenum en het tracé tussen Sevenum en America (realisatie 2021). De ambitie maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Betrokken

Trekker
Gemeente Horst aan de Maas.
Shareholders
Provincie Limburg
(Rol: subsidieverlener)
Stakeholders
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

2022	*Go / No go initiatief en financiën door gemeente Horst aan de Maas*
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg , *waaronder dit project.*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	*0,150**
Horst aan de Maas	-
Totaal	2,079

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2
**Voorbereidingskosten*

F69. Fietsverbinding Spoorwegje Gennep

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het Spoorwegje in de gemeente Gennep is de ontbrekende schakel van de hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding Boxmeer-Oeffelt-Gennep in de kern Gennep. 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 Gennep in het verlengde van de brug bij Oeffelt en de fietstunnel onder de rotonde..

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het project bevindt zich nu in de haalbaarheidsfase. Na goedkeuring van de financiering zal gestart worden met de planvoorbereiding en overleg met de omgeving. In de tweede helft van het jaar besluit de gemeenteraad over de financiële middelen, die nodig zijn voor de uitvoering. Realisatie is voorzien voor 2022. Bij het *haalbaarheids*onderzoek betrekken we ook de situatie voor fietsers ter hoogte van de rotonde Brabantweg-Spoorstraat. *Het onderzoek wordt deze zomer afgerond.* Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope Raakvlak: F71

Betrokken

Trekker
Gemeente Gennep
Shareholders
Provincie Limburg
(Rol: subsidieverlener)
Stakeholders
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

2022	Realisatie
2021	Planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg *waaronder dit project*

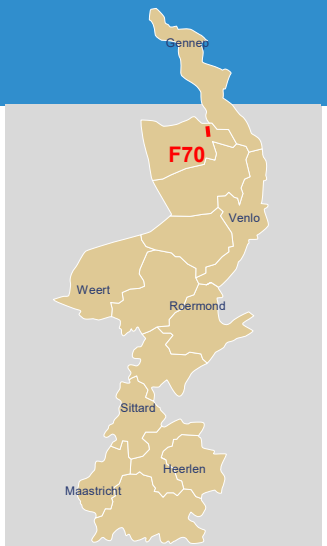
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,150
Gennep	0,150
Totaal	0,300

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F70. Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

De belangrijkste fietsverbinding van Venray naar het noorden ligt langs de Overloonseweg. Binnen de bebouwde kom loopt deze verbinding door een woonwijk en is er geen aparte voorziening voor de fietsers aanwezig. Een fietsstraat in de woonomgeving van 1.200 meter is de ontbrekende schakel in deze hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding. Deze route maakt onderdeel uit van de Noord-Zuid fietsverbinding tussen Nijmegen-Boxmeer-Venray-Venlo.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het project bevindt zich in de planvormingsfase. Het ontwerp wordt gepresenteerd aan de bewoners en de gemeente wacht reacties van de aanwonenden af. Als er overeenstemming over het ontwerp is bereikt, zal verder uitgewerkt worden in bestekstekeningen en een bestek inclusief een besteksraming. De realisatie is in 2022 voorzien. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlak: n.v.t.

Betrokken

Trekker

Gemeente Venray

Shareholders

Provincie Limburg

(Rol: subsidieverlener)

Stakeholders

-

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

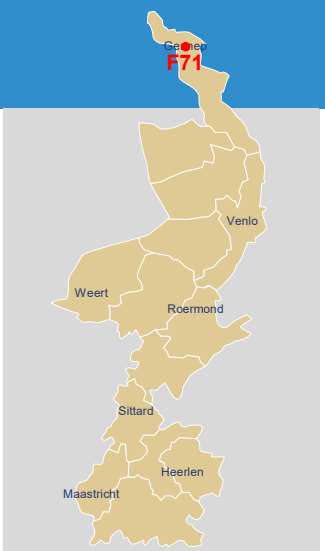
2022	Realisatie
2021	Planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg, *waaronder dit project.*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	0,840	*Bedragen in € mln*
Venray	1,160	*Geïndexeerd: n.v.t.*
Totaal	2,000	*Raming: n.v.t.*
		Begroting: 3.2.2

F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding



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 2000 fietsers per dag). Er ontstaat een onveilige situatie en de doorstroming is niet optimaal. 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. Naast de fietsbrug is op het Limburgse traject oostelijker een viaduct over de N271 gelegen en zal eveneens meegenomen worden. Aanleg van een tweerichtingen fietspad van 3,5 meter breed met een lengte van circa 1,5 km voorzien van verlichting.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Provincie Noord-Brabant en Provincie Limburg zijn eigenaar van de weg en het fietspad op de brug. RWS is eigenaar van de brug. Beide provincies willen het fietspad op de brug verbreden.
Een haalbaarheidsonderzoek zal medio 2021 duidelijkheid geven over de technische uitvoerbaarheid in relatie tot de levensduur van de brug en de mogelijkheden van het viaduct over de N271 in relatie tot het te verbreden fietspad. RWS werkt mee aan het haalbaarheidsonderzoek. Indien de *technische* haalbaarheid is aangetoond kan uitvoering plaatsvinden in de periode 2024-2028. Dit is afhankelijk van een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope Raakvlak: Koploperproject Maasverbreding Oeffelt, provincie Noord-Brabant

Betrokken

Trekker
Provincie Noord-Brabant
Shareholders
Provincie Limburg,
RWS (eigenaar van de brug)
Stakeholders
Gemeenten Gennep en Boxmeer

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b..*

Grootste financiële risico's

- *Onvoldoende dekking voor de scope.*
- *RWS niet risicodragend.*

Grootste tijd risico's

Gelijktijdig uitvoering met werkzaamheden voor de Maasverbreding bij Oeffelt (koploperproject).

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024	Realisatie
2023	Aanbesteding
2022	Planvorming
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 Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Limburg	1,750	*Bedragen in € mln*
N-Brabant	1,750	*Geïndexeerd: n.v.t.*
RWS	*n.t.b.*	*Raming: n.v.t.*
Totaal	3,500	*Begroting: 3.2.2*

F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert

Mobiliteitsdoel

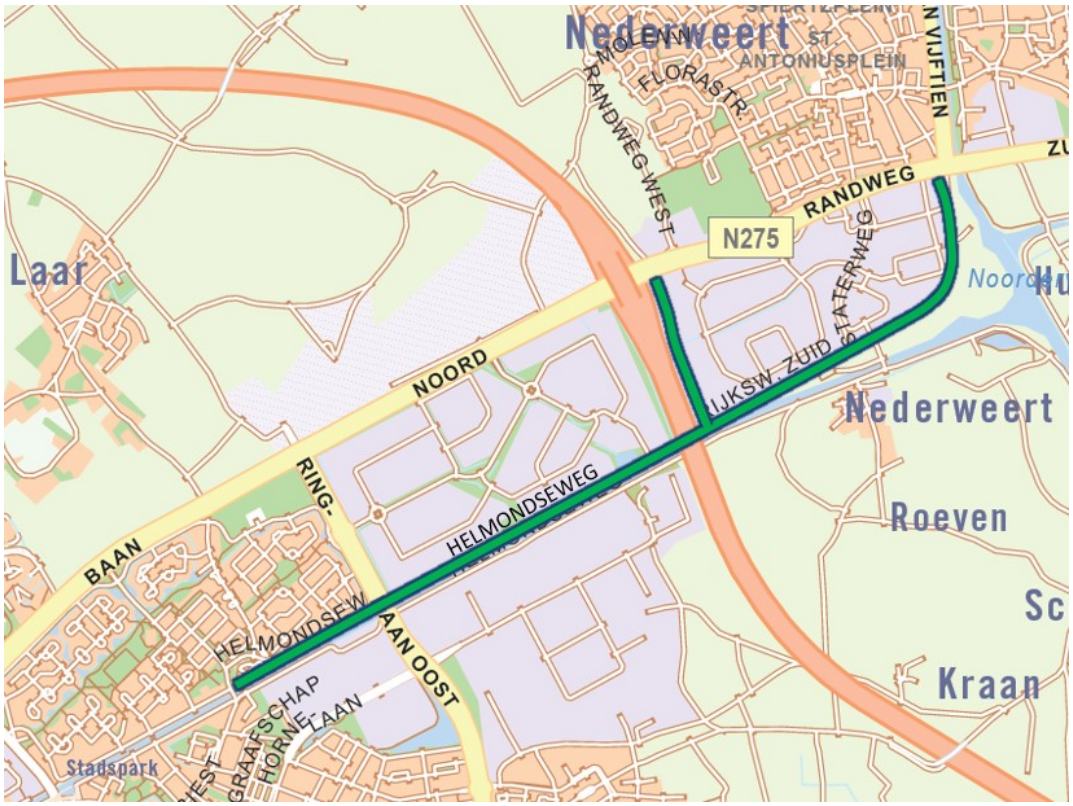
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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 kanalenviersprong en een brug over de N275 ter hoogte van Mc. Donalds.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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.



Scope Raakvlak: W19

Projectvoortgang / Mijlpalen

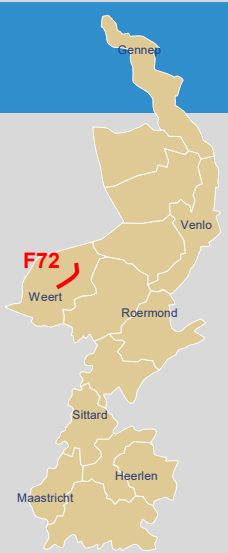
Q3 202*2*	*Start* realisatie
2022	Verlening subsidie
Q4 202*1*	*Start* planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,150
Nederweert	*0.882*
Weert	*1.248*
Totaal	~~4,300~~ *4,280*

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: n.v.t.
Raming: n.v.t.
Begroting: 3.2.2



Betrokken

Trekker
Gemeenten Weert en Nederweert
Shareholders
Provincie Limburg
(Rol: subsidieverlener)
Stakeholders
WML en RWS.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Geld

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's
Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's
Provincie niet risicodragend

8.7. Thema Verkeersveiligheid

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- [ ] Veiligheidsrisico
- [ ] Beheer en Onderhoud
- [x] 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. 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.

Samen met de Regionale Mobiliteit Overleggen (RMO's) en gemeenten heeft het ROVL de opdracht om te komen tot een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg opgepakt. Aan de hand van een eerste risicoanalyse zijn eind 2019 de zeven prioritaire thema's voor de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Limburg vastgesteld. Deze zijn, in willekeurige volgorde:

1. veilige infrastructuur (fietsinfra, 30 en 50 km/uur);
2. kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, fietsers, scholieren);
3. onervaren verkeersdeelnemers (jonge autobestuurders en arbeidsmigranten);
4. snelheid (personenauto's);
5. heterogeniteit in het verkeer (landbouwverkeer);
6. afleiding in het verkeer;
7. rijden onder invloed (drank- en drugsgebruik).

Vervolgens moet rond deze thema's eind 2021, samen met de gemeenten, politie en OM het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Limburg opgesteld zijn. *Op dit moment* worden nog nadere (risico) analyses uitgevoerd die vertaald worden in doelstellingen waaruit maatregelen worden bepaald. De maatregelen hebben onder andere betrekking op (een mix van) gedragsbeïnvloeding, educatie, infrastructurele maatregelen en handhaving.

Om het uitvoeringsprogramma te laten slagen gaan we ook aandacht schenken aan de samenwerking (Governance). Hierbij zal een goede afstemming met partners moeten plaatsvinden over de gecombineerde aanpak van verkeersveiligheid op het gebied van gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuur waarbij het uitvoeringsprogramma het uitgangspunt vormt.

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 wordt gestart met een vernieuwde verkeerseducatie aanpak: Verkeersactieve scholen. In deze aanpak gaan gemeenten, scholen en provincie samenwerken om een kwaliteits- en efficiency slag te maken. Gezamenlijke inkoop, digitalisering, onderwijsbegeleiding en netwerken allemaal zaken die in een samenwerkingsovereenkomst zijn opgenomen. *Maart jongstleden hebben wij afgetrapt* met een onderwijsmiddag en daarna *konden* Verkeersactieve scholen in een digitale omgeving projecten kiezen op basis van een puntensysteem. Scholen kunnen kiezen uit diverse thema's zoals aandacht op de weg, grote voertuigen/landbouwverkeer, verkeersgedrag, alcohol en drugs, verkeerskennis, schoolroute en fietsvaardigheden. Binnen elk thema zijn er verschillende projecten en/of materialen waaruit scholen kunnen kiezen. *Op www.rovl.nl/educatie/verkeersactieve-school is nadere informatie te vinden over de verkeersactieve school en het exacte aanbod voor de scholen. Inmiddels hebben 87% van het (speciaal) basisonderwijs aangegeven deel te nemen en 70% van het voortgezet (speciaal) onderwijs (peildatum 28-6-*

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten, RMO's
Stakeholders
Rijkswaterstaat, onderwijsveld, CBR, Fietsersbond, 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
- Het beschikbaar Provinciaal verkeersveiligheidsbudget onvoldoende is om aan de gedrags-beïnvloedingsvraag vanuit de verschillende doelgroepen te voldoen.

Grootste tijd risico's

- Covid19 belemmert/beperkt de uitvoering van verkeerseducatie op de scholen en andere doelgroepen zoals senioren
- Vertraging in (Europese) aanbesteding verkeerseducatie projecten
- Vertraging in het opstellen van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg omdat daarbij met vele shareholders afstemming moet gebeuren.

2021). Namens de Provincie Limburg en gemeenten is ROVL de coördinerende organisatie, ondersteund door een begeleidingsgroep waarin een vertegenwoordiging van de gemeenten zitting heeft.

Voor schooljaar 2020/2021 gelden de Nadere Subsidieregels Verkeerseducatie (NSVE) en de Regionale Gedragsbeinvloedingssubsidie Verkeersveiligheid. Het Limburgs Verkeersveiligheidslabel en het lesprogramma Totally Traffic worden ingezet voor de convenantscholen.

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.

Traffic Informers

Toezegging 8490 inzake Traffic Informers is uitgevoerd: de projectleiding heeft een incidentele projectsubsidie ontvangen voor enerzijds het uitvoeren van 200 gastlessen op scholen in het voortgezet onderwijs in 2020 en anderzijds voor het onderzoek naar verzelfstandiging van het project. Als gevolg van de uitbraak van het COVID 19 virus zijn zowel de basisscholen als ook de middelbare scholen een periode verplicht gesloten geweest. Het gevolg hiervan was dat in die periode geen gastlessen uitgevoerd konden worden. Na het open gaan van de scholen was de primaire focus van de scholen niet gericht op onder andere het aanbieden van verkeerseducatie. Het gevolg hiervan was dat in die periode maar een beperkt aantal gastlessen uitgevoerd konden worden. Derhalve is een eenmalig gebaar van coulance gemaakt richting de subsidieontvanger en zijn de prestatieafspraak rondom het uit te voeren aantal gastlessen naar beneden aangepast en is de uitvoeringstermijn eenmalig verlengd tot en met 30 juni 2021. Met de start van het nieuwe schooljaar in september 2021 begint ook de verkeersactieve school met de uitvoering. In het kader van de eerdergenoemde aanbesteding inzake de verkeersactieve school is het project Traffic Informers ons niet aangeboden en is het geen onderdeel van het aanbod van projecten aan de verkeersactieve scholen.

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen

Eind 2019 heeft het Kabinet aangekondigd dat de ze voor de komende 10 jaren jaarlijks 50 mln euro als cofinanciering beschikbaar stelt voor verkeersveiligheid (investeringsimpuls verkeersveiligheid) voor alle wegbeheerders in Nederland. Op 1 juli 2020 is de eerste uitvraag geweest voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van infrastructuur welke nog geen onderdeel waren van de provinciale programmering. Gedeputeerde Staten heeft op 30 juni 2020 ingestemd met het indienen van infrastructurele projecten die op korte termijn (1 jaar) realiseerbaar zijn.

Bij deze uitvraag heeft een overinschrijving plaats gevonden waarna de Minister besloten heeft om middelen die voorzien waren voor later jaren reeds in te zetten bij deze tranche (€ 100 mln).

In 2021 wordt benut om de kaders voor een tweede tranche uit te werken, waarschijnlijk gekoppeld aan de uitvoeringsprogramma's. Waarschijnlijk komt voorjaar 2022 een nieuwe uitvraag.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	Opstellen uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg
Q3 2021	(Risico) analysen en opstellen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
Q2 2021	Start implementatie en uitvoering nieuwe integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs
Q1 2021	Afsluiten raamovereenkomsten voor verkeerseducatieprojecten Oplevering nieuwe digitale omgeving Lancering nieuwe integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs Opstellen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
2021	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
Regulier V.V.	~~9,133~~ 9,001		1,690	1,690	1,690	1,933	1,000	1,000
Realisatie	~~1,132~~ 2,016		2,016					

Dekking	Totaal
Provincie	~~9,133~~ 9,001
Derden	-
Totaal	~~9,133~~ 9,001

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.3

Planning

Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg

Als tussenstap naar het uitvoeringsprogramma wordt in Q1-Q2-Q3 2021 de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opgesteld. In Q4 2021 volgt het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg.

Integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs

Voor de zomervakantie gaan de verkeersactieve scholen daadwerkelijk werken met de nieuwe integrale aanpak en na de zomervakantie 2021 starten de verkeerseducatieprojecten op de scholen. Hierbij streven wij ernaar dat uiterlijk eind 2024 80% van zowel de basisscholen als voortgezet onderwijs scholen verkeersactieve scholen worden.

8.8. Thema Slim Veilig en Duurzaam

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

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders Provincie Noord-Brabant, I&W en RWS
Stakeholders
Gemeenten, RMO's, Rijk, Uitvoeringsorganisaties, Serviceproviders, OV-bedrijven, Vervoerders, Veiligheidsregio's, Bedrijven *onderwijsinstellingen*

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Covid-19
- Complicaties bij innovaties

Grootste tijd risico's

- Covid-19
- Drukte op de VRI markt (langere levertijden)
- Langere trajecten voor verwerving draagvlak en maken van afspraken
- Complicaties bij innovaties

Aanpak

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 ontplooien 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* 8.10*)* 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. Een recent voorbeeld is onze deelname aan Slim Sturen in Roermond en onze deelname aan het onderdeel Mobility Lab van SmartwayZ.NL. *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

2021

- Uitrol MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit in samenwerking met MaaS-dienstverlener Arriva en de ontwikkelde MaaS-app Via-Go.
- Convenant Mobiliteitsdata met Limburgse wegbeheerders over scope, taakverdeling en financiering om mobiliteitsdata van de data top 15 voor 90% op orde te krijgen en houden
- Onderdelen van SVD op basis van gebiedsontwikkelingen, ambities en doelen voor Noord-Limburg (samen met Trendsportal), Midden-Limburg (samen met Roermond Bereikbaar) en Zuid-Limburg (samen met Zuid-Limburg Bereikbaar) vertalen naar actieprogramma's.

2020

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

Planning / Realisatie	Totaal	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier SVD	~~31,647~~ *30,188*	13,073	7,603	5,453	1,453	1,453	*1,153*
Realisatie	~~2,612~~ *2,945*	*2,945*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~31,647~~ *30,188*
Derden	0
Totaal	~~31,647~~ *30,188*

Bedragen in € mln.;
Kaderstellend budget
Begroting: 3.2.1

Planning

Voor 2021 zien we met name de volgende activiteiten:

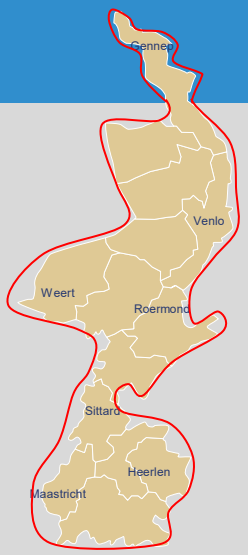
- Een wezenlijk deel van de activiteiten bestaat uit de basis op orde krijgen en houden, met name op vlak van verkeersmanagement. Samen met de Limburgse VRI-beheerders willen we komen tot een actieprogramma voor uitrol en beheer van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI 's).
- Op basis van de gebiedsverkenningen en de hierin gesignaleerde knelpunten, ambities en doelen voor de regio's stellen we gezamenlijk met de uitvoeringsorganisaties Trendsportal, Roermond Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar actieprogramma's op. Uit de actieprogramma's volgt op welke maatregelen we met name gaan inzetten om effectief en efficiënt bij te dragen aan de mobiliteitsopgaven in de regio's.
- In de digitalisering maken we een verdere slag door een uitwerking van de opgaven per data-item, het maken van goede afspraken met betrokken organisaties over scope, taakverdeling en financiering van mobiliteitsdata en het verder oppakken van quickwins. Hierbij hebben we ook aandacht voor de grensoverschrijdende mobiliteit.
- In het kader van innoveren en ontwikkelen, stellen we een beoordelingskader op voor pilots. Verder organiseren we indien mogelijk een hackaton voor nieuwe ideeën ten behoeve van Mobility Lab.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Regionaal invulling geven aan de krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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.

- 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 de voortgang gerapporteerd in de voortgangsrapportage (VGR). *VGR9, periode 1 juli 2020- 31 december 2020 is onder deze link te vinden.*
  Voorbeeld van een gezamenlijk project is Mobility Lab, een programma voor startups in mobiliteit. In juni zijn hiervoor 25 startups uitgezocht die vervolgens gekoppeld gaan worden aan opgaves bij deelnemende overheden. Vervolgens zal in de 2de helft van 2021 gezamenlijk getest worden of het startup idee uitgevoerd kan worden.
- 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, Corridoraanpak in de regio en Ouderen in het OV en MaaS.*
- Roermond Bereikbaar

  Roermond Bereikbaar geeft invulling aan de opgave om Roermond en regio ook tijdens de wegwerkzaamheden aan de N280 en de A73 bereikbaar te houden. Samen met vele partners stimuleren ze reizigers om minder vaak de auto te pakken. Voor een bereikbare, sociale, gastvrije en ondernemende stad en regio. *Projecten waar onder andere aan gewerkt wordt zijn de werkgeversbenadering (vergelijkbaar met andere regio’s) en probeer een e-bike waarbij samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en Trendsportal wordt gezocht. Daarnaast wordt in samenwerking met de RMO-coördinator gewerkt aan een verbreding van Roermond naar Midden-Limburg.*
- Zuid-Limburg Bereikbaar

  Zuid-Limburg Bereikbaar werkt aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in Zuid-Limburg. Het programmabureau is in 2010 opgericht om te zorgen voor minder automobiliteit, met name onder forenzen, Grote infrastructurele projecten vormden de aanleiding.
  - *Binnen de werkgeversaanpak 2.0 is er sterker ingezet op het informeren van bedrijven over mijden van verplaatsingen en spreiden van verplaatsingen over de dag en week. Nieuwe convenantpartners hebben zich aangesloten.*
  - *Onderwijsinstellingen, vervoerders en provincie hebben een akkoord gesloten tot samenwerking en de ambitie is om deze samenwerking te verduurzamen tot structurele afspraken. Instellingen in de hele provincie werken hard aan spreiding van lessen over de dag en week, online lessen en thuiswerken om de druk op het openbaar vervoer en wegennet te verlagen. De onderwijsaanpak wordt uitgevoerd voor de hele provincie.*
  - *Door het project Verantwoord op weg in het Heuvelland is er een positieve krachtige samenwerking tot stand gekomen tussen Zuid-Limburg Bereikbaar en de Lijn 50-gemeenten (gemeente Vaals, gemeente Eijsden-Margraten, gemeente Gulpen-Wittem). Voor dit project is de ervaren verkeersoverlast in het Heuvelland in kaart gebracht. Via een uitgebreid participatietraject is in samenwerking met belanghebbenden aan gedragen oplossingen gewerkt.*
  - *de A79 Hinderaanpak, heeft geleid tot een effectieve hinderaanpak, waarbij ongeveer een derde van het verkeer dat normaal op de afgesloten trajecten reed is vermeden door de uitgebreide communicatie- en netwerkaanpak.*

Betrokken

Trekker

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

Shareholders

Gemeenten, Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

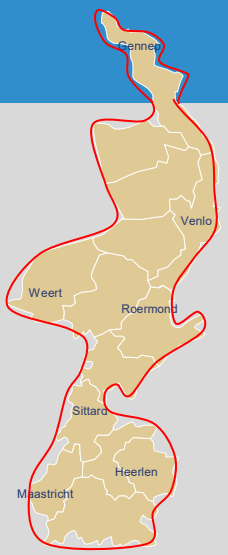
Grootste financiële risico’s

Financiële draagkracht gemeenten

Grootste tijd risico’s

Uitvoeringskracht uitvoeringsorganisaties

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 6.4.



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 (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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.

Voor, met name, Limburg speelt ook grensoverschrijdende data een belangrijke rol. Op basis van een implementatieplan grensoverschrijdende mobiliteitsdata en uitwerking van de data-items willen we in 2021 komen tot besluitvorming met de betrokken overheden over de realisatie en uitwisseling van deze mobiliteitsdata.

Raakvlakken: O81, 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	Regelscenario's uit verkeerscentrales
	8	Beeldstanden rijkswegen
Verkeersbesluiten en vergunnen (proces)	5	Maximum snelheid
	6	Borden (o.a. ge- en verbodsborden)
	14	Data voor logistiek
Beheer van objecten (infra)	9	Brugopeningen
	10	Statische parkeerdata
	11	Dynamische parkeerdata
	13a	VRI data voor wegbeheer
Mobiliteitsdiensten	13b	VRI data voor Smart Mobility
	15	Fietsdata

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

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

Stakeholders

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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Afspraken over kwaliteit, rollen, verantwoordelijkheden, randvoorwaarden en continuïteit met verschillende wegbeheerders uitwerken en vastleggen.
Q4 2020	In het BO-MIRT is onder de noemer Smart Mobility: Digitalisering Overheden afgesproken dat: ▪ 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.
Q2 2020	GS besluit over vaststelling van het Implementatieplan Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata en toezending aan de minister van IenW conform afspraak uit het BO-MIRT 2019.

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 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

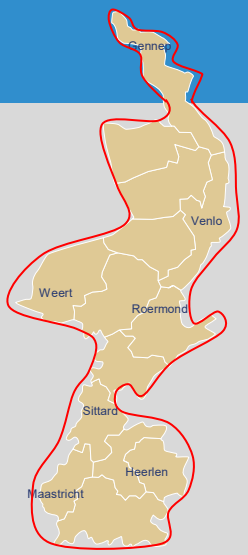
Beoogd resultaat

Het uitrollen van intelligente verkeersregelinstallaties (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.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

Shareholders
Wegbeheerders in Limburg, Uitvoeringsorganisaties en Ministerie van IenW.

Stakeholders Transporteurs, reizigers

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's

- Gebrek aan financiële middelen bij wegbeheerders.
- Rand voorwaardelijke 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

2022	↑	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.

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 6.4.

8.9. Thema Railinfrastructuur

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ■ Beleid

Beoogd resultaat

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Railinfrabeheerders van Nederland, België en Duitsland
Stakeholders
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 8.11.1)

Spoorwegovergang Vierpaardjes
Zie projectblad R14

Verbinding Weert-Hamont-Antwerpen (onderdeel Eurekarail)
Zie projectblad R23

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
Zie projectblad R46 (RGP zie 8.11.4)

Tram Maastricht - Hasselt
Zie projectblad R56 (RGP zie 8.11.5)

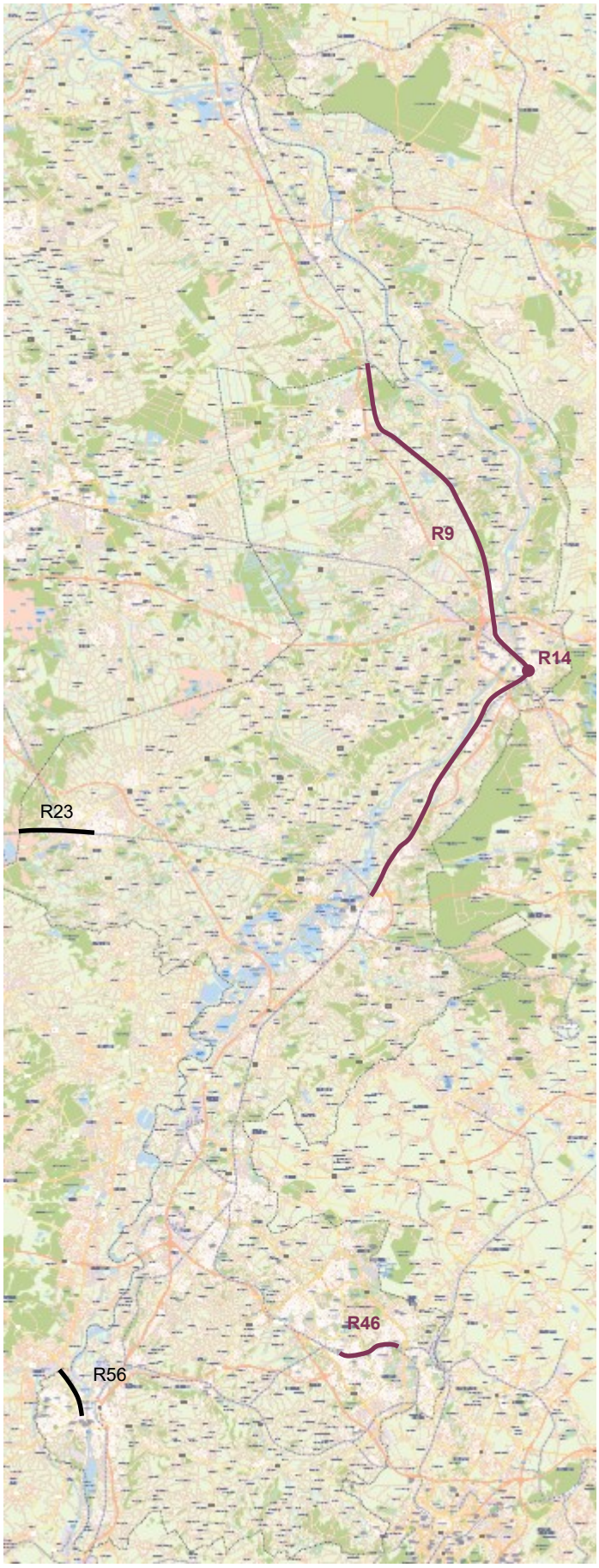
Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Planning / Realisatie	Totaal		≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Railinfra	~~54,925~~ *53,300*		~~11,571~~ *11,371*	~~21,543~~ *21,243*	~~4,257~~ *2,857*	5,557	6,128	~~6,128~~ *6,145*
Investeringen Railinfra	371,440		371,440					
Realisatie	~~74,716~~ *74,715*		*74,715*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~286,672~~ *285,047*
Derden	139,693
Totaal	~~426,365~~ *424,740*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: zie projectblad
Raming: zie projectblad
Begroting: 3.1.2

R9	**Maaslijn (*zie 8.11.1.* RGP)**
R14	**Spoorwegovergang Vierpaardjes**
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
R46	**Spoorverdubbeling (*zie 8.11.4.* RGP) en Heerlen-Landgraaf**
R56+57	Tram Maastricht - Hasselt (*zie 8.4.5* .RGP)



Legenda
R: Railinfrastructuur

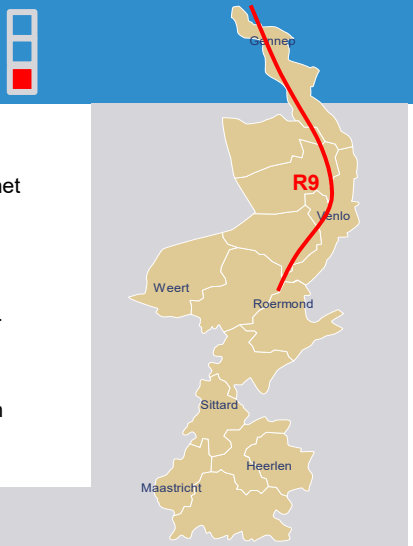
(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk 8.11 Regeling Grote Projecten

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

R9. Maaslijn (RGP, zie 8.11.1)



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd 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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Ministerie I&W, Provincie Limburg
Shareholders Ministerie I&W, Provincie Limburg
Stakeholders ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 27,6 mln.

Grootste financiële risico's

- Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort.
- Concessie kan niet waar gemaakt worden door oplevering na 2024 als gevolg van vertraging
- Extra kosten a.g.v. het niet kunnen inzetten van elektrisch treinmaterieel door een vertraagde indienststelling van de opgewaardeerde infrastructuur
- De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.

Grootste tijd risico's

- Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is op basis van de ingediende zienswijzen
- Gronden te laat verworven
- Opstellen overeenkomst tussen I&W en Provincie Limburg moet gereed zijn voor start realisatie

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 2022.	Start realisatiefase na projectbeslissing ProRail, start aanbesteding, voorziening gunning
Q4 2021	Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021 Voorziene vaststelling bestuurlijk akkoord inclusief financiën door Provinciale Staten in september/oktober 2021, afdoening motie 2682. Afspraken zijn gemaakt onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten.
Q2 2021	Het ontwerp-PIP is door GS vastgesteld (20 april 2021). GS besluit (GS2021-17133) bijdragen aan meerkosten en aanvullende risicoreservering inclusief mededeling portefeuillehouder.
2020	PS is geïnformeerd over een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn die de beschikbare dekking (bandbreedte) ruimschoots overstijgt (november 2020) en mededeling portefeuillehouder van 22 december 2020. In de Bestuursovereenkomst met I&W en de 3 provincies. I&W en de Provincie Limburg zijn 50%-50% risicodragend. Het ministerie I&W is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van ProRail. De provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerkingsfase (vastgelegd in BOK van 10 februari 2020). Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023 (G-20-004, 14 februari 2020))
2019	PS besluit aanvullende financiële bijdrage van € 35,15 miljoen. Het taakstellend budget voor het project Opwaardering Maaslijn incl. bijdragen van I&W en de provincie Noord-Brabant en Gelderland komt daarmee op €213 miljoen (G-19-060, G-19-014).
2017	Statenvoorstel Heroverwegingen in de Railagenda; station Grubbenvorst (G-17-031, 10 oktober 2017).
2016	Gewijzigd Statenvoorstel Opwaardering Maaslijn - kredietbesluit 2016 Maaslijn (G-16-035, 30 september 2016)

***dekking is gebaseerd op kostenraming 2018 met mijlpaal december 2023 (project gereed). De niet gerealiseerde uitgaven 2020 zijn doorgeschoven naar 2021. Bedragen worden niet meer afgerond maar zijn conform Bestuurs-overeenkomst Maaslijn. Zo volgt ook de uitlijning van de uitgaven planning met de fasering in VGR3.*

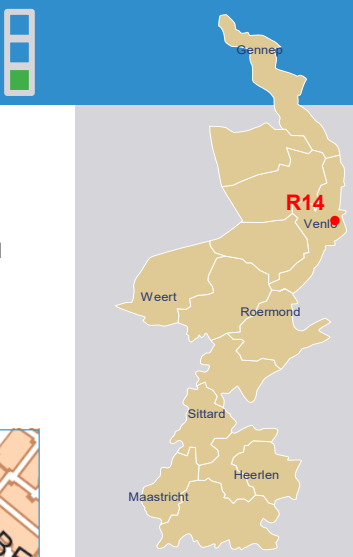
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	212,600	26,100	26,50**	74,000	74,000	12,000		
Realisatie	~~21,100~~ 22,595	21,105	1,490					

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	99,900
Min I&W	112,700
Totaal	212,600

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

R14. Spoorwegovergang Vierpaardjes



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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Scope

Raakvlakken:
R9, O78

Betrokken

Trekker Gemeente Venlo
(kwartaalrapportages over voortgang beschikbaar)
Shareholders Provincie Limburg, Ministerie I&W
Stakeholders
ProRail, omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €19 mln

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

- *Gronden/werkterrein niet tijdig beschikbaar voor realisatie onderdoorgang*
- *Verkrijgen van juiste Trein Vrije Periodes (TVP's)*

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	*Provincie is een addendum op de bestuursovereenkomst met Venlo overeengekomen (GS 19 januari 2021). Het addendum wordt eind Q2, begin Q3 van 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning	63,500	Uitvoering derden						
Realisatie	3,000							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	18,500
MIN I&W	45,000
Totaal	63,500

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

R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker

NMBS, Ministerie I&W

Shareholders

Vlaanderen, Provincie Limburg Gemeente Weert

Stakeholders

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

~~2020~~ *Juni 2021*	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.
2014-2020	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 € 4mln. 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 VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	4,0
Min I&W	
Vlaanderen	
Weert	
Totaal	

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: ??
Begroting: 3.1.2

R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 8.11.5)

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Door de verdubbeling van de spoorinfrastructuur tussen Heerlen en Landgraaf wordt het laatste deel van de spoorverbinding tussen Eindhoven - Heerlen - Aken opgewaardeerd 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

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

ProRail, Regio Parkstad, Ministerie. I&W, Europese Unie

Stakeholders

Bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 5,0 mln.

Grootste financiële risico's

- Bestaand areaal slechter dan verwacht
- Hergebruik materialen minder mogelijk dan verwacht
- Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP

Grootste tijd risico's

- Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022	Uitvoering tussen carnaval en Pinkpop middels een 9-weekse treinvrije periode.
Q3 2021	*Europees besluit over verlenging tijdsduur CEF subsidie (amendement).*
	Uitspraak Raad van State over ingediend beroep inzake Ontwerp PIP.
2021	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)

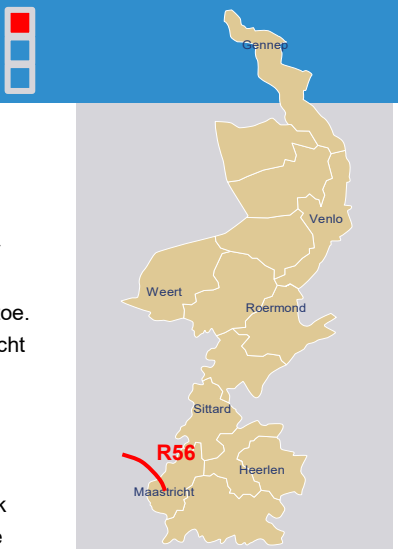
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	68,140	7,024	23,396	37,720				
Realisatie	7,024~~79~~	7,024	*0,055*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	20,228
ProRail	*0*
Parkstad	*1,363*
Min I&W	*28,148*
EU	*18,400*
Totaal	68,140

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.1.2

R56. Tram Maastricht - Hasselt (RGP, zie 8.11.6)



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 dichter bij 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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 euregionale spoornetwerk 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 wordt voor 1 miljoen bijgedragen aan het verbeteren van de overstaplocaties ten gunste van de tram.

Scope

Raakvlakken:
O79

Betrokken

Trekker Gemeente Maastricht, Provincie Limburg
Shareholders Ministerie I&W, Vlaamse Gewest, Vervoersmaatschappij, De Lijn
Stakeholders -

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering ~~€ 8,000 mln~~ *€ 11,000* mln

Grootste financiële risico's

- Wijziging tracé Hasselt. Afspraak is dat deze wijziging aan Nederlandse zijde niet mag leiden tot meerkosten, vertraging en afname van reizigerspotentieel
- *Geen overeenstemming met Vlaams gewest over de opgetreden vertraging en de (financiële) impact daarvan.*
- *Afhaken aanbieders.*
- *Aanbieders schrijven hoger in.*
- Bijdrage I&W i.r.t. realisatiedatum 2026
- Onbekende constructies in bodem.
- Onvolledig programma van eisen
- Trammaterieel niet toegelaten in NL
- Noodzakelijke aanpassingen door gegrond bezwaar
- Onvolledig contract/verstrekte informatie

Grootste tijd risico's

- Wijziging tracé Hasselt (incl. procedures MER en vergunningen in Vlaanderen)
- Onvoorziene kosten door statuswijziging
- Vergunningenverlening niet tijdig afgerond
- Afspraken n.a.v Addendum niet tijdig rond
- Noodzakelijke aanpassingen door gegrond bezwaar
- Onvolledig contract/verstrekte informatie

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024/2025*	Project gereed, De planning van het tramproject staat onder druk nu de start van de gunningsfase is uitgesteld in verband met het overleg dat door de Vlaamse partners wordt gevoerd over het tracé in Hasselt.
2022*	Start uitvoering
medio 2021*	Gunning aanbesteding
medio 2021	Exploitatie & realisatie overeenkomst
2020	Met het Vlaams Gewest is afgesproken dat meerwerkkosten bij de veroorzaker worden neergelegd.

* Deze data zullen verschuiven. Een geactualiseerde integrale planning zal *voor* het eerstvolgende overleg van de Bestuurlijke werkgroep worden *geagendeerd. Zodra deze is vastgesteld wordt de planning* met de Staten gedeeld

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Raakvlakprojecten								
Fasering VGR3								
Raakvlakprojecten								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning		Uitvoering Derden						
Realisatie	22,2000							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~15,600~~ *16,108*
Derden	~~22,226~~ *23,537*
Min I&W	~~36,670~~ *36,670*
Totaal	~~74,497~~ *76,316*

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

8.10. Thema Logistiek

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.

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders -
Stakeholders Gemeenten, Rijk

Aanpak

Het oorspronkelijke actieprogramma logistiek, in 2013 door GS vastgesteld, wordt, met de kennis van nu, in Q32 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 ontplooien 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 jaarplannen die in het BO-MIRT worden vastgesteld.
- Blueports Limburg resulterende in een gecoördineerde aanpak voor het domein vaarwegen en binnenhavens.
- Smart Logistics Centre Venlo 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

- Haven Heijen
- Noord-oever haven Venlo (*onderdeel van Uitvoeringskader Logistiek, provinciaal afwegingskader nog toepassen*. Indicatie: *P.M.* mln, naast Mobiliteit ook vanuit Economie, Duurzaamheid, en hoogwaterbescherming te financieren)
- Haven Lanaken-Maastricht
- Willem-Alexanderhaven Roermond (*onderdeel van Uitvoeringskader Logistiek, provinciaal afwegingskader nog toepassen.* indicatie: *P.M.* mln naast Mobiliteit ook vanuit Economie, Duurzaamheid, en hoogwaterbescherming te financieren)
- Haven Zevenellen
- Haven Stein (Chemelot)
- *Verkenning sluizen Weurt en Grave*
- *Afronding MIRT-project Modernisering Maasroute (2023)*
- *7x24-uursbediening Maasroute Vanaf 2023 neemt RWS het over. Monitoren op nakomen gemaakte afspraken.*

Uitbreiding Containerterminals

Bargeterminal Venlo (L65) *Gereed*

Gedragsbeïnvloeding

Modal shift aanpak (0,24 mln)

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 wordt de haalbaarheid onderzocht. Realisatie medio 2023 – medio 2024.
  - Nieuwe locatie Noord-Limburg
  - Nieuwe locatie Midden-Limburg
  - Nieuwe locatie Zuid-Limburg
- Uitbreiding truckparking James Cookweg Venlo Zie projectblad L13 Vrachtwagenparkeren Venlo.
  - volgens planning wordt deze parking dit jaar uitgebreid met 165 plaatsen
  - financiering via Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo
  - Provincie heeft expertise ingebracht

Digitalisering

- Werkgroep digitalisering Goederenvervoercorridors
- Zie SVD: S84 Smartwayz/Trendsportal, S86 iVRI's

Spoorgoederenvervoer

- Emplacement Venlo (opstelsporen 740 m treinen, beveiliging, elektrificatie, etc.), *integrale studie in samenhang met personenvervoer, EU-subsidieaanvraag (TEN-T)*
- Robuust basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen)
- Omleidingen Betuweroute
- Internationale studie 3RX

Clean Energy Hubs

- Tank- en laadvoorzieningen voor vrachtwagens gekoppeld aan truckstops
- Tank- en laadvoorzieningen voor binnenvaartschepen gekoppeld aan binnenhavens (o.a. project Zero Emissie Scheepvaart)

MIRT-Programma Goederencorridor

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.*

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.

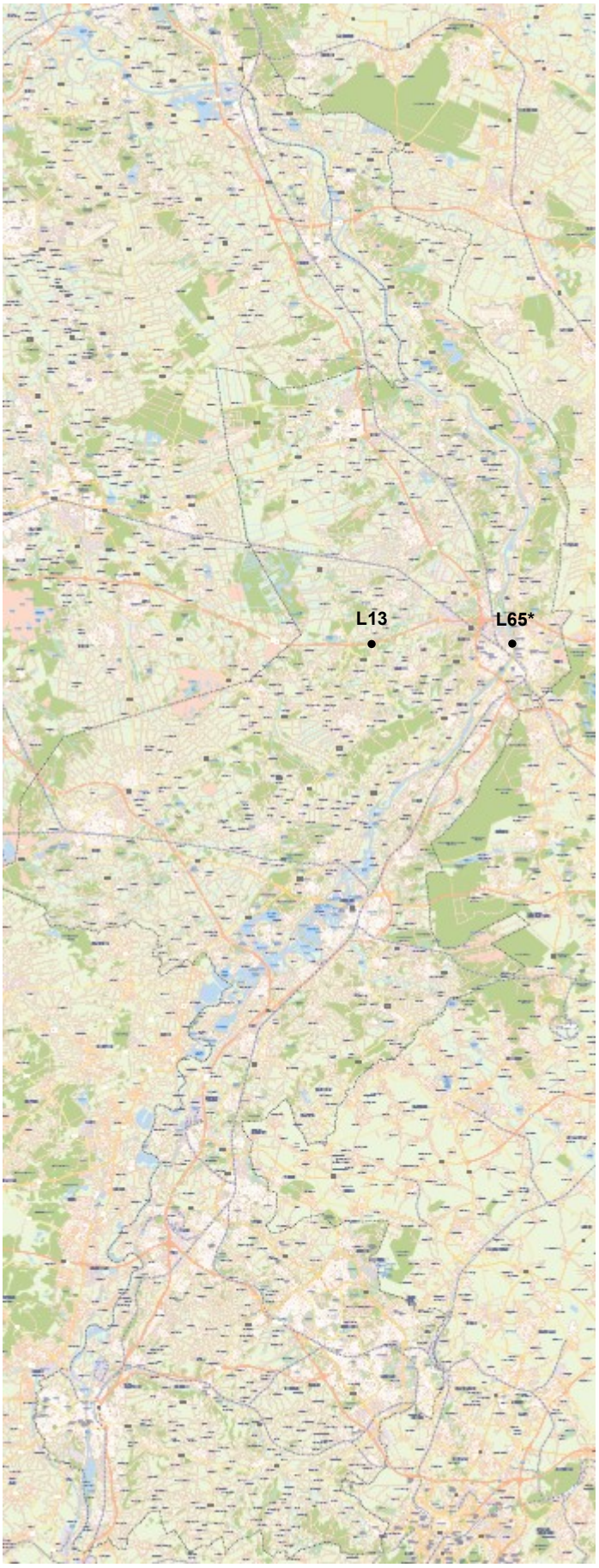
Projectvoortgang / Mijlpalen	
2021	Uitvoeringskader Logistiek 2021 - 2025
2020	Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020).
2013	Actieprogramma Logistiek

Planning / Realisatie	Totaal		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Logistiek	~~1,652~~ *1,085*		0,580	0,325	0,145	0,035	0,0	*0,0*
Realisatie	~~0,567~~ *0,384*		*0,384*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~1,652~~ *1,085*
Derden	0,0
Totaal	~~1,652~~ *1,085*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.4

L13	Truckparking Venlo
L65*	Bargeterminal Venlo



Legenda
L: Logistiek

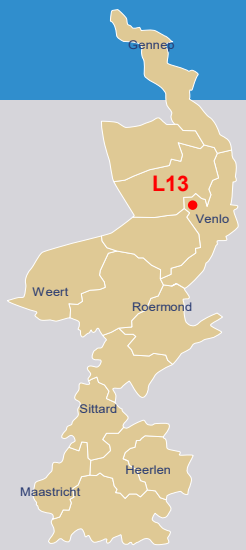
*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode
1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na
1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

L13. Truckparking Venlo (uitbreiding)



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 (initiatieffase) / 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

Betrokken

Trekker Gemeente Venlo
Shareholders Provincie Limburg, EU Brussel
Stakeholders Exploitant T. de Lang

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

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.
Q4 2018	Goedkeuring GS ter beschikking stellen van €1,5 mln. uitbreiding Venlo (20-11-2018)

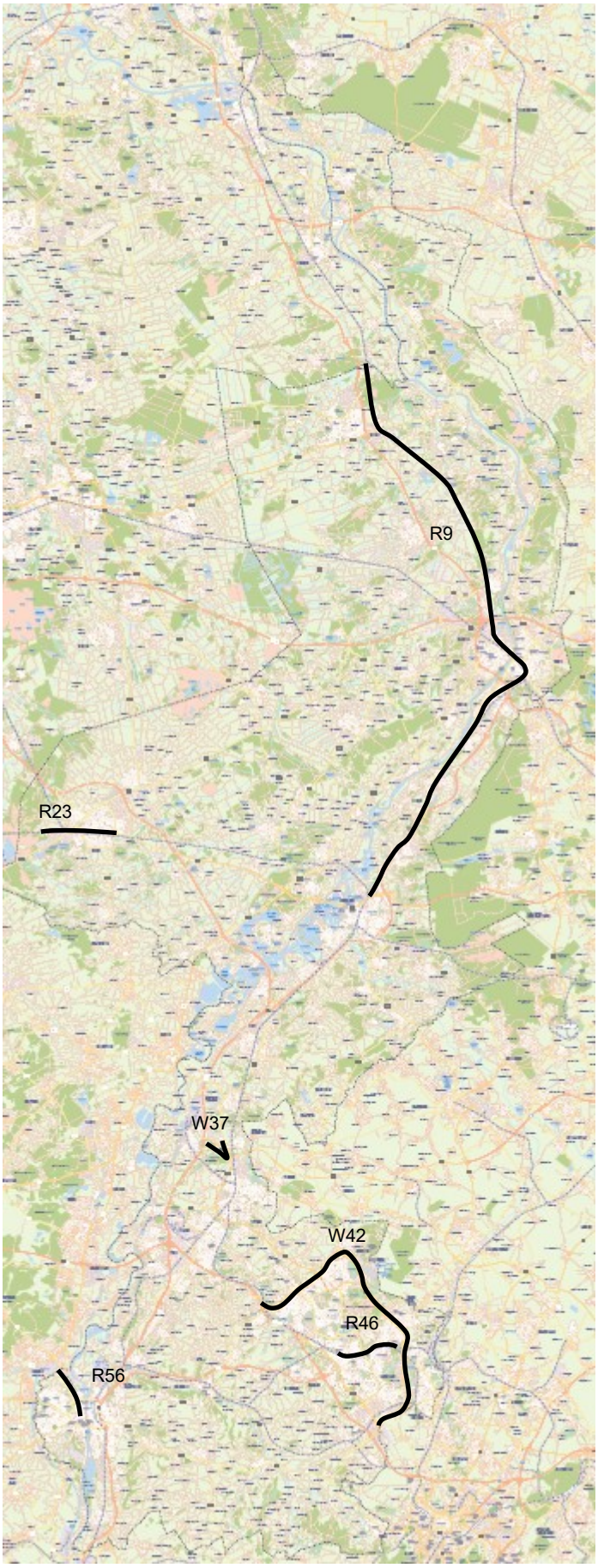
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning	3,030	Uitvoering derden						
Realisatie	1,670							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,200
EU*	2,830
Totaal	3,030

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: n.v.t.
Raming: n.v.t.
Begroting: 3.2.1

R9	Maaslijn (Projectblad zie R9 8.9.)
W28	N280 Wegvak Roermond (Projectblad zie W28 8.4.)
W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (Projectblad zie W37 8.4)
W42	N300 Buitenring Parkstad Limburg (BPL, Projectblad zie W42 8.4.))
R46	Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (Projectblad zie R46 8.9.)
R56	Tram Maastricht - Hasselt (Projectblad zie R56 8.9.)



Legenda
W: Weginfrastructuur
R: Railinfrastructuur

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

8.11.1. R9. Maaslijn, 12de voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2021, Projectblad zie R9 hoofdstuk 8.9)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2021 tot en met 1 juli 2021 toegevoegd. Deze voortgangsrapportage geeft de ontwikkelingen in de tijd weer en biedt informatie over de planvormingsfase.

In de opgenomen tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in de H3 2021 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 23 juli 2020 heeft ProRail gemeld dat er een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn, die de beschikbare dekking ruimschoots overstijgt, aan de orde is. Op twee momenten 11 september en 27 november 2020 is de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid hierover vertrouwelijk geïnformeerd. Dit mede naar aanleiding van motie 2477 van 21 juni 2019, waarin Gedeputeerde Staten zijn opgeroepen om in het Maaslijndossier Provinciale Staten in het vroegst mogelijke stadium op de hoogte te stellen van de te verwachten meerkosten en de in dit kader uitgevoerde onderzoek naar de oorzaak van de meerkosten, ook al is dit binnen een bandbreedte.

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 153 miljoen bij, naast de bijdrage van het Rijk van € 59,6 miljoen.

Provinciaal Inpassingsplan

Op 1 februari 2021 zijn het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (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.

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. Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021. In de provincie Gelderland is voor de realisatie van de Maaslijn geen PIP nodig, omdat in deze provincie geen wijzigingen op de bestaande bestemmingsplannen nodig zijn. Om de realisatie van het project eind december 2024 gereed te hebben was de vaststelling en de ter inzagelegging van het ontwerp PIP en MER in april 2021 een noodzakelijke randvoorwaarde.

Bestuurlijk akkoord

Op 16 april 2021 bent u geïnformeerd over de brief aan staatssecretaris Van Veldhoven inzake de Maaslijn. Deze brief is mede namens de provincies Noord-Brabant en Gelderland verstuurd. In de brief aan uw Staten van 29 april 2021 (kenmerk 2021/11438) vroeg en kreeg het college en handelingsruimte op onder meer het project Maaslijn. In de vergadering van de Interim Statencommissie op 4 mei jongsleden informeerde het college uw commissie over een bestuurlijk overleg op 12 mei dat het college in dit kader voornemens was te voeren met staatssecretaris Van Veldhoven van I&W. Dit overleg heeft op 30 juni jl. plaatsgevonden. Bij de mededeling portefeuillehouder van 6 juli 2021 kenmerk 2021/17133 bent u geïnformeerd over de uitkomsten van dit overleg. Het dossiers Maaslijn is breed beschouwd. Hierbij is gekeken naar de ontstane kostenstijging, planning en de hierbij behorende risico's voor realisatie. De afspraken zijn in gezamenlijkheid gemaakt, met de benodigde financiële robuustheid en om binnen het afgesproken tijdpad in december 2024 de Opwaardering Maaslijn te kunnen realiseren. De afspraken worden uitgewerkt in een Statenvoorstel inclusief dekkingsvoorstel. Dit zal aan u worden voorgelegd zodat het direct na het zomerreces door uw Staten kan worden geagendeerd. Voorspoedige besluitvorming over dat voorstel is noodzakelijk om de afspraken in een (gewijzigde) overeenkomst met het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland vast te leggen. Deze informatie is tevens gedeeld met de Tweede Kamer. Afspraken zijn gemaakt onder voorbehoud van goedkeuring door uw Staten.

Totaaloverzicht

1 Ontwikkelingen in de tijd

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is de drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijn in Nederland die bovendien door dieseltreinen wordt bereden 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 concrete3 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:

	○ de Noordelijke- en Zuidelijke versnellingsmaatregelen, de elektrificatie van de Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo. ○ De kosten voor het project bedragen in totaal € 164 miljoen en de Limburgse bijdrage bedraagt in totaal € 64,75 miljoen - 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: ○ wijzigingen in de planning, die leiden tot latere oplevering (na 2020); ○ wijzigingen in budget, zijnde een overschrijding van het taakstellend budget dan wel een overschrijding van de bijdrage van de provincie Limburg; ○ 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: ○ 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; ○ 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 ○ 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 ○ 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 Portefeuillehouder 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	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. Wat betekent dit tekort voor het project Maaslijn? Is deze kostenstijging acceptabel? Hoe verhoudt dit tekort zich tot de eerdere adviezen van Beerenschot over de Provincie en rail-infraprojecten? In een breder perspectief. Is deze provincie wel in control bij grote infraprojecten? Motie 2682 Realisatie Maaslijn 2024 is aangenomen. 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).
20-04-2021	*Het ontwerp-PIP is op 20 april 2021 door GS vastgesteld.*
30-06-2021	*Bestuurlijk akkoord tussen het ministerie van I&W en provincie Limburg die na het zomerreces aan uw Staten worden voorgelegd, afdoening motie 2682.* *De gemaakte afspraken bevatten de volgende onderdelen:* ▪ *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.* *Dekking regio:*

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.

2	Maaslijn	H2	*H3*	Stand van zaken
	Planvormingsfase	2020	*2021*	

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 december 2018 en waarop het door PS vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd.

2.1 Financiën

Het financiële overzicht, voor dit moment, is als volgt

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*n.t.b.*							
Uitgaven planning	212,600	26,100	26,50**	74,000	74,000	12,000		
Realisatie	~~21,100~~ *22,595*	21,105	*1,490*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

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

**dekking is gebaseerd op kostenraming 2018 met mijlpaal december 2023 (project gereed).

Verklaring ontwikkeling
Door uitloop van de planuitwerkingsfase van april 2021 naar Q4 2021 is op 4 maart jl. voor €3,64 miljoen meerwerk verleend aan ProRail. In totaal bedraagt het opgedragen werk (cumulatief) €19,04 miljoen. De uitgaven passen op dit moment binnen het ter beschikking gesteld krediet, echter op 23 juli 2020 heeft ProRail gemeld dat er een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn, die de beschikbare dekking ruimschoots overstijgt, aan de orde is. Dekking en het ter beschikking gesteld krediet zijn daardoor niet meer in evenwicht.

Overleg met de Staatssecretaris heeft 12 mei jongstleden plaatsgevonden. De gezamenlijke inzet is daarbij niet alleen om het project financieel weer goed op de rails te krijgen, maar ook te zorgen voor een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen in de komende jaren. Het streven is om voor het zomerreces tot sluitende afspraken te komen. De daarbij te maken afspraken worden aan uw Staten voorgelegd.

2.2 Fiscaliteit

Btw

Verklaring ontwikkeling
Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de btw.

2.3 Dekking

Op 21 juni 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met een (voor het provinciale deel Limburg) aanvullende financiële bijdrage, voor deze fase van het project, van € 35,15 miljoen aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn. Dekking van deze aanvullende middelen geschiedt via de Reserve DU Verkeer en Vervoer ad € 8,53 miljoen uit de immunisatiereserve toe te voegen aan het saldo van de reserve DU Verkeer en Vervoer. De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (2e afwijkingenrapportage) en de programmabegroting 2020 en verder. Tevens is besloten dat het risico met betrekking tot de ZBO-omvorming ProRail geen onderdeel meer uitmaakt van het risicodeel waarvoor de Provincie Limburg medeverantwoordelijk was.

Maaslijn in € mln.	2016/2017	Toegevoegd in 2019	Totaal
A Totaal Bijdrage I&W	49,9	10	59,6
B Provincie Noord-Brabant	21,4	10,2	31,6
C Provincie Gelderland	17,5	4	21,5
D Provincie Limburg	64,75	35,15	99,9
Totale Dekking Maaslijn(A+B+C+D) in € mln.	164/153,55*		212,6**

*2016/2017 aangepast/bijstelling door scopewijziging station Grubbenvorst
** dekking conform Bestuursovereenkomst Maaslijn. De bedragen worden niet meer afgerond.

Daarmee komt de dekking van het totale budget voor het project Maaslijn uit op een bedrag van afgerond € 213 miljoen, bestaande uit € 186,7 mln. (Mu-waarde) raming ProRail december 2018 en een bedrag van € 26,3 miljoen dat beschikbaar is om de indexering van deze raming in de komende jaren op te vangen. Alle bedragen zijn exclusief btw. De enige uitzondering hierop is de aanleg/reconstructie van zogenaamde kruisende voorzieningen.

Verklaring ontwikkeling

Overleg met de Staatssecretaris heeft 12 mei jongstleden plaatsgevonden. De gezamenlijke inzet is daarbij niet alleen om het project financieel weer goed op de rails te krijgen, maar ook te zorgen voor een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen in de komende jaren. Het streven is om voor het zomerreces tot sluitende afspraken te komen. De daarbij te maken afspraken worden aan uw Staten voorgelegd.

2.4 Planning

Het project bevindt zich in de planvormingsfase. Oplevering van het project zal naar verwachting plaatsvinden uiterlijk december 2024. Daarbij zetten alle partijen zich maximaal in om een zo spoedig mogelijke oplevering mogelijk te maken zodat het belang van de reiziger zo spoedig mogelijk kan worden gerealiseerd. Een snelle realisering is ook een belangrijke beheersmaatregel voor de kosten, zowel in het project zelf als voor de OV-concessie. We blijven als gezamenlijke partijen, ook ProRail, sturen op eind 2024.

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
		X		

Verklaring ontwikkeling

				De vigerende planning voorziet, zoals eerder met uw Staten gedeeld, nog steeds in een tijdige ingebruikname van de geëlektrificeerde Maaslijn uiterlijk december 2024. *Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan is op 20 april jl. door Gedeputeerde Staten vastgesteld.* Dit Provinciaal Inpassingsplan zal vervolgens uiterlijk in november 2021 moeten worden vastgesteld, waarbij ProRail een projectbeslissing tot uitvoering neemt, en de aanbestedingsprocedure van start zal gaan. Feitelijke uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden in 2023 en 2024. Deze planning is alleen haalbaar indien tot november 2021 geplande belangrijke projectbeslissingen (financiële, ruimtelijke besluiten en aanbestedingsstukken) volgens planning worden genomen. *Daarnaast geeft ProRail aan dat de planning slechts haalbaar is wanneer verwerving van gronden en het functievrij maken van kabels en leidingen derden, met name van de Gasunie spoedig wordt opgestart. Wordt een van bovenstaande randvoorwaarden niet gehaald, dan is er een kans dat de ingebruikname van de opgewaardeerde Maaslijn plaatsvindt na december 2024.*
2.5	Scope			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 december 2018 en waarop het door PS op 21 juni 2019 vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd. Verklaring ontwikkeling *Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de scope.*
2.6	Provinciaal Inpassingsplan			*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.* *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. Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021.* Verklaring ontwikkeling *De ingediende zienswijzen worden onderzocht waarna beantwoording volgt. De beantwoording is onderdeel van de stukken behorend bij het vaststellen van het PIP die aan uw Staten worden aangeboden. De voorbereiding voor het aanbestedingsdossier voor realisatie is gestart. In het najaar vindt besluitvorming plaats over het tekort bij de Maaslijn. Na deze fase volgt het door ProRail te nemen uitvoeringsbesluit.*
2.7	Risico's			Indien het project meer kost dan € 212,7 miljoen dragen zowel Rijk als provincie Limburg evenredig de risico's, 50-50. Daarmee is het risicoprofiel van de provincie Limburg verlaagt van oorspronkelijk ongeveer 80% naar 50%. Provincie Brabant is niet langer risicodragende partij. Het Rijk is daarbij voor 50% risicodragende partij in het project gestapt. Provincie Gelderland was geen risicodragende partij en zal dit ook niet worden.

				Grootste financiële risico's - Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort - Concessie kan niet waar gemaakt worden door oplevering na 2024 als gevolg van vertraging - *Extra kosten a.g.v. het niet kunnen inzetten van elektrisch treinmaterieel door een vertraagde indienststelling van de opgewaardeerde infrastructuur* - *De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.* ***Grootste tijd risico's*** - *Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is op basis van de ingediende zienswijzen* - Gronden te laat verworven - Opstellen overeenkomst tussen I&W en Provincie Limburg moet gereed zijn voor start realisatie Verklaring ontwikkeling *Het risicodossier is geactualiseerd. Na besluitvorming over het ontstane dekkingstekort ontvangt u in de volgende rapportage een geactualiseerde projectreserve en risicovoorziening.*
2.8	Concessie			Arriva en de Provincie Limburg hebben het voornemen uitgesproken om de financiële effecten van de vertraging 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. Verklaring ontwikkeling *Er vindt overleg plaats met Arriva over de termijn van verlengen. Tot op heden is er nog geen overeenstemming over het aantal te verlengen jaren en wordt overwogen om gebruik te gaan maken van adviescommissie conform de VSO.*
2.9	Organisatie			De aansturing van het project is gewijzigd sinds juni 2019. Het ministerie I&W is inmiddels verantwoordelijk voor het project en de dagelijkse aansturing van ProRail. De provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de huidige planuitwerking en draagt zorg voor betaling in deze projectfase. Op 10 februari 2020 is de bestuursovereenkomst tussen alle partijen getekend. Het doel van deze overeenkomst is het maken van afspraken voor de samenwerking tussen, en de financiering door partijen. 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 volgt 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)*

Bijlage 2: Kredietbesluit Maaslijn 2019

	2016	2017	2017	2018
Raming	Mu-waarde	Mu-waarde	Mu-waarde	Mu-waarde
Uitvoerder	ProRail	Provincie Limburg	Projectorganisatie Maaslijn	ProRail
Datum	2016	medio 2017	1-12-2017	dec-18
PS/GS	Medegedeeld aan PS in Kredietbesluit 2016	Medegedeeld aan PS in Heroverweging Railagenda 2017	Medegedeeld aan PS in Mededeling Portefeuillehouder en interpellatiedebat februari 2018	uitkomst gedeeld met PS in mededeling portefeuillehouder
Uitgangspunten:				
Grubbenvorst	**inclusief**	**exclusief**	**exclusief**	**exclusief**
Prijspeil	2014		2017	2018
Eindmijlpaal	**dec-20**	**dec-20**	**apr-21**	**dec-24**
Beschikbaar budget	164,00	153,10	153,10	153,10
Bedrag raming (A+B+C+D)	**164**	**147,4**	**154,6**	**186,7**
Waarvan:		Op basis van diverse bronnen, waaronder de ProRail raming en de second opinion van 2016, is een berekening gemaakt. Geen nieuwe raming. Indexering dient in beschikbaar budget te worden opgevangen		
A bouwkosten en kosten vastgoed	120		102,1	118,3
B PEAT-kosten	21		22	30,9
C Risico reservering	20		21,7	27,6
D Overige bijkomende kosten	3		8,7	9,9
Second opinion	**165**		**152, exclusief index!**	nvt
Scheefte	niet meegenomen		niet meegenomen	3,7
Indexering (3% per jaar)	Dient in beschikbaar budget te worden opgevangen		13,2	26
Benodigd bedrag raming inclusief indexering			**167,8**	**212,7**
Inschatting marktwerking	niet meegenomen		niet meegenomen	niet meegenomen

Maaslijn in € mln.	2016/2017	Toegevoegd in 2019	Totaal
A Totaal Bijdrage I&W	49,9	10	59,6
B Provincie Noord-Brabant	21,4	10,2	31,6
C Provincie Gelderland	17,5	4	21,5
D Provincie Limburg	64,75	35,15	99,9
Totale Dekking Maaslijn(A+B+C+D) in € mln.	164/153,55*		212,6**

*2016/2017 aangepast/bijstelling door scopewijziging station Grubbenvorst
** dekking conform Bestuursovereenkomst Maaslijn. De bedragen worden niet meer afgerond.

Bijlage 3: Risico's en risicobeheersing

Bij uw besluit G-19-014 Statenvoorstel Vaststellen aanvullend (provinciaal deel van het) krediet project Opwaardering Maaslijn op 21 juni 2019, heeft het project een totale risicoreservering van € 27,6 miljoen op basis van de huidige kostenraming behorend bij de € 213 miljoen. *Er is op dit moment geen actuele risicoreservering.*

Dat gegeven leidt tot onderstaande risicotabel

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort.	▪ Stand PL t.a.v. ontstane ~~meerwerk~~ *dekkingstekort* bespreken met *staatssecretaris* I&W	*Partijen zijn in overleg.*
Door het uitblijven van de nadere uitwerking van de governance tussen I&W en ProRail zijn de belangen PL onvoldoende geborgd	▪ Governance moet z.s.m. worden opgesteld ▪ PL zoekt nadere samenwerking met ProRail ▪ Monitoren, signaleren en escaleren, deze PL werkwijze wordt opgenomen in een projectplan	PL werkwijze wordt gecontinueerd, in afwachting van de nadere uitwerking van de governance. Proactief benaderen projectpartners om tot afstemming te komen.
Doorlooptijd voor besluitvorming bij technische vraagstukken is te lang. Hiermee is er onvoldoende zicht op de impact in planning en kosten	▪ Conform Bestuursovereenkomst is de dagelijkse aansturing ondergebracht bij I&W ▪ Reguliere vraagstukken tijdig agenderen in de regiegroep en Hoog Ambtelijk overleg conform BOK. ▪ Besluitvorming wordt geagendeerd voor de regiegroep en het Hoog Ambtelijk overleg en vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg	*Partijen zijn in overleg over het dekkingstekort. In afwachting van zijn de besluitvormingsmomenten t.a.v. o.a. FIS niet doorlopen.*
Het effect van marktwerking leidt tot prijsopdrijving of zelfs tot geen inschrijvingen op tenders	▪ Marktontwikkelingen ophalen (procurement) om te kijken welke projecten het beste op de markt gezet kunnen worden ▪ Tussentijdse kostenontwikkelingen/ inzicht analyse ▪ SSK-raming bij vaststelling OntwerpPIP/MER, uitvoeringsbesluit en gunning ▪ Marktconsultatie is uitgevoerd (~~gepland in 2de helft van 2020~~)	Voor de realisatiefase is dit een reëel risico. (Beheersmaatregelen blijven hierdoor van toepassing).
Voor benodigd profiel kunnen niet alle gronden ~~minnelijk~~ *tijdig* verworven worden.	▪ Strak sturen op spoedige vaststelling aankoopgrenzen (grenzentekeningen), biedingen en besluitvorming m.b.t. start onteigening (evt. vooruitlopend op krediet en uitvoeringsbesluit) ▪ Tijdig in gesprek gaan met grondeigenaren om inzicht te geven over de situatie ▪ Tijdig onteigeningsproces ingaan, o.l.v. casemanager	Het aantal buiten de overheid te verwerven percelen is beperkt. De focus door ProRail dient vooral te liggen op het tijdig starten van verwerving en evt. procedures, (mede met het oog op de nieuwe omgevingswet). ProRail is nog niet gestart met verwerving gronden.
In het projectgebied Maaslijn is er tijdens de realisatiefase kans op het aantreffen van conventionele	▪ Aanvullend vooronderzoek om inzicht op aanwezigheid van	Onderzoeken zijn voorzien en gepland.

explosieven op plekken waar er spoorverdubbeling, nieuwe onderstations en palen moeten komen.	conventionele explosieven inzichtelijk te maken. ▪ Aanvraag subsidie voor opsporing en ruiming explosieven middels een bijdrage vanuit het gemeentefonds ingediend bij het Ministerie ▪ Nagaan of maatregelen tijdens uitvoering mogelijk is (detectie in het werk en aangepast materieel)	
Wijzigende interne en externe regelgeving en stikstof gaan mogelijk leiden tot vertraging.	In de planning is een buffer opgenomen Monitoren	Actief overleg tussen BG en project en actief delen van interpretatie (nieuwe) normen en regelgeving
Een onvoorziene toename van het toekomstige indexeringspercentage, leidt tot overschrijding van het taakstellend budget.	▪ Tussentijdse kostenontwikkelingen/ inzicht analyse ▪ Jaarlijks monitoren van de ontwikkeling van de indexering (o.b.v. publicatie CBS gegevens) ▪ SSK-raming bij vaststelling Ontwerp-PIP/ MER, uitvoeringsbesluit en gunning	Indexering *vormt onderdeel van besprekingen i.v.m. opgetreden dekkingstekort. De indexering wordt opnieuw bepaald door nieuwe kostenraming.*
Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is (op basis van de ingediende zienswijzen)	▪ *Langere beroepsprocedure bij Raad van State door meer te behandelen beroepen bij de Maaslijn monitoren* ▪ *Uitloop van procestijd/gebrek aan capaciteit bij Raad van State door zwaardere belasting in andere beroepszaken, COVID 19 monitoren* ▪ *Analyse maken welk werk wél tijdig uitgevoerd kan worden (i.r.t. projectdoelstellingen)* ▪ *Mogelijk tijdseffect op Onteigeningsprocedure gronden voorkomen*	*Er zijn 96 ingediende zienswijzen bij PL, 41 zienswijzen bij NB*
De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.	▪ *Mogelijkheden bezien om conform norm doelmatigheidsmaatregelen technische wijzigingen door te voeren.* ▪ *Effecten van voorziene maatregelen in beeld brengen.* ▪ *Extra kosten in beeld brengen.* ▪ *Kenbaar maken in overleg met partijen*	*E.e.a. wordt nader onderzocht en kenbaar gemaakt aan alle partijen.*

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Ongemerkt uitbreiden van de scope zonder dat expliciet een nieuwe scope wordt vastgesteld	▪ Goed wijzigingenbeheer van ProRail ▪ Bij signalen in overleg treden conform afspraken Bestuursovereenkomst	De realisatie van de scopewijziging geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en)die de wijziging heeft (hebben) geïnitieerd. Na vaststelling van het FIS volgt impact.
Er zijn meer aanpassingen van het baanlichaam en spoorgebonden kabels en leidingen nodig dan tot nu toe voorzien.	Om verduidelijking vragen en in overleg treden nadat consequenties bekend zijn	Een beslis/verschillen nota is door ProRail aangereikt. Vaststelling van het FIS (nu gepland in feb. 2021) heeft nog niet plaatsgevonden. Impact volgt.
Project wijkt af van standaardwerkwijze ProRail voor planuitwerkingsfase. Contractering van de marktpartij zal op basis van het FIS plaatsvinden.	▪ Voorbespreken op PT-niveau van ProRail en daarna in de week leggen producten bij besluitvormers (AM, directeur projecten, conditionering, juridische zaken, procurement) door ze erop voor te bereiden welke producten ze kunnen verwachten. ▪ Tijdig betrekken van Tenderboard ProRail ▪ Op week niveau het proces in beeld brengen incl. taken en verantwoordelijkheden. ▪ Afwijkingen expliciet vastleggen in producten en hier goedkeuring op te vragen.	Beheersing van dit risico heeft de aandacht ter voorbereiding op de besluitvormingsprocessen. Vaststelling van het FIS (nu gepland in feb. 2021) heeft nog niet plaatsgevonden. Impact volgt.
Uitloop op FIS/RVTO door complexe situatie emplacement Venlo	▪ Haalbaarheid technische oplossingen onderzoeken in FIS. ▪ Gesprekken met de relevante partners zijn gevoerd.	De technische oplossingen zijn opgenomen in het FIS 2.0. Vaststelling van het FIS heeft nog niet plaatsgevonden (nu gepland in feb. 2021). Impact volgt.
De planologische producten worden niet door het Bevoegd Gezag goedgekeurd	Intensief overleg en afstemming over eisen tussen project en BG Brabant en Limburg	Er is steeds betere communicatie tussen partijen.

8.11.2. W28. N280 West wegvak Roermond, *8ste* voortgangsrapportage (peildatum 01 *juli* 2021, Projectblad zie W28 hoofdstuk 8.4)

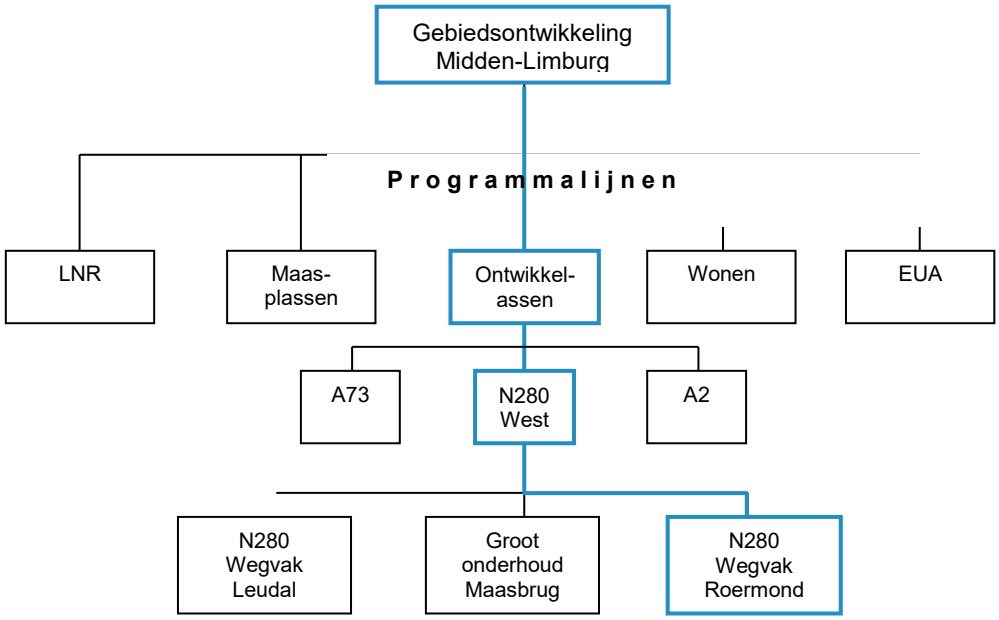
1. Inleiding

De N280 West is op 4 november 2011 door Provinciale Staten aangewezen als Groot Project en moet derhalve voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in de Regeling Grote Projecten. Conform artikel 8 van deze regeling is door Gedeputeerde Staten een basisrapportage opgesteld, welke op 10 februari 2017 is vastgesteld door Provinciale Staten. De eerste voortgangsrapportage is op 6 oktober 2017 besproken en akkoord bevonden in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid. Dit document is de zesde Voortgangsrapportage.

In dit document wordt de voortgang van het project beschreven ten opzichte van de gegevens zoals vastgelegd in de vijfde voortgangsrapportage. De gegevens uit de vijfde voortgangsrapportage zijn opgenomen in zwarte tekst met daaronder in blauwe tekst de mutaties op basis van peildatum mei 2020.

Achtergrond project

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Daarin is één van de pijlers het programma Ontwikkelas N280. De N280 verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. Het project N280-West bestaat uit twee deelprojecten: wegvak Roermond en wegvak Leudal.



Als gevolg van alle ontwikkelingen met betrekking tot het project N280 West, betreffende beide deelprojecten (wegvak Roermond en wegvak Leudal) en het besluit van Provinciale Staten op 5 februari 2016, is afgesproken een Basisrapportage per deelproject vast te stellen. Hieruit volgt ook dat de voortgangsrapportages van beide deelprojecten (wegvak Roermond en wegvak Leudal) in het verlengde hiervan apart van elkaar worden aangeboden.

2. Planning van het deelproject

Het project N280 wegvak Roermond heeft een looptijd van 9 jaar (2012 – 2021).

7e voortgangsrapportage januari 2020

Planning is ongewijzigd. De nieuwe infrastructuur is in november 2020 in gebruik genomen. Op dit moment wordt gewerkt aan het afhandelen van restpunten en het vervaardigen van de overdrachtsdossiers. Als dit gereed is kan het werk opgeleverd worden, naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De werkzaamheden met de civiele hoofdaannemerscombinatie Werkend Hardt zijn in april 2021 opgeleverd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het herstellen van kleine restpunten. De

overdracht naar de wegbeheerders wordt in de zomer van 2021 afgerond waarna de beheerfase zal aanvangen.

In de periode januari – april 2021 heeft de groenaannemer Donker Groen de aanplant van bomen en sierbeplanting verricht. Ook deze werkzaamheden zijn in april opgeleverd. De onderhoudsperiode hiervan loopt tot en met einde 2024.

Naar aanleiding van klachten over de inrichting van de fietspaden op en rondom de Louis Raemaekersbrug (Maasbrug) na de herinrichting van de N280 zijn in het voorjaar van 2021 verbetermaatregelen opgesteld en afgewogen aan het Afwegingskader. Besluitvorming hierover vindt plaats zodra er een nieuw College is geïnstalleerd, uitvoering wordt verwacht op zijn vroegst voor einde 2021.

De afhandeling en afsluiting van de lopende financiële verplichtingen zal hiermee niet voor het einde van 2021 plaatsvinden.

3. Financiën van het deelproject, kostenraming en ontwikkeling

Een volledig en actueel financieel totaaloverzicht is terug te vinden in bijlage B van deze voortgangsrapportage.

Eerste voortgangsrapportage
Dit bedrag is ongewijzigd en er zijn op dit moment geen indicaties voor een toekomstige kostenontwikkeling.

	Initiële kostenraming (nauwkeurigheidsmarge +/- 40%)	Kostenontwikkeling (nauwkeurigheidsmarge +/- 20%)
Datum	4 juni 2012	5 februari 2016
Deelproject wegvak Roermond	€ 39 mln.	€ 56,82 mln.

7e voortgangsrapportage januari 2020
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

a. Financiering en dekking

De dekking van deelproject wegvak Roermond is per peildatum november 2019 als volgt opgebouwd:

Dekking N280 Roermond		
Bestemmingsreserve	€	37.000.000
MIP onderhoud	€	2.000.000
Exploitatie geld asfalt onderhoud	€	350.000
Extra exploit. Mid. Prov. (tm april 2019)	€	243.023
MOA subsidie voor geluidsvoorzieningen	€	350.000
MIP geld voor extra geluidsvoorzieningen	€	150.000
Aanvulling t.b.v. scopewijziging	€	2.670.000
Provincie Limburg (totaal)	**€**	**42.763.023**
Kredietbesluit 2016	€	12.295.000
Extra exploit. Mid. gem. (tm april 2019)	€	8.102
Extra geld o.b.v. raadsbesluit (nov. 2019)	€	897.500
Gemeente Roermond (totaal)	**€**	**13.200.602**
Goml	**€**	**2.000.000**
Totaal dekking	€	57.963.625

b. Budgettaire inpassing in de begroting

Het kredietbesluit N280-west (G-16-022) is bij de eerste afwijkingenrapportage 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Hierdoor zijn de diverse begrotingsposten opgenomen in de meerjarenbegroting en is dekking gegarandeerd tot € 56,8 miljoen.

7e voortgangsrapportage januari 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

c. Risicoreservering

Ten tijde van het besluit met betrekking tot de projectscopewijziging van deelproject wegvak Roermond op 5 februari 2016, bedroeg de risico reservering € 4 miljoen.

7e voortgangsrapportage januari 2021
Op peildatum januari 2021 bedroeg de risicoreservering €437.000,-:

5 februari 2016	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021
€ 4 miljoen	€ 1,58 miljoen	€ 1,52 miljoen	€ 0,92 miljoen	€ 0,437 miljoen

De risico reservering is ten opzichte van de 6e voortgangsrapportage afgenomen met €483.000,- Er zijn 2 risico's opgetreden die hebben geleid tot contractwijzigingen ter waarde van €218.000,- (Bodemvreemd materiaal en extra maatrelen i.v.m. afwatering). Er heeft vanwege het naderen van het einde van de uitvoeringsfase een bijstelling plaatsgevonden van het risicodossier waarbij een aantal risico's in waarde zijn afgewaardeerd ter waarde van €265.000,-. Dit bedrag is ten gunste overgeheveld naar de reservering 'onvoorzien – onvoorzien' In bijlage B: Financieel totaaloverzicht en bijlage D: Mutatieoverzicht is de financiële onderbouwing van bovenstaande bedragen te vinden.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Op peildatum 01 juli 2021 bedroeg de risicoreservering €50.000,-

5 februari 2016	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021	VGR 8 Juli 2021
€ 4 miljoen	€ 1,52 miljoen	€ 0,92 miljoen	€ 0,437 miljoen	*€ 0,050 miljoen*

De risicoreservering is ten opzichte van de 7e voortgangsrapportage afgenomen met €387.000,-. Het laatste deel van het opgetreden risico van aantreffen van bodemvreemd materiaal" is aan de aannemer betaald en had een waarde van €332.000,-. Daarnaast is het bedrag van €55.000,- wat nog gereserveerd stond voor het risico "Vertraging als gevolg van werkzaamheden nutsbedrijven" overgeheveld naar de onvoorzien / onvoorzien pot omdat dit risico is komen te vervallen. Laatste risico wat overblijft is het "indienen van planschade" en heeft een geraamde waarde van €50.000,-.

d. Onvoorzien / onvoorzien

Naast de risicoreservering heeft het project een post onvoorzien / onvoorzien om extra kosten die niet opgenomen zijn in het risicodossier op te kunnen vangen. Hieronder staan de mutaties voor voortgangsrapportage 5 en 6 weergegeven

7e voortgangsrapportage januari 2021

VGR 2 April 2018	VGR 3 November 2018	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021
€ 5,67 miljoen	€ 5,71 miljoen	€ 4,74 miljoen	€ 4,62 miljoen	€ 3,88 miljoen	€ 3,48 miljoen

De post onvoorzien/onvoorzien is afgenomen met €409.451,-. Er zijn onvoorziene uitgaves gedaan en er zijn een aantal bedragen vrijgevallen. Tot de onvoorziene uitgaves behoort onder andere ook het betalen van een schadepost aan de aannemer van € 297.425,46 i.v.m. de Coronamaatregelen. Getracht wordt nog deze schadepost bij de Rijksoverheid te verhalen. In bijlage B mutatieoverzicht zijn alle bedragen terug te vinden ter onderbouwing van het hierboven aangegeven bedrag.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021

VGR 3 November 2018	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021	VGR 7 Januari 2021
€ 5,71 miljoen	€ 4,74 miljoen	€ 4,62 miljoen	€ 3,88 miljoen	€ 3,48 miljoen	*€ 3,48 miljoen*

De post onvoorzien/onvoorzien is afgenomen met €77.759,-. Er zijn onvoorziene uitgaven gedaan die grotendeels opgevangen zijn uit reserveringen uit het risicodossier, na verrekening met die gereserveerde risicobedragen bleef bovenstaand bedrag over. De grootste onvoorziene uitgaven bestaan uit het herstel van een gebrek aan de rioolhuisaansluiting van het pand Wilhelminasingel 2, het plaatsen van aanvullende geleiderail ter hoogte van de hoek Wilhelminasingel - Outlet Centre en het uitvoeren van onvoorzien onderhoud aan de betonnen constructies van bestaande kunstwerken. Deze zaken zijn gemeld de vergadering van de Stuurgroep.

4. Risico's en risicobeheersing

Gevraagde verduidelijking n.a.v. analyse Basisrapportage:
In de Basisrapportage N280 wegvak Roermond is een top vijf weergegeven van de grootste risico's op peildatum 1 juli 2016. Deze top 5 vertegenwoordigde een bedrag ter hoogte van € 1,5 miljoen en maakte onderdeel uit van het totaalbedrag van de risico reserveringen ten bedrage van € 4,88 miljoen.

7e voortgangsrapportage peildatum 01 januari 2021

Hieronder is de actuele top 5 risico's peildatum 01 januari 2021 opgenomen met daarbij een korte toelichting op de actuele status. In de kolom stand van zaken is in kleur (conform stoplichten systematiek) een waardeoordeel gegeven. Het project buiten is op een aantal restpunten na zo goed als klaar en het risicoprofiel is in de afgelopen maanden flink kleiner geworden en afgebouwd. Er zijn nog een aantal risico's die actueel blijven de belangrijkste zijn:

Interpretatie kleuren: Groen = effect is beperkt / Oranje = effect is redelijk / Rood = effect is groot

	Risico	Oorzaak	Kans (1-5)	Afgeleid bedrag	Gevolg(en)	Soort beheers-maatregel	Beheersmaatregel(en)	Stand van zaken VGR6
1	Contractuele discussie OG-ON inzake bodemvreemd materiaal bij aanleg verdiepte ligging	Onderzoeken tijdens voorbereiding incompleet of onjuist Onderzoek op basis van steekproef, kans op afwijkingen werkelijke situatie Gewijzigde wet- en regelgeving (PFAS)	5	€332.000,-	Extra kosten	Beperken	1. Laatst lopende discussie over verzoek tot wijziging van de aannemer. Deze zal naar verwachting binnen het voor dit risico gereserveerde bedrag gaan vallen	Zal in het komende kwartaal met de aannemer afgehandeld gaan worden
2	Het eindresultaat van ON voldoet niet aan de projectdoelstelling van OG	Contractuele interpretatie verschillen tussen ON en OG	2	-	Correcties in uitvoering	Beperken	Discussie over restpunten met aannemer voeren en oplossen	Risico is nog zeer beperkt, maar er zijn een aantal restdiscussies die gevoerd worden met de aannemer. De verwachting is dat dit niet leidt tot grote financiële gevolgen
3	Er zijn openstaande discussiepunten tussen OG/ON over interpretatie contracteisen	Contractuele interpretatie verschillen tussen ON en OG	2	-	Correcties in uitvoering	Beperken	Discussie over restpunten met de aannemer voeren en oplossen	Risico is nog zeer beperkt, maar er zijn een aantal restdiscussies die gevoerd worden met de aannemer. De verwachting is dat dit niet leidt tot grote financiële gevolgen
		Totaal		**€ 332.000**				

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De uitvoeringswerkzaamheden zijn afgerond. Opdrachtgever en opdrachtnemer zijn de laatste restpunten met elkaar aan het afhandelen. Risico's zijn er in deze fase niet meer, enige risico wat nu nog overblijft is dat de omgeving nog planschadeclaims in kan dienen. Dat is tot nu toe niet gebeurd en de verwachting is dat dit ook niet gaat gebeuren, echter kan dit wel. Vandaar dat dit risico en de bijbehorende risico reservering blijft staan:

	Risico	Oorzaak	Kans (1-5)	Afgeleid bedrag	Gevolg(en)	Soort beheers-maatregel	Beheersmaatregel(en)	Stand van zaken VGR8
1	Er worden claims in kader van planschade ingediend	Stakeholders vinden dat ze financieel schade hebben (verminderde omzet) als gevolg van de uitvoering van het project	2	€50.000,-	Extra kosten	Beperken	Beheersmaatregelen zijn uitgevoerd d.m.v. Stakeholdermanagement en omgeving goed informeren over de plannen	Indien nog planschade geclaimd wordt zal dit maximaal gaan om een bedrag van €50.000,-
		Totaal		**€ 50.000**				

5. Projectbeheer en projectbeheersing

In het kader van de artikel 217a uitgevoerde 'Onderzoek project N280-West deelproject Roermond', naar het rapport 'Onderzoek project N280-West, deelproject Roermond' is in de Statenanalyse van de Basisrapportage N280 Roermond, gevraagd om in de eerste Voortgangsrapportage aan te geven in hoeverre de resultaten uit dit rapport hebben geleid tot gewijzigde inzichten of wijzigingen ten aanzien van het deelproject.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten zijn een groot aantal verbeteringen doorgevoerd op gebied van organisatie, planning en kosten, risicobeheersing en communicatie waardoor een adequaat functionerende projectorganisatie is gecreëerd.

Daarnaast heeft het deelproject zich gericht op het creëren van een goede basis, om constructieve samenwerking tussen de Gemeente Roermond en de Provincie Limburg te bevorderen. Dit heeft met name geresulteerd in een solide overlegstructuur en afspraken om elkaar frequent wederzijds te informeren (zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau). Tevens worden de besluitvormingsprocessen van beide organisaties telkens op elkaar afgestemd.

7e voortgangsrapportage januari 2021
De constructieve samenwerking tussen de Provincie Limburg en de gemeente Roermond is gecontinueerd.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De constructieve samenwerking tussen de Provincie Limburg en de gemeente Roermond is gecontinueerd.

Bijlage A (conform format RGP)

7e voortgangsrapportage januari 2021
In de eerste tabel hieronder staan de kasuitgaven. De kas uitgaven van provincie en gemeente zijn afgelopen half jaar verder toegenomen. De aannemer ligt op planning (afronding eind 2020), en 32 van in totaal 40 termijnen zijn op dit moment goedgekeurd en betaald.

In de tweede tabel staat het totaal reeds verplicht. *Per 1 juli 2021* is 53,49 mln. van het projectbudget verplicht in opdrachten. Het resterende bedrag zijn kosten die begroot zijn en reserves (onvoorzien -

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Januari 2021***		Provincie Limburg			Derden (andere partijen)		
	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde Financiering (intentie)	Reeds besteed	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds besteed
KAS	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	**37,08**	13,20 Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	13,20	**11,32**

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Januari 2021***	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds verplicht	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds verplicht
Verplichtingen	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	**53,49**	13,20 Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	13,20	**0**

De provincie Limburg voert namens het project N280 Roermond de financiële administratie. Conform realisatieovereenkomst factureert de provincie Limburg de kosten door naar de gemeente Roermond.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
In de eerste tabel hieronder staan de kasuitgaven. De kas uitgaven van provincie en gemeente zijn afgelopen half jaar verder toegenomen. De aannemer is zover klaar met zijn uitvoering en zijn bezig met de afrondende fasen. De eindtermijnen 38-40 moeten nog tussen opdrachtgeven

In de tweede tabel staat het totaal reeds verplicht. Per 1 juli 2021 is 54,41 mln. van het projectbudget verplicht in opdrachten. Het resterende bedrag zijn kosten die begroot zijn en reserves (onvoorzien -

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum: **Juli 2021***		Provincie Limburg			Derden (andere partijen)		
	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde Financiering (intentie)	Reeds besteed	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds besteed
KAS	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	***41,68***	*13,20* Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	*13,20*	***12,73***

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum: **Juli 2021***	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds verplicht	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds verplicht
Verplichtingen	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	***54,41***	*13,20* Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	*13,20*	***0***

De provincie Limburg voert namens het project N280 Roermond de financiële administratie. Conform realisatieovereenkomst factureert de provincie Limburg de kosten door naar de gemeente Roermond.

Bijlage B: Financieel totaaloverzicht

Voor de uitvoering van het werk is ten tijde van het kredietbesluit, door Provinciale Staten op 17 juni 2016 een geraamd bedrag vastgesteld ter hoogte van circa 45 miljoen euro. Uit de aanbesteding is een gunning voortgekomen ter hoogte van 39 miljoen euro.

Naast de aanneemsom zijn er ook andere kosten gemoeid met de uitvoering van het werk, welke niet kunnen worden ondergebracht bij de aannemer. Om de budgetpost onvoorzien en de mutaties hierin te verklaren, is de budgetpost ‘Uitvoering werken’ (zie toegevoegde financiële tabel onderstaand) opgesplitst in ‘aanneemsom uitvoering werken’ en ‘uitvoeringswerk overig’. Onder ‘uitvoeringswerk overig’ worden verstaan, kosten voor compensatie flora & fauna, verleggen kabels & leidingen, bomenkap en leges.

Kredietbesluit 17 juni 2016	€44.196.313
Aanneemsom uitvoering werken	€39.041.635 –
Uitvoeringswerk overig	€1.565.843 –
Aanbestedingsvoordeel	€3.588.835

7e voortgangsrapportage januari 2021

Na bestuurlijke vaststelling van de zevende voortgangsrapportage wordt de risicoreservering aangepast naar een bedrag van €432.000,- en het bedrag onvoorzien / onvoorzien naar €3.475.224,-. Het financieel totaaloverzicht peildatum mei 2020 ziet er dan als volgt uit:

Projectbegroting		Raming cf. kredietbesluit	Begroting	Reserveringen	Verplichtingen (incl. meerwerk)	Resultaat (reservering + vpl)	KAS Uitgaven
Taakcod	**Kostensoort**						
71101	Adviesdiensten & onderzoek	4.333.084,00		-	2.084.513	2.084.513	1.985.737
71102	Grondverwerving	69.695,00		-	20.736	20.736	31.310
71103	Aanneemsom uitvoering werken	-			44.658.439	44.658.439	41.387.880
	Uitvoeringswerk overig			452.000	1.577.176	2.029.176	564.981
71104	Fietsstructuur	2.008.932,00	2.000.000	-	2.038.622	2.038.622	1.950.760
71105	Projectondersteunende kosten	65.825,00		30.245	124.671	154.915	111.913
71106	Inhuur	1.485.841,00		79.763	2.990.237	3.070.000	2.369.339
71107	Investering Gemeente Roermond	655.310,00	1.500.000			-	-
71108	Risico reserveringen	4.000.000,00		432.000		432.000	
71109	Bijdragen derden						
	Project reserves (na VRAP 7 mei tm december 2020: 3.475.224,- onvoorzien en 432.000,- risico)			3.475.224		3.475.224	
Totaal projectbegroting		**€ 12.618.687**		€ 4.469.231	€ 53.494.394	**€ 57.963.625**	€ 48.401.921

Verwacht projectresultaat per	**4-12-2020**	**€ -0**
Actueel financiële reserves (onvoorzien + risicoreservering)		**€ 3.907.224**
Prognose financiële reserves na bijstelling in volgende voortgangsrapportage (bijstelling n.a.v. verwacht projectresultaat)		**€ 3.907.224**

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021

Na bestuurlijke vaststelling van de achtste voortgangsrapportage wordt de risicoreservering aangepast naar een bedrag van €50.000,- en het bedrag onvoorzien / onvoorzien naar €3.397.265,-. Het financieel totaaloverzicht peildatum juli 2021 ziet er dan als volgt uit:

Financieel overzicht N280 Wegvak Roermond

FCL code 71181

Kredietbesluit project G-16-022 (d.d. 31 mei 2016 PS 1e afwijkingenrapportage)

Projectbegroting		Raming cf. kredietbesluit	Begroting	Reserveringen	Verplichtingen (incl. meerwerk)	Resultaat (reservering + vpl)	KAS Uitgaven
Taakcode	**Kostensoort**						
71101	Adviesdiensten & onderzoek	€ 4.333.084,00		€ -	€ 2.135.877	€ 2.135.877	€ 2.075.291
71102	Grondverwerving	€ 69.695,00		€ -	€ 20.736	€ 20.736	€ 31.310
71103	Aanneemsom uitvoering werken	€ -			€ 45.099.973	€ 45.099.973	€ 43.577.816
	Uitvoeringswerk overig			€ -	€ 1.995.848	€ 1.995.848	€ 952.902
71104	Fietsstructuur	€ 2.008.932,00	€ 2.000.000	€ -	€ 2.038.622	€ 2.038.622	€ 1.950.760
71105	Projectondersteunende kosten	€ 65.825,00		€ 30.245	€ 125.060	€ 155.304	€ 111.079
71106	Inhuur	€ 1.485.841,00		€ 79.763	€ 2.990.237	€ 3.070.000	€ 2.379.064
71107	Investering Gemeente Roermond	€ 655.310,00	€ 1.500.000			€ -	€ -
71108	Risico reserveringen	€ 4.000.000,00		€ 50.000		€ 50.000	
71109	Bijdragen derden						
	Project reserves (na vaststelling VRAP 8 januari tm juni 2021)			€ 3.397.265		€ 3.397.265	
Totaal projectbegroting		**€ 12.618.687**		€ 3.557.272	€ 54.406.353	**€ 57.963.626**	€ 51.078.222

Verwacht projectresultaat per	**1-7-2021**	**€ -0**
Actueel financiële reserves (onvoorzien + risicoreservering)		**€ 3.447.265**

Bijlage A (Dekking N280 West deelproject Roermond)

7e voortgangsrapportage januari 2021
Er zijn geen veranderingen aan de dekkingskant van het project. De totale dekking voor het project blijft €57.971.727,-

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen aan de dekkingskant van het project. De totale dekking voor het project blijft €57.971

8.11.3. W37. Onderdeel infrastructuur van Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, Basisrapportage

(peildatum 01 juli 2021, Projectblad zie W37 hoofdstuk 8.4)

Inleiding

PS hebben op 18 december 2020 het PIP “Uitbreiding VDL Nedcar” en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld.
Provinciale Staten hebben eveneens op 18 december 2020 bij amendement 100 besloten het project “Uitbreiding VDL Nedcar” aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP) en aan Gedeputeerde Staten opdracht gegeven om voor 1 maart 2021 een basisrapportage ter vaststelling voor te leggen aan Provinciale Staten.
De basisrapportage Groot Project **“Duurzame Verankering VDL Nedcar”** is op 23 februari 2021 aangeboden aan PS. Een erratum op de basisrapportage is op 23 maart 2021 aangeboden aan PS (GS 2021-4307) en Mededeling portefeuillehouder inzake erratum Basisrapportage Duurzame Verankering VDL Nedcar, kenmerk GS2021/7674). Deze basisrapportage is volledigheidshalve als bijlage 1 bijgevoegd.

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van het “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”. Voor een schematisch overzicht van het programma wordt verwezen naar bijlage 2. Onder de naam **“Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar”** wordt reeds over de voortgang daarvan gerapporteerd aan Provinciale Staten via de halfjaarlijkse IPML-rapportage (projectblad W37).

In bovengenoemde basisrapportage RGP is ten aanzien van de aanhaking bij de IPML rapportage aan PS het volgende opgenomen:
“Voor wat betreft het onderdeel infrastructuur verwijzen wij in deze basisrapportage en de daaropvolgende voortgangsrapportages naar de halfjaarlijkse rapportage **IPML** aan PS, die eveneens als peilmomenten 1 januari en 1 juli kent. Op deze wijze wordt dubbele informatievoorziening voorkomen.
In de IPML rapportage zal voor het onderdeel VDL Nedcar (W37) naast het IPML blad ook een inhoudelijke toelichting geschreven worden over voortgang en eventuele wijzigingen. De basisafspraken over scope, geld, tijd, planning en risico’s zijn daarin opgenomen en worden gerapporteerd conform de in de RGP gestelde eisen”

De nu aan de orde zijnde – zelfstandig leesbare - rapportage betreft de bovengenoemde inhoudelijke toelichting behorende bij het IPML blad W 37. Met andere woorden: de ontwikkelingen in de infra worden in de rapportages RGP op hoofdlijnen beschreven en de nadere detaillering vindt plaats via de IPML rapportages.

De onderhavige inhoudelijke IPML rapportage dient als basisrapportage te worden beschouwd met als peildatum 1 juli 2021.

A. Doelstelling(en) en reikwijdte

A.1. Doelstelling

Het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar, ter waarborging van de bereikbaarheid van VDL Nedcar en omgeving na de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar. Daarbij is een optimale verkeersveiligheid en –doorstroming een vereiste evenals de naleving van wettelijke voorschriften.

A.2. Uitgangspunten

De gewenste uitbreiding van de fabriek en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal werknemers betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's) als ook van het personeelsverkeer.
De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276 en deze wegen zelf. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De toename in verkeer door de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer is de aanleiding voor een toekomst vast en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur om de verkeersknelpunten aan te pakken.

A.3. Alternatieven

In het kader van het "Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar" en de bijbehorende m.e.r.-procedure zijn de volgende vijf alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure	Infrastructuur
Alternatief 1A	Variant A1 aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Variant C2 (randweg 2x1)
Alternatief 2B	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg (1x2)

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een nagenoeg gelijke indeling.
Bij de varianten A1 en A2 blijft de N276 liggen en wordt deels aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid.
Bij variant A3 blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur vereenvoudigd.
Bij de drie varianten A1, A2 en A3 wordt er een ongelijkvloerse verbinding gemaakt over de N276 om het terrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein. Deze varianten zijn ook wel aangeduid als de varianten met een middenweg.

De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor de ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. De alternatieven 2A en 2B zijn daarom ook aangeduid als de randwegalternatieven. Van deze alternatieven is alternatief 2B een vereenvoudigde invulling.

Alternatief 1A	Alternatief 1B	Alternatief 1C	Alternatief 2A	Alternatief 2B
Middenweg: N276 niet verplaatst			Randweg: N276 verschuift	
oorspronkelijke uitgangspunten		vereenvoudigd	oorspronkelijke uitgangspunten	vereenvoudigd

Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid maar hebben ook te maken met een toename van verkeer. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein.

Gekozen Voorkeursalternatief
Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (MER) behorende tot het PIP.
Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren. Alternatief 2B is het alternatief dat uitgaat van fabrieksuitbreiding in het Sterrenbos en voor de infrastructuur uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de Randweg.
Het VKA voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project en heeft ook de voorkeur van de omgevingspartijen. Alternatief 2B komt overeen met infravariant 3.1 C3 zoals weergegeven in onderstaand beeld.
Uw Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 (GS 2020-8572),

Infravariant 3.1 C3 | Randweg | Sober en doelmatige variant (N276 1x2)

A.4. Projectscope

1) Het realiseren van een kunstwerk/ongelijkvloerse kruising op de N297, ter hoogte van hm 11.4, inclusief de benodigde toe- en afritten;
2) Het herinrichten van het kruispunt gelegen aan de N276 ter hoogte van Aan de Linde;
3) Het nieuw aanleggen van een kruispunt op de N276 voor de ontsluiting van de Yard E;
4) Het realiseren van een nieuw kunstwerk/ongelijkvloerse kruising van de N276 met de Geleenbeek;
5) Het verleggen in oostelijke richting van de N276 van hm 20.5 tot 22.2 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
6) Het aanleggen van 2 nieuwe kruispunten op de Mitsubishi Avenue ter ontsluiting van VDL Nedcar en Katoen Natie/Mitsubishi;
7) Het toevoegen van een linksafstrook aan de huidige afrit N297 (komende vanaf Born richting Nieuwstadt) ter hoogte van het kruispunt N297-N276;
8) Het herinrichten van de N276 van hm 20.0 tot 20.5 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
9) Realiseren van een vrij liggend (brom)fietspad aan beide zijden van de weg 1-richting (tussen Aan de Linde en de N297) en een oostelijk gelegen fietspad in 2- richtingen (ter hoogte van de verlegde N276 tussen Aan de Linde Nieuwstadt en Oude Rijksweg Zuid te Susteren);
10) Het herinrichten van een parallelvoorziening langs de N297 ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising N297;
11) Het reconstrueren van de N297 van hm 10,4 (aansluiten op tracé verbreding A2) tot 11,9;
12) Tijdelijk ontsluiten van Yard-E door middel van een geregelde gelijkvloerse kruising indien nodig ten behoeve van bedrijfsvoering VDL Nedcar.

A.5. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- W33 Verbreding A2 Voorbereidingen van de verbreding A2 (o.a. verleggen kabels & leidingen) vinden plaats in 2024, de realisatie staat gepland voor de periode 2025-2027. Tijdens deze periode zal het verkeer op de A2 hinder door wegwerkzaamheden ondervinden en daardoor mogelijk uitwijken naar de N276 en N297. Indien de bovengenoemde “go” wordt opgeschort zal dit leiden tot meer verkeershinder op de N276 en N297
- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar.. De wegontsluiting van de nieuwe fabriek is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Nieuwbouw Katoen Natie Het binnen het projectgebied gelegen bedrijf Katoen Natie heeft eveneens uitbreidingsplannen. Deze plannen zijn al uitgewerkt maar ook afhankelijk van de komst van een nieuwe klant.

A.6. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren voor de infrastructuur weergegeven.

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	stavaza **h1 2021**	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	WNB ontheffing (voor eind 2022)			
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021			
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022			
		Opleveren concept uitvoeringscontract oktober 2022			
		GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022			
		Gunning uitvoeringscontract januari 2023 (start realisatie)			
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit			
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten			minnelijke grondverwerving is vertraagd van start gegaan. Getracht wordt achterstand weg te werken
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar			
5. Kennis en capaciteit	Medewerkers hebben voldoende tijd om volgens gestelde kaders in het projectteam hun taken uit te voeren	Voldoende capaciteit binnen het team, geen inhuur			Cluster Wegaanleg kampt met onderbezetting, waardoor niet onvoldoende capaciteit beschikbaar is. Wervingsprocedure is gaande.
	Het kennisniveau van de projectteamleden voldoet om het project binnen de gestelde eisen voor te bereiden en uit te voeren	Voldoende kennis binnen team zodat inhuur van ontbrekende kennis niet nodig is			

B. Overzicht van besluitvormingsmomenten en betrokkenheid van PS

Hiervoor wordt kortheidshalve verwezen naar pag. 8 en 9 van de in bijlage 1 toegevoegde basisrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2021)

C. Planning

De overzichtsplanning, is als **bijlage 3** aan deze basisrapportage toegevoegd. De planning kent onzekerheden en voorziet in twee scenario's.

1) Een minnelijke verwerving van benodigde gronden én geen beroep in de vergunningsprocedures voor de infra. In dit scenario is ervan uit gegaan dat het door uw Staten vastgestelde PIP binnen een half jaar (termijn van orde) door de Raad van State als onherroepelijk wordt vastgesteld.
2) Er is gerekend met een half jaar vertraging door uitloop van Raad van State procedure en uitloop van grondverwerving.

Beide scenario's gaan uit van de meest ideale doorlooptijd. Bezwaren- en beroepen kunnen de planning negatief beïnvloeden.

NB De planning is tot stand gekomen in de haalbaarheidsfase van het project waarbij nog geen volledig beeld bestond van de reikwijdte van het project. De verdere uitwerking en controle van de planning vindt in de planvormingsfase plaats.

"Go/no go"- moment

In een addendum bij de anterieure overeenkomst tussen provincie en VDL Nedcar is vastgelegd dat de infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de infrastructurele aanpassingen (momenteel op zijn vroegst voorzien in oktober 2022) zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid.

Indien dat op dat moment niet het geval is, wordt de gunning van de infrastructurele aanpassingen opgeschort tot een nader door VDL Nedcar en Provincie overeen te komen moment, waarop opnieuw getoetst zal worden of alsnog aan dit uitgangspunt wordt voldaan en, indien dat dan het geval is, alsnog gunning van de Infrastructurele aanpassingen zal plaatsvinden.
Uw Staten zijn over het addendum inzake de go-no geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder 17 december 2020 (GS 2020-51669).

De planvoorbereiding (inclusief vergunningprocedures en grondverwerving) is onafhankelijk van het "go-no go"-moment reeds gestart. Op deze wijze kan bij een "go" direct worden overgegaan tot realisatie.

De ontwikkelingen omtrent de continuïteit van VDL Nedcar en het "go-no go"-moment maken onderdeel uit van het project "Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar".

D. Financiën

Uw Staten hebben op 18 december 2020 het PIP "Uitbreiding VDL Nedcar" c.a. vastgesteld. Daarnaast is besloten in te stemmen met een aanvullend investeringskrediet ter hoogte van € 19.556.009.
Het besluit gaat uit van een projectbudget van € 73,9 mln. In dit budget zijn aanvullende risico-opslagen opgenomen die samenhangen met de planfase waarin dit project zich bevindt. Daarmee is gehandeld conform de lijn om uit te gaan van een P85 budget en niet van een P50 budget (risicovolle benadering). Het P85 budget is hoger en daarmee is de kans op overschrijding lager. Desondanks moet worden benadrukt dat meer zekerheid over de kosten pas op het moment van gunning gegeven kan worden. Op dit moment is nog steeds sprake van een probabilistische raming met intrinsieke onzekerheid.

Samenhang met financiële programmarapportage

Zoals in de inleiding vermeld zal over het Programma "Duurzame verankering VDL Nedcar" conform de RGP separaat worden gerapporteerd aan Provinciale Staten. Deze projectrapportage gaat enkel over de kostenposten die betrekking hebben op de aanpassingen aan de infrastructuur. Voor de duidelijkheid zijn deze kostenposten in de navolgende tabel blauw gekleurd.

Uitgaven voor het "go-no go" moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een "go no go" moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment is op zijn vroegst voorzien in oktober 2022. Vooruitlopend daarop worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een "go". Deze kosten zullen ten laste van het door uw Staten beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een no-go deels (14%) worden verrekend met VDL Nedcar.

Terugkoopregeling gronden VDL

Conform de tussen VDL Nedcar en ons college gesloten anterieure overeenkomst worden met VDL Nedcar de condities uitgewerkt waartegen aangekochte percelen over en weer kunnen worden terug geleverd

Fiscale aspecten

Ten aanzien van de Rijksbijdragen is het uitgangspunt geweest dat dit in de vorm van een decentralisatie uitkering geschiedt. Rijksbreed lijkt nu een beweging ingezet om hiervan afzien te zien. Wij moeten in het finaliseren van de afspraken met het Rijk beducht zijn op eventuele BTW aspecten (ongewenste afroming van een deel van de bijdrage ad 21% in het BTW compensatiefonds), zodoende dat de gehele bijdrage in beschikbaar is ten behoeve van het project.

Totaaloverzicht kosten en dekking

Kosten			Dekking		
Onderdeel van het PS besluit d.d. 18-12-2020; G-20-076	subtotaal		Productnummer: A30205 Onderhoud, beheer en rehabilitaties provinciale wegen	subtotaal	
Programma VDL Nedcar			**1. Provincie Limburg**	**€ 47.756.009**	
Project Infra aanpassing		besteed per 1-7-2021	a. Investering uit immunisatiereserve		€ 24.771.428
Planvoorbereidingskosten	€ 4.720.711	€ 589.000	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling		€ 2.734.813
Realisatiekosten (P50) [1]	€ 56.469.872	-	c. Restant FCL rail terminal		€ 693.759
Bovenwettelijke maatregelen [2]	€ 1.412.264	-	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€ 19.556.009
Wettelijke maatregelen VDL [3] Nedcar	€ 750.000	-	**2. VDL Nedcar**	**€ 11.937.114**	
Projectreserve [4]	€ 10.640.276	-	a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO		€ 6.000.000
			b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK		€ 892.114
			c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€ 45.000
			d. Extra bijdrage VDL Nedcar		€ 5.000.000
			3. Ministerie EZK [7]	**€ 9.300.000**	
			a. bijdrage vanuit GREX IPS/yard		€ 5.000.000
			b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard [5]		€ 1.800.000
			c. extra bijdrage		€ 2.500.000
			4. Bijdrage I&W [6, 7]	**€ 5.000.000**	
Totaal	**€ 73.993.123**	**€ 589.000**	**Totaal**	**€ 73.993.123**	

1) inclusief risicoreservering van € 6.461.142 voor onder meer de toprisico's zoals nader beschreven in hoofdstuk F
2) inclusief reservering van €450.000 voor de aanleg van een tweerichtingen fietspad richting Susteren. exclusief toegezegde gemeentelijke bijdrage van € 450.000
3) betreft geluidsmaatregelen a.g.v. fabrieksuitbreiding (gevelisolatie, geluidreducerend asfalt gemeentelijke wegen). Voortgangsrapportage via Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar.
4) de projectreserve is bestemd voor de opslag naar P85-niveau (€ 6.455.790) en opslag onvoorzien overige kosten € 4.184.486.
5) toezegging gebaseerd op verwacht resultaat GREX, gesprekken over onvoorwaardelijke gestanddoening vinden plaats. In de eerste voortgangsrapportage zal hierop worden teruggekomen.
6) toezegging heeft plaatsgevonden via MIRT, formalisering dient nog te worden afgehandeld
7) Er is uitgegaan van netto bijdragen van het Rijk. Over de BTW-component dient nog te worden overlegd.

- (zie vorige bladzijde)

E. Risico's en risicobeheersing

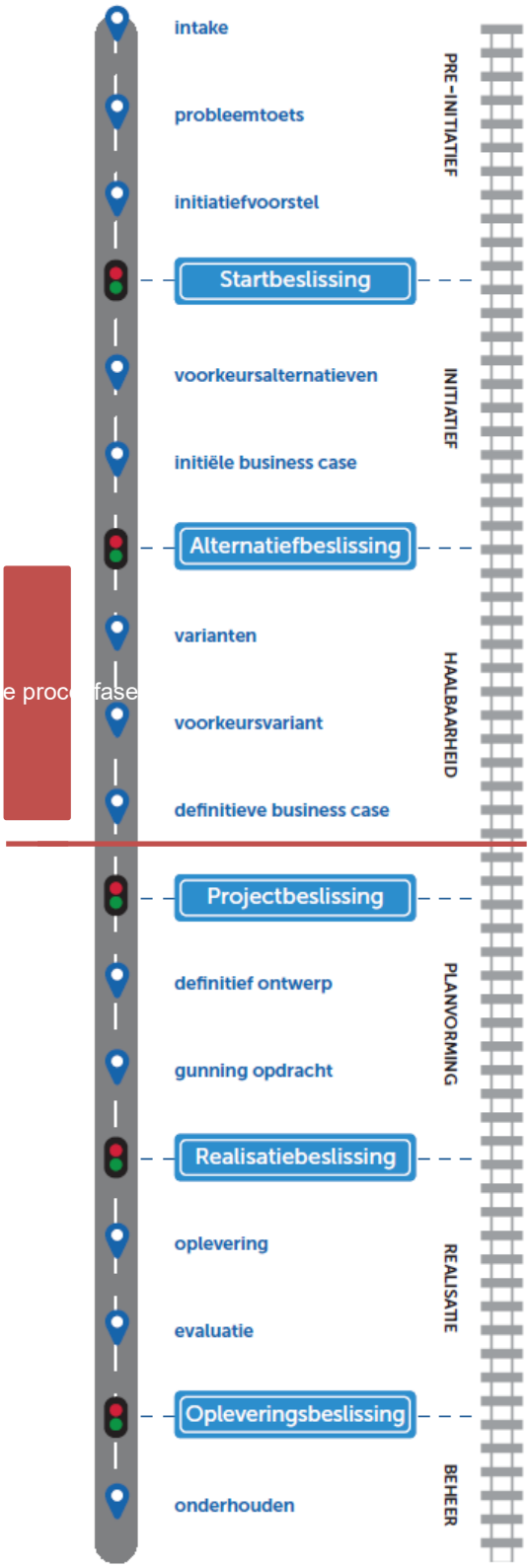
Op dit moment is er in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd voor risicodekking. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. Bij de verdere planuitwerking wordt in de komende maanden het bedrag getoetst aan onder meer de risico's zoals genoemd in onderstaande tabel. De top risico's in willekeurige volgorde zijn:

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Beroepen / voorlopige voorzieningen bij RvS na vaststelling PIP door PS	Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving	Bij gegrond beroep (gedeeltelijke) vernietiging van het PIP door RvS. Extra kosten en vertraging bij fabrieksuitbreiding en realisatie infra	Er is een zorgvuldig proces gevolgd waarbij omgeving intensief is betrokken en gecompenseerd	Provincie, VDL Nedcar	Vier partijen hebben beroep aangetekend en één partij heeft een voorlopige voorziening aangevraagd
2	Realisatie wordt uitgesteld op basis van "go/no go"-beslissing	Onzekerheid over de continuïteit van VDL Nedcar en/of vertraging in de planvoorbereiding infra	Extra kosten door vertraging zoals prijsindexering en aanvullende planvoorbereidingskosten	VDL Nedcar polsen en planvoorbereiding infra monitoren en bijsturen.	VDL Nedcar., Provincie (infra uitbreiding)	-
3	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	Eigenaren willen grond niet verkopen of vragen te hoge prijs	Extra kosten door vertraging, hogere aankoopsom en/of onteigeningsprocedure	▪ Investeren in relatie met grondeigenaren; ▪ Inzet ruilgronden; ▪ Aanpassen van ontwerp zodat gronden niet / minder nodig zijn	Provincie	-
4	Niet of niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen voor de realisatie van de infrastructuur	▪ Bevoegd gezag verstrekt vergunning niet (tijdig); ▪ Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving waardoor bezwaar en beroep wordt ingediend	Extra kosten door vertraging en aanvullende voorbereiding	▪ Maken van vergunningenscan; ▪ Vroegtijdig in gesprek gaan met bevoegde gezagen om proces zo soepel mogelijk te laten verlopen; ▪ Investeren in communicatie met omgeving	Provincie, gemeenten	▪ Vergunningenscan uitgevoerd; ▪ Second Opinion op Vergunningenscan wordt uitgevoerd (resultaten Q3-2021)
5	Tegenvallende bodemgesteldheid (grond(water)verontreiniging / archeologie / explosieven)	Niet bekende vervuiling / archeologische vondsten (de waarde is al bepaald op basis van het vooronderzoek) / explosieven	Extra kosten door vertraging, aanvullende onderzoeken en onvoorziene maatregelen	▪ Bodemonderzoeken z.s.m. starten ▪ Bouwteam contract waarbij aannemer onderdeel is van voorbereiding	Provincie, aannemer	-

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
6	Fiscaal risico grondverwerving, niet compensabele BTW en Rijksbijdragen	▪ Herzienings-BTW door vroegtijdige eigendomsoverdracht van grond waarop BTW compensabele werkzaamheden hebben plaatsgehad; ▪ Werkzaamheden vinden plaats op eigendom van gemeenten; ▪ Grondaankoop tegen lager prijs dan economische waarde; ▪ Afroming Rijksbijdragen met BTW; ▪ Wijzigingen in fiscale wetgeving	Extra kosten door BTW of fiscale (straf)heffing	▪ Verwervings- en aankoopstrategie afstemmen op fiscale wetgeving; ▪ Afspraken maken met grondeigenaren over uitvoering van werkzaamheden; ▪ Aan gemeente over te dragen gronden minimaal 2 jaar na ingebruikname in eigendom houden en afspraken maken over voortgezet gebruik; ▪ BTW-afspraken maken met Rijk.	Provincie, gemeenten, Rijk	
7	Kabels en leidingen verleggen kennen langere doorlooptijd en hogere kosten	▪ Onvoldoende afstemming met beheerders; ▪ Beheerders te laat betrokken; ▪ Discussies tussen aannemers; ▪ Onverwachte eisen VDL Nedcar ▪ capaciteit beperkt als gevolg van werkzaamheden voor verbreding A2 en andere grootschalige projecten in Limburg ▪ Lange levertijden materialen	Extra kosten door vertraging en aanvullende werkzaamheden.	▪ Vroegtijdig betrekken beheerders en VDL Nedcar; ▪ Duidelijke bepalingen in contract; ▪ Afstemmen leiding tracés. ▪ verzoeken tot aanpassingen op basis van een voorlopig ontwerp i.p.v. een definitief ontwerp versturen.	Provincie, nutsbedrijven, aannemer	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn lopende
8	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransportleidingen in te vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	▪ bodemonderzoek ▪ bemiddeling en afstemming tussen VDL Nedcar en kabel- en leidingbeheerders	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	-

F. Projectbeheer en projectbeheersing

Algemeen is er sprake van een procesgerichte uitvoering van activiteiten. Er worden verschillende fases doorlopen met eigen werkprocessen en eindoplevering:



Pre-initiatief
Voordat een project vorm krijgt wordt eerst de pre-initiatieffase doorlopen. De doelstelling van de pre-initiatieffase is het opstellen en goedkeuren van een initiatiefvoorstel en het faseplan voor de volgende fase. Om tot een initiatiefvoorstel te komen wordt eerst een intake uitgevoerd, de initiatiefnemer identificeert een probleem of kans. Vervolgens wordt een probleemtoets uitgevoerd (toetsteam). De probleemtoets heeft tot doel inzichtelijk te maken van hoe groot het probleem of de kans is en welke rol de Provincie Limburg hierin heeft. Wanneer daadwerkelijk sprake is van een probleem of kans waar Provincie Limburg zich aan wil conformeren, wordt een initiatiefvoorstel opgesteld en wordt de beoogde aanpak voor de volgende fase vastgelegd in een faseplan. We spreken dan van een startbeslissing.

Initiatief
Het doel van de initiatieffase is om vanuit oplossingsrichtingen diverse reële (voorkeurs)alternatieven te onderzoeken. Op basis van deze voorkeursalternatieven worden kostenschattingen opgesteld. Daarnaast worden de (voorkeurs)alternatieven gewogen door het afwegingskader, waarmee onder andere de bijdrage van de voorkeursalternatieven aan de mobiliteitsdoelen worden gemeten. Op het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Een kredietbesluit voor procesmiddelen wordt genomen om het onderzoek in de haalbaarheidsfase voort te zetten. Dit betreft dus het voorbereidingsbudget en niet het projectbudget. Tenslotte wordt het faseplan voor de volgende fase (haalbaarheidsfase) vastgesteld.

Haalbaarheid
In de haalbaarheidsfase worden de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld, onderzocht en uitgewerkt in een aantal varianten. Dit alles leidt uiteindelijk tot een definitieve businesscase met een projectbeslissing. De varianten worden door middel van onderzoeken en verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeurs-alternatieven verder ontwikkeld. Aan het einde van de haalbaarheidsfase wordt de definitieve businesscase inclusief een initieel kredietbesluit voor het projectbudget definitief vastgelegd. In de planvormingsfase is er een mogelijkheid om het bestaande kredietbesluit voor het projectbudget aan te passen in een eerste en tweede bijstellingsmoment.

Planvorming
In de planvormingsfase worden meerdere activiteiten parallel aan elkaar uitgevoerd. Het betreft: uitwerken van het ontwerp, opstellen van een contract, grondverwerving, stakeholdersanalyse, doorlopen van vergunningsprocedure en een aanbesteding. Het schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsfase verder uitgewerkt tot het gewenste detailniveau. Daarnaast worden eventueel aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals die in de haalbaarheidsfase zijn benoemd. In de contractfase wordt bepaald welke contractvorm gekozen wordt. Verder is het mogelijk om vlak voor het uitzetten van de aanbesteding een marktraming op te stellen. Tot slot wordt de aanbestedingsprocedure doorlopen en het project gegund aan een uitvoerende partij.

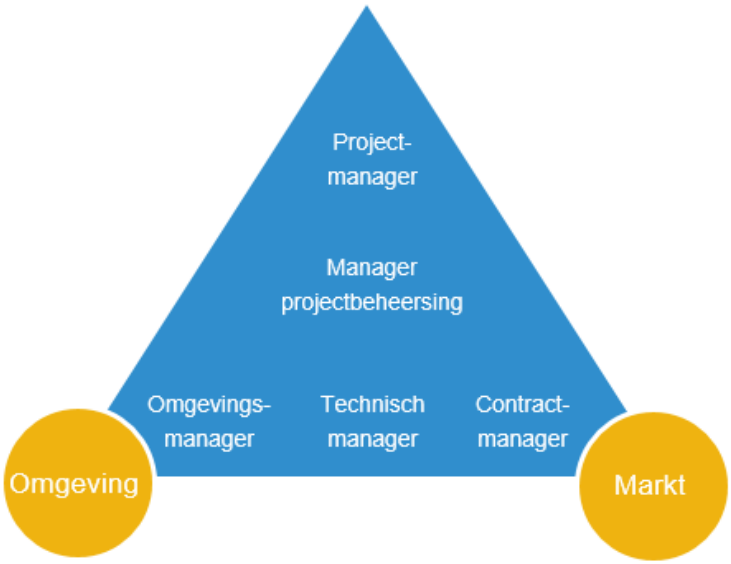
Realisatie
In deze fase wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd. Tijdens de realisatie worden diverse activiteiten uitgevoerd zoals, contractmanagement, omgevingsmanagement, technisch management en projectbeheersing. De uitvoerende partij wordt gecontroleerd op de gemaakte afspraken en nakoming van de normen, richtlijnen, het contract en de wettelijke regels. Afhandeling van betalingen, verzoek tot wijzigingen en het beheersen van de projectkosten vallen onder contractmanagement en projectbeheersing. Na realisatie wordt het project afgesloten door middel van een technische oplevering. In de financiële eindrapportage worden de belangrijkste ontwikkelingen in budget en uitgaven gecheckt en geanalyseerd met een toelichting van oorzaken en gevolgen. Het overdrachtsdossier wordt vervolgens aangeleverd aan wegbeheer.

Beheerfase
Wanneer het project gerealiseerd en opgeleverd is en de aannemer decharge heeft gekregen, wordt het werk opgenomen binnen het areaal van Provincie Limburg. Tijdens deze fase worden alle areaalaspecten beheerd, inclusief begroting voor regulier beheer en onderhoud. Hierbij wordt het areaal in stand gehouden en waar noodzakelijk vervangen vanwege het bereiken van de levensduur, cyclisch onderhoud of noodzakelijk onderhoud. Het team wegbeheer voert dagelijks het beheer uit van de infrastructurele assets die in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Onderhoud en beheer wordt bijgehouden in het Beheer Management Systeem voor het Cluster Wegbeheer.

F.1. Projectorganisatie

Het projectgebied is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Er is sprake van een nauwe en constructieve samenwerking met beide gemeenten. Periodiek vindt er afstemmingsoverleg plaats op zowel op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dit waarborgt een goede onderlinge betrokkenheid en draagt ook bij aan korte en effectieve communicatielijnen, die het project en de voortgang ten goede komen.

Het provinciale projectteam ten behoeve van de infra is ingericht volgens het integraal projectmanagementmodel. Het IPM model onderscheidt 5 processen. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Zo ontstaat het 5-rollenmodel. De 5 rollen worden primair door 5 verschillende personen vervuld. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft een eigen ondersteunend team.



Projectmanagement
Het projectmanagement is gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming. Daarbij is de projectmanager (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.

Projectbeheersing
Projectbeheersing richt zich op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project. De manager projectbeheersing is hier verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.

Omgevingsmanagement
We maken tijdens het project gebruik van omgevingsmanagement om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.

Technisch management
Technisch management is er voor het beheersen van de risico's vanuit de techniek en organisatie. De technisch manager draagt de verantwoordelijkheid voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.

Contractmanagement
Contractmanagement is erop gericht om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Dat geldt ook tijdens de inkoopfase. Daarbij is de contractmanager verantwoordelijk voor de contacten en contracten met de verschillende marktpartijen.

Bovenstaande rollen worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

Bijlage 1 Basisrapportage programma Duurzame Verankering VDL Nedcar

Ontvangen door PS op 25 februari 2021, Informerend stuk inzake Basisrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, brief GS van 25-2-2021 (GS 2021-4307):
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/641df103-82c5-4e49-960a-51eaef643cff

Ontvangen door PS op 23 maart 2021, Mededeling portefeuillehouder inzake erratum Basisrapportage Duurzame Verankering VDL Nedcar, brief gedeputeerde van den Akker van 23-3-2021 (GS 2021-7674):
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/1ed8250b-34f9-4799-bdec-a1b286d32817

Bijlage 2 Programmaschema “Duurzame Verankering VDL Nedcar”

Doel
Duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg door het versterken van de ruimtelijke en economische infrastructuur voor de automotive/maakindustrie, als randvoorwaarde voor de duurzame doorontwikkeling van VDL Nedcar.
Voor de verankering is een economische doorontwikkeling met de elementen acquisitie, duurzame innovatie en arbeidsmarkt nodig, geflankeerd door een Gebiedsontwikkeling met ruimtelijk-logistieke maatregelen, bestaande uit uitbreidingsruimte voor bedrijfsfuncties, bereikbaarheid en compensatiemaatregelen in de omgeving.

Effect: economische structuurversterking, bedrijfsinvesteringen/ productie in de automotive/maakindustrie en werkgelegenheid.

Gebiedsontwikkeling:
Realiseren van de uitgangspunten van het gecoördineerd PIP en de aanleg van infrastructuur.

Economische doorontwikkeling:
Integraal plan

Afronden en monitoren gecoördineerd PIP

Realisering Infrastructuur

Afhandeling grondtransacties

Acquisitie

Ondersteunen VDL Nedcar bij werving van nieuwe OEM-ers.

Doorontwikkeling productie
Ondersteunen innovatieve, duurzame doorgroei van de huidige productielocatie

Arbeidsmarkt
Verbinden arbeidsmarktpartijen, anticiperend op noodscenario.

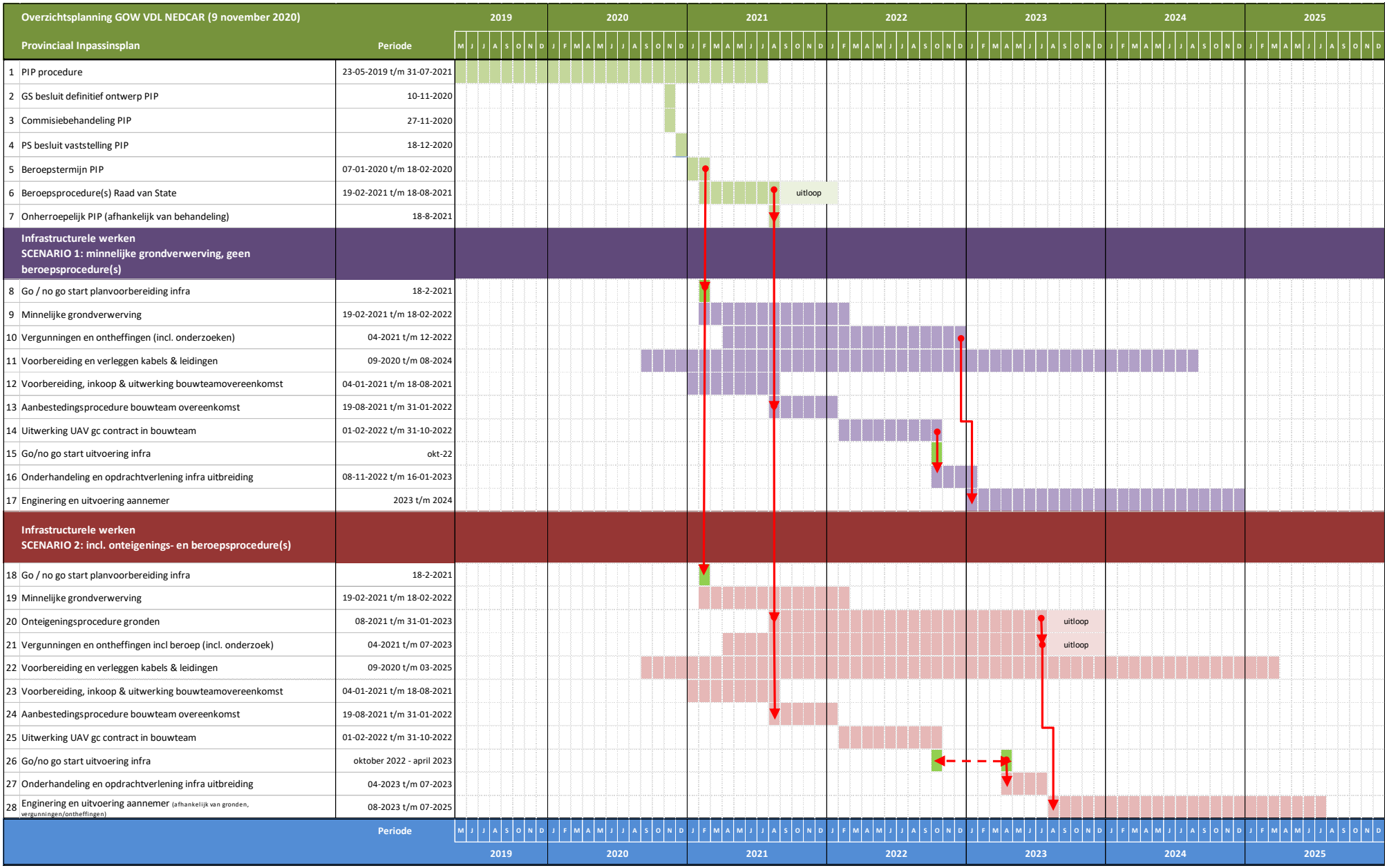
Samenhang

Governance: samenwerking partners Aanvraag Groeifonds
Communicatie: publiek en bestuurlijke gremia
Verantwoording: RGP

Uitvoering

Uitvoering

Bijlage 3 Overzichtsplanning



8.11.4. W42. Buitenring Parkstad Limburg (BPL), Voortgangsrapportage (peildatum *30 juni 2021*, Projectblad zie **W42** hoofdstuk 8.4)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 *januari tot en met 30 juni 2021* 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 2021* 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 2020-2024 (IPML) van 1 september 2020 (2020-35886), in de basisrapportage en latere aanvullingen.

Gezien het feit dat het project zich in een afrondende fase bevindt, kan het zijn dat er geen afwijkingen te melden zijn.

De voortgang wordt gemonitord en als volgt weergegeven:

Lichtgroen	Er zijn geen risico's, het werk is gereed en zal in de eerstvolgende rapportage niet meer vermeld worden.
Groen	Het werk verloopt conform planning en binnen budget, de risico's zijn met de bestaande beheersmaatregelen beheersbaar.
Geel	Het werk dreigt niet conform planning dan wel buiten budget te verlopen. Indien er niet actief wordt ingegrepen kan het risico daadwerkelijk optreden met alle gevolgen van dien.
Rood	Zeer grote kans / feit dat het werk niet conform planning dan wel buiten budget verloopt. Risico's treden op. De gevolgen moeten inzichtelijk worden gemaakt en er dienen aanvullende maatregelen genomen te worden om (zo goed mogelijk) binnen de randvoorwaarden van uw Staten te blijven

Het project Buitenring Parkstad Limburg kent een aantal strakke sturingscriteria. Onderstaande ontwikkelingen hebben zich de afgelopen periode voorgedaan:

- De werkzaamheden in wegvak Aansluiting A76 Nuth – aansluiting Kathagen zijn afgerond.

Een aantal restwerkzaamheden worden in Q1 2021 afgerond. Dit betreft het herstellen van een 8 tal taluds, repareren van de rotonde De Horsel en het herstellen van de geluidschermen. Het amoveren van de op- en afritten in Schinnen zal *niet meer in het kader van dit project* plaatsvinden *in verband met het ontbreken van een onherroepelijk Koninklijk Besluit. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het nemen van dit besluit en voert de amovering zelf uit nadat het Koninklijk Besluit onherroepelijk is geworden*. De aanplant van de bomen langs de aansluiting Nuth is afgerond.

- Op de wegvakken in (de voormalige gemeente) Nuth na zijn alle gemeentelijke wegvakken die bij de BPL zijn aangelegd of gereconstrueerd in beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeenten.

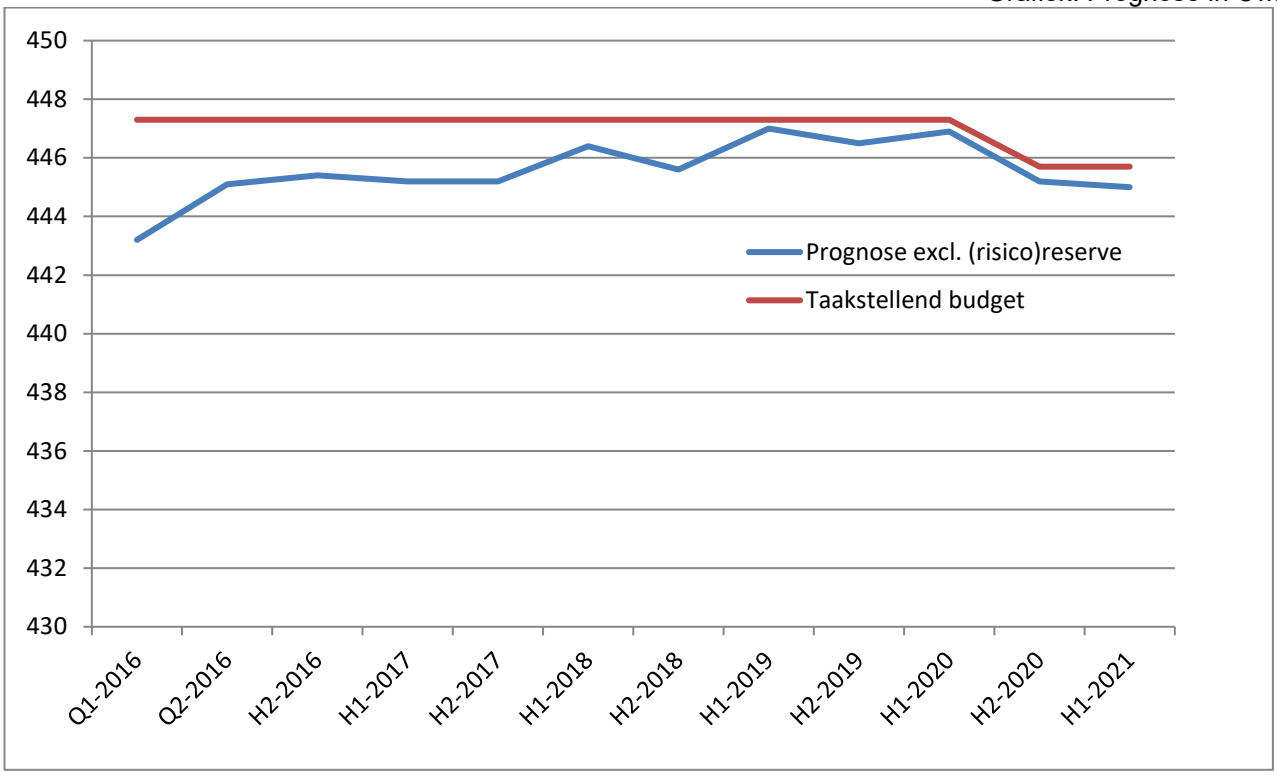
Overdracht van beheer en onderhoud van de laatste wegvakken (omgeving aansluiting BPL/A76) die voor derden (gemeente Beekdaelen en Rijkswaterstaat) werden aangelegd is in het *najaar* 2021 voorzien. In de Nota Kapitaalgoederen is rekening gehouden met de uitbreiding van dit areaal. Zie ook het themablad beheer provinciale wegen.
Ten aanzien van klachten over het gebruik van de BPL zien we sinds 2016 (3) een gestage toename van klachten in de periode 2017 (4), 2018 (43), 2019 (169) en 2020 (166). *Het aantal klachten in H1 2021 bedraagt tot nu toe 76. Dit zijn voornamelijk klachten over gebreken die zijn ontstaan na de ingebruikneming van de weg.* Voorts gaan klachten over geluidsoverlast, snelheid op de N300 en vandalisme. Bij vandalisme wordt de wegbeheerder vooral geconfronteerd met een groot aantal gevallen beschadigde glasplaten in geluidsschermen en graffiti.

- Beheer en onderhoud van de BPL-natuur is geen kerntaak van de provincie. Hiertoe zijn/worden overeenkomsten met derden gesloten. Is er (nog) geen overeenkomst afgesloten dan voert de provincie het beheer en onderhoud uit. Dit proces zal naar verwachting in 2021 worden afgerond.

Prognose

Het taakstellend budget *bedraagt 445,70 mln.* De prognose per ultimo H*1* 202*1* bedraagt € 445,*0* mln. Dit is € 0,*2* mln. lager dan de prognose per ultimo H*2* 2020 (gecorrigeerd met besluit G-20-057 om het vergelijkbaar te houden).

Grafiek: Prognose in € mln.

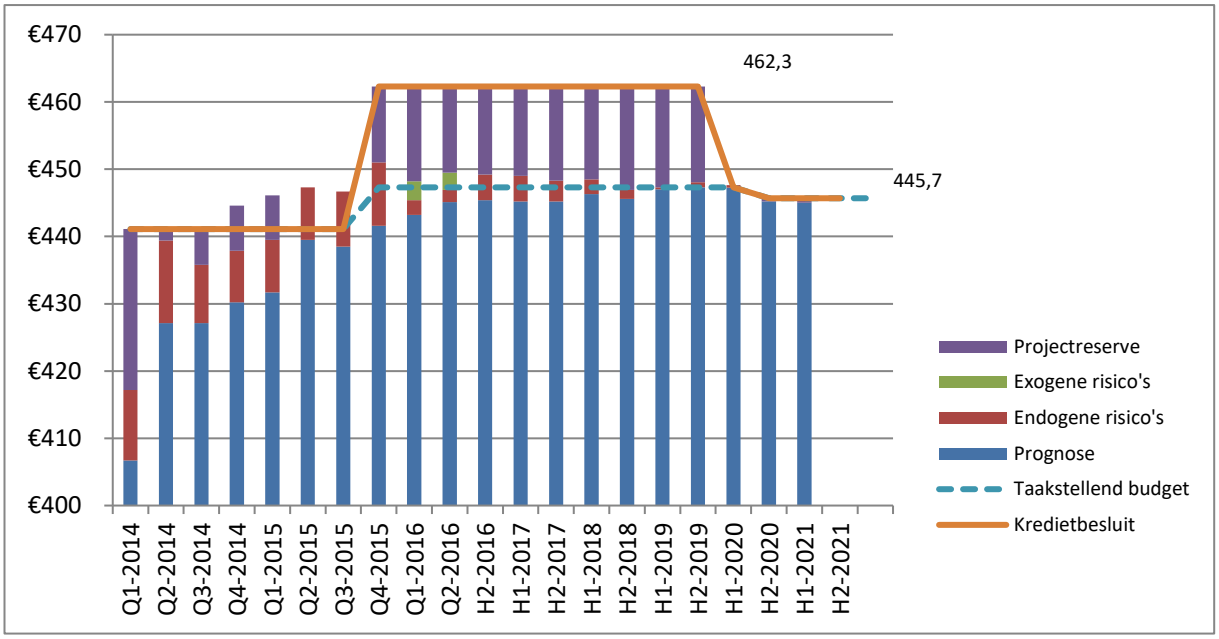


Verklaring ontwikkeling
Het taakstellend budget is met € 1,6 mln. verlaagd, dit verklaart de parallelle lijn tussen prognose en taakstellend budget.
De volgende mutaties hebben o.a. plaatsgevonden:

Meevallers		
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	0,1	
Landschappelijke Inpassing	0,*5*	
Diverse kleine mutaties/ afronding	0,*1*	
Niet-compensabel btw	*0,2*	
		0,*9*
Tegenvallers		
Grondverwerving tracé	-0,1	
Contractering	*-0,1*	
Diverse kleine mutaties/afronding	*-0,1*	
Planschade en nadeelcompensatie	*-0,4*	
		-0,*7*

Risicoreservering
Niet van toepassing.

Totale overzicht financiën
Niet van toepassing.



Grafiek: Verdeling financiën binnen budget in € mln.

Planning

De contractuele werkzaamheden *met de bouwaannemer zijn afgerond.* Restwerkzaamheden waaronder herstellen van een 8-tal taluds, het herstellen van geluidschermen en het repareren van de betonnen rotondes De Horsel *en de Afwatering Reijmersbekerweg* zijn *eveneens afgerond*. De instemmingsverklaring van *RWS* is ontvangen. De instemmingsverklaring van de Provincie Limburg *is* aangevraagd. Het amoveren van de op- en afritten in Schinnen *vervalt omdat het Koninklijk Besluit* (procedure via RWS) t.b.v. het onttrekken van genoemde afritten aan de rijksweg A76 *vertraagd is*. *De werkzaamheden worden inzichtelijk gemaakt als minderwerk en overgedragen aan RWS. Hierover vinden op dit moment overleggen plaats met RWS.*

Verdere detaillering van de werkzaamheden wordt in hoofdstuk 2.0 per wegvak nader toegelicht.

Planschade

Ten opzichte van de *H2*-2020 rapportage hebben zich geen wijzigingen in het aantal claims voorgedaan. Er zijn geen nieuwe claims ingediend. We handelen de reeds ingediende claims af.

Drie dossiers zijn door de aanvragers "on-hold" gezet omdat zij een fysieke taxatie van de Schadecommissie wensen. Dit was gedurende de COVID-19 beperkingen niet mogelijk. In 7 dossiers heeft de Schadecommissie een advies uitgebracht. Er zijn twee bezwaren afgehandeld door de Adviescommissie bezwaarschriften. In deze dossiers heeft ons college van Gedeputeerde Staten een besluit genomen. Door aanvragers is inmiddels beroep ingesteld.

Vanwege COVID-19 is de afhandeling van beroepszaken bij de Rechtbank Limburg en de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State vertraagd. Een aantal zittingen is inmiddels wel gepland. Dit geldt voor zowel de Rechtbank als de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State. Deze zittingen zullen medio 2021 plaatsvinden.

Naar verwachting kunnen de kosten die samenhangen met het hoger beroep opgevangen worden binnen het budget planschade en nadeelcompensatie.

Nadeelcompensatie

Ten opzichte van de H*2*-2020 rapportage hebben zich geen wijzigingen in het aantal claims voorgedaan. Er zijn geen nieuwe claims ingediend. We handelen de reeds ingediende claims af.

Het aantal dossiers m.b.t. de ingediende verzoeken om nadeelcompensatie bedraagt op dit moment 11 en is ongewijzigd t.o.v. de H2 2020 rapportage.

In één dossier is om een voorschot verzocht. Dit voorschot is toegewezen. Er liggen inmiddels 2 dossiers bij de Adviescommissie bezwaarschriften. In deze dossiers is door de indiener gevraagd om de bezwaarschriftprocedure voorlopig "on-hold" te zetten. In één geval is er direct beroep ingesteld door de

aanvrager bij de Rechtbank Limburg. In één dossier heeft de Schadecommissie geadviseerd en dient Gedeputeerde Staten een besluit te nemen. De overige dossiers liggen bij de Schadecommissie.

Verklaring ontwikkeling
Op dit moment is het aantal ingediende nadeelcompensatieclaims stabiel. De verwachting is dat het aantal claims niet zal toenemen.

Natuur(compensatie)
In totaal is vanuit het project Buitenring op dit moment 169 ha. nieuwe natuur gerealiseerd.

Verkoop ruilgronden
Momenteel wordt onderzocht hoe de ruilgronden (strategisch) kunnen worden ingezet voor (nieuwe) projecten van de provincie dan wel kunnen worden verkocht. Doelstelling is om alle ruilgronden te verkopen dan wel als strategisch eigendom te behouden.
Op dit moment zijn 10 van de 12 panden verkocht conform taxatie/prognose. Een van de twee nog te verkopen panden wordt in een herziening van het PIP (het zogenaamde veeg-PIP) herbestemd zodat het beter verkoopbaar wordt *(toezegging 8930).*

Overdracht BPL gronden aan cluster *Grond en Vastgoed*
Het BPL project is nagenoeg gereed. Echter er zijn nog ruilgronden niet verkocht en er is een aantal dossiers die overdracht naar de lijnorganisatie vragen. Daarover lopen gesprekken met het nieuwe cluster Grond en Vastgoed. Gedachte is om de gronden over te hevelen naar het cluster inclusief bijbehorende prognose (waarin de nu bekende risico's zijn opgenomen) en gerelateerde werkzaamheden. *Het cluster Grond en Vastgoed inventariseert momenteel de risico's en categoriseert de gronden en dit zal in het najaar van 2021 ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.* Met deze afspraken worden alle grond gerelateerde zaken voor het BPL project overgedragen en afgerond.

Bouwcommunicatie
Niet van toepassing.

Aantal aangiftes
In de periode *januari 2021* t/m *juni 2021* zijn door de aannemer geen aangiftes gedaan wegens diefstal en/of vernieling.

Aangiften bedreiging/mishandeling
In de periode *januari 2021* t/m *juni 2021* zijn geen aangiftes gedaan van bedreiging/mishandeling van medewerkers bij het project Buitenring en hebben zich ook geen incidenten op dat vlak voorgedaan.

Totaaloverzicht

1 Ontwikkelingen in de tijd

29 juni 2012 12 oktober 2012	Provinciale Staten stellen het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast met het bijbehorende Kredietbesluit. In het plan wordt ervan uit gegaan dat het project Buitenring voor alle verkeer opengesteld zal zijn vóór 1 januari 2016 en gerealiseerd kan worden binnen een (taakstellende) budget van € 441,06 miljoen.
27 juni 2013	Provinciale Staten stellen het zgn. **scenario A** vast waarbij de scope van de BPL v.w.b. het aspect tijd wordt bijgesteld. Het project Buitenring wordt nu op 1 januari 2020 opengesteld, uitgaande van een projectplanning waarbij projectdeel 'wegvakken 2 (deels) t/m 14' in maart 2017 (inclusief een tijdelijke aansluiting op de A76) en projectdeel 'wegvakken 1 t/m 2 (deels)' op 1 januari 2020 opgeleverd worden.
4 september 2013	Raad van State stemt in met de aanleg van de 'no-regret' wegvakken 3 t/m 5 (deels) en de reconstructie en ingebruikname van de rotonde Avantis (deel wegvak 14 Heerlen).
3 juni 2014	Raad van State stemt in met de aanleg van wegvak 14c (van rotonde Avantis tot de Hamstraat Kerkrade)
8 juli 2014	Provinciale Staten nemen kennis van het zgn. **Nieuwe scenario** waarbij de scope van de BPL v.w.b. het aspect tijd wordt bijgesteld. Het project Buitenring wordt nu medio 2020 opengesteld, uitgaande van een projectplanning waarbij projectdeel 'wegvakken 3b t/m 14' in oktober 2017 en projectdeel 'wegvakken 1 t/m 3a' medio 2020 worden opgeleverd.
11 maart 2015	Definitieve uitspraak van de Raad van State inzake het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring, Wijzigingsplan 'Verdiepte ligging Vaesrade' en de Natuurbeschermingswet. Hiermee zijn het PIP. Het wijzigingsplan en de Nbwet-vergunning onherroepelijk. Het project gaat hiermee definitief over van de voorbereidings- en planfase naar de uitvoeringsfase.

Indicatieve projectplanning (opleverdata)

	scenario A	prognose	Realisatie
Projectdeel A (rotonde Avantis en wegvak 14B)	1 mei 2014	december 2015	17 december 2015
Projectdeel B (wegvakken 3B t/m 14A)	1 maart 2017	april 2018	
Projectdeel B (wegvakken 2 t/m 3A)		april 2018	
Projectdeel C (wegvak 1)		2020/2021	

11 september 2015	Provinciale Staten hebben een 2de Gewijzigd Statenvoorstel G-15-010 'Actualisatie planning en begroting project Buitenring naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State' ontvangen. De planning en ramingen zijn geactualiseerd. Voorgesteld wordt in te stemmen met aanpassing van de scope voor de aspecten tijd en geld. Aanvullend heeft u een Overzicht van optionele versoberingen en de daarbij behorende risico's en financiële consequenties met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg ontvangen.
9 oktober 2015	▪ Provinciale Staten hebben het Statenvoorstel 'Actualisatie planning en begroting project Buitenring naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State' waarbij de scope is gewijzigd in tijd en geld aangenomen en hierbij het kredietbesluit 2015 vastgesteld. ▪

	18 maart 2016	Provinciale Staten hebben het Statenvoorstel G-16-004 Herziening PIP BPL Optimalisatie Kranenpool Brunssum aangenomen. Het vastgestelde plan ligt vanaf 31 maart 2016 ter inzage. Tegen het ontwerp-plan waren vier zienswijzen ingediend, waarvan er voor vaststelling twee werden ingetrokken na overleg met de indieners (Natuurmonumenten en Milieufederatie Limburg). Met de andere twee (particuliere) partijen is overleg gevoerd omdat de aanleiding voor het indienen van de zienswijzen niet zo zeer op de optimalisatie Kranenpool was gericht maar op de afhandeling van de grondverwerving. Aan een partij is medewerking toegezegd bij een eventuele bedrijfsverplaatsing en aan de andere is medewerking toegezegd bij het planologisch mogelijk maken van een tankstation. In beide gevallen gebeurt dat voor het project kostenneutraal. Naar verwachting kan na de inzagetermijn worden begonnen met de uitvoering van de optimalisatie Kranenpool. Tegen het vaststellingsbesluit zijn twee beroepen bij de Raad van State ingediend, door de bedrijven Piet Maat en BLIS BV. Laatstgenoemde heeft tevens een voorlopige voorziening (VoVo) ingediend om het besluit te schorsen. De Voorlopige Voorziening diende 14 juni voor de RvS. Op dinsdag 29 juni is de uitspraak van de RvS geweest en is de gevraagde Voorlopige Voorziening door BLIS BV afgewezen.
	19 oktober 2016	Inmiddels heeft de Raad van State op 19 oktober 2016 uitspraak gedaan in de zaak waarin beroep werd ingesteld tegen het besluit van Provinciale Staten om de Buitenring Parkstad Limburg in Brunssum verhoogd aan te leggen ter hoogte van de mijnsteenberg Hendrik. Tegen dit plan, de zogenaamde Optimalisatie Kranenpool, waren door drie partijen beroepen ingediend. Die waren met name gericht op geluidbelasting, uitzichtvermindering en waardedaling van de eigendommen van de betrokkenen. De Raad van State heeft de beroepen ongegrond verklaard. Daarmee is de wijziging van het plan van de Buitenring onherroepelijk geworden en kan de Provincie aan de slag met de uitvoering hiervan. De aannemer is gestart met de voorbereiding hiervan. Volgens planning is dit deel van de Buitenring in Brunssum Oost gereed in het voorjaar van 2018.
	14 feb 2020	Provinciale Staten hebben met het Statenvoorstel G-20-004 Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 besloten de projectreserve à € 15 mln in te zetten voor de dekking van de inspanningsverplichting van zowel de regio als de Provincie zelf. *(Toezegging 2161)*
	16 nov 2020	G-20-057 terugdraaien Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek brief GS van 26-8-2020 (GS 2020-34398). De hierdoor vrijkomende € 1.6 mln. worden conform Amendement 91 Van Wageningen cs inzake Bestem vrijvallende middelen Reijmersbeek voor landschappelijke inpassing elders in Limburg overgeheveld naar het budget van de bereikbaarheidsmiddelen.

2	BPL	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Wegvak 1			Wegvak 1 (Aansluiting A76 Nuth aansluiting Kathagen) De werkzaamheden in wegvak 1 *inclusief de restpunten* zijn afgerond. *De instemmingsverklaring van de provinciaal wegbeheerder is aangevraagd, Er loopt een onderzoek naar de aangebrachte voegen op kunstwerk 1 en 2. De voegen zijn als wijziging opgedragen aan de bouwaannemer. Nader onderzoek moet uitwijzen of het onderhoudsregiem van deze voegen aangepast moet worden.* *Met RWS is gestart met de afronding van het project.* *Er zijn een vijftal aandachtspunten die onderwerp van gesprek zijn, te weten:*

			1. *Toe- en afrit 4 Schinnen* 2. *Toe en afrit 5 Nuth zuid* 3. *Overeengekomen meerwerken* 4. *In opdracht van de Staat uitgevoerde meerwerken* 5. *Tweede termijn ter beschikking gestelde bedrag* *Ad 1 Minderwerk over te dragen aan RWS* *Ad 2 Minderwerk over te dragen aan RWS* *Ad 3 Factureren* *Ad 4 Factureren* *Ad 5 Contractuele afstemming en afhandeling.* *De kans bestaat dat punt 1 en 2 tot een financiële discussie met RWS gaan leiden.* *Punt 5 is een fiscaal aandachtpunt.* Landschappelijke Inrichting terrein Reijmersbeek. De werkzaamheden zijn definitief stopgezet. Hiermee is het geen onderdeel meer van de scope van de BPL
Wegvak 2			*Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.*
Wegvak 3			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 4			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 5			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 6			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 7			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 8			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 9			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 10			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 11			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 12			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 13			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 14			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Openstelling en oplevering			Het project BPL kende 3 mijlpalen. Hier wordt een 4de mijlpaal aan toegevoegd. A. Wegdeel Wegvak 14 Aansluiting Avantis (gereed december 2015 en opgeleverd aan provincie) B. Wegdeel Wegvak 2 t/m 13 Hamstraat t/m tijdelijke aansluiting Nuth (gereed juni 2018 en opgeleverd en overgedragen in september 2018). **C.** Wegdeel Wegvak 1 aansluiting Nuth inclusief de aansluiting op de A76. Openstelling september 2019. Oplevering en overdracht in Q2 2020. Rotondes Daelderweg worden ondergebracht bij mijlpaal D. D. Wegdeel rotondes Daelderweg gereed november 2020.

3	Natuur	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Natuur compensatie			Op dit moment is van de 125 hectare verplichte natuurcompensatie circa 124 ha door de provincie aangelegd en worden momenten overgedragen aan de gemeenten. Hiermee zijn de werkzaamheden ten aanzien van de natuurcompensatie voor de Provincie afgerond.

4	Begroting/ budget	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Project-Begroting Zie ook bijlage 6a RGP en kredietbesluit 2015			D.d. 9 oktober 2015 hebben Uw Staten ingestemd met het statenvoorstel “Actualisatie planning en begroting BPL” (G-15-010):

Projectbegroting		
A	Taakstellend	€ 447,3
B	Projectreserve	€ 15,0
		€ 462,3

Dekking[3]			
C	Provinciale bijdragen		
	• Stortingen	€ 179,4	[1]
	• Te activeren, maximaal	€ 116,0	
	Bijdragen derden		
D	• Ministerie van I & M	€ 73,7	
E	• Parkstad Limburg	€ 61,5	[1,2]
F	• EFRO subsidie	€ 1,5	[2]
G	• Werk-met-werk / gebiedsontwikkeling	€ 30,2	
		€ 462,3	

[1] inclusief verrekening provinciale bijdrage ad € 14,0 mln. t.a.v. de Binnenring
[2] inclusief € 3,4 mln. EFRO subsidie; De totale EFRO subsidie bedraagt € 4,9 mln.
[3] zie ook opmerking/ stand van zaken dekking financiering € 22.5 mln.

In het kredietbesluit van oktober 2015 was een projectreserve opgenomen van € 15 mln. Deze is bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 ingezet om de tekorten op de inspanningsverplichtingen van de regio en de Provincie zelf deels weg te werken. Daarmee is de projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Onderstaand het nieuwe kosten- en dekkingsoverzicht waarmee het bovenstaande komt te vervallen.

Met het instemmen van GS (Besluit G-20-057) met het terugdraaien van het Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek is het taakstellend budget met € 1,6 mln. verlaagd van € 447,3 naar € 445,7 mln.

(Kosten) Raming			
	Krediet Besluit		*Prognose*
A	*Taakstellend*	*€ 445,7*	*€ 445,0*

Dekking				
				nog te ontvangen
C	*Provinciale bijdragen*			
	Stortingen	*€ 179,4*	*1*	
	Te activeren, maximaal	*€ 114,4*		

						Heroverweging Mobiliteitsmiddelen feb 20	*€ 3,2*		
						Bijdragen derden			
				D	·	*Ministerie van I & M*	*€ 73,7*		*€ 13,5*
				E	·	*Parkstad Limburg*	*€ 61,5*	*1,2*	
				F	·	*EFRO subsidie*	*€ 1,5*	*2*	
				G	·	*Regio Parkstad resultaatsverplichting*	*€ 12,0*	*4*	*€ 0,0*
	Projectbudget	*€ 445,7*	*€ 445,0*				*€ 445,7*		*€ 13,5*

[4)] Bijdrage gemeente Brunssum € 2,0 mln. ontvangen op 20 december 2019 Bijdrage Stadsregio Parkstad Limburg € 10,0 mln. ontvangen op 27 november 2020.

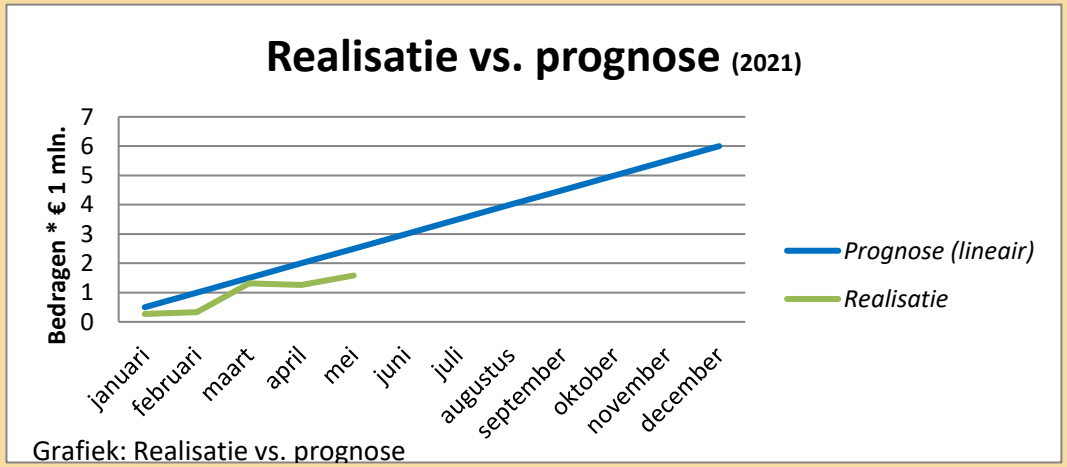
Prognose
Zie ook bijlage 1 Begroting prognose ultimo H1 2021

Taakstellend budget € 445,7 mln.
De prognose H1 2021 bedroeg € 445,0 mln. (prognose 445,0 mln. + VW-risico dossier 0,0 mln.). In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen.

Onderstaande de grootste wijzigingen in de prognose.

Meevallers		
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	0,1	
Landschappelijke Inpassing	0,5	
Diverse kleine mutaties/ afronding	0,1	
Niet-compensabel btw	0,2	
		0,9
Tegenvallers		
Grondverwerving tracé	-0,1	
Contractering	-0,1	
Diverse kleine mutaties/afronding	-0,1	
Planschade en nadeelcompensatie	-0,4	
		-0,7

In de prognose is geen rekening gehouden met het risico dat het Ministerie van Infrastructuur & Milieu een btw-bedrag in mindering brengt op de nog openstaande bijdrage groot € 13,5 mln (zie ook bij "dekking Ministerie van Infrastructuur & Milieu"). Een eventueel optreden van dit risico kan gedekt worden uit het taakstellend budget.

			De uitgaven en verkoopopbrengsten van de ruilgronden worden verantwoord binnen het projectbudget (deelbudget grondverwerving ruilgronden). Gelet op de voortgang van het project gaan we ervan uit dat de ruilgronden niet binnen de einddatum van het project allemaal zijn verkocht. Hierover zijn we met zowel het cluster Ontwikkeling als het cluster Financiën in overleg. Dit betekent dat deze nog niet gerealiseerde verkopen aan het einde van het project mogelijk het projectbudget zullen overstijgen. Per 1 juli 2021 H1 2021 is dit bedrag € 4,2 mln.
Projectreserve			In het kredietbesluit van oktober 2015 was een projectreserve opgenomen van € 15 mln. Deze is bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 ingezet om de tekorten op de inspanningsverplichtingen van de regio en de Provincie zelf deels weg te werken. Daarmee is de projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Onderstaand het nieuwe kosten- en dekkingsoverzicht waarmee het bovenstaande komt te vervallen.
Risicobeheer			De Buitenring is geopend voor verkeer zijn de werkzaamheden nagenoeg gereed. In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen. Het openstaande exogene risico zal conform voorgaande rapportages enkel in de bijlage worden vermeld. Zie bijlage 2 Overzicht exogene risico's
Uitgaven			De inschatting ten aanzien van de uitgaven in het jaar 2021 bedraagt € 6 miljoen. In 2021 is tot en met mei 2021 (peildatum) ruim € 1,6 mln. gerealiseerd.  Grafiek: Realisatie vs. prognose
Dekking			Ministerie van Infrastructuur & Milieu Het Ministerie van Infrastructuur & Milieu draagt in totaal € 73,7 mln. bij, waarvan € 58,4 mln. ten aanzien van de "aansluiting Nuth" en € 15,25 mln. BDU bijdrage.

		Overeengekomen is dat het restant ad € 13,5 mln. betaald wordt na de oplevering (2019). Deze bijdrage is inclusief btw. Afhankelijk van het dan geldend (btw) standpunt van het Ministerie van Financiën, wordt over dit bedrag al dan niet btw ingehouden. Vooralsnog wordt dit bedrag ingeschat op € 2,1 mln. Op voordracht van het cluster Financiën wordt, gezien binnen het perspectief van de totale begrotingsomvang, dit risico vanaf de begroting 2016 niet meer opgenomen in de weerstandsparagraaf bij begroting en jaarstukken. Dit betekent dat er voor de BPL, voor wat betreft de uitgaven ter hoogte van het restant bedrag, een potentieel dekkingstekort is van € 2,1 miljoen (zie exogeen risico R-0150).
Dekking		<u>Parkstad Limburg</u> Met Parkstad Limburg zijn de financieringsafspraken geregeld in de financieringsovereenkomst van oktober 2013. De afspraken zijn gesplitst in een resultaatsverplichting groot € 75,5 mln., een inspanningsverplichting groot € 15,0 mln. en meerkosten inpassingsplan groot € 7,7 mln. In juni 2019 hebben wij het restant van de resultaatsverplichting ontvangen. De resultaatsverplichting is hiermee volledig ontvangen.
Dekking		<u>Werk-met-werk</u> Het betreft hier de verwachte (regionale) opbrengsten uit “werk-met-werk” (€ 7,7 miljoen). <u>Gebiedsontwikkeling</u> Het betreft hier gebiedsontwikkeling (€ 15 miljoen) en de inspanningsverplichting vanuit de regio voor een bedrag van € 7,5 miljoen. <u>Financiering € 22,5 miljoen</u> In overeenkomsten van 2009 en 2013 zijn Parkstad en Provincie een inspanningsverplichting overeengekomen dat de regio Parkstad zorgt voor dekking van het tekort van de BPL voor een bedrag van € 22,5 mln. Afgesproken is dat dit vorm gegeven kan worden door gebiedsontwikkeling en daaruit te genereren opbrengend vermogen en dat de randvoorwaarden en uitgangspunten daarvoor in overleg tussen Provincie en Parkstad worden vastgesteld. Nu de aanleg van de BPL gestaag vordert is het zaak om de afspraken uit overeenkomsten tussen Provincie en Parkstad over de inspanningsverplichting voor het opbrengend vermogen te concretiseren en daarna daadwerkelijk uit te voeren. <u>Uitwerking/Voortgang</u> In september ’17 heeft de regio de eerste voorlopige resultaten van haar inventarisatie van de dekkingsmogelijkheden voor de inspanningsverplichting gepresenteerd. Deze dekkingsmogelijkheden zijn in het vervolg van het 3e en 4e kwartaal van 2017 door de regio nader uitgewerkt tot een eenduidig voorstel voor de aanpak met een lijst met potentiele dekkingsbronnen. Op basis van dit voorstel is door gemeenten en Provincie in samenwerking met Stadsregio Parkstad een bestuur afspraak opgesteld waarin de regionale inspanning (wie), het proces (op welke wijze) en uiteindelijke lijst met dekkingsbronnen (wat) wordt vastgelegd als uitwerking van de eerdere inspanningsverplichting/financieringsovereenkomst uit 2013 Op 1 maart 2018 is de bestuursafspraak ondertekend. Met de ondertekening van deze bestuursafspraak door de gemeenten nemen de gemeenten de verantwoordelijk voor de realisatie van de inspanningsverplichting en spannen zij zich in om bij te dragen aan de dekking van het restantbedrag. De totale inspanning bedraagt € 30,2 mln. (€ 7,7 mln. + € 15,0 mln. + € 7,5 mln.). Het aandeel van de Regio in deze bedraagt € 22,7 mln. De Provincie heeft aangeboden dit bedrag te willen verlagen met € 10,0 mln. tot € 12,7 mln. Van deze € 12,7 mln. heeft de Regio

				Parkstad (excl. gemeente Brunssum) inmiddels € 8,0 mln. toegezegd. Hierop volgend zijn nog besprekingen gaande met de Regio Parkstad over een mogelijke extra € 3 mln. en met de gemeente Brunssum over een bijdrage hunnerzijds. Met de regio Parkstad en de gemeente Brunssum zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om de zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mln. om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mln. Hierdoor zal de provincie Limburg met de regio Parkstad en de gemeente Brunssum zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om de zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mln. om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mln. Hierdoor zal de provincie Limburg zelf, naast de eigen inspanningsverplichting van € 7,5 mln. voor de regionale inspanningsverplichting € 10,7 mln. beschikbaar moeten stellen. Het totaal aan extra benodigde dekking bedraagt daarmee € 18,2 mln. en kan niet geheel worden gedekt uit de projectreserve van €15 mln. binnen het budget van de Buitenring. Bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 is deze projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Het nog resterende benodigde deel van € 3,2 mln. is gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen.
5	Organisatie	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Inzet personeel			De capaciteitsplanning voor de periode *H2 2021* is vastgesteld.
6	Lijst vgb	H2 20	H1 21	Stand van zaken
				In de vergadering van Provinciale Staten van 30 september 2016 heeft PS ingestemd met het Statenvoorstel lijst categorieën van gevallen waarvoor een verklaring van geen bedenkingen van Provinciale Staten niet is vereist. De reden voor het opstellen van de lijst was de volgende. In de praktijk is gebleken dat een aantal aanvragen omgevingsvergunning in voorbereiding inzake het project BPL, afwijken van het inpassingsplan “Buitenring Parkstad Limburg 2012’. Een voorbeeld is de verplaatsing van de Gaiabrug in Kerkrade. De gemeente Kerkrade wil de bestaande brug op een andere locatie in Kerkrade hergebruiken. Het inpassingsplan staat echter op de nieuwe locatie een dergelijke bouwhoogte niet toe. Ten tijde van de planontwikkeling van de BPL was deze verplaatsing nog niet aan de orde. Om medewerking te kunnen verlenen aan deze plannen is een omgevingsafwijkingsvergunning nodig. Onderdeel van deze procedure is het vragen van een verklaring van geen bedenkingen van Provinciale Staten. Feitelijk zouden PS eerst een besluit moeten nemen over een ontwerp-verklaring en na afloop van de zienswijzentermijn nog eens een besluit moeten nemen over de definitieve verklaring. Voor de verlening van deze vergunningen is het college van GS het bevoegde orgaan. De wet biedt PS de mogelijkheid om categorieën van gevallen aan te wijzen waarvoor een dergelijke verklaring niet nodig is. Door de aanwijzing is het nu mogelijk om vergunningaanvragen voortvarend te kunnen afhandelen en is het besluitvormingsproces aanzienlijk vereenvoudigd. In H2 2017 is er één vergunning waarbij een uitgebreide procedure is doorlopen en de lijst is gebruikt. Dit betreft de omgevingsvergunning voor geluidsscherm 25. Het besluit is op 14 september 2017 genomen en op 19 september 2017 gepubliceerd. Overigens hebben we bij schrijven van 18 september 2017 Provinciale Staten hiervan kennis gegeven. In de periode van 1 *januari 2021 tot en met 30 juni 2021* is er géén vergunning verleend waarbij een uitgebreide procedure is doorlopen en de lijst is gebruikt.

			NB. Conform afspraak worden de Staten, na verlening van een vergunning, via een mailing/link hiervan in kennis gesteld.
7 B&O	H2 20	H1 21	Stand van zaken
			Alle provinciale wegvakken van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg zijn aan de wegbeheerder overgedragen en door de wegbeheerder in beheer genomen. Op de wegvakken in (de voormalige gemeente) Nuth na zijn alle gemeentelijke wegvakken die bij de BPL zijn aangelegd of gereconstrueerd in beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeenten. Overdracht van beheer en onderhoud van de laatste wegvakken (omgeving aansluiting BPL/A76) die voor derden (gemeente Beekdaelen en Rijkswaterstaat) werden aangelegd is voor eind 2021 voorzien. Beheer en onderhoud van de BPL-natuur is geen kerntaak van de provincie. Hiertoe zijn/worden overeenkomsten met derden gesloten. Is er (nog) geen overeenkomst afgesloten dan voert de provincie het beheer en onderhoud uit. Kwalitatieve verplichtingen en een kettingbeding maken deel uit van een overeenkomst om dit beheer en onderhoud duurzaam te borgen. Relevant (aanbestedings-)beleid en regelgeving zijn ook in dit proces van toepassing. In het kader van het grondverwervingsproces van de BPL werden al beheer en onderhoudsovereenkomsten met private partijen gesloten. Beheer en onderhoud van de natuur die op gemeentelijke en provinciale eigendom werd aangelegd willen we over dragen aan de betrokken Parkstadgemeenten. Dit proces zal naar verwachting voor eind 2021 worden afgerond. Voor wegvakken, die als gevolg van de aanleg van de BPL niet meer tot het regionaal verbindend wegennet behoren, zijn met de betrokken gemeenten overeenkomsten afgesloten over de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud. Het betreft wegvakken van de N276 (Brunssum), N298 (Heerlen), N299 (Kerkrade) en N300 (Kerkrade, Heerlen). De feitelijke overdracht ter uitvoering van deze overeenkomsten is nagenoeg afgerond. De wegvakken van de N299 en de N300 in de gemeente Kerkrade zijn inmiddels in beheer en onderhoud bij de gemeente, de N298, N300 (gemeente Heerlen) en de N276 zullen naar verwachting eind 2021 bij de gemeenten Heerlen respectievelijk Brunssum in eigendom, beheer en onderhoud zijn. Om bovenstaande afspraken uit te voeren zullen zeer veel eigendomstransacties moeten plaats vinden. In totaliteit zullen circa 1100 kadastrale percelen aan derden moeten worden over gedragen. Het gaat dan niet alleen om de eigendomsoverdracht voor de wegvakken van derden en natuur maar ook om restpercelen en vastgoed die bij het grondverwervingsproces BPL moesten worden gekocht. De gehele provinciale weg N300 (Buitenring Parkstad) is in de lopende beheer- en onderhoudscontracten opgenomen. In de Nota Kapitaalgoederen is reeds rekening gehouden met de uitbreiding van dit areaal. De laatste restpunten en verlengde garanties van het aanlegcontract welke zich hoofdzakelijk toespitsen op de voegovergangen kunstwerk turborotonde over de A76, het herstel gebreken aan de betonnen geluidsschermen, afschuivende taluds en verstopte bermsloten zijn voorjaar 2021 afgerond. In overleg met projectbureau BPL, wegbeheerder en aannemer zijn deze items afgehandeld. Voor wat betreft afschuivende taluds en voegovergangen kunstwerk turborotonde spelen nog enkele discussies die naar verwachting voor einde 2021 worden afgehandeld.

			Ten aanzien van klachten zien we sinds 2016 – 2017 (respectievelijk 4 en 3 klachten voor de wegbeheerder) een gestage toename van klachten in de periode 2018 (43), 2019 (169), 2020 (166) *en 2021 (tot medio juni 76 klachten)*. Een groot aantal klachten is inherent aan het openstellen en in gebruik nemen van een nieuwe weg. Denk hierbij aan kleine onvolkomenheden in markeringen (ontbreken), bebording (scheefstand) en dergelijke. Voorts gaan klachten gaan over geluidsoverlast, snelheid op de N300 en vandalisme. Bij vandalisme wordt de wegbeheerder vooral geconfronteerd met een groot aantal gevallen beschadigde glasplaten in geluidsschermen en graffiti. Ook zijn er klachten over de toename van verkeersdrukte op onderliggend wegennet. Nu als gevolg van Corona de wegintensiteiten geen representatief beeld geven is monitoring van *verkeersintensiteit geen optie*.

Bijlagen

1. Begroting prognose ultimo *H1 2021*
2. Overzicht exogene risico's
3. Kredietbesluit 9 oktober 2015
4. Besluitvorming aan Provinciale Staten *eerste* halfjaar *2021* (voor historie zie Q2 2014)

Bijlage 1: Begroting prognose ultimo H1 2021

bedragen in €		Prognose		
Budget	**Kredietbesluit 2015**	**2020 H2**	**2021 H1**	**H1 t.o.v. herijking 2015**
ALGEMENE KOSTEN				
Overige voorbereidingskosten t/m 2014	**7.730.802**	7.730.802	7.730.802	
Communicatie	**2.982.634**	1.961.559	1.960.572	-1.022.062
Automatisering	**479.814**	325.000	325.000	-154.814
Audits	**514.357**	325.000	332.857	-181.500
Juridische advieskosten	**2.685.375**	2.500.000	2.540.303	-145.072
Uitbesteding, overige kosten	**15.247.447**	15.150.000	15.100.001	-147.446
Projectmanagement	**1.159.570**	949.699	996.480	-163.090
VOORBEREIDINGSKOSTEN (incl. afwikkeling)	**30.800.000**	28.942.060	28.986.015	-1.813.985
ALGEMENE KOSTEN				
subtotaal Algemene kosten	***30.800.000***	***28.942.060***	***28.986.015***	***-1.813.985***
PERSONEELSKOSTEN				
Personeelskosten	**14.516.455**	14.516.455	14.516.455	0
Contracting	**15.283.545**	16.861.984	16.951.302	1.667.757
subtotaal Personeelskosten	***29.800.000***	***31.378.439***	***31.467.757***	***1.667.757***
INVESTERINGSKOSTEN				
Projectdeel A	**8.915.522**	7.358.075	7.358.075	-1.557.447
Projectdeel B	**125.884.477**	143.733.167	143.733.167	17.848.690
Projectdeel C Provincie		17.209.634	17.209.634	17.209.634
Projectdeel C RWS		PM	PM	
Wijzigingen	**50.240.661**	24.196.427	24.061.280	-26.179.381
Vertragingskosten	**17.250.000**	18.546.290	18.546.290	1.296.290
Verdiepte ligging Vaesrade	**2.540.000**	2.410.411	2.410.411	-129.589
Beheermaatregelen	**-6.280.660**	490.885	490.885	6.771.545
Rekenvergoeding	**250.000**	250.000	250.000	0
afronding				0
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	**198.800.000**	**214.194.889**	**214.059.742**	15.259.742
Overige omgevings issues	**8.300.000**	10.316.674	10.334.376	2.034.376
Kabels & Leidingen	**16.800.000**	20.772.328	20.703.836	3.903.836
Archeologie	**3.500.000**	1.512.836	1.512.836	-1.987.165
ProRail	**11.000.000**	7.805.630	7.805.630	-3.194.371
Landschappelijke inpassing	**6.200.000**	4.850.704	4.318.589	-1.881.411
Bijstelling budget Reijmersbeek 16/11/2020	**-1.600.000**			
Bewegwijzering en OV	**6.000.000**	9.484.836	9.489.198	3.489.198
subtotaal Investeringskosten	***249.000.000***	***268.937.897***	***268.224.207***	***17.624.207***
GRONDEXPLOITATIE (incl. stikstof maatregelen)	**89.000.000**	**91.320.367**	**91.454.402**	**2.454.402**
Verwervingskosten (overig)	**4.000.000**	4.060.225	4.081.887	
Grondverwerving tracé	**76.900.000**	76.082.121	76.378.484	
Grondverwerving ruilgronden	**-4.000.000**	805.126	621.136	
Landschappelijke inpassing	**7.500.000**	8.426.012	8.426.012	
Geleenbeekdal, aankoop landbouw gronden	**4.587.000**	1.933.883	1.933.883	
Brunssummerheide, verlengd ecoduct	**0**	0	0	
Brunssummerheide, ammoniakpakket	**13.000**	13.000	13.000	
KWALITEITSIMPULS NATUUR	**9.400.000**	**8.198.404**	**8.268.858**	-1.131.142
Geleenbeekdal, inrichting landbouw gronden				
Geleenbeekdal, hydrologische maatregelen				
Brunssummerheide, renaturering Roode Beek				
Teverener Heide, aanleg ecoduct				
Brunssummerheide, hydrologische maatregelen				
Brunssummerheide, inrichting landbouw grond				
Brunssummerheide, extra beheerpakket				
AANPASSING N274	**4.700.000**	**5.283.649**	**5.283.649**	**583.649**
RESERVES EN STELPOSTEN	**33.000.000**	**11.153.704**	**11.351.445**	**-21.648.555**
Planschade en Nadeelcompensatie	**7.300.000**	1.500.000	1.865.962	-5.434.038
Reserve risico's, endogeen	**7.800.000**	0		-7.800.000
Reserve project	**0**	0		0
Indexeringskosten	**16.400.000**	6.785.000	6.772.346	-9.627.654
Niet-compensabele btw	**1.500.000**	2.868.704	2.713.137	1.213.137
				0
Totaal	**445.700.000**	**445.214.520**	**445.036.333**	***-663.667***

Bijlage 2: Overzicht risico's

In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen. Het openstaande exogene risico zal conform voorgaande rapportages enkel hier worden vermeld.

Nr.	Allocatie	Onzekerheid	Beheersmaatregel (wordt genomen, in overweging)	Kans	Verwachtings-waarde geld pre mitigated	Verwachtings-waarde geld post mitigated
R-0150	Exogeen	2e tranche bijdrage RWS aan BPL € 13,5 miljoen valt lager uit als gevolg van gedeeltelijke afstorting door RWS naar BTW compensatiefonds .	Verhouding bijdrage RWS versus BPL en verhouding grondaankopen (vrij van BTW) versus totale aankopen uitwerken t.b.v. gesprek / onderhandeling met RWS. Actualiseren van de BTW-opstelling o.b.v. de actuele cijfers.	25%	437,50	87,50
			Exogene verwachtingswaarde		437,50	87,50

Bijlage 3: Kredietbesluit 2015

volgn	omschrijving Investeringsuitgaven	totale projectraming	kredietbesluit 2012	mutaties t.o.v. kredietbesluit 2012	werkelijke realisatie t/m 2014	Prognose fasering restant-uitgaven 2015 tot einde project 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	>2021
A1	**Algemene kosten**	30.800.000	22.874.929	7.925.071	24.995.526	2.000.000	500.000	500.000	1.000.000	1.000.000	500.000	304.474	
A2	**Personeelskosten**	29.800.000	19.792.849	10.007.151	26.423.917	4.600.000	2.500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	876.083	
1	intern	14.516.455	14.516.455	0	12.127.719	1.500.000	868.736					0	
2	inhuur	15.283.545	5.276.394	10.007.151	8.296.198	2.500.000	1.611.264	500.000	500.000	500.000	500.000	876.083	
B1	**Investeringskosten**	250.600.000	218.813.617	31.786.383	46.767.159	68.138.089	46.895.045	28.100.000	13.486.666	14.000.000	13.000.000	19.218.040	
1	contract Boskalis Nederland	198.800.000	177.300.000	21.500.000	40.467.427	50.400.000	38.300.000	24.100.000	11.100.000	11.200.000	10.000.000	13.232.573	
2	overige omgevings issues	8.300.000	0	8.300.000	83.465	4.000.000	639.584					3.576.951	
3	kabels & leidingen	16.800.000	23.000.000	-6.200.000	3.227.409	6.000.000	4.000.000	1.000.000	1.940.021			632.570	
4	archeologie	3.500.000	3.413.617	86.383	1.000.240	2.000.000			440.645			59.115	
5	ProRail	11.000.000	8.400.000	2.600.000	961.753	6.000.000	3.955.461					82.786	
6a	landschappelijke inpassing	6.200.000	1.562.000	4.638.000	947.132	818.823				2.800.000		1.634.045	
7	bewegwijzering en openbare verlichting	6.000.000	4.000.000	2.000.000				3.000.000			3.000.000	0	
8	overig		1.138.000	-1.138.000	79.724	-79.724						0	
B2	**Grondexploitatie**	89.000.000	105.987.251	-16.987.251	76.814.010	3.927.847	4.486.352	0	0	0	0	1.851.791	
1	algemeen	76.900.000	87.045.251	-10.145.251	73.127.055	2.144.449						1.628.453	
2	landschappelijke inpassing	7.500.000	6.392.000	1.108.000	5.619.512	1.783.398	26.500					70.590	
3	stikstof maatregelen	4.600.000	12.550.000	-7.950.000	67.430		4.379.852					152.718	
B3	**Kwaliteitsimpuls natuur**	9.400.000	8.200.000	1.200.000	1.321.192			4.000.000	4.078.808			0	
B4	**Aanpassing N274**	4.700.000	4.600.000	100.000	0			4.700.000				0	
C	**Reserves en stolposten**	48.000.000	60.788.000	-12.788.000	59.554	7.300.000	4.100.000	3.100.000	4.400.000	3.700.000	5.400.000	17.640.446	2.500.000
1	planschade en nadeelcompensatie	7.300.000	6.862.000	438.000	59.554	100.000	400.000	400.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	840.446	2.500.000
2	reserve risico's	15.000.000	0	15.000.000								15.000.000	
3	onvoorzien	7.800.000	34.426.000	-26.626.000		3.000.000	500.000		1.900.000	500.000	1.500.000	400.000	
4	indexering	18.400.000	19.500.000	-3.100.000		4.200.000	3.200.000	2.700.000	1.500.000	1.700.000	2.400.000	700.000	
5	btw (niet compensabel)	1.500.000	0	1.500.000						500.000	500.000	500.000	
VARIANT a: max.variant Reijmersbeek		462.300.000	441.056.646	21.243.354	172.381.349	86.366.946	67.101.397	36.278.808	19.380.666	19.200.000	19.400.000	39.690.834	2.500.000
6b	versobering Reijmersbeekdal	-2.000.000		-2.000.000						-2.000.000		0	
VARIANT b: incl. versobering Reijmersbeek		460.300.000	441.056.646	19.243.354	172.381.349	86.366.946	67.101.397	36.278.808	19.380.666	17.200.000	19.400.000	39.690.834	2.500.000

volgn	omschrijving financiering	totale projectraming	kredietbesluit 2012	wijziging t.o.v. kredietbesluit 2012	werkelijke realisatie t/m apr. 2015	Prognose fasering restant-financiering mei 2015 tot einde project 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	> 2021
D	**Bijdragen derden**	166.869.000	173.969.000	-7.100.000	71.231.004	55.600.000	1.428.996	0	0	0	0	16.100.000	22.500.000
1	bijdrage Parkstad	53.500.000	53.500.000	0	53.500.000							0	
2	bijdrage BDU (motie van Geel 1ste deel)	10.160.000	10.160.000	0	10.160.000							0	
3	bijdrage BDU (motie van Geel 2de deel)	5.090.000	5.090.000	0	5.090.000							0	
4	Resultaatverplichting Parkstad	8.000.000	10.000.000	-2.000.000	2.326.830	4.600.000	1.073.170					0	
5	Inspanningsverplichting Parkstad	7.500.000	7.500.000	0									7.500.000
6	Opbrengst gebiedsontwikkeling Parkstad	15.000.000	15.000.000	0									15.000.000
7	Rijksbijdrage (aansluiting Nuth)	58.400.000	63.500.000	-5.100.000		50.000.000						8.400.000	
8	EFRO subsidie aansluiting Avantis	1.500.000	1.500.000	0	144.174	1.000.000	355.826					0	
9	Bijdrage Parkstad stikstofmaatregelen	7.710.000	7.710.000	0	10.000							7.700.000	
E	**Provinciale bijdragen**	179.371.953	172.471.953	6.900.000	172.471.953	-2.100.000	9.000.000	0	0	0	0	0	0
	reguliere stortingen in reserve BPL	32.500.000	32.500.000	0	32.500.000							0	
	storting surplus MRB in reserve BPL	3.954.000	3.954.000	0	3.954.000							0	
	regiofonds Parkstad (investeringsfonds)	37.500.000	37.500.000	0	37.500.000							0	
	cofinanciering aansluiting Avantis	1.250.000	1.250.000	0	1.250.000							0	
	rentetoevoeging voorziening BPL	6.347.953	6.347.953	0	6.347.953							0	
	bijdrage ILG (optimumvariant beekdalen ca)	4.800.000	6.900.000	-2.100.000	6.900.000	-2.100.000						0	
	bijdrage ILG (ecoduct Europalaan)	1.800.000	1.800.000	0	1.800.000							0	
	storting in reserve BPL uit coalitieakkoord 20	79.420.000	79.420.000	0	79.420.000							0	
	bijdrage impuls natuur en landschap	2.800.000	2.800.000	0	2.800.000							0	
	BDU verkeer en vervoer	9.000.000		9.000.000			9.000.000					0	
		346.231.953	346.431.953	-200.000	243.702.957	53.500.000	10.428.996	0	0	0	0	16.100.000	22.500.000
VARIANT a: netto te activeren projectuitgaven		116.068.047	94.824.693	21.443.354	-71.321.608	32.866.946	56.672.401	36.278.808	19.380.666	19.200.000	19.400.000	23.590.834	-20.000.000
VARIANT b: netto te activeren projectuitgaven		114.068.047	94.824.693	19.443.354	-71.321.608	32.866.946	56.672.401	36.278.808	19.380.666	17.200.000	19.400.000	23.590.834	-20.000.000

Gekozen is voor de variant: A.

Aldus besloten in de vergadering van Provinciale Staten van 9 oktober 2015

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Ph.J.M. Bovens, voorzitter

Naar inhoudsopgave

Bijlage 4: Besluitvorming[1] **rondom** BPL periode januari 2021 t/m juni 2021

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
Berichtgeving aan PS 31 januari 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in verband met het niet doorgaan van de B258n
Berichtgeving aan PS 22 maart 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in verband met eerdere oplevering Mijlpaal C d.d. 22-03-2017
Berichtgeving aan PS 28 juni 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake de planning van project Buitenring Parkstad Limburg in relatie tot verwerving gronden wegvak 1 (aansluiting Nuth) te Nuth d.d. 28-06-2017.
Informeren PS 6 oktober 2017	Portefeuillehouder informeert PS over het Groeimodel ingebruikname Buitenring Parkstad Limburg
Informeren PS 21 maart 2018	Portefeuillehouder informeert PS over de laatste stand van zaken tijdens een tracébezoek
Berichtgeving aan PS 22 maart 2018	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) i.v.m. aanpassing tussenmijlpaal B
Berichtgeving aan PS augustus 2018	Portefeuillehouder informeert volgens Toezegging 2482 Evaluatie Sociale Return on Investment (SROI) taakstelling Buitenring Parkstad Limburg (BPL) waarbij succesfactoren en verbeterpunten worden benoemd.
Berichtgeving aan PS 13 november 2018	Portefeuillehouder informeert over verantwoordelijkheden betreffende beheer en onderhoud provinciale aangekochte natuurpercelen.
Informeren PS 23 november 2018	Portefeuillehouder informeert ter vaststelling provinciaal inpassingsplan “herziening PIP BPL Merkelbeekerstraat Brunssum”
Informeren PS 22 februari 2019	Portefeuillehouder informeert PS en oud PS-leden over de laatste stand van zaken tijdens een tracébezoek aan de in aanleg zijnde turboverkeersrotonde te Nuth (Beekdaelen)
Informeren PS 12 april 2019	Portefeuillehouder informeert in interim Statencommissie van 12 april 2019 middels de aangeboden voortgangsrapportage H2 2018
Uitnodiging voor 27 november 2019	PS is uitgenodigd voor 2 bijzondere films over de Buitenring. De Buitenring als belangrijke infrastructuur en zicht “vanuit de ruimte” op de natuurcompensatie.
Informeren PS 18 december 2019	GS informeren PS door toezending van de voortgangsrapportage H1 2019
Besluit 14 februari 2020	G-20-004 Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023: inzet projectreserve voor dekkingstekort inspanningsverplichting regio en Provincie.
Besluit 16 nov 2020	G-20-057 Amendement 91 Van Wageningen cs inzake Bestem vrijvallende middelen Reijmersbeek voor landschappelijke inpassing elders in Limburg G-20-057 Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek brief GS van 26-8-2020 (GS 2020-34398) In 2015 heeft PS € 2.000.000 extra beschikbaar gesteld voor de landschappelijke inpassing van Kasteel Reijmersbeek (Nuth) op het eigendom van de eigenaar als gevolg van de aanleg van de Buitenring en de Aansluiting Nuth. Sindsdien is het niet gelukt om te komen tot een eenduidig en helder voorstel voor deze herinrichting en de uitvoering daarvan. Daarnaast is in de onteigeningsprocedure de waardevermindering van het landgoed als

[1] Zie voor historische lijst BPL besluiten/documenten Q2 2014.

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	gevolg van de aanleg van de Buitenring meegenomen. Gedeputeerde Staten concludeert dat de eigenaar reeds voldoende wordt gecompenseerd vanuit de onteigeningsprocedure waardoor het uitvoeren van deze landschappelijke inpassing zal leiden tot een dubbele vergoeding ten behoeve van een betere inpassing van het landgoed. De inpassing van de Buitenring buiten het eigendom van de eigenaar van Reijmersbeek wordt wel gerealiseerd en staat niet ter discussie. Dit Statenvoorstel is behandeld in de Statencommissie MD van 16-10-2020. De commissie heeft besloten om het voorstel als bespreekstuk door te leiden naar PS van 13-11-2020. Voorgesteld besluit Provinciale Staten wordt gevraagd: het eerder genomen besluit omtrent de inpassing van kasteel Reijmersbeek te Nuth terug te draaien en de daardoor vrijvallende middelen toe te voegen aan de bereikbaarheidsmiddelen. *https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/9fbb9864-837f-4d65-977e-09105239f1cc*
Besluit 2 juni 2021	*2021/13358 Voorstel aan de gemeente Beekdaelen over de afhandeling van het project BPL.* *GS heeft Ingestemd met het voorstel dat in het bestuurlijk overleg van 19 januari 2021 aan de gemeente Beekdaelen is gedaan over de afhandeling van de openstaande punten van de BPL (besluit GS nr. 2021/13358)*

8.11.5. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 12de voortgangsrapportage (peildatum: *1 juli 2021*, Projectblad zie R46 hoofdstuk 8.9)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van *1 januari 2021 tot 1 juli 2021* 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 *H3 2021* 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 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. In afwachting van de uitkomst van deze zitting is er (nog) geen onherroepelijk PIP.*

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.

———INEA/CEF/TRAN/A2016/1351675 2016-EU-TA-0108-W 2EUStates2cross

Totaaloverzicht

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;
- seintechnische 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). <u>Deel 1. Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf</u> 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 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. <u>Deel 2. Kredietbesluit 2020 SVHL</u> 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.*

2	SVHL Realisatiefase	H2 2020	*H3* *2021*	Stand van zaken

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.

2.1 Financiën

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)).

Dit maakt het financiële overzicht, voor dit moment, als volgt:

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	68,140	7,024	23,396	37,720				
Realisatie	7,024~~24~~*79*	7,024	*0,055*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer				

Verklaring ontwikkeling
Uitgaven passen binnen het ter beschikking gesteld krediet.

2.2 Fiscaliteit

Btw

Verklaring ontwikkeling
Bij de gemeente Heerlen en Landgraaf worden er afspraken vastgelegd inzake kruisende voorzieningen. Dit om kostenverhoging te vermijden. De overeenkomsten worden in Q3 2021 gesloten.

2.3 Dekking

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

CEF-subsidie

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.

Verklaring ontwikkeling

Aangekondigd is dat begin juli 2021 de Europese Unie een besluit neemt over het ingediende amendement.

2.4 Planning

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

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
	X	X	X	

Verklaring ontwikkeling

Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de planning.

2.5 Scope

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 Glas Mij-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.
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.

			Heerlen Oost (veiligheidsknelpunten) 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. Verklaring ontwikkeling *Het overleg met het ministerie is opgestart. In de volgende rapportage ontvangt u een actuele stand van zaken.* **Overweg Glas Mij-weg/de Kissel** 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. Het verleggen van de Glasmij-weg wordt door de gemeente Heerlen voorbereid, aanbesteding gereed gemaakt en uitgevoerd. Een en ander wordt in een af te sluiten realisatieovereenkomst tussen Provincie Limburg en gemeente Heerlen vastgelegd. Verklaring ontwikkeling *De concept-overeenkomst ligt voor bij de gemeente Heerlen. Naar verwachting wordt de overeenkomst in Q3 2021 gesloten.*
2.6	Risico's		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. ***Grootste financiële risico's*** ▪ Bestaand areaal slechter dan verwacht ▪ Hergebruik materialen minder mogelijk dan verwacht ▪ Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP ***Grootste tijd risico's*** Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP
2.7	Provinciaal Inpassingsplan		Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend. Er is nog geen onherroepelijk PIP. Verklaring ontwikkeling *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.*

2.8 Organisatie		**Projectbeheer en projectbeheersing** 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. Verklaring ontwikkeling *De samenwerking met ProRail voor de uitvoeringsfase is opgestart. Het intern projectteam SVHL wordt uitgebreid.*

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)*

Bijlage 2 Kredietbesluit SVHL 2020

volg-nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	Projectraming		Reeds gerealiseerd 2017	2018	2019	2020	Prognose 2021	2022	2023
A	Planuitwerking - & Aanbestedingsfase									
1	IB kosten	3.325.956		624.083	1.411.476	1.290.397	0			
2	IB onvoorzien	0		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	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		

Afschrijvingstermijn:40 Jaar

Bijdrage provincie (2015-nr.34)	10.000.000
Nieuwe bijdrage provincie	10.228.214
Totale bijdrage provincie	20.228.214

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
Er kan minder hergebruik van materiaal plaatsvinden dan aangenomen in de raming	▪ 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	▪ 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.	▪ 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.
CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.	▪ Opstellen planning en bespreken binnen het Projectteam ▪ Uitzoeken wat maximale termijn is voor uitloop van de planning ▪ Bestaande administratie herinrichten o.b.v. voorwaarden CEF ▪ Declarabiliteit uitzoeken	Amendement is ingediend. Uitkomst Europe Unie wordt in *juli* 2021 verwacht.

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Ongemerkt uitbreiden van de scope zonder dat expliciet een nieuwe scope wordt vastgesteld	▪ 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.

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
-		

8.11.6. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 11de voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2021, Projectblad zie R56 hoofdstuk 8.9)

Doelstellingen en scope van het project

Het project 'Tram Maastricht-Hasselt' betreft de realisatie van (het Nederlandse deel van) de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, die op haar beurt onderdeel is van het Spartacusplan in oostelijk Vlaanderen. Het doel van dit plan is om een kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer in Belgisch Limburg te realiseren.

De Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn is initiatiefnemer van het project en zal te zijner tijd de OV-exploitatie van deze verbinding verzorgen. Een overkoepelende doelstelling in de uitvoering van het Nederlandse project is 'oplevering van een werkend vervoersysteem'. Daarmee omvat het project naast de bouw van de in Nederland benodigde traminfrastructuur tevens het verzorgen van het veiligheidsbewijs alsmede 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).

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.

Scope:
Het vervoerssysteem "Tram Maastricht-Hasselt" is in de Kaderovereenkomst gesplitst in twee projectdelen:

- Projectdeel Vlaanderen (VL): het projectdeel dat bestaat uit de Vlaamse Railinfrastructuur, het trammaterieel en de vervoersdiensten;
- Projectdeel Nederland (NL): het project bestaande uit de Nederlandse Railinfrastructuur.

Projectteam Nederland is verantwoordelijk voor de realisatie van projectdeel NL.

Ontwikkelingen ten aanzien van de doelstelling(en) van het project

De doelstellingen van het project zijn ongewijzigd.

Ontwikkelingen ten aanzien van de scope van het project

Onttrekking van het goederenspoor

Het proces m.b.t. de onttrekking van het goederenspoor Lanaken-Maastricht aan het hoofdspoor en het proces van statuswijziging is lopende. Met zowel ProRail als het ministerie van I&W is de onttrekking van het spoortracé vanaf de grens tot Centraal Station aan de hoofdspoorweginfrastructuur alsmede de statuswijziging van het gedeelte dat nodig is voor de tram in lokaal spoor verder uitgewerkt (vanaf de grens tot aan de eindhalte Mosae Forum).

Aan Vlaamse zijde heeft de Vlaamse minister aan toenmalig federaal minister Bellot van Mobiliteit eveneens de vraag gesteld of het goederenverkeer onttrokken kan worden aan het bestaande goederenspoor te Lanaken en vervolgens geïntegreerd kan worden in de Spartacuslijn. Infrabel heeft hiervoor opdracht gekregen en het dossier is goedgekeurd door de Raad van Bestuur van Infrabel. Het dossier wordt nu door Infrabel gereed gemaakt om aan de federaal minister voor te leggen.

Tracé Hasselt

In Hasselt wordt gekeken naar de definitieve uitwerking van het stadstracé, waarbij voormalig Vlaams minister Weyts in de bestuurlijke werkgroep heeft aangegeven dat dit binnen de gestelde projectkaders plaatsvindt. *Zoals middels de mededeling portefeuillehouder van 21 februari 2020 aan u gecommuniceerd heeft zijn opvolgster, Minister Peeters, in het overleg van 13 januari 2020 aangegeven dat de Stad Hasselt graag mogelijkerwijs een aanpassing van het tracé zou willen hebben.* Minister Peeters wenst *echter* voor wat betreft de aanpassing van het tracé in Hasselt niet te spreken over een scopewijziging. Wij zijn in overleg om duidelijk te krijgen op welke wijze en binnen welke tijdsspanne deze lokale kwestie wordt opgelost zodat het project door kan. *De Kaderovereenkomst is helder over scopeaanpassingen: er kan een aanpassing worden doorgevoerd als de projectpartners zowel over de*

inhoud van de wijziging als over de gevolgen van de wijziging overeenstemming hebben bereikt. Voorstellen tot (scope)wijziging dienen welwillend beoordeeld te worden indien deze o.a. kostenneutraal zijn en niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht. Met betrekking tot de beoogde aanpassing van het tracé te Hasselt hebben tijdens het overleg van 17 februari 2020 projectpartners onderschreven dat een eventuele aanpassing op Hasselts grondgebied geen vertraging in de procedure mag opleveren, niet tot meer kosten aan Nederlandse zijde mag leiden en geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel mag hebben. Alle inzet blijft erop gericht om het tramproject te realiseren.

In het eerste halfjaar van 2020 is er juridisch onderzocht op welke wijze met de gunningsfase gestart kan worden waarbij het totale projecttracé in de aanbesteding is gebracht met de aankondiging dat voor het tracé in Hasselt op een later moment in dat aanbestedingsproces mogelijk een aanpassing/wijziging wordt ingebracht. De juridische houdbaarheid daarvan is vooraf goed onderzocht. Het technisch bestek zal *ingeval van overeenstemming tussen de projectpartners* gedurende de gunningsfase voor wat betreft tracé tussen Hasselt-Dusartplein en station middels een terechtwijzend bericht worden bijgestuurd. Het alternatief tracé voor Hasselt wordt aan Vlaamse zijde verder onderzocht/uitgewerkt in technische werkgroepen samen met o.a. de stad Hasselt zelf. *De Nederlandse partijen zijn hierbij niet betrokken. De (tussentijdse) rapportages / documenten / studies die in het kader van het alternatieve tracé worden opgesteld / uitgevoerd door de Vlaamse partners worden pas na vaststelling gedeeld met de Nederlandse partners.*

De verwachting aan Vlaamse zijde was dat de Vlaamse project-MER gefaseerd ingediend zou kunnen worden. Daarbij zou het onderdeel Hasselt later worden ingediend als helderheid bestaat over de definitieve tracékeuze in Hasselt. *De Lijn heeft aangegeven dat, i*n tegenstelling tot deze verwachting de Project-MER voor het hele Vlaamse tracé in één keer *moet* worden ingediend. Dat betekent dat het definitieve referentieontwerp voor het tramtracé inclusief het tracé-gedeelte door Hasselt klaar moet zijn en verwerkt moet worden in de Project-MER. Het basistracé door Hasselt en/of het alternatief tracé moeten op gelijk detailniveau in de project-MER opgenomen worden.
De indiening van de omgevingsvergunning is gekoppeld aan de indiening van de MER. Dit betekent dat de indiening van de omgevingsvergunningen voor de onderdelen Diepenbeek, Bilzen en Lanaken *die* gepland stond voor eind 2020 later plaatsvindt, *namelijk* gelijktijdig met de indiening van het onderdeel Hasselt *en* nadat de project-MER is ingediend.

De gevolgen hiervan zijn opgenomen in de concept integrale planning die geagendeerd st*ond* voor het bestuurlijk overleg van 25 januari 2021. *De planning is tijdens dit overleg niet vastgesteld kunnen worden, vanwege de onduidelijkheid aan Vlaamse zijde over de besluitvorming omtrent het definitieve tramtracé in Hasselt. Zoals aangegeven in de Mededeling portefeuillehouder van 1 april 2021, hebben de Nederlandse partijen veelvuldig geprobeerd de constructieve samenwerking met de Vlaamse partners op te zoeken. De Vlaams minister heeft zich tweemaal afgemeld voor het Bestuurlijk Overleg zonder een alternatieve datum voor te stellen, één van de redenen waardoor de communicatie moeizaam verloopt. De Vlaamse regering lijkt zich in diverse uitingen ook te distantiëren van de eerder gemaakte afspraken dat er geen gevolgen van een aangepast tracé in Hasselt voor de Nederlandse partijen zouden zijn.*

In de diverse andere contactmomenten met Vlaams minister Peeters hebben de Nederlandse partijen er sterk op aangedrongen dat zij de situatie in Hasselt snel tot een oplossing brengt.

De Nederlandse partijen hebben daarnaast contact opgenomen met de Vlaams Afgevaardigde in Den Haag en de Nederlandse Ambassadeur in Brussel om te pogen middels een diplomatieke weg een oplossing voor de complexe situatie te vinden. Dit heeft geleid tot een informeel overleg.

Aanbesteding
Fase 1, zijnde de selectiefase, is in december 2019 afgerond. Er zijn enkele consortia geselecteerd die aan de gunningsfase mogen deelnemen. Fase 2 zijnde de gunningsfase had qua planning aansluitend aan de selectiefase kunnen beginnen, alle stukken daarvoor waren daarop gericht. Door het Vlaams kabinet is de start aangehouden vanwege discussies over het tracé in het centrum van Hasselt.

Vanwege deze discussies over het tracé in Hasselt heeft de raad van bestuur van VVM De Lijn aanvullende eisen gesteld aan het opstarten van de gunningsfase waaraan het Vlaams kabinet dient te voldoen

Onder voorbehoud dat Vlaams kabinet aan deze aanvullende eisen zou voldoen werd door de RvB van VVM De Lijn op 18 maart 202 goedkeuring verleend aan de biedingsleidraad van het bestek infra en de biedingsleidraad van het bestek materieel.

In deze periode w*erd* door de Nederlandse partijen aangedrongen op helderheid en start van de gunningsfase.

Op 17 juli 2020 heeft de Vlaamse regering formeel ingestemd met de extra eisen die door de Raad van Bestuur van De Lijn waren gesteld, waarna op 22 juli de geselecteerde consortia de Biedingsleidraad en bijbehorende stukken hebben ontvangen.

De aanbestedende dienst heeft voor zowel de aanbesteding van het trammaterieel als de aanbesteding voor de infrastructuur de eerste offertes ontvangen. De offertes zijn beoordeeld en het beoordelingsverslag dient door de penvoerder (De Lijn) nog vastgesteld te worden.

Ontwikkelingen in de planning van het project

Als gevolg van de latere behandeling van de beroepsprocedure door de Raad van State aan Nederlandse zijde *respectievelijk de afwijzing door de minister om op risico van de Nederlandse partijen vooruitlopend op de definitieve goedkeuring van het bestemmingsplan het proces te vervolgen* en een drietal oorzaken aan Vlaamse zijde (de toegevoegde stap van goedkeuring van de actualisatienota door de Vlaamse regering, het verlengde uitstel van de vaststelling van de Biedingsleidraad door de Raad van Bestuur van De Lijn én de aanvullende eis van De Lijn m.b.t. een vrijwaring van de Vlaamse regering inzake gevolgen van de beoogde tracéaanpassing in Hasselt) treedt er ten opzichte van de vigerende planning aanvullende vertraging op, waardoor de afronding van de aanleg van het gehele vervoersysteem en de ingebruikname daarvan in 2024 niet meer haalbaar is. Er wordt daarmee afgeweken van de doorlooptijd die was gepland *voor* de aanbesteding, als gevolg van de problematiek in Hasselt.

De integrale planning is in concept geactualiseerd en zal in de volgende Bestuurlijke Werkgroep besproken worden. Daarbij zijn de vertragingen met de oorzaken daarvan in beeld gebracht en *deze worden* ter vaststelling aan de Bestuurlijke Werkgroep voorgelegd. *Doordat er in Vlaanderen nog geen helderheid is inzake de situatie in Hasselt is de planning de voorbije periode niet vastgesteld kunnen worden en loopt de vertraging verder op.*

Zoals in de mededeling portefeuillehouder/raadsinformatiebrief van 27 mei 2020 vermeld heeft minister Peeters aangegeven dat er, ondanks de vertraging in het aanbestedingsproces, naar haar oordeel wellicht geen sprake van enige vertraging op de gehele duur van het project is. Volgens de nieuwe concept planning van het totale project is dit wel het geval. *Het maken van afspraken* met de Vlaams minister inzake de opgelopen vertraging *staat geagendeerd voor het overleg van de Bestuurlijke Werkgroep. In de brief aan minister Peeters van 4 februari 2021 hebben de Nederlandse partijen haar in kennis gesteld van de meerkosten aan Nederlandse zijde en dat deze meerkosten bij het Vlaams Gewest in rekening worden gebracht.*

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
		X	X	

Conditionerende werkzaamheden zijn reeds gestart vandaar de ‘x’ bij de uitvoeringsfase.

Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project

Raming

In december 2019 is de actualisatie van de raming (zogenaamde SSK-raming) afgerond. Binnen de begroting is een risico-reservering van € ~~8~~*11* mln. opgenomen (Prijspeil 202*1*).

Afspraken omtrent de indexering van het budget zijn in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg vastgelegd en zullen – indien dat nodig mocht zijn – worden geëffectueerd.

Het project is nog steeds binnen de geldende financiële afspraken te realiseren.

Indien de door de Vlaamse partijen veroorzaakte vertragingen tot extra kosten leiden aan Nederlandse zijde, zullen deze meerkosten zoals dat eerder is afgesproken bij de Vlaamse partners in rekening gebracht worden.

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.

Ontwikkelingen ten aanzien van btw
Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen waarmee de conclusie dat de btw geen extra kostenpost voor het project is overeind blijft.

Projectbeheer en projectbeheersing
Het project Tram Maastricht-Hasselt is een grensoverschrijdend project waar sprake is van een samenwerking van een viertal partijen waarvan twee aan Vlaamse zijde en twee aan Nederlandse zijde, die elk vanuit bepaalde bevoegdheden en verantwoordelijkheden en onder voor elk specifieke wettelijke kaders samen integraal aan het project werken. Wat betreft de inhoud is het een complex project met weinig ervaringen in den lande. Het kent een aantal processen waarbij stakeholders een eigenstandige betrokkenheid hebben hetgeen zich uit in een meedenkende rol, een gevraagde en ongevraagde adviesrol tot en met op onderdelen een meebeslissende rol.

De organisatie is vormgegeven volgens het beproefde IPM-model dat wordt gehanteerd bij complexe, majeure infra werken. De TMH-organisatie bestaat uit 6 kernrollen namelijk: projectmanagement, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement, projectbeheersing en communicatie. Daarnaast zijn er diverse werkgroepen gecreëerd die verantwoording afleggen aan het projectteam.
De huidige actieve grensoverschrijdende werkgroepen zijn: Communicatie, Aanbesteden, Exploitatie overeenkomst, Techniek, Projectbeheersing en Wet Lokaal Spoor. Zij hebben onder andere als taak om de mogelijkheden te bekijken, om gemeenschappelijke processen (zoals bijv. aanbesteden) gezamenlijk vorm te geven en uit te voeren.

Naar aanleiding van het Berenschot-rapport (2017) wordt er op reguliere basis een externe analyse op het risicodossier gedaan. Tevens sluit een strategisch adviseur van Berenschot op reguliere basis aan bij overleggen van het project Tram Maastricht Hasselt. *De adviseur van Berenschot heeft aangegeven dat de projectorganisatie aan Nederlandse zijde, voor deze fase van het project, gesteld staat voor het uitvoeren van het project.*

Risico's en risicobeheersing
In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's opgenomen. In de raming bedraagt de actuele reservering voor de benoemde risico's € 2,8 miljoen. Dit bedrag wordt op dit moment voldoende geacht om de benoemde projectrisico's af te dekken. Binnen de begroting bedraagt de totale risico-reservering € 8 mln. (benoemde en onvoorziene risico's).

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 *voor* het in de volgende Bestuurlijke werkgroep besproken *geagendeerd. Met I&W in gesprek blijven, informeren, beheersing laten zien van eventuele problemen, oorzaken duiden etc.*	*Dit is met het Vlaams gewest besproken tijdens het informeel overleg en staat geagendeerd voor het volgende bestuurlijk overleg met de contractpartners. Tevens vindt er regulier overleg met I&W plaats.*
Wijziging tracé Hasselt Er is onduidelijkheid omtrent het tracé in Hasselt (een mogelijke aanpassing van het tracé). Dit kan leiden tot een voorstel tot	Bestuurlijk besproken. Aanpassing mag voor NL geen aanvullende kosten betekenen, niet leiden tot verlies van	In afwachting van besluitvorming omtrent aanbesteding o.b.v. Basistracé, vervolgens alternatieve tracé inbrengen

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 gevolgen en risico's op, bijvoorbeeld voor de Rijkssubsidie in Nederland.	reizigerspotentieel en niet leiden tot vertraagde procedures.	binnen vaste termijn, anders Basistracé als terugvaloptie. De afspraak is dat de situatie in Hasselt geen vertraging in de procedure mag opleveren, niet tot meer kosten aan Nederlandse zijde mag leiden en geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel mag hebben. Deze afspraken worden afgezet tegenover actualiteit rondom situatie in Hasselt op basis waarvan eventuele verdere acties worden bezien.
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.*	*Tijdens de onderhandelingsfase kunnen elementen die de aanbieders als risicovol bestempelen besproken worden en kunnen de aannemers indien mogelijk van aanvullende informatie worden voorzien waardoor de aanbiedere risico's nauwkeuriger kan inschatten.*
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.*	*Na het zomerreces vindt er een bestuurlijk overleg tussen de contractpartners plaats.*
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.	Er vindt overleg met I&W en ProRail plaats om naar aanleiding van recente ontwikkeling inzake de spoorbrug de scope van de werkgroep te herzien.
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.	Er vinden diverse afstemmingsoverleggen plaats tussen het projectteam, bevoegd gezag, beheerder, vervoerder en ILT.
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.	Werkgroepen actief
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	Het programma van eisen NL wordt medio 2021 als bijlage van de Realisatie & Exploitatie overeenkomst vastgesteld.

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.	Er vindt regulier overleg plaats met het bevoegd gezag.
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.	Vanuit het projectteam wordt het proces nauwgezet opgevolgd. Het Ministerie van I&W heeft de opdracht tot onttrekking in januari 2019 formeel bevestigd. De opdracht is tevens aan te merken als een voorgenomen besluit van het Ministerie voor de onttrekking van het tracé Lanaken-Maastricht aan de hoofdspoorweg-infrastructuur. De raad van bestuur van Infrabel heeft groen licht gegeven om het Vlaams deel van het spoor te onttrekken aan de goederenlijn. Dit dient door de bevoegd federaal minister nog bekrachtigd te worden.
Onvolledig contract/verstrekte 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 verstrekte informatie onvolledig is, waardoor Opdrachtnemer termijnverlenging en/of kostenvergoeding claimt.	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.	Deskundigen ingeschakeld, werkgroep aanbesteden actief.
Overwegen Bilzen Indien overweg OW44a te Bilzen niet tijdig geregeld geraakt zal Bilzen niet akkoord gaan om de andere overwegen aan te pakken, het project zal vertraging oplopen	In overleg blijven met stad Bilzen, AWV en initiatiefnemer Infrabel	De Lijn is verantwoordelijk om dit proces te volgen. Inmiddels heeft de Raad van Bestuur van VVM De Lijn op 9 december 2020 de samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd met Infrabel, de stad Bilzen en AWV (Vlaams Gewest).
Afhaken aanbieders tijdens gunningsfase *Doordat er onduidelijkheid is inzake de scope van het tracé in Hasselt kan het zijn dat er aanbieders afhaken waardoor de kosten hoger worden of de aanbesteding mislukt.*	*Er wordt een terechtwijzend bericht naar de aanbieders gestuurd inzake het definitieve tracé in Hasselt.*	*Het terechtwijzend is nog niet verzonden vanwege het uitblijven van een besluit aan Vlaamse zijde. De Nederlandse partijen zijn met De Lijn in gesprek over de communicatie richting de aanbieders.*

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.

Ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS

Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS.

Bijlage 1: financieel overzicht

X 1 mln.

Tram Maastricht-Hasselt	KOSTEN Kostenraming INVESTERING	DEKKING Provincie	Rijk	Derden	DEKKING TOTAAL
Peildatum: prijspeil 2021 ~~1 juli 2020~~	~~73.300.000~~ *70,5*	~~15.600.000~~ *16,108*	~~36.670.685~~ *36,670*	~~22.226.772~~ *23,537*	~~74.497.457~~ *76,316*

Alle bedragen exclusief BTW,

9. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders

9.1. Beleidskaders en collegeprogramma

In het overzicht van 4.2 zijn de kaders en projecten opgenomen, die de Provincie Limburg op het gebied van mobiliteit hanteert. Hieronder een toelichting voor het onderdeel beleid.

9.1.1. 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 2025 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 (hoofdstuk 8.3.).

9.1.2. 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 (hoofdstuk 8.5.).

9.1.3. 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.

9.1.4. 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 themablad Beleidsvoorbereiding (hoofdstuk 8.2.).

9.1.5. 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 themablad Fiets (hoofdstuk 8.6.).

9.1.6. 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.

9.2. 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.

9.2.1. 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 weginspecteurs.
Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het themablad Beheer Provinciale Wegen (hoofdstuk 8.3.).

9.2.2. 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 themablad Openbaar Vervoer (hoofdstuk 8.5.).

9.2.3. 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 themablad Verkeersveiligheid (hoofdstuk 8.7.).

9.2.4. 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 themablad Slim, Veilig en Duurzaam (hoofdstuk 8.8.).

9.2.5. 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 ontplooien 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 (hoofdstuk 8.10.)

Colofon
Provincie Limburg
Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht
+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

provincie limburg

Provincale Staten
van Limburg

Cluster	WEGA	**Behandeld**	S. Hagen
Ons kenmerk	DOC-00178189	**Telefoon**	+31 6 21 83 60 56
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	28 september 2021
Bijlage(n)	1	**Verzonden**	**28 september 2021**

Onderwerp
Derde halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021 – 2025 aan. Het betreft de derde voortgangsrapportage IPML voor de periode 1 januari 2021 tot en met 1 juli 2021.

In deze rapportage wordt conform het op 14 februari 2020 genomen heroverwegingsbesluit Mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang van onze mobiliteitsopgaven. Dit is inclusief de projecten die onderdeel uitmaken van de Regeling Grote Projecten (N280 Roermond, Buitenring Parkstad Limburg, Maaslijn, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, Tram Maastricht-Hasselt en nieuw toegevoegd de Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar).

Dit is enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. Alle besluiten van het afgelopen half jaar zijn hierin verwerkt. In deze rapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten/ opgaven ter besluitvorming aangeboden.

<u>Toelichting 3e Voortgangsrapportage IPML</u>
Vanwege de omvangrijke voortgangsinformatie bieden wij u naast de eerdere afgesproken ‘quick scan’ door de Griffie, net als bij de eerdere voortgangsrapportages, de mogelijkheid om (schriftelijke) vragen te stellen. Concreet betekent dit dat u:

- van 29 september tot 5 oktober 2021 in de gelegenheid wordt gesteld om schriftelijke vragen in te dienen bij Sabine Hagen via s.hagen@prvlimburg.nl;
- uiterlijk 7 oktober 2021 de beantwoording van deze vragen tegemoet kunt zien;

√

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U

- wordt uitgenodigd voor een (digitale) werksessie op vrijdag 8 oktober 2021 van 10.00 uur 12.30 uur. Uw aanmelding voor deze sessie kunt sturen aan s.hagen@prvlimburg.nl.

Deze versie is verder gedigitaliseerd door het bestand te voorzien van meer doorklikfuncties. De financiële tabellen blijven het best leesbaar middels een 2 paginaweergave. Mocht u het bestand toch willen afdrukken, stel dan op uw printer in op 'afdrukken binnen afdrukbaar gebied'.

Werksessie 8 oktober

Aanvullend op de technische inhoudelijke afstemming over de 3e VGR van het IPML (o.a. toelichting beantwoorde schriftelijke vragen en noemenswaardige mutaties) willen we dit moment ook gebruiken om u te informeren over:

- de implementatie van het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!'
- de leidraad kostenbegrotingssystematiek
- de stand van zaken van de reactie op (concept) onderzoeksresultaten rapport Berenschot over 'Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'.

Tevens zouden wij graag bij u onze interpretatie van Amendement 56, Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen, sonderen.

Grote projecten N300 Buitenring Parkstad Limburg, N280 Roermond en VDL Nedcar

De Buitenring Parkstad Limburg en de N280 Roermond zijn voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en deze nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen. U wordt verzocht om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML als eindrapportage te beschouwen. Over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden kan via het standaard IPML-projectblad worden gerapporteerd. Voor de N280 Roermond zal dit verzoek bij de totstandkoming van de 4e VGR IPML 2022 – 2026 aan de orde zijn. Voor de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar is conform de Regeling Grote Projecten een basisrapportage opgesteld en toegevoegd aan deze 3e VGR IPML 2021 – 2025.

Actualiteiten en doorkijk

Ten gevolge van de stikstofproblematiek loopt de door het Rijk uit te voeren geplande uitbreiding van de oostelijke parallelbaan ter hoogte van het knooppunt Zaarderheiken (A73/A67) enige vertraging op. Eventuele gevolgen van deze vertraging voor onder andere onze provinciale bijdrage (€ 2,95 mln.) worden op dit moment in beeld gebracht, ter besluitvorming voorgelegd en het resultaat zal worden verwerkt in de 4e voortgangsrapportage IPML.

Zoals in de mededeling portefeuillehouder van 22 juli 2021 (GS 2021-17684) aangegeven besloot Gedeputeerde Staten om werkzaamheden ter verbetering van de fietsveiligheid ter hoogte van de Louis Raemakersbrug in Roermond uit te laten voeren voor een totaal bedrag van afgerond € 0,5 mln. De gemeente Roermond draagt circa € 0,15 mln. hieraan bij. Bij de 4e voortgangsrapportage IPML zal de voortgang worden weergegeven middels een projectblad.

Conform de GS brief 20 juli 2021 wordt op 24 september 2021 in de cie MD het statenvoorstel (G21 – 023) over het bestuurlijke akkoord opwaardering Maaslijn en de ophoging van het projectkrediet (€ 18,48 mln.) en de dekking van de vertragingskosten van Arriva uit de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen van € 13,60 mln. behandeld. Deze voortgangsinformatie zal terug te vinden zijn in de 4e

voortgangsrapportage IPML in het projectblad van de Maaslijn en de daaraan gekoppelde voortgangsrapportage van de Regeling Grote Projecten.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

provincie limburg

Informerend stuk

1. Onderwerp

Derde voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

Naar aanleiding van het heroverwegingsbesluit en de afspraak om halfjaarlijks een rapportage aan te bieden van alle mobiliteitsopgaven in Limburg, wordt hierbij de tweede halfjaarlijkse rapportage Integraal Mobiliteitsprogramma Limburg 2021-2025 (IPML) met peildatum 1 juli 2021 aangeboden.

Buitenring Parkstad Limburg

De Buitenring Parkstad Limburg is voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en de nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen. Wij verzoeken Provinciale Staten om de eindrapportage Buitenring Parkstad Limburg, zoals op genomen in de derde rapportage IPML, te beschouwen als eindevaluatie en het proces om de status “groot project” te beëindigen, op te starten. Over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden wordt via het standaard IPML-projectblad gerapporteerd.

3. Bevoegdheid

Uw Staten stellen de algemene kaders vast met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Ons college is bevoegd tot het uitwerken van deze kaders en legt de derde voortgangsrapportage IPML 2021-2025, met een financiële doorkijk tot en met 2035 aan u voor.

4. Risico’s

n.v.t.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

- X Via Jaarstukken en Begroting
- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording
- X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De mobiliteitsthema’s, -opgaven en –ambities zijn terug te vinden in 3.1 Openbaar Vervoer en 3.2 Bereikbaarheid en mobiliteit.

7. Meegezonden bijlagen

Derde rapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021 – 2025

‘Transparant en in balans’

Voortgangsrapportage 3
Peildatum
1 juli 2021

Maastricht,
15 oktober 2021

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). Hiermee worden vragen over de beoogde doelen, de aanpak, de planning en welke financiële middelen ermee zijn gemoeid, beantwoord.

Dit voorliggende IPML 2021 – 2025 is de derde voortgangsrapportage en rapporteert over de periode 1 januari 2021 tot 1 juli 2021. Dit is enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. In deze rapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten / opgaven ter besluitvorming aangeboden. Naar aanleiding van een werksessie d.d. 5 maart 2021 met leden van Provinciale Staten zijn er een aantal aanpassingen gedaan om daarmee de leesbaarheid en begrijpelijkheid van de rapportage te verbeteren.

Het afgelopen half jaar zijn de volgende relevante ontwikkelingen te noemen:
- N270 Ooijen – Wanssum (opgenomen als te beheren areaal)
- N280 Leudal (vaststelling PIP)
- A2 Kerensheide - Het Vonderen (tracébesluit onherroepelijk)
- OV concessie (gevolgen Covid-19)
- Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (opstart verkeersactieve scholen)
- Trendsportal (gestart met uitvoeringsagenda)
- Fietsverbinding de Bukel in de gemeente Eijsden – Margraten (gerealiseerd)
- Maaslijn (vaststelling ontwerp PIP, besluitvorming meerkosten)
- Tram Maastricht – Hasselt (besluit nodig inzake aanpassing van de financiële afspraken)
- Beveiligd vrachtwagen parkeren (haalbaarheidsstudie in afrondende fase)

Voor een compleet overzicht van de voortgang wordt verwezen naar de voorliggende 3e voortgangsrapportage IPML 2021 – 2025.

Wij sturen er continue op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op 1 juli 2021 kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. Specifiek voor de versnellingsagenda Covid 19 pandemie kan gemeld worden dat deze merendeels volgens planning loopt. 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.
Het afgelopen half jaar zijn in het kader van de programmabeheersing de volgende onderwerpen te noemen:
- De leidraad kostenbegrotingssystematiek;
- Het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 ‘Zo Werken Wij!’
- Onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten”
- De risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen

Hiermee zien wij toe op een strakkere beheersing van het mobiliteitsprogramma.

1. Samenvatting

In deze samenvatting zijn de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen jaar weergegeven. Zie voor een volledige en uitgebreide weergave het voorliggende Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025.

1.1. Verbeteringen ten opzichte van de VGR2

Naar aanleiding van de opmerkingen in de commissie Mobiliteit en Duurzaamheid van 12 maart 2021 zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Verbetering van de leesbaarheid door:
  - te werken met snelkoppelingen in het document (herkenbaar als voorbeeld).
  - de inhoudsopgave bestaat volledig uit snelkoppelingen.
  - onderaan elke pagina staat een snelkoppeling om terug naar de inhoudsopgave te gaan.
  - cijfers worden uniform gepresenteerd.
  - de rollen van alle projectpartners zoals stake- en shareholder wordt duidelijker beschreven;
  - meer duiding te geven aan het verschillend kleurgebruik zoals bij de stand van zaken op het projectblad (zie hoofdstukken 5.1 en 8.1).
  - een verwijzing naar moties en toezeggingen.
- De voortgangsmonitor is uitgebreid met:
  - per opgave uitgesplitst de verklaringen, actualiteiten en/of een doorkijk.
  - een toelichting over de duiding van de kleuren van het in 1 oogopslag stoplicht (hoofdstuk 5.1).
  - een overzicht van toekomstige besluitvorming (hoofdstuk 5.3).
- Verbetering van de financiële informatie op de projectbladen (zie leeswijzer, hoofdstuk 8.1):
  - er is een verwijzing naar de provinciale begroting opgenomen.
  - bij wijzigingen blijft de oude financiële informatie doorgestreept zichtbaar.
  - waarbij de bijdragen van derden gespecificeerd zijn naar de verschillende shareholders.
  - hierbij is de inkomstenplanning van derden toegevoegd.

1.2. Voortgang ten opzichte van de VGR2

Het afgelopen half jaar kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. De stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedraagt per 1 juli 2021 € 64,07 mln. Op basis van PS-besluitvorming moeten binnen dit bedrag eerder opgenomen limitatieve risico's (o.a. vertraging Maaslijn) voor € 44,1 mln. en project-overstijgende risico's (o.a. gevolgen stikstofproblematiek) voor een nader te bepalen bedrag gereserveerd worden (zie hoofdstuk 7.1.2.). Voor een twintigtal mobiliteitsopgaven zijn in het kader van de Covid 19 pandemie afspraken gemaakt om te versnellen (versnellingsagenda). Ongeveer een kwart hiervan kan om verschillende redenen niet worden versneld (zie hiervoor de versnellingsagenda).

Voor bepaalde lopende mobiliteitsopgaven hebben de door GS of PS genomen besluiten enige impact gehad op onze beoogde mobiliteitsdoelen.
In de 'voortgangsmonitor' uit hoofdstuk 5 wordt dit overzichtelijk weergegeven en de nadere toelichting is terug te vinden op de specifieke thema- en bijbehorende projectbladen uit hoofdstuk 8. Hier is per project de afzonderlijke stand van zaken voor planning, kwaliteit en financiën weergegeven.

In onderstaande paragrafen worden de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen half jaar verdeeld naar:

- Opgaven gereed
- Lopende opgaven zonder afwijking
- Lopende opgaven beperkte afwijking
- Lopende opgaven grote afwijking

Tevens worden noemenswaardige ontwikkelingen waarvoor het komende half jaar besluitvorming wordt verwacht, weergegeven.

1.2.1. Opgaven gereed

Het afgelopen half jaar zijn de volgende opgaven en activiteiten volledig afgerond:

- F61 Fietsverbinding de Bukel (gemeente Eijsden – Margraten)
- Elektrificatie Landgraaf – Grens

- Uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam is vastgesteld.
- L65 Bargeterminal Venlo

Wanneer opgaven technisch zijn opgeleverd, kan het omwille van inhoudelijke, financiële en juridische restpunten nog enige tijd duren alvorens deze opgaven de status ‘gereed’ krijgen toebedeeld. Naar verwachting zullen de komende periode de volgende lopende opgaven worden afgerond:

- W28 N280 Roermond
- W42 N300 (Buitenring Parkstad Limburg)
- N270 Ooijen – Wanssum (Overdracht aan beheer, opgenomen als onderdeel van het Regionaal Verbindende Wegennet en in eigendom en beheer van de Provincie Limburg)
- Railterminal Greenport Venlo (subsidievaststelling)

1.2.2. Lopende opgaven zonder afwijkingen (groen)

De volgende mobiliteitsopgaven zijn qua scope, tijd en financiën niet gewijzigd ten opzichte van eerdere besluitvorming en worden genoemd vanwege de relevantie van de genomen besluiten:

- B21 N273 Kunstwerk Neerbeek. Project is aanbesteed en aannemer is gestart met de werkvoorbereiding.
- W19 N266 - N275 Nederweert. Er is besloten om een robuust participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen te volgen.
- W24 N280 Leudal. Op 1 juni 2021 is het ontwerp PIP vastgesteld.
- W37 Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar. De basisrapportage is opgesteld en toegevoegd aan voorliggende rapportage.
- W42 Buitenring Parkstad Limburg (BPL). De te amoveren toe- en afritten bij Nuth zijn overgedragen aan Rijkswaterstaat.
- O80 Ontwikkelplan OV. Covid-19 beïnvloedt de uitgangspositie voor het Ontwikkelplan (door minder reizigers nog onbekende effecten op structureel mobiliteitsgedrag en daarmee op het gebruik van openbaar vervoer) en dit heeft op onderdelen al geleid tot heroriëntatie.
- Toekomstbeeld OV. De ontwikkelagenda toekomstbeeld OV 2040 is in Q1 2021 vastgesteld.
- O83 Eindhoven – Venlo – Düsseldorf. De aanbesteding van de dienstverlening is gestart.
- Fietsonderzoek en Monitoring. Er is een landelijk dashboard ontwikkeld (toezegging 8618).
- Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. In Q2 2021 is er gestart met de onderwijsmodule van de verkeersactieve scholen.
- Traffic Informers. Eenmalige verlenging tot einde schooljaar 2020 – 2021 en daarna geïntegreerd in verkeersactieve scholen.
- S84 Samenwerkingsverbanden:
    - Trendsportal. Er is gestart met de uitvoeringsagenda Trendsportal.
    - Zuid-Limburg Bereikbaar. Positieve resultaten door het project verantwoord op weg in het Heuvelland.
- Beveiligd vrachtwagen parkeren. De haalbaarheidsstudie is in een afrondende fase (toezegging 8841 en motie 2649).

1.2.3. Lopende opgaven met beperkte afwijkingen (geel)

Voor de volgende mobiliteitsopgaven is beperkte aanpassing van de financiën nodig om te blijven voldoen aan onze beoogde mobiliteitsdoelen:

- Rijkssubsidie Bermmaatregelen. De positieve beschikking van het Rijk wordt in Q3 2021 verwacht.
- W33 A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen). Per april 2021 is het tracébesluit door de Raad van State onherroepelijk verklaard. In Q4 2021 volgt de ondertekening van de overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.
- W49. Rotonde Voorterstraat (voorheen N300n rotonde Continium). De door de gemeente Kerkrade aanvullend gewenste financiële bijdrage is afgewogen. Q4 2021 volgt besluitvorming over hoogte van de extra gewenste financiële bijdrage.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. Vanwege Covid-19 kunnen we de OV-concessie op dit moment niet in zijn geheel uitvoeren. Aanvullende afspraken met Arriva (over onder andere dienstregeling en bekostiging) zijn gemaakt. Uitvoering van het OV in Limburg is daarmee geborgd. Het komende half jaar worden de volgende besluiten verwacht:
    - Q3 2021 wordt PS over de stand van zaken vertraging Maaslijn en daarmee samenhangende eventuele verlenging van de concessie met Arriva geïnformeerd (motie 2477 en toezegging 8620) op basis van het GS besluit (GS 2021 – 17133) inzake risicoverdeling Rijk – Provincie bij eventueel verdere vertraging Maaslijn na 2024.
    - Q4 2021 financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.
- O64 Stationsomgeving Venray. Q4 2021 besluitvorming over financiële bijdrage aan gemeente Venray.

- F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding. Behoort tot de toezegging 8616. Vanwege nieuwe wet- en regelgeving dient de voorziene oplossingsmaatregel te worden herzien. In 2021 wordt een haalbaarheidsstudie verricht. Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsfase wordt de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat afgesproken. Q1 2022 start planvorming samen met de Provincie Noord-Brabant.
- R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen. Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid door de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) is in juni 2021 afgerond. De onderzoeksresultaten worden z.s.m. bestuurlijk besproken (toezegging 8906).
- Uitvoeringskader Logistiek. Q3 2021 besluitvorming over het geactualiseerde uitvoeringskader logistiek.

1.2.4. Lopende opgaven met grote afwijkingen (rood)

Voor de volgende mobiliteitsopgaven zijn grotere aanpassingen van de scope, tijd en/of financiën voorzien om te blijven voldoen aan onze beoogde mobiliteitsdoelen:

- B25 N280 rehabilitatie (km11,9-16,27) Er is nader onderzoek nodig inzake de mogelijkheid om een deel van de projectraming te dekken uit de gereserveerde middelen voor de vervanging van de kleinere voorzieningen / assets (zoals verlichting, bebording. geleiderail, etc.). Op basis daarvan volgt in Q1 2022 besluitvorming over een eventueel overblijvend financieel tekort.
- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. Na afronding van de definitieve businesscase en bijbehorende projectraming kan blijken dat er een financieel tekort is. Op basis daarvan volgt in Q4 2021 besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W12 A73 Zaarderheiken. Op basis van het ontwerp tracé besluit en de bijgestelde raming wordt nieuwe dekking gezocht. In Q4 2021 wordt het tracé besluit door het Rijk vastgesteld. Tevens wordt dan op basis van de bijgesteld raming de besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort aan PS voorgelegd.
- W45 Randweg Abdissenbosch. 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. Op basis hiervan is het project on hold gezet en in Q1 2023 volgt een eventuele opstart van de initiatieffase.
- W60 N598 Hut - de Plank. Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan. Q4 2021 start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O52 Station Maastricht Noord fase 2. Naar aanleiding van een nieuwe raming is er een dekkingstekort. In Q3 2021 wordt een besluit gevraagd over de voortzetting van dit project.
- F68. Greenport Bikeway, America – Deurne. Behoort tot de toezegging 8616. Dit laatste te realiseren deel van de Greenport Bikeway, grotendeels op grondgebied van de Provincie Noord-Brabant, heeft voor de provincie Noord-Brabant een lagere prioriteit. In 2021 wordt draagvlak gezocht. In 2022 neemt de gemeente Horst aan de Maas een besluit over het oppakken van dit initiatief en wordt er een voorkeursalternatief bepaald. Vanwege de bijdrage in de voorbereidingskosten gebeurt dit in samenspraak met de Provincie Limburg.
- R9 Maaslijn. Op 20 april 2021 is het Ontwerp PIP vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Op 30 juni 2021 heeft GS besloten (GS 2021-17133) over de meerkosten en aanvullende risicoreservering en is PS hierover geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder. Q4 2021 Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R56. Tram Maastricht – Hasselt. Er is nog geen overeenstemming bereikt met het Vlaams Gewest over de opgetreden vertraging en de financiële impact daarvan voor de Nederlandse partners. In Q4 2021 worden afspraken op bestuurlijk niveau (België en Nederland) over de opgetreden vertraging en financiële gevolgen, gemaakt.

1.2.5. Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022

In het komende half jaar worden de volgende noemenswaardige besluiten verwacht:

- G73, G74 en G75 de 3 prioritaire gebiedsverkenningen -> besluitvorming over de maatregelpakketten.
- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. => besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W12 A73 Zaarderheiken => besluitvorming over het tracé door het Rijk inclusief besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort.
- W42 N300 BPL (RGP) -> afdoening toezeggingen 2161 en 8930 en eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.
- W60 N598 Hut - de Plank =>start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. => financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.

- R9 Maaslijn => Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf -> Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP.
- Beveiligd Vrachtwagen parkeren -> besluitvorming over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).

1.3. Programmabeheersing

Op het gebied van de beheersing van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg hebben zich de volgende ontwikkelingen het afgelopen half jaar voorgedaan:

- Op 9 maart 2021 stelden GS het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!' vast en de leidraad kostenbegrotingssystematiek. Deze werden ter informatie aan PS gezonden.
- Op 19 maart 2021 waren de onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten geagendeerd in de controlecommissie.
- Op onderdelen is de VGR verbeterd.
- Er is gestart met de implementatie van Zo Werken Wij! en de kostenbegrotingssystematiek
- Er wordt gewerkt aan een nadere financiële specificering / onderbouwing van de risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen zie ook 7.1.2.
- Er is een informatiesessie gepland op 8 oktober waarbij ingegaan wordt op:
    - technische inhoudelijke afstemming over de 3e VGR van het IPML.
    - de interpretatie van Amendement 56, Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.
    - implementatie van het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 Zo Werken Wij! en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.
    - reactie op onderzoeksresultaten rapport Berenschot over Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'.

In deze samenvatting zijn de noemenswaardige ontwikkelingen van het afgelopen jaar weergegeven. Zie voor een volledige en uitgebreide weergave het voorliggende Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025.

Inhoudsopgave

Ter ingeleide 2

1. Samenvatting 3
1.1. Verbeteringen ten opzichte van de VGR2 3
1.2. Voortgang ten opzichte van de VGR2 3
1.2.1. Opgaven gereed 3
1.2.2. Lopende opgaven zonder afwijkingen (groen) 4
1.2.3. Lopende opgaven met beperkte afwijkingen (geel) 4
1.2.4. Lopende opgaven met grote afwijkingen (rood) 5
1.2.5. Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022 5
1.3. Programmabeheersing 6

2. Inleiding 10

3. Doelstelling 11

4. Reikwijdte 12
4.1. Algemeen 12
4.2. Kaders en scope 12

5. Voortgangsmonitor 13
5.1. Toelichting interpretatie kleurweergave 13
5.2. Voortgangsmonitor 14
5.3. *Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022* 19

6. Financiën 22
6.1. Stand op 1 *januari* 2021 22
6.2. Stand van zaken tot 1 *juli* 2021 23
6.2.1. Voordelige afrekeningen *voorgaande jaren* tot 1 *juli* 2021 23
6.2.2. Bijstelling kapitaallasten 23
6.3. Meerjarige doorkijk tot en met *2035* 24
6.4. *Financiële samenvatting* 25

7. Programmabeheersing 35
7.1. Inhoud 35
7.1.1. Stand van zaken afwegingsmethodiek 35
7.1.2. Stand van zaken Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen 36
7.1.3. Stand van zaken Zo Werken Wij! en leidraad kostenbegrotingssystematiek 36
7.1.4. Proces verbeteringen Programmabeheersing 37
7.2. Capaciteit 37
7.3. Risico's 37
7.4. Betrokkenheid Provinciale Staten 37

8. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven 40
8.1. Leeswijzer projectenbundel 41
8.2. Thema Beleidsvoorbereiding 42
8.3. Thema Beheer Provinciale Wegen 49
B21. N273 K08 vervangen brug over de Neerbeek 52
B25. N280 rehabilitatie Horn (km11,9-16,27) 53
B31. Kunstwerk Roerbrug K04-N293 –St Odiliënberg 54
B48. Rehabilitatie N281 + *B47 Viaduct Terworm* 55
B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij 56
B58 Kunstwerk Fommestraat K01-N278 -Cadier en Keer 57
8.4. Thema Weginfrastructuur 58
W1. N271 Fietspad reconstructie + constructief Plasmolen – Mook 60
W2. N271 Gennep - afgerond 61
W4. N271 Aanleg rotonde Well 62
W7. N270 Via Venray 63

W10. N556 LVO Horst - Sevenum 64
W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken 65
W17. N273 Kom Baarlo 66
W19. N266-N275 Nederweert 67
W20. N273 kom Neer 68
W24. N280 Leudal (toekomstig RGP) 69
W28. N280 Roermond (RGP, zie 8.11.2) 70
W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen 71
W37. Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (RGP, zie 8.11.3) 72
W42. N300 Buitenring Parkstad Limburg (RGP, zie 8.11.4) 73
W44. N298 Drie rotondes Nuth 74
W45. Randweg Abdissenbosch 75
W49. Rotonde Voorterstraat 76
W59. N595 Wittemerallee 77
W60. N598 Reconstructie De Hut - De Plank 78
8.5. Thema Openbaar Vervoer 79
O41. Station Beek – Elsloo 83
O52. Station Maastricht Noord fase 2 84
O78. OV-Concessie Limburg 2016 – 2033 85
O79. Wet lokaal spoor 88
O80. Ontwikkelplan OV 90
O81. MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit 91
8.6. Thema Fiets 92
F6. Fietsinfrastructuur Oostrum (N270 via Venray) 95
F15. Fietsverbinding Raaieind Venlo 96
F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen 97
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen 98
F27. Fietsverbinding Noordplas Roermond 99
F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570 100
F35. N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg 101
F43. Leisure lane 102
F51. Regionale Fietsverbinding Heuvelland – Parkstad 103
F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen 104
F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo – Campus Chemelot) 105
F55. Fietsbrug Borgharen Rivierpark Maasvallei 106
F61. Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten 107
F67. Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276 108
F68. Greenportbikeway America-Deurne, gemeente Horst aan de Maas 109
F69. Fietsverbinding Spoorwegje Gennep 110
F70. Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray 111
F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding 112
F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert 113
8.7. Thema Verkeersveiligheid 114
8.8. Thema Slim Veilig en Duurzaam 116
S84. SVD Samenwerkingsverbanden 118
S85. Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata 119
S86. Intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's) 120
8.9. Thema Railinfrastructuur 121
R9. Maaslijn (RGP, zie 8.11.1) 123
R14. Spoorwegovergang Vierpaardjes 124
R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen 125
R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 8.11.5) 126
R56. Tram Maastricht - Hasselt (RGP, zie 8.11.6) 127
8.10. Thema Logistiek 128
L13. Truckparking Venlo (uitbreiding) 131
8.11. Regeling grote projecten 132
8.11.1. R9. Maaslijn, 12de voortgangsrapportage 133
8.11.2. W28. N280 West wegvak Roermond, *8ste* voortgangsrapportage 146
8.11.3. W37. Onderdeel infrastructuur van Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, Basisrapportage 156
8.11.4. W42. Buitenring Parkstad Limburg (BPL), Voortgangsrapportage 169
8.11.5. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 12de voortgangsrapportage 188
8.11.6. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 11de voortgangsrapportage 198

9. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders 205
9.1. Beleidskaders en collegeprogramma....205
9.1.1. Beleidskader Nota 'infrastructurele kapitaalgoederen Provincie Limburg'....205
9.1.2. Beleidskader OV-concessie....205
9.1.3. Kaders Wet lokaal spoor....205
9.1.4. Beleidskader Mobiliteitsplan Limburg, Slim op weg naar Morgen....205
9.1.5. Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023....206
9.1.6. Collegeprogramma: Vernieuwend Verbinden....206
9.2. Uitvoeringskaders....206
9.2.1. Uitvoeringskader Provinciale beheerplannen 2020 - 2023....206
9.2.2. Ontwikkelplan Openbaar vervoer 2021 - 2023....206
9.2.3. Uitvoeringskader Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2020 - 2030....207
9.2.4. Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzame Mobiliteit 2020 – 2023....207
9.2.5. Uitvoeringskader Logistiek 2021 – 2025....207

2. Inleiding

Met voorliggend Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 2021 – 2025 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 projecten N280 Roermond, Buitenring Parkstad Limburg en de nog actuele projecten uit de Railagenda te weten Maaslijn, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf en Tram Maastricht - Hasselt. De gebiedsontwikkeling VDL Nedcar *is* in de*ze* voortgangsrapportage hieraan toegevoegd.

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 gemaakt worden.

3. 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 wegen 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 € 1,7 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 stake- en shareholders.

4. Reikwijdte

4.1. Algemeen

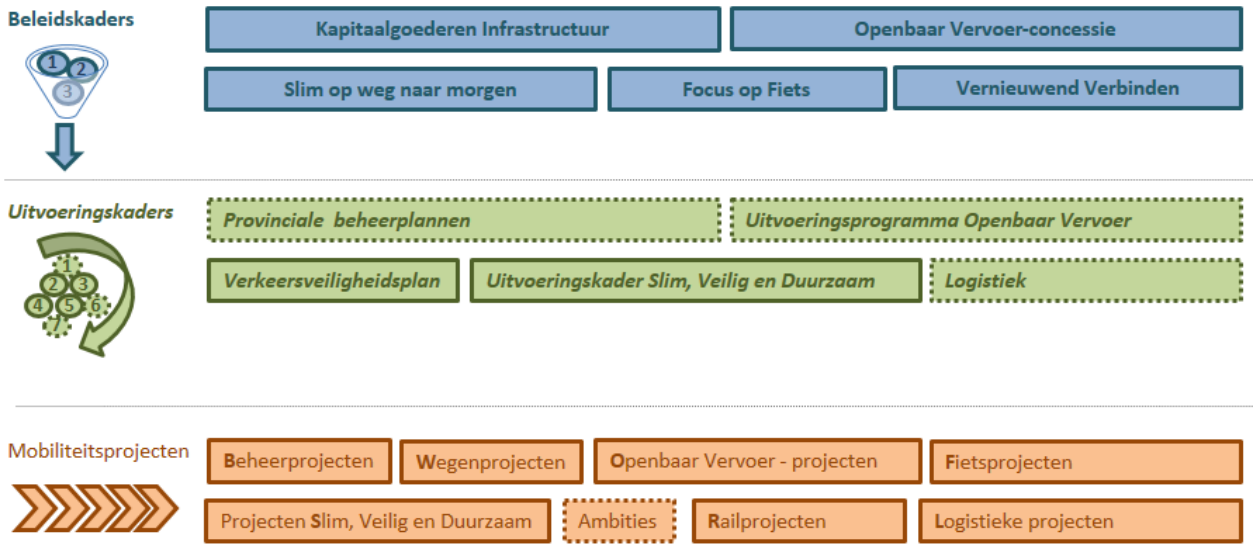
Met de vaststelling van de heroverweging Mobiliteitsopgaven- en ambities 2020 – 2024 op 14 februari 2020 is het vertrekpunt voor de volgende rapportages gemarkeerd. Alle lopende mobiliteitsopgaven, van gedragsbeïnvloeding tot de aanleg van railinfrastructuur, zijn langs het op 20 november 2018 extern 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 risicoreservering ingesteld voor het gehele programma mobiliteitsopgaven.

Niet alleen de nieuwe mobiliteitsambities, maar ook scopewijzigingen en gewijzigde afspraken met stake- of shareholders 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 de Covid-19-pandemie kunnen leiden tot een hernieuwde invulling en dus wijziging van het mobiliteitsprogramma.

4.2. 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).

5. Voortgangsmonitor

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 2021 tot *1 juli 2021*. Essentieel hierbij zijn ontwikkelingen ten aanzien van kwaliteit (scope/inhoud), planning of financiën.

Hoofdstuk 8, 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 (hoofdstuk 8). De projectenbundel bestaat uit onderstaande thema's.

- Beleidsvoorbereiding
- Beheer Provinciale Wegen
- Weginfrastructuur
- Openbaar Vervoer
- Fiets
- Verkeersveiligheid
- Slim, Veilig en Duurzaam
- Railinfrastructuur
- Logistiek

5.1. Toelichting interpretatie kleurweergave

In onderstaand overzicht 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:

- *de scope past binnen de bij GS / PS bekende scope en deze is afgebakend / stabiel.*
- *de planning van de eindmijlpaal past binnen:*
  - *met PS of GS afgesproken tijdspad (het kan zijn dat er geen tijdspad is afgesproken);*
  - *de periode van uitvoeringskaders of beleidskaders.*
  - *afspraken in het kader van subsidie, bijdrage via overeenkomsten.*
- *de raming past binnen:*
  - *de bij GS / PS bekende beschikbare middelen.*
  - *de afspraken inzake mandatering, uitvoerings- en beleidskaders, subsidie, bijdrage, overeenkomsten.*

De stand van zaken is matig als:

- *er sprake is van een kleine scopewijziging ten opzichte van de bij GS / PS bekende scope (max 20% ten opzichte van totale project).*
- *er is sprake van een kleine wijziging van de planning van de eindmijlpaal:*
  - *ten opzichte van het met GS / PS afgesproken tijdpad (maximaal 12 maanden of max 20% van totale project doorlooptijd en naar verwachting weinig weerstand van de omgeving).*
  - *en een subsidie eenmalig wordt verlengd.*
  - *en er treedt enige vertraging (tot maximaal de halvering van de versnellingstijd) bij een versnellingsopgave op.*
- *er sprake is van een kleine overschrijding van de raming:*

- *ten opzichte van de bij GS / PS bekende beschikbare middelen (maximaal 5% en in absolute zin maximaal € 0,25 mln. .t.o.v. totale beschikbare project middelen).*
- *of in het kader van een te verlenen of ontvangen bijdragen van derden wordt nog onderhandeld.*

X

De stand van zaken is slecht als:

- *er is sprake van een grote scopewijziging ten opzichte van de bij GS / PS bekende scope (meer dan 20% ten opzichte van het totale project).*
- *er is sprake van een grote wijziging van de planning van de eindmijlpaal:*
  - *ten opzichte van het met GS / PS afgesproken tijdpad (meer dan 12 maanden of max 20% van totale project doorlooptijd en naar verwachting (hoge) weerstand van de omgeving).*
  - *en een subsidie wordt een tweede keer verlengd.*
  - *en er is geen versnelling meer mogelijk bij een versnellingsopgave.*
- *er is sprake van een grote overschrijding van de raming ten opzichte van de bij GS / PS bekende beschikbare middelen (meer dan 5% en in absolute zin meer dan € 0,25 mln. t.o.v. totale beschikbare project middelen)*

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 voortang is van het project. Is bijvoorbeeld de stand van zaken van scope, tijd en financiën goed dan staat het stoplicht op groen. Is de stand van zaken van scope, tijd en financiën slecht dan staat het stoplicht op rood.

De kleur van het stoplicht in één oogopslag is tevens overgenomen in de onderstaande voortgangsmonitor.

5.2. Voortgangsmonitor

Deze voortgangsmonitor geeft met het in een oogopslag *stoplicht* weer wat de stand van zaken is op 1 *juli* 2021 (VGR3) ten opzichte van het laatst genomen besluit over scope, tijd en financiën*. 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 op 1 januari 2021 (VGR2):

1. het mobiliteitsonderwerp of –project verloopt goed en heeft geen noemenswaardige wijzigingen. *De scope en de planning mogen beperkt afwijken.*
2. het mobiliteitsonderwerp of –project verloopt matig *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 verloopt slecht en de kwaliteit (scope/inhoud) *of* planning *of* financiën zijn afgelopen half jaar onderwerp van gesprek geweest, er is nader onderzoek nodig en dit gaat op (korte) termijn leiden tot een aangepast besluit.

VGR2	VGR3	Opgave	Actualiteit, verklaring en eventuele doorkijk
Thema Beleidsvoorbereiding			
		Beleidsmonitoring (o.a. verkeersmodellen, verkeersmeetnet)	*Actualiteit: Dataportaal operationeel.*
		Beleidsontwikkeling (o.a. versnellingsagenda Covid-19-pandemie, BO MIRT afspraken)	Actualiteit: Versnellingsagenda Covid-19 pandemie, Gevolgen afspraken BO MIRT vertaald naar alle thema's.

		Gebiedsgerichte aanpak (o.a. gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek en Noord Limburg)	*Doorkijk: Besluitvorming over de 3 prioritaire gebiedsverkenningen.*
Thema Beheer Provinciale Wegen			
		Technisch beheer	*Doorkijk: GS worden geïnformeerd over de beheerplannen.*
		Functioneel beheer	*Doorkijk: GS worden geïnformeerd over kader functioneel beheer provinciale wegen. Financiële besluitvorming wordt meegenomen in de actualisatie van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2028.*
W30		Bus halteren op de rijbaan	*Doorkijk: Q4 2021 start haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
W32		N276 Maasbracht, Ei van St. Joost	*Doorkijk: 2022 start haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
		Overdracht aan beheer	*Actualiteit: N270 Ooijen-Wanssum opgenomen als onderdeel van het provinciale wegennet,*
		Rijkssubsidie bermmaatregelen	*Doorkijk: Positieve beschikking Rijk naar verwachting Q3 2021.*
B5		N270 Koninginnebrug	*Doorkijk: Besluitvorming over aangepaste planning.*
B8		N554 / N556 Rehabilitatie	*Doorkijk: Q3 2021 start initiatieffase.*
B21		N273 Kunstwerk Neerbeek	*Actualiteit: Project is aanbesteed en aannemer is gestart met de werkvoorbereiding.*
B22		N564 brug Nyrstar (vervangen)	*Doorkijk: Besluitvorming over de aangepaste planning.*
B25		N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)	*Verklaring: Nader onderzoek nodig inzake de mogelijke financiële dekking afkomstig uit de verschillende assets (zoals verlichting, bebording. geleiderail, etc.) Geen bijdragen derden van toepassing)* *Doorkijk: Q1 2022 besluitvorming over financieel tekort.*
B31		N293 Kunstwerk Roer	*Doorkijk: Q2 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
B38		Water probleem gem. Sittard (N297)	*Gereed*
B47+48		N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie	*Verklaring: Na afronding definitieve businesscase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan.* *Doorkijk: Q4 2021 start planvormingsfase inclusief besluitvorming over het eventuele financiële tekort. Geen bijdragen derden van toepassing)*
B50		ZLSM	*Doorkijk: Start uitvoering 2022*
B58		N278 Kunstwerk Fommestraat	*Doorkijk: Start uitvoering Q2 2022*
B63		Water probleem (bocht Aalbeek N298)	*Doorkijk: Start uitvoering 2021/ 2022*
Thema Weginfrastructuur			
W1		N271 Reconstructie Plasmolen - Mook	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
W2		N271 Gennep	*Doorkijk: Q4 2021 financiële eindafrekening.*
W4		N271 Rotonde Well	*Verklaring: Vertraging wegens stikstofproblematiek.* *Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 8304 (informeren over aanpak verkeersproblematiek).* - *Q1 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*
W7		N270 Via Venray fase 1	*Doorkijk: Q3 2021 ondertekening realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming over de aangepaste planning.*
W10		N556 LVO Horst - Sevenum	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering.*
W12		A73 Zaarderheiken - parallelbaan	*Doorkijk: Q4 2021 vaststelling tracé besluit door het Rijk inclusief besluitvorming financieel tekort door PS.*
W17		N273 Kom Baarlo	*Doorkijk: Q4 2021 uitvoering gereed.*
W19		N266 - N275 Nederweert	*Actualiteit: Er is besloten om een robuust participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen te volgen.*
W20		N273 Kom Neer	*Doorkijk: Q1 2022 start van de haalbaarheidsfase resulterende in een ter besluitvorming voor te leggen voorkeursvariant.*
W24		N280 Leudal (toekomstig RGP)	*Actualiteit: 1 juni 2021 vaststelling ontwerp PIP.* *Doorkijk:*

			- *Q3 2021 afdoening Motie 743, Kelperbrug (verdeling kosten tussen partners).* - *Q2 2022 afdoening toezegging 2109 (basisrapportage RGP).*
W28		N280 Roermond (RGP)	*Doorkijk: Q4 2021 overdracht aan wegbeheerders en financiële eindafrekening.*
W33		A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen)	*Actualiteit: April 2021 Tracébesluit Raad van State is onherroepelijk.* *Doorkijk: Q4 2021 ondertekening overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.*
W37		Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	*Actualiteit: Basisrapportage opgesteld.* *Doorkijk: Start uitvoering Q1 2023.*
W42		N300 BPL (RGP)	*Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 2161 (GS-besluit projectreserve € 15 mln. ingezet als dekking inspanningsverplichting gemeenten)* - *Q3 2021 PS informeren over de waarde van 3 panden (toezegging 8930)* - *Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten.* *Actualiteit: Amoveren toe- en afritten bij Nuth overgedragen aan Rijkswaterstaat.*
W44		N298 Drie rotondes Nuth	*Doorkijk: Q4 2021 financiële eindafrekening inclusief eindevaluatie Regeling Grote Projecten.*
W45		Randweg Abdissenbosch	GS-besluit project 'on hold' tot eind 2022. *Doorkijk: Q1 2023 eventuele opstart initiatieffase.*
W49		Voorterstraat (Voorheen N300n Rotonde Continium – station)	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage.*
W59		N595 Wittemerallee	*Doorkijk: Q2 2022 start planvormingsfase op basis van de besloten voorkeursvariant.*
W60		N598 Hut - de Plank – fase 1	*Verklaring: Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan.* *Doorkijk: Q4 2021 start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort en afstemming hierover met gemeenten..*
W60		N598 Hut - de Plank – fase 2	*Doorkijk:2021 keuze inrichting voorleggen aan gemeenteraden..*
Thema Openbaar Vervoer			
	O78	OV-concessie 2016- 2031	*Actualiteit:* - *Vanwege Covid-19 kunnen we de OV-concessie op dit moment niet in zijn geheel uitvoeren. Aanvullende afspraken met Arriva (over onder andere dienstregeling en bekostiging) zijn gemaakt. Uitvoering van het OV in Limburg is geborgd.* - *GS besluit (GS 2021 – 17133) inzake risicoverdeling Rijk – Provincie eventueel verdere vertraging Maaslijn na 2024.* *Doorkijk:* - *Q3 2021 informeren PS over stand van zaken vertraging Maaslijn en daarmee samenhangende eventuele verlenging van de concessie met Arriva (motie 2477 en toezegging 8620).* - *Q4 2021 financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.*
	O80	Ontwikkelplan OV	*Actualiteit: Covid-19 beïnvloedt de uitgangspositie voor het Ontwikkelplan (minder reizigers, nog onbekende effecten op structureel mobiliteitsgedrag en daarmee op OV-gebruik) en heeft op onderdelen al geleid tot heroriëntatie*
		Toekomstbeeld OV	*Actualiteit: Q1 2021 Ontwikkelagenda toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld.*
		Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)	*Actualiteit:* - *2021 is het Europese jaar van de rail.* - *Het onderzoek naar grensoverschrijdende ticketing en tarifering is afgerond* - *De snelle verbinding naar Aken staat op de bestuurlijke agenda van Den Haag (motie 2606 – vaart achter de IC naar Aken).*

			Doorkijk: De resultaten van ticketing en tarifering worden gebruikt voor O81 MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit en er wordt een ingroeimodel ontwikkeld voor de snelle verbinding naar Aken.
	O82	Drielandentrein (Luik – Heerlen – Aken)	*Actualiteit: Momenteel wordt treinmateriaal omgebouwd naar het grensoverschrijdende beveiligingssysteem.* *Doorkijk: 2023 start dienstregeling.*
	O83	Eindhoven – Venlo - Düsseldorf	*Actualiteit: Aanbesteding gestart.* *Doorkijk: 2025 start dienstregeling.*
		Wensbus	*Doorkijk:* - *Q3 2021 wordt een toekomstperspectief en nieuwe regeling opgesteld en ter besluitvorming voorgelegd.* - *2022 verloopt de huidige regeling.*
	O79	Wet lokaal spoor	*Doorkijk: 2024/2025. Project Wet lokaal spoor volgt de planning van project R56, Tram Maastricht - Hasselt*
		Knooppuntontwikkeling	*Doorkijk: Q4 2021 Reactie GS op voornemen van NS de servicepunten op stations af te schalen. (Motie 2722).*
O41		Station Beek – Elsloo	*Doorkijk: Q4 2022 sluiten realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming aangepaste planning.*
O52		Station Maastricht Noord Fase 2	*Actualiteit: Dekkingstekort n.a.v. nieuwe raming.* *Doorkijk: Q3 2021 besluitvorming over projectvoortzetting.*
O64		Stationsomgeving Venray	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming over financiële bijdrage aan gemeente Venray.*
		Provinciale bushaltes basis op orde	*Actualiteit: Een kwaliteitsimpuls voor 146 bushaltes.* *Doorkijk: Eind 2021 start aanbesteding.*
		Versnellen en verstrakken	*Actualiteit: onderzoek naar technische haalbaarheid.*
		Deelfietsen bij kleine stations	*Actualiteit: potentie onderzoek en pilot deelfietsen bij kleine stations.*
		Onderwijsaanpak	*Doorkijk: de onderwijsaanpak wordt een reguliere aanpak.*
	O81	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit	*Doorkijk: Lancering MaaS afhankelijk van maatregelen Covid-19.*
Thema Fiets			
		Fietsonderzoek en Monitoring	*Actualiteit: Landelijk dashboard is ontwikkeld (toezegging 8618).* *Doorkijk:* - *Q3 2021 Bestuurlijk vaststellen hoofdfietsroutenetwerk Zuid-Limburg incl. Leisure Lane (Toezegging 8817).* - *Q4 2021 Coördinerende rol door Provincie Limburg bij gemeentelijke fietsprojecten (afdoening motie 2639, op de pedalen).*
		Nationaal Toekomstbeeld Fiets	*Doorkijk: Input voor MIRT in november 2021*
		Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding	*Doorkijk: Q4 2021 Resultaten verkenning projecten gedragsbeïnvloeding fiets ter besluitvorming aan GS (Toezegging 8816).*
F3		Fietsvoorziening Schaafsebos - N271	*Gereed*
F6		Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray	*Doorkijk: Q3 2021 ondertekening realisatie-overeenkomst inclusief besluitvorming over de aangepaste planning.*
F15		Fietsverbinding Raaieind Venlo	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door de gemeente Venlo.*
F16		Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door de gemeente Venlo.*
F26		Snelfietsroute Station Roermond - Haelen	*Doorkijk: Q3 2021 besluitvorming over de voorkeursvariant door de gemeenten Leudal en Roermond..*
F27		Fietsverbinding Noordplas Roermond	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Roermond.*
F29		Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven – terrein Roerstreek N570	*Actualiteit: in afwachting van goedkeuring van het tracé langs de spoorlijn "IJzeren Rijn' kan de haalbaarheidsfase worden opgestart.* *Doorkijk: 2023 start planvorming door de gemeente Roermond.*

F35		N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg	*Doorkijk: Q3 2021 start planvorming.*
F43		Leisurelane	*Doorkijk: 2024 uitvoering gereed.*
F51		Regionale Fietsverbinding Heuvelland - Parkstad	*Actualiteit: gemeenten dragen financieel meer bij.* *Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door gemeente Voerendaal.*
F53		Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Maastricht - Meerssen)	*Doorkijk: Q3 2021 start uitvoering door gemeente Maastricht.*
F54		Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)	*Doorkijk: 2022 besluitvorming over het voorkeursalternatief inclusief financiële bijdrage door de gemeente Beek en Stein.*
F55		Fietsbrug Borgharen	*Doorkijk: Q2 2022 start uitvoering tijdens laagwaterperiode door de gemeente Maastricht.*
F61		Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten	*Gereed*
F66		Fietsverbinding Nederweert - Mönchengladbach	*Doorkijk: 2022 go/no go initiatieffase.*
F67		Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276	*Doorkijk: Start uitvoering 2025.*
F68		Greenportbikeway America-Deurne	*Doorkijk: 2022 go/no go initiatieffase door gemeente Horst aan de Maas.*
F69		Fietsverbinding Spoorwegje Gennep	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Gennep.*
F70		Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray	*Doorkijk: Q1 2022 start uitvoering door de gemeente Venray.*
F71		Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding	*Actualiteit: Afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsfase wordt de financiële bijdrage van Rijkswaterstaat afgesproken.* *Doorkijk: Q1 2022 start planvorming samen met de Provincie Noord-Brabant.*
F72		Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert	*Doorkijk: Q4 2021 start planvorming.*
Thema Verkeersveiligheid			
		Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)	*Actualiteit: uitvoering (risico) analyses ter bepaling van de benodigde maatregelen in relatie tot de doelstellingen.*
		Verkeerseducatie	*Actualiteit: maart 2021 start van onderwijsmodule verkeersactieve scholen.*
		Traffic Informers	*Actualiteit: Eenmalig verlengd tot einde schooljaar 2020 - 2021 en daarna geïntegreerd in verkeersactieve scholen.*
		Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen	*Doorkijk: 2022 start een nieuwe tranche.*
Thema Slim, Veilig en Duurzaam			
		Uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam	*Gereed*
	S84	Samenwerkingsverbanden (o.a. SmartwayZ.NL, Zuid-Limburg Bereikbaar)	*Actualiteit:* - *Uitvoering investeringsagenda Trendsportal.* - *Zuid-Limburg Bereikbaar positieve resultaten door werkgeversaanpak 2.0, verduurzaming onderwijsaanpak, verantwoord op weg in het Heuvelland en A79 Hinderaanpak.* *Doorkijk:* *Q4 2021 gezamenlijke test start up ideeën Smartwayz* *2022 verbreding Roermond Bereikbaar naar Midden-Limburg*
		Verkeers- en vervoersmanagement weginfrastructuur	*Doorkijk: dit betreft een reguliere aanpak.*
		Ketenmobiliteit	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Logistiek, slimme technieken en gedragsverandering	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
	S85	Digitalisering, Publieke Mobiliteitsdata	*Doorkijk: Q4 2021 vastleggen Governance*

		Innoveren en ontwikkelen	*Doorkijk: maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
	S86	Intelligente verkeersregelinstallaties	*Doorkijk: 2022 verder uitwerking aanpak iVRI 's en besluitvorming.*
Thema Railinfrastructuur			
R9		Maaslijn (RGP)	*Actualiteit:* - *Het ontwerp PIP is op 20 april 2021 vastgesteld door Gedeputeerde Staten.* - *30 juni 2021 GS besluit (GS 2021-17133) over meerkosten en aanvullende risicoreservering en informeren via een mededeling portefeuillehouder.* *Doorkijk: Q4 2021 Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 Realisatie Maaslijn 2024.*
R14		Spoorwegovergang Vierpaardjes	*Doorkijk: Overeengekomen Addendum Bestuursovereenkomst wordt Q3 2021 ondertekend.*
R23		Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen	*Actualiteit: Het onderzoek naar de financiële haalbaarheid is in juni 2021 afgerond.* *Doorkijk: De onderzoeksresultaten worden z.s.m. bestuurlijk besproken (toezegging 8906)..*
R46		Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (RGP)	*Doorkijk: Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP verwacht Q3 2021.*
R56		Tram Maastricht - Hasselt (RGP)	*Verklaring: Nog geen overeenstemming met het Vlaams Gewest over de opgetreden vertraging en de financiële impact daarvan voor de Nederlandse partners.* *Doorkijk: Q4 2021 Afspraken op bestuurlijk niveau (België en Nederland) over de opgetreden vertraging en financiële gevolgen.*
Thema Logistiek			
		Uitvoeringskader Logistiek	*Doorkijk: Q3 2021 geactualiseerd uitvoeringskader.*
		Uitbreiding Containerterminals	*Actualiteit: L65 Bargeterminal Venlo gereed*
		Uitbreiding binnenhavens	*Actualiteit: Verkenning sluizen Weurt en Grave, afronding MIRT-project modernisering Maasroute 2023 en lobby 24/7-uurs bediening Maasroute*.
		Gedragsbeïnvloeding	*Doorkijk: Modal shift maatregelen landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Beveiligd Vrachtwagen parkeren	*Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming GS over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).*
L13		Truckparking Venlo	*Doorkijk: Q1 2022 oplevering door de gemeente Venlo.*
		Spoorgoederenvervoer	*Actualiteit: Integrale studie emplacement Venlo (EU-subsidie aanvraag)*
		Digitalisering	*Actualiteit: Maatregelen uit werkgroep digitalisering goederenvervoerscorridor landen in de samenwerkingsverbanden en prioritaire gebiedsverkenningen.*
		Clean Energy Hubs	*Actualiteit: koppelen aan Beveiligd Vrachtwagen parkeren en (uitbreiding) binnenhavens.*
Regeling Grote Projecten (RGP)			
Maaslijn (RGP)			Voortgangsrapportage
N280 Roermond (RGP)			Voortgangsrapportage
VDL Nedcar (RGP)			Voortgangsrapportage
N300 BPL (RGP)			Voortgangsrapportage
Spoorverdubbeling (RGP) en Heerlen-Landgraaf			Voortgangsrapportage
Tram Maastricht - Hasselt (RGP)			Voortgangsrapportage

5.3. *Doorkijk periode 1 juli 2021 tot 1 januari 2022*

In de periode 1 juli 2021 en 1 januari 2022 kan voor de volgende mobiliteitsopgaven een voorstel tot het nemen van een besluit worden verwacht:

- G73, G74 en G75 de 3 prioritaire gebiedsverkenningen -> besluitvorming over de maatregelpakketten.

- B47 en B48 N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie. => besluitvorming over het eventuele financiële tekort en kan de planvorming starten.
- W30 Bus halteren op de rijbaan -> besluitvorming over de voorkeursvariant.
- W32 N276 Maasbracht, Ei van St. Joost -> besluitvorming over de voorkeursvariant.
- W4 N271 Rotonde Well -> afdoening toezegging 8304.
- W7 N270 Via Venray fase 1 inclusief fietsvoorziening Oostrum -> ondertekening realisatie-overeenkomst.
- W12 A73 Zaarderheiken => besluitvorming over het tracé door het Rijk inclusief besluitvorming over het eventueel opvangen van het financieel tekort.
- W24 N280 Leudal (toekomstig RGP) -> afdoening Motie 743.
- W28 N280 Roermond => besluitvorming over fietsstructuur bij Louis Raemakersbrug
- W33 A2 Verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen) -> ondertekening van de overeenkomst met gemeenten, Provincie en het Rijk.
- W42 N300 BPL (RGP) -> afdoening toezeggingen 2161 en 8930 en eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.
- W49. Rotonde Voorterstraat (voorheen N300n rotonde Continium) => besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage.
- W60 N598 Hut - de Plank =>start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort.
- O78 Openbaar Vervoer concessie. => financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva.
- Knooppuntontwikkeling -> reactie op voornemen van NS de servicepunten op stations af te schalen. (Motie 2722).
- O52 Station Maastricht Noord fase 2. => besluitvorming over de voortzetting van dit project.
- Wensbus => besluitvorming over toekomstperspectief en nieuwe regeling.
- Gedragsbeïnvloeding fiets -> resultaten verkenning projecten (toezegging 8816).
- Hoofdfietsroutenetwerk Zuid-Limburg -> bestuurlijk vaststellen incl. Leisure Lane (toezegging 8817).
- R9 Maaslijn => Voorziene vaststelling PIP en financiële besluitvorming door PS en afdoening motie 2682 (realisatie Maaslijn 2024).
- R14 Spoorwegovergang Vierpaardjes -> Overeengekomen Addendum Bestuursovereenkomst ondertekenen.
- R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf -> Besluit over verlenging CEF en uitspraak Raad van State inzake beroep ontwerp PIP.
- Uitvoeringskader Logistiek. Q3 2021 besluitvorming over het geactualiseerde uitvoeringskader logistiek.
- Beveiligd Vrachtwagen parkeren -> besluitvorming over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).

Op dit moment zijn de volgende werksessies het komend half jaar gepland:
- 8 oktober 2021, Informatiesessie 3e VGR IPML. In deze informatiesessie wordt ingegaan op:
  - technische inhoudelijke afstemming over de 3e VGR van het IPML.
  - de interpretatie van Amendement 56, Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.
  - implementatie van het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 Zo Werken Wij! en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.
  - reactie op onderzoeksresultaten rapport Berenschot over Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'.
- 19 november 2021, uitvoeringskader Slim Veilig Duurzaam en gebiedsverkenningen.

VDL
DUVENBECK

6. Financiën

6.1. Stand op 1 *januari* 2021

De Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedroeg per 1 januari € ~~70,73~~ *77,37* mln. Deze risicoreserve is conform het PS besluit van 14 februari 2020 (heroverweging) beschikbaar voor:

- Project specifieke risico's, zijnde:
  - Reservering vertraging Maaslijn
  - Reservering randweg Abdissenbosch
  - Reservering investeringen ZLSM na 2024
- Project overstijgende risico's, zoals:
  a. Gevolgen van de stikstofproblematiek (maatwerk per opgave, afhankelijk van fase en kostenaandeel) en PFAS
  b. De risicoreservering voor projecten voor de ramingssystematiek

Bij de onderbouwing van de risicoreservering is geen rekening gehouden met de implementatie van de resultaten uit het onderzoek 'Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'. In de volgende voortgangsrapportage worden de op dat moment besloten implicaties hiervan verwerkt. Concreet betekent dit dat de bovenstaande risicoreservering financieel (met bandbreedtes) gespecificeerd zal worden.

6.2. Stand van zaken tot 1 *juli* 2021

Verloop Risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen	€ x 1 mln.		Besluit
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen 14-2-2020 (PS Heroverweging) saldo 2033		92,80	
Vertraging realisatie infrastructurele maatregelen Maaslijn	-33,800		PS 14-2-2020
Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot	5,560		PS 18-6-2020 (1e Afwijkingenrapportage 2020)
Gewijzigd krediet Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	1,900		PS 3-4-2020
Beëindiging huurovereenkomst carpoolplaats Urmond	0,144		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Voordelige afrekeningen subsidies	1,862		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Bijdrage Provincie Gelderland geïndexeerd	2,374		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Rijksbijdrage voor exploitatie lijn Maastricht - Heerlen - Aken	1,120		PS 18-6-2020 (Jaarstukken 2019)
Gewijzigde dekking Nationale Agenda Laadinfrastructuur (BO MIRT)	0,500		PS 18-6-2020 (1e Afwijkingenrapportage 2020)
N266 - N275 Nederweert	-1,431		PS 29-6-2020
Procesmiddelen verlenging concessie	-0,300		PS 14-2-2020
		-22,071	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR 1 IPML) 1-7-2020 saldo 2033		70,729	
Landschappelijke inpassing Reijmersbeek (BPL)	1,600		PS 16-11-2020
Herrekening kapitaallasten 2020-2034 (voorlopige cijfers)	3,100		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Voordelige afrekeningen voorgaande jaren (voorlopige cijfers)	1,596		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Jachthaven Venlo 2 fase	2,500		PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)
Uitbreiding VDL Nedcar	-2,151		PS 18-12-2020
		6,644	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR 2 IPML) 1-1-2021 saldo 2033		77,373	
Voordelige afrekeningen voorgaande jaren (voorlopige cijfers 2021)	*1,421*		*Stand 1-7-2021*
Bijstelling definitieve cijfers herrekening kapitaallasten (Jaarrekening 2020)	*0,971*		*PS 24-6-2021 (Jaarrekening 2020)*
Meerjarige doorkijk t/m 2035 (langjarige verplichtingen en kapitaallasten)	*-15,063*		*Zie hoofdstuk 6.4 financiële Samenvatting*
		-12,671	
Stand Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (VGR3 IPML) 1-7-2021 Saldo *2035*		*64,702*	

In de periode 1 *januari 2021* tot 1 *juli* 2021 zijn besluiten genomen met en zonder financiële consequenties. De besluiten met financiële consequenties zijn in bovenstaande tabel verwerkt.

De Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen komt hiermee op 1 *juli* 2021 op € ~~77,37~~ *64,702* mln.

6.2.1. Voordelige afrekeningen *voorgaande jaren* tot 1 *juli* 2021

Uit een analyse van de resultaten voorgaande dienstjaren is gebleken dat in totaal een bedrag van € *1,42* mln. vrijvalt ten gunste van de Bereikbaarheidsmiddelen.

6.2.2. Bijstelling kapitaallasten

Er heeft een bijstelling van de kapitaallasten plaatsgevonden (EJB, PS *24-06-2021*). Deze bijstelling is gebaseerd op de eindbalans. Bij de berekening in het Statenvoorstel van PS 14 februari 2020 is uitgegaan van de eindbalans 2018. Met het actualiseren van de kapitaallasten, gebaseerd op de eindbalans 20*20* levert dan een voordelig verschil op van € ~~3,10~~ *0,971* mln. ten gunste van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.

6.3. Meerjarige doorkijk tot en met *2035*

Het financieel kader is opgebouwd uit de regulier in de programmabegroting en meerjarenraming 2020-*2035* opgenomen middelen voor alle mobiliteitsopgaven. Hierin zijn ook de beschikbare middelen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen verwerkt en het Beleidskader Fiets.

Voor een doorkijk tot en met *2035*, conform het heroverwegingsbesluit mobiliteitsopgaven (PS 14 februari 2020) wordt verwezen naar 6.4. Hierin is de financiële stand van zaken tot 1 *juli* 2021 verwerkt zoals in 6.2 is toegelicht. Het saldo van € ~~6,64~~ *15,063* mln. wordt ~~toegevoegd aan~~ *ten laste gebracht van* de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen, zoals hierboven in de tabel is aangegeven.

In de programmabegroting zijn de (financiële) gegevens opgenomen bij de begrotingsprogramma's 3.1 Openbaar vervoer en railagenda en 3.2. Bereikbaarheid en mobiliteit. De in onderstaande financiële samenvatting opgenomen bedragen sluiten aan bij de in de programmabegroting opgenomen gegevens.

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

6.4. *Financiële samenvatting*

De financiële tabellen zijn geoptimaliseerd voor 2 pagina weergave

x 1 mln

Exploitatie	2021	2022	2023	2024	2025
Beschikbaar vanuit inkomsten Mobiliteitsmiddelen	€ 207,006	€ 182,684	€ 159,603	€ 157,753	€ 149,396
Totale uitgaven Beleidsvoorbereiding	€ 1,459	€ 1,232	€ 1,232	€ 1,231	€ 1,232
Totale uitgaven Beheer Provinciale wegen	€ 18,045	€ 21,743	€ 22,510	€ 24,169	€ 24,410
Totale uitgaven Weginfrastructuur	€ 1,250	€ 0,750	€ -	€ 5,000	€ -
Totale uitgaven Openbaar vervoer	€ 69,937	€ 62,464	€ 62,744	€ 63,974	€ 64,759
Totale uitgaven Fiets	€ 20,911	€ 0,425	€ 0,425	€ -	€ -
Totale uitgaven Verkeersveiligheid	€ 1,690	€ 1,690	€ 1,690	€ 1,933	€ 1,000
Totale uitgaven Slim, veilig, duurzaam	€ 13,073	€ 7,603	€ 5,453	€ 1,453	€ 1,453
Totale uitgaven Railinfrastructuur	€ 11,371	€ 21,243	€ 2,857	€ 5,557	€ 6,128
Totale uitgaven Logistiek	€ 0,580	€ 0,325	€ 0,145	€ 0,035	€ -
Bijlage 1 Totaal aan uitgaven Regulier beleid	€ 138,316	€ 117,475	€ 97,055	€ 103,351	€ 98,982
Overschot jaarlijkse Mobiliteitsmiddelen	**€ 68,691**	**€ 65,209**	**€ 62,548**	**€ 54,402**	**€ 50,415**

Investeringen	2021	2022	2023	2024	2025
Beschikbaar voor investeringen	€ 14,938	€ 27,077	€ 21,888	€ 22,118	€ 16,594
Bijlage 2 Verwachte investeringen	€ 14,937	€ 27,076	€ 21,887	€ 22,117	€ 16,593
Overschot jaarlijkse investeringskredieten	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001
Cumulatief overschot investeringskredieten	€ 0,001	€ 0,002	€ 0,003	€ 0,004	€ 0,004

x 1 mln

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 145,748	€ 141,588	€ 137,348	€ 132,686	€ 127,225	€ 120,956	€ 113,981	€ 106,282	€ 97,876	€ 91,330
€ 1,232	€ 0,732	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,642	€ 0,442	€ 0,442
€ 24,712	€ 24,980	€ 25,252	€ 25,528	€ 25,808	€ 26,093	€ 26,383	€ 26,677	€ 26,852	€ 27,156
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 65,556	€ 66,361	€ 66,898	€ 67,723	€ 68,559	€ 69,254	€ 70,008	€ 70,715	€ 71,088	€ 72,435
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 1,000	€ 0,030	€ 0,030
€ 1,153	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ -	€ -
€ 6,145	€ 6,163	€ 6,181	€ 6,199	€ 6,216	€ 6,272	€ 6,289	€ 6,295	€ 6,312	€ 6,330
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 99,798	€ 100,188	€ 100,925	€ 102,045	€ 103,178	€ 104,214	€ 105,275	€ 106,282	€ 104,724	€ 106,393
€ 45,950	**€ 41,400**	**€ 36,423**	**€ 30,641**	**€ 24,047**	**€ 16,741**	**€ 8,706**	**€ 0,000**	**€ -6,849**	**€ -15,063**

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 16,870	€ 21,421	€ 21,269	€ 20,341	€ 18,955	€ 17,548	€ 17,849	€ 16,487	€ 13,581	€ 13,804
€ 16,869	€ 21,421	€ 21,268	€ 20,340	€ 18,954	€ 17,547	€ 17,849	€ 16,486	€ 13,580	€ 13,803
€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001
€ 0,005	€ 0,005	€ 0,006	€ 0,006	€ 0,007	€ 0,008	€ 0,008	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,010

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 1 REGULIER BELEID	2021	2022	2023	2024
		Totaal beschikbaar	€ *207,006*	€ *182,684*	€ *159,603*	€ *157,753*
	3.2.1.	Procesmiddelen gebiedsverkenningen	€ 0,048	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	Procesmiddelen Mobiliteit	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200
	3.2.1.	Langjarige verplichtingen	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350
	3.2.1.	Doorontwikkeling Verkeersmodel	€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090
	3.2.1.	Doorontwikkeling Verkeersmeetnet	€ 0,678	€ 0,500	€ 0,500	€ 0,500
	3.2.1.	Doorberekende personeelskosten (Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,091
		Totaal Beleidsvoorbereiding	€ *1,459*	€ *1,232*	€ *1,232*	€ *1,231*
	3.2.5.	Dagelijks onderhoud openbare ruimte (Contract Functioneel Onderhoud Openbare Ruimte)	€ 4,460	€ 4,117	€ 4,196	€ 4,277
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud verhardingen	€ 0,690	€ 0,848	€ 1,006	€ 2,977
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, geluidsschermen)	€ 0,641	€ 0,651	€ 0,664	€ 0,676
	3.2.5.	Jaarlijks onderhoud overige assets (OVL, bewegwijzering, verkeerslichten)	€ 8,284	€ 8,044	€ 8,065	€ 6,759
	3.2.5.	Gladheidsbestrijding	€ 1,411	€ 1,434	€ 1,461	€ 1,489
B50	3.1.2.	Onderhoudsplan infra en opstallen ZLSM	€ 0,157	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125
	3.2.5.	Kapitaallasten infrastructurele projecten (t.l.v.	€ 2,277	€ 6,524	€ 6,993	€ 7,866
		Totaal Beheer Provinciale wegen	€ *18,045*	€ *21,743*	€ *22,510*	€ *24,169*
R14	3.1.2.	Spoorwegovergang Vierpaardjes (risico)	€ -	€ -	€ -	€ 5,000
W33	3.2.1.	Dwarsverbindingen project A2 't Vonderen-Kerensheide	€ -	€ 0,750	€ -	€ -
W49	3.2.1.	N300n Voorterstraat Rotonde	€ 1,250	€ -	€ -	€ -
		Totaal Weginfrastructuur	€ *1,250*	€ *0,750*	€ -	€ *5,000*
O78	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279
O80	3.1.1.	OV projecten ontwikkeling beleid	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100
	3.1.1.	OV monitoring en bedrijfsvoering	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290
	4.2.0.	OV onderzoeken monitoring en bedrijfsvoering	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108
O78	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031	€ 58,884	€ 60,899	€ 61,665	€ 62,441
	3.1.1.	Procesmiddelen verlenging concessie	€ 0,248	€ -	€ -	€ -
	3.1.1.	Versnellingskansen Openbaar Vervoer	€ 0,950	€ -		
	3.1.1.	Bijdrage Interreg VA project EMR Connect	€ 0,034	€ -	€ -	€ -
	3.1.1.	OV Concessie 2016 - 2031 Wensbus	€ 0,113	€ -	€ 0,145	€ 0,600
	3.1.1.	Nadere subsidieregels de Wensbus 2019	€ 1,091	€ -	€ -	€ -
O52	3.1.2.	Station Maastricht Noord fase II	€ 6,108	€ -	€ -	€ -
O81	3.1.1.	Pilot Mobility as a Service (MaaS)	€ 1,185	€ 0,289	€ -	€ -
	3.1.1.	Kapitaallasten openbaar vervoer (t.l.v. Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,457	€ 0,407	€ 0,066	€ 0,066
	3.1.1.	Doorberekende personeelskosten (Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,091
		Totaal Openbaar vervoer	€ *69,937*	€ *62,464*	€ *62,744*	€ *63,974*
	3.2.2.	Beleidskader fiets: onderzoeken	€ 0,701	€ -	€ -	€ -
F26	3.2.2.	Snelfietsroute Station Roermond - Haelen	€ 3,500			
F29	3.2.2.	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek	€ 2,000			
F35	3.2.2.	Oversteek snelfietsroute Pissumerweg	€ 0,400			

x 1 mln

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ 149,396	*€ 145,748*	*€ 141,588*	*€ 137,348*	*€ 132,686*	*€ 127,225*	*€ 120,956*	*€ 113,981*	*€ 106,282*	*€ 97,876*	*€ 91,330*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ 0,200	€ -	€ -
€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350	€ 0,350
€ 0,090	€ 0,090	€ 0,090	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,500	€ 0,500	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092
€ 1,232	*€ 1,232*	*€ 0,732*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,642*	*€ 0,442*	*€ 0,442*
€ 4,319	€ 4,400	€ 4,471	€ 4,542	€ 4,615	€ 4,689	€ 4,764	€ 4,840	€ 4,918	€ 4,996	€ 5,076
€ 3,034	€ 3,092	€ 3,141	€ 3,191	€ 3,242	€ 3,294	€ 3,347	€ 3,400	€ 3,455	€ 3,510	€ 3,566
€ 0,689	€ 0,702	€ 0,714	€ 0,725	€ 0,737	€ 0,748	€ 0,760	€ 0,773	€ 0,785	€ 0,797	€ 0,810
€ 6,861	€ 6,983	€ 7,094	€ 7,208	€ 7,323	€ 7,440	€ 7,559	€ 7,680	€ 7,803	€ 7,928	€ 8,055
€ 1,517	€ 1,546	€ 1,571	€ 1,596	€ 1,621	€ 1,647	€ 1,674	€ 1,700	€ 1,727	€ 1,755	€ 1,783
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ 0,125	€ -	€ -
€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865	€ 7,865
€ 24,410	*€ 24,712*	*€ 24,980*	*€ 25,252*	*€ 25,528*	*€ 25,808*	*€ 26,093*	*€ 26,383*	*€ 26,677*	*€ 26,852*	*€ 27,156*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,279	€ 0,279	€ 0,279	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ 0,100	€ -	€ -
€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ 0,290	€ -	€ -
€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108	€ 0,108
€ 63,227	€ 64,022	€ 64,827	€ 65,642	€ 66,468	€ 67,304	€ 68,049	€ 68,803	€ 69,567	€ 70,889	€ 72,236
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,600	€ 0,550	€ 0,550	€ 0,550	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,066	€ 0,009	€ -	€ -
€ 0,091	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092	€ 0,092
€ 64,759	*€ 65,556*	*€ 66,361*	*€ 66,898*	*€ 67,723*	*€ 68,559*	*€ 69,254*	*€ 70,008*	*€ 70,715*	*€ 71,088*	*€ 72,435*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Naar inhoudsopgave

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 1 REGULIER BELEID onderwerp	2021	2022	2023	2024
F51	3.2.2.	Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 2,360	€ -	€ -	€ -
F53	3.2.2.	Snelfietsroute Maastricht - Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 2,043	€ -	€ -	€ -
F54	3.2.2.	Snelfietsroute Beek-Elsloo-Chemelot	€ 2,407	€ -	€ -	€ -
F61	3.2.2.	Fietsverbinding De Bukel Eijsden	€ 0,200			
F67	3.2.2.	Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg	€ 0,450			
F69	3.2.2.	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep	€ 0,150			
F70	3.2.2.	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 0,841			
F71	3.2.2.	Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264,	€ 1,750			
F72	3.2.2.	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 2,150			
	3.2.2.	Beleidskader Fiets: fietsprojecten	€ 1,249	€ -	€ -	
	3.2.2.	Beleidskader Fiets: gedragsbeïnvloeding	€ 0,710	€ 0,425	€ 0,425	€ -
		Totaal Fiets	*€ 20,911*	*€ 0,425*	*€ 0,425*	€ -
	3.2.3.	ROVL	€ 0,523	€ 0,523	€ 0,523	€ 0,766
	4.2.0.	ROVL onderzoeken	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030
	3.2.3.	Verkeerseducatie Limburg	€ 1,137	€ 1,137	€ 1,137	€ 1,137
		Totaal Verkeersveiligheid	*€ 1,690*	*€ 1,690*	*€ 1,690*	*€ 1,933*
S84	3.2.1.	Roermond Bereikbaar	€ 0,125	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	SmartwayZ.NL	€ 3,775	€ 1,000	€ 1,000	€ 0,500
	3.2.1.	Limburg Bereikbaar	€ 0,046	€ -	€ -	€ -
	3.2.1.	Zuid-Limburg Bereikbaar	€ 1,700	€ 1,700		
	3.2.1.	MIRT: Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)	€ 0,700	€ 0,300	€ -	€ -
	3.2.1.	Verkeers- en Vervoersmanagement	€ 0,828	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953
	3.2.1.	Slim, veilig, duurzaam	€ 5,200	€ 3,500	€ 3,500	€ -
	3.2.1.	MIRT: Minder Hinder Aanpak	€ 0,100	€ -	€ -	€ -
S85	3.2.1.	MIRT: Digitalisering	€ 0,600	€ 0,150	€ -	€ -
		Totaal Slim, veilig, duurzaam	*€ 13,073*	*€ 7,603*	*€ 5,453*	*€ 1,453*
R23	3.1.2.	Inframaatregelen Weert-Hamont	€ 4,000	€ -	€ -	€ -
O79	3.1.1.	Beheer en Onderhoud Spoor (TMH)	€ 0,433	€ 0,239	€ 0,245	€ 0,302
R56	3.1.2.	Tram Maastricht Hasselt	€ 5,000	€ 19,493	€ -	€ -
R56	3.1.1.	Haltes Tram Hasselt-Maastricht	€ 1,000	€ -	€ -	€ -
	3.1.2.	Kapitaallasten Railinfrastructuur (t.l.v. Bereikbaarheidsmiddelen)	€ 0,938	€ 1,511	€ 2,612	€ 5,255
		Totaal Railinfrastructuur	*€ 11,371*	*€ 21,243*	*€ 2,857*	*€ 5,557*
	3.2.4.	Proceskosten EGTS Rijn-Alpen Corridor	€ 0,010	€ 0,010	€ 0,010	€ -
	3.2.4.	Samenwerkingsovereenkomst Blueports	€ 0,057	€ 0,035	€ 0,035	€ 0,035
	3.2.4.	MIRT - Programma Goederencorridors	€ 0,286	€ 0,175	€ 0,100	€ -
	3.2.4.	Modal shift aanpak	€ 0,080	€ 0,080	€ -	€ -
	3.2.4.	Clean energy hubs	€ 0,050	€ 0,025	€ -	€ -
	3.2.1.	Beveiligd vrachtwagenparkeren	€ 0,097			
		Totaal Logistiek	*€ 0,580*	*€ 0,325*	*€ 0,145*	*€ 0,035*
		Totaal aan uitgaven	*€ 138,316*	*€ 117,475*	*€ 97,055*	*€ 103,351*
		Overschot jaarlijkse Mobiliteitsmiddelen	€ 68,691	€ 65,209	€ 62,548	€ 54,402

x 1 mln

2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ 0,970	€ -	€ -
€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030	€ 0,030
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,000	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 1,000*	*€ 0,030*	*€ 0,030*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,500	€ 0,200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ 0,953	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 1,453	*€ 1,153*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ 0,953*	*€ -*	*€ -*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 0,771	€ 0,788	€ 0,806	€ 0,824	€ 0,842	€ 0,859	€ 0,877	€ 0,895	€ 0,913	€ 0,931	€ 0,949
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,357	€ 5,395	€ 5,394	€ 5,382	€ 5,382	€ 5,382
€ 6,128	*€ 6,145*	*€ 6,163*	*€ 6,181*	*€ 6,199*	*€ 6,216*	*€ 6,272*	*€ 6,289*	*€ 6,295*	*€ 6,312*	*€ 6,330*
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
€ 98,982	*€ 99,798*	*€ 100,188*	*€ 100,925*	*€ 102,045*	*€ 103,178*	*€ 104,214*	*€ 105,275*	*€ 106,282*	*€ 104,724*	*€ 106,393*
€ 50,415	€ 45,950	€ 41,400	€ 36,423	€ 30,641	€ 24,047	€ 16,741	€ 8,706	€ 0,000	€ -6,849	€ -15,063

x 1 mln

		BIJLAGE 2 INVESTERINGEN	Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk reeds ontvangen	Dekking Rijk nog te ontvangen	Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2021	Realisatie t/m 2020	Restant te besteden 2020
		Totaal jaarlijks beschikbaar voor investeringen						€ 853,315	€ -	€ 52,884
Nummer IPML	*Product Begroting*	*onderwerp*								
	3.2.5.	Openbare verlichting						€ 0,808	€ 0,694	€ 0,114
	3.2.5.	Beplantingsbestek	€ 0,767	€ 0,767	€ -	€ -	€ -	€ 0,970	€ 0,398	€ 0,572
	3.2.5.	OMOP verhardingen (investeringen)	€ 18,498	€ 18,498	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Bewegwijzering	€ 1,322	€ -			€ -	€ 1,507	€ 1,116	€ 0,391
	3.2.5.	Verkeersregelinstallaties	€ 4,503	€ 3,073			€ 1,430	€ 4,503	€ 1,414	€ 3,089
	3.2.5.	Vervanging geleiderails	€ 0,453	€ 0,453			€ -	€ 0,453	€ 0,106	€ 0,346
	3.2.5.	Vervanging wegmeubilair	€ 0,345	€ 0,345			€ -	€ 0,683	€ 0,042	€ 0,642
	3.2.5.	Incidentele investeringen (grondaankopen, faunavoorzieningen, groenbeheer en verkeersveiligheid)	€ 0,889	€ 0,889			€ -	€ 0,889	€ 0,889	€ -
	3.2.5.	Studieprojecten	€ 2,332	€ 2,332				€ 2,332	€ 2,225	€ 0,107
	3.2.5.	Vervangingsinvesteringen algemeen	€ -	€ -			€ -	€ -	€ -	€ -
	3.2.5.	Aanschaf gladheidsmaterieel	€ 0,150	€ 0,150			€ -	€ 0,150	€ 0,168	€ -
B5	3.2.5.	N270 Koninginnebrug - 15 jr	€ 5,200	€ 5,200	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B8	3.2.5.	N554/N556 Rehabilitatie	€ 6,716	€ 6,716	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
B21	3.2.5.	N273 Vervangen Kunstwerk Brug Tungelroysche Beek (Neerbeek)-80 jr	€ 2,400	€ 2,400	€ -	€ -	€ -	€ 2,400	€ 0,015	€ 2,385
B22	3.2.5.	N564 brug Nyrstar (vervangen) - 15 jr	€ 1,000	€ 1,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B25	3.2.5.	N280 rehabilitatie versterken wegvak (11.9 t/m 16,27) wegvak Horn	€ 5,949	€ 5,949	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
B31	3.2.5.	N293 Vervangen kunstwerk Roerbrug - 15 jr	€ 1,500	€ 1,500	€ -	€ -	€ -	€ 1,500	€ 0,033	€ 1,467
B38	3.2.5.	N297 Wateroverlast Sittard	€ 0,150	€ 0,150	€ -	€ -		€ 0,150	€ -	€ 0,150
B47	3.2.5.	N281 Viaduct Terworm (versterken) - 15 jr	€ 1,000	€ 1,000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
B48	3.2.5.	N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte gem. Heerlen (fundering en verharding, km 22- 32)	€ 16,118	€ 16,118	€ -	€ -	€ -	€ 13,917	€ -	€ 13,917
B50	3.2.5.	ZLSM	€ 5,100	€ 5,100	€ -	€ -	€ -	€ 5,100	€ 0,034	€ 5,066
B58	3.2.5.	N278 Vervangen kunstwerk Fommestraat - 80 jr	€ 2,100	€ 2,100	€ -	€ -	€ -	€ 2,100	€ 0,089	€ 2,011
B63	3.2.5.	N298 Wateroverlast Aalbeek	€ 0,800	€ 0,800	€ -	€ -		€ 0,800	€ -	€ 0,800
	3.2.5.	Onderdoorgang voor (brom)fietsers - 80 jr	€ 0,384	€ 0,384	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Veetunnel/duiker Selzerbeek - 80 jr	€ 0,391	€ 0,391	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Bocholtzerbeek - 80 jr	€ 0,130	€ 0,130	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Lingsforterbeek - 80 jr	€ 1,279	€ 1,279	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Dubbele duiker in Looische graaf - 80 jr	€ 0,448	€ 0,448	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Dubbele duiker in Eckeltsebeek - 80 jr	€ 0,116	€ 0,116	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker 2 in Roggelschebeek - 80 jr	€ 0,446	€ 0,446	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in Haelenschebeek - 80 jr	€ 0,140	€ 0,140	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Duiker in waterlossing - 80 jr	€ 0,230	€ 0,230	€ -	€ -		€ -	€ -	
	3.2.5.	Nog te programmeren kunstwerken								
	3.2.5.	Nog te programmeren vervangingsinvesteringen wegen								
		Totaal investeringen Beheer Provinciale wegen	€ *80,856*	€ *78,104*	€ -	€ -	€ *1,430*	€ *38,261*	€ *7,223*	€ *31,056*

x 1 mln

| Geprogrammeerd | | |

x 1 mln

Nummer IPML	Product Begroting	BIJLAGE 2 INVESTERINGEN	Project kosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk reeds ontvangen	Dekking Rijk nog te ontvangen	Dekking derden	Beschikbaar krediet t/m 2021	Realisatie t/m 2020	Restant te besteden 2020
W1	3.2.5.	N271 Rehabilitatie Fietspad onderhoud Plasmolen-Mook	€ 11,100	€ 10,910	€ -	€ -	€ 0,190	€ 11,100	€ 0,800	€ 10,300
W2	3.2.5.	N271 Groot onderhoud Gennep	€ 8,144	€ 7,846	€ -	€ -	€ 0,298	€ 8,144	€ 6,708	€ 1,436
W4	3.2.5.	N271 Aanleg rotonde Well (Wezerweg) incl. tijdelijke VRI	€ 2,400	€ 1,650	€ -	€ -	€ 0,750	€ 2,400	€ 0,283	€ 2,117
W7	3.2.5.	N270 VIA Venray projecten (incl. afrit Deurnseweg)	€ 18,781	€ 15,125	€ -	€ -	€ 3,656	€ 18,781	€ 1,827	€ 16,954
W17	3.2.5.	N273 Ittervoort-Venlo Rehabilitatie kom Baarlo	€ 8,550	€ 8,250	€ -		€ 0,300	€ 8,550	€ 0,598	€ 7,952
W18	3.2.5.	Verkeersremmende maatregel Weidebos	€ 0,130	€ 0,130	€ -	€ -	€ -	€ 0,130	€ 0,129	€ 0,001
W19	3.2.8.	N266-N275 Nederweert	€ 18,244	€ 6,032	€ -	€ -	€ 12,212	€ 18,244	€ 0,716	€ 17,528
W20	3.2.5.	N273 kom Neer	€ 9,570	€ 9,570	€ -	€ -	€ -	€ 9,570	€ -	€ 9,570
W24	3.2.7.	N280 Deelproject West-Leudal (incl. reconstructie aansluiting N280/N279 rotonde en carpoolplaats Kelpen)	€ 101,580	€ 89,080	€ -	€ 7,800	€ 4,700	€ 101,580	€ 10,063	€ 91,517
W28	3.2.5.	N280 Deelproject Roermond (incl. Maasbrug, rehabilitatie rijbaan en ontsluiting DOC)	€ 57,963	€ 44,763	€ -	€ -	€ 13,200	€ 57,963	€ 48,400	€ 9,563
W30	3.2.5.	Bus halteren op rijbaan	€ 0,025	€ 0,025	€ -	€ -	€ -	€ 0,025	€ -	€ 0,025
W32	3.2.5.	N276 Maasbracht (Ei van St. Joost)	€ 0,100	€ 0,100	€ -	€ -	€ -	€ 0,100	€ -	€ 0,100
W37	3.2.5.	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar	€ 73,993	€ 47,756	€ -	€ 14,300	€ 11,937	€ 73,993	€ 0,498	€ 73,495
W42	3.2.5.	Buitenring Parkstad Limburg (BPL)	€ 445,700	€ 297,040	€ -	€ -	€ 148,660	€ 445,700	€ 439,280	€ 6,420
W44	3.2.5.	N298 Aanleg drie betonnen rotondes Nuth tbv BPL	€ 0,563	€ 0,563	€ -	€ -	€ -	€ 0,563	€ 0,488	€ 0,075
W45	3.2.5.	Randweg Abdissenbosch	€ 7,000	€ 3,500	€ -	€ -	€ 3,500	€ 7,000	€ 0,331	€ 6,669
W59	3.2.5.	N595 fietspaden Wittemer Allee	€ 6,600	€ 5,600	€ -	€ -	€ 1,000	€ 0,850	€ 0,306	€ 0,544
W60	3.2.5.	N598 P 246 De Hut - De Plank - fietspad 15 jr.	€ 11,792	€ 11,092			€ 0,700	€ 7,792	€ 2,619	€ 5,173
	3.2.5.	Provinciale bushaltes	€ 0,600	€ 0,600	€ -	€ -	€ -	€ 0,600	€ -	€ 0,600
		Totale investeringen Weginfrastructuur	*€ 782,835*	*€ 559,632*			*€ 201,103*	*€ 773,085*	*€ 513,045*	*€ 260,040*
	3.1.1.	Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS)	€ 1,955	€ 1,955	€ -	€ -	€ -	€ 1,955	€ 1,903	€ 0,052
O41	3.2.5.	Ontwikkeling stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 8,300	€ 3,622	€ -	€ -	€ 4,678	€ 8,300	€ 0,880	€ 7,420
		Totaal Openbaar vervoer	*€ 10,255*	*€ 5,577*	*€ -*	*€ -*	*€ 4,678*	*€ 10,255*	*€ 2,783*	*€ 7,472*
F6	3.2.2.	Fietsinfrastructuur Oostrum (N270)	€ 3,500	€ 1,750	€ -	€ -	€ 1,750	€ 3,500	€ -	€ 3,500
F43	3.2.2.	Leisure Lane	€ 22,600	€ 11,500	€ -	€ -	€ 11,100	€ 22,600	€ 0,700	€ 21,900
		Totale investeringen Fiets	*€ 26,100*	*€ 13,250*	*€ -*	*€ -*	*€ 12,850*	*€ 26,100*	*€ 0,700*	*€ 25,400*
R9	3.1.2.	Railagenda Electrificatie Maaslijn	€ 212,600	€ 99,900	€ 59,600	€ -	€ 53,100	€ 212,600	€ 21,100	€ 191,500
	3.1.2.	Railagenda Electrificatie Heerlen-Herzogenrath	€ 15,200	€ 0,770	€ 7,500	€ -	€ 6,930	€ 15,200	€ 15,121	€ 0,079
R46	3.1.2.	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	€ 68,140	€ 20,228	€ -	€ 28,148	€ 19,763	€ 68,140	€ 7,024	€ 61,116
R56	3.1.2.	Tram Maastricht Hasselt	€ 75,500	€ 15,600	€ -	€ -	€ 59,900	€ 75,500	€ 20,600	€ 54,900
		Totaal Railinfrastructuur	*€ 371,440*	*€ 136,498*	*€ 67,100*	*€ 28,148*	*€ 139,693*	*€ 371,440*	*€ 63,846*	*€ 307,594*
		Verwachte investeringen actuele projecten						€ 811,346	€ 520,268	
		Jaarlijkse investeringsruimte						€ -	€ -	
		Vrije investeringsruimte Cumulatief						€ -	€ -	€ -

x 1 mln

Geprogrammeerd															
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
	€ 4,600		€ 1,250												
	€ 0,320	€ 3,230	€ 0,600												
		€ 2,050	€ 1,250												
€ -	€ *4,920*	€ *5,280*	€ *3,100*	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
€ 14,937	€ 27,076	€ 21,887	€ 22,117	€ 16,593	€ 16,869	€ 21,421	€ 21,268	€ 20,340	€ 18,954	€ 17,547	€ 17,849	€ 16,486	€ 13,580	€ 13,803	
€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	€ 0,000	€ 0,001	
€ 0,001	€ 0,002	€ 0,003	€ 0,004	€ 0,004	€ 0,005	€ 0,005	€ 0,006	€ 0,006	€ 0,007	€ 0,008	€ 0,008	€ 0,009	€ 0,009	€ 0,010	

Naar inhoudsopgave

7. Programmabeheersing

De programmabeheersing vindt plaats binnen de evenredige 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 huidige coronacrisis en de onduidelijke gevolgen daarvan voor de mobiliteit, vormen op de middellange termijn, een risico voor de beheersbaarheid van het totale mobiliteitsprogramma.

7.1. Inhoud

In het verleden is gebleken dat de Bereikbaarheidsmiddelen 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.
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. Hierbij is het goed om dit te bezien in relatie tot *de resultaten van* het onderzoek naar "Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten".

Specifiek voor de ingestelde risicoreservering op programmaniveau worden hierna naast de stand van zaken ook eventuele verbetermogelijkheden genoemd, *welke samen met de onderzoeksresultaten Budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten onderwerp zijn van een in het najaar 2021 geplande informatiesessie met Provinciale Staten.*

7.1.1. 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 verbeterslag 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!'.
In detail wordt het afwegingskader afgestemd op actuele ontwikkelingen ten aanzien van bijvoorbeeld de criteria voor verkeersveiligheid. Zie hiervoor ook het themablad Verkeersveiligheid.

7.1.2. Stand van zaken Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen

Met het aannemen van Amendement 56 van Berghorst cs 'We stellen een risicoreservering in, bestaande uit 66 miljoen voor een limitatief aantal risico's op het gebied van mobiliteit, aangevuld met de 26,8 miljoen vrij beschikbare middelen in het Heroverwegingskader Mobiliteitsopgaven, waarmee een risicoreservering ontstaat van 92,8 miljoen' is bij het heroverweging besluit van 14 februari 2020 een deel van de Bereikbaarheidsmiddelen ingericht als Risicoreservering.

- **Actualisering Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen**

In hoofdstuk 6.2 is de actuele stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen opgenomen. Deze actuele stand is gebaseerd op het aanwezige saldo bij het heroverwegingsbesluit en de daaropvolgende genomen besluiten tot 1 juli 2021 door GS of PS en in lijn met het Amendement 56.

Er wordt *gewerkt* aan een nadere financiële specificering/onderbouwing van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen als een van de mogelijke verbeterpunten. Daarbij is het zinvol om rekening te houden met eventuele nieuwe optredende (exogene) risico's, zoals de Covid-19-pandemie, *leidraad kostenbegrotingssystematiek* en de implementatie van het *uitvoeringskader Zo Werken Wij!*. Aanleiding voor deze verbetering is dat we aan de hand van een zorgvuldige analyse op zoek zijn naar de benodigde draagkracht van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen.

- **Toepassing Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen**

De stand van de Risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen bedraagt per 1 juli 2021 € 64,702 mln. Op basis van PS-besluitvorming moeten binnen dit bedrag onderstaande bedragen gereserveerd worden:

Limitatieve Risico's	*€ x 1 mln.*
Amendement 91 van Wageningen landschappelijke inpassing	*1,600*
Randweg Abdissenbosch	*16,500*
Investeringen ZLSM na 2024	*12,400*
Vertraging Maaslijn	*13,600*
Projectspecifieke risico's	*44,100*

Per saldo resteert er dan nog binnen de Risicoreserve een bedrag van € 20,602 mln.
Daarnaast moet er nog een bedrag gereserveerd worden voor de project-overstijgende risico's zoals exogene risico's en de ramingssystematiek conform het uitvoeringskader 'Zo werken wij'. Dit wordt conform het nog voor te leggen sonderende PS-voorstel (werksessie Cie MD 8 oktober 2021) meegenomen in VGR4 IPML.

7.1.3. 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 handelswijze 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 periodiek vindt er bijstelling plaats.

7.1.4. 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*.

7.2. Capaciteit

Aan het totale programma is tevens de inzet van de ambtelijke organisatie randvoorwaardelijk gekoppeld. De strategische personeelsplanning en daaruit volgende halfjaarlijkse capaciteitsnota op basis van de clusterplannen, zijn medebepalend voor de sturing op dit programma.

7.3. 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 7.1.2.

7.4. 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 8, 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!*

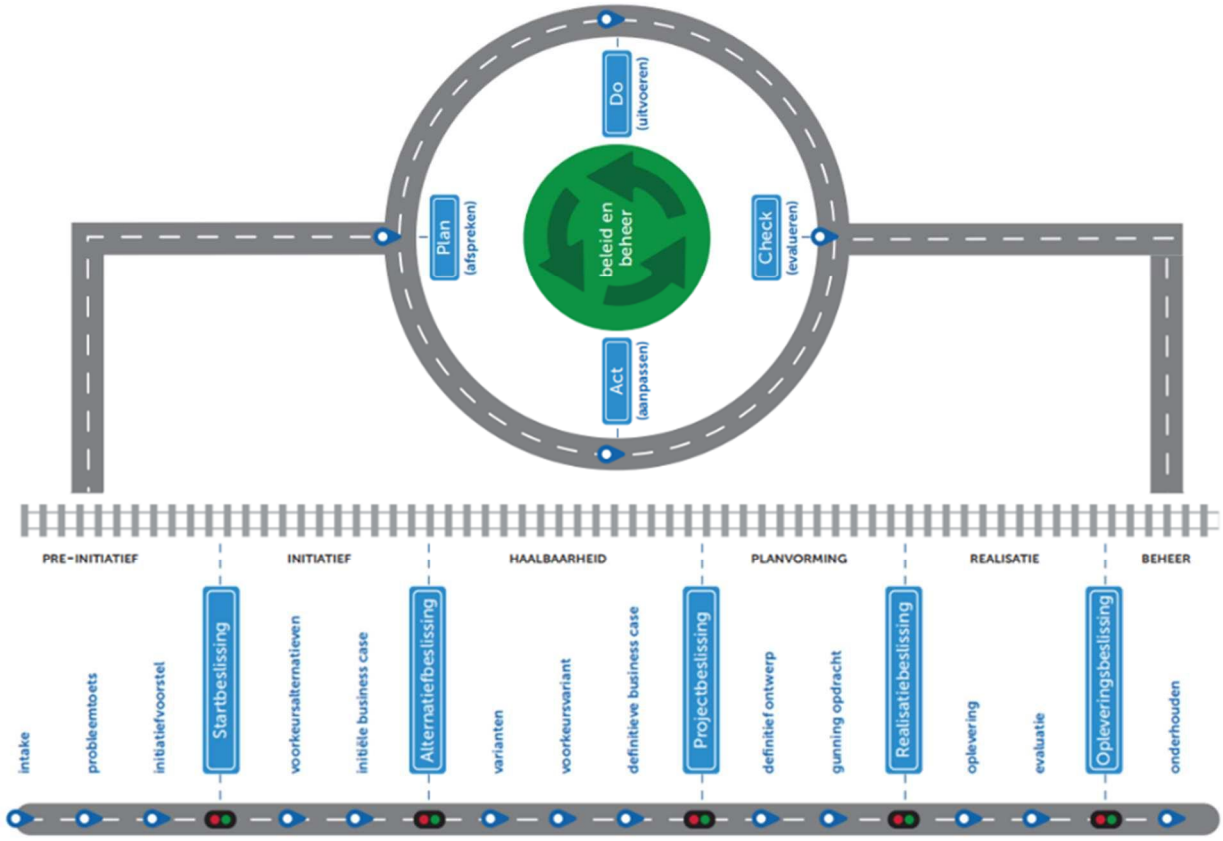


Fig. Limburg Standaard

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.

Faseovergang	Besluitvormingsdocument	Verantwoordelijkheid besluitvorming
Beheer-, ontwikkel- en beleidscyclus	Vaststelling kader	PS
Naar initiatief	Initiële businesscase	Ambtelijk
Naar haalbaarheid	Businesscase	GS
Naar planvorming	PIP	PS
Naar uitvoering	Aanbesteding	GS
Naar beheer	Opleverdocument	Ambtelijk

Via de begroting en afwijkingsrapportages op de begroting besluit PS over de kredieten van de projecten

PS wordt twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van het integrale programma van de mobiliteitsopgaven via het IPML.

8. 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.

8.1. Leeswijzer projectenbundel

Nummer + Naam van de opgave

Mobiliteitsdoel

- ☐ Duurzaamheid
- ☐ Leefbaarheid
- ☐ Veiligheid
- ☐ Doorstroming

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ☐ Beleid

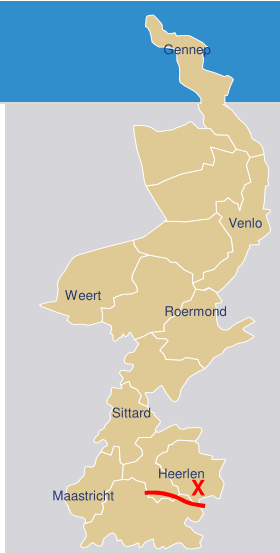
Met kleur wordt aangeduid in hoeverre het project op dit moment hieraan bijdraagt *conform het Afwegingskader mobiliteitsopgaven en ambities:*

- hoog
- middel
- laag
- zeer laag

Algemene indicatie voortgang

Het stoplicht 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:

- 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.



Beoogd resultaat

Hier wordt kort omschreven wat het beoogde resultaat is met een verwijzing naar mobiliteitsdoelen en/of verantwoordelijkheden.

Onder betrokken en achter de naam Provincie Limburg staat tussen haakjes de rol. Mogelijkheden zijn: Initiatiefnemer, subsidient, mede financier.

Aanpak of Oplossingen

In de initiatiefase wordt hier kort omschreven 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.

Scope	Globale grafische weergave van de scope van het project. *Er is geen relatie qua kleur met de scope onder stand van zaken.*
Raakvlakken	Eventuele verwijzing naar projectbladnummers van gerelateerde projecten.
Zie ook nieuwsbrief / website	*Eventuele link naar een website of nieuwsbrief van de opgave*

Projectvoortgang / Mijlpalen

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.

Planning/Realisatie

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 en de actuele fasering volgens actuele VGR. 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.

Dekking

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 Index*ering* is inbegrepen of niet. *Verwijzing naar product in provinciale begroting*

Voorbeeld	Voorbeeld van een aangepast tekst
~~0,230~~ *0,320*	Voorbeeld van aangepaste cijfers

Specifieke indicatie stand van zaken

De stoplichtkleur bij stand van zaken geeft aan hoe de scope, tijd en financiën ervoor staan. *Zie* 5.1 *voor uitgebreide toelichting*:

- Groen *(Goed)*: geen afwijking,
- Geel *(Matig)*: *kleine* afwijking,
- Rood *(Slecht)*: *grote* afwijking.

Betrokken

Trekker

Welke organisatie leidt het project en is verantwoordelijk voor het projectresultaat

Shareholders

De (mede)financiers (medebepalend voor de inhoud)

Stakeholders

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

8.2. Thema Beleidsvoorbereiding

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☑ Beheer en Onderhoud
- ☑ Beleid

Beoogd resultaat

Beleidsvoorbereiding bestaat uit de volgende drie subdoelen:

1. Beleidsmonitoring: Bepalen van de mate waarin we onze doelen realiseren, het monitoren van de mobiliteitsontwikkelingen en het bepalen van de effectiviteit van mobiliteitsmaatregelen.
2. Beleidsontwikkeling: afstemming over generieke mobiliteitsthema's en de weerslag daarvan op Limburg.
3. Gebiedsgerichte aanpak: Een integraal maatregelenpakket, afgestemd met de behoeften van de regio, in te zetten als bijdrage aan de regionale mobiliteitsdoelen.

Aanpak

Beleidsvoorbereiding bestaat uit de volgende vier deelonderwerpen:

- 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. *In 2021 is gewerkt aan de koppeling tussen indicatoren en eindproducten, zoals de rapportage en het Dataportaal Limburg (van het Cluster O&I, team gegevensmanagement). Met deze stap zijn we straks 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 zijn 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 2021 wordt de eerste editie van de nieuwe verkeersmodellen gebouwd.*

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).* De gegevenslevering loopt t/m 2027 via NDW.
- Levering verkeergegevens met nader onderscheid kenmerken. Het gaat hier met name om het vervoer gevaarlijke stoffen, maar via de metingen proberen we ook inzicht te krijgen in landbouwverkeer, afmetingen en uitstootcategorie. In 2021 vindt de verdere voorbereiding en aanbesteding plaats en willen we deze inwinning operationeel krijgen. Hiervoor zoeken we samenwerking met NDW en enkele provincies.

De gemeenten hebben gelegenheid (gehad) om voor eigen rekening mee te doen met de inwinning. De gemeenten Venlo en Peel en Maas maken hier gebruik van.

Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata

Binnen het uitvoeringskader Slim, Veilig, Duurzaam wordt gewerkt aan de digitaliseringsopgave voor mobiliteit (zie hoofdstuk 8.8). Hiermee wordt invulling gegeven aan de landelijke MIRT-afspraak 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).

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg, NDW

Shareholders
Gemeenten

Stakeholders
Rijkswaterstaat, CBS, Arriva, dataleveranciers, adviesbureaus

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van financiering voor de verkeersmodellen vanuit regio's

Grootste tijd risico's

- Covid19 belemmert levering onderdelen en/of beschikbaarheid personeel
- Vertraging in vergunning / toestemming wegbeheerders (verkeersmeetnet)
- Vertraging in gegevensverzameling input (verkeersmodellen)
- Complicaties bij de modelontwikkeling i.v.m. innovaties (verkeersmodellen)

Integrale mobiliteitsmonitoring
Naast het monitoren van het mobiliteitsplan wordt gewerkt aan een verdere doorontwikkeling van de integrale mobiliteitsmonitoring. Daarbij wordt de 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 gezorgd voor de 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 of de gevolgen van de grensweerstanden. Er wordt telkens het juiste moment gekozen/afgewacht om dergelijke onderzoeken te starten en de resultaten op te leveren.

Rapportage
Naast 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 wordt de data en de bijbehorende analysen ontsloten. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het cluster Strategie, CBS en O&I. *De eerste resultaten hiervan zijn in 2021 al zichtbaar in de vorm van het Dataportaal Limburg.*

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Opdrachtverlening verkeersmeetnet: verkeersgegevens met onderscheid kenmerken Oplevering eerste rapportage indicatoren (mobiliteitsdoelen) 2020
2020	Definitieve gunning doorontwikkeling verkeersmodellen (14 december 2020) Levering eerste batch fietstellingen (7 december 2020) Eerste telpunten nieuwe verkeersmeetnet operationeel (18 augustus 2020) Opdrachtverlening verkeersmeetnet: levering fietstelgegevens (17 juli 2020) Opdrachtverlening verkeersmeetnet: levering verkeersgegevens gemotoriseerd wegverkeer (20 mei 2020) GS-besluit Doorontwikkeling verkeersmeetnet en verkeersmodellen (17 maart 2020) Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020).

Planning

Monitoring, Evaluatie en Data (MED)
In 2021 worden de volgende stappen gezet in het meten van de mobiliteitsdoelen uit het mobiliteitsplan. Op de planning staat onder andere het organiseren van de dataverzameling van de verschillende indicatoren. Daarnaast werken we aan een (half)jaarlijkse rapportage over de kernindicatoren waarin de belangrijkste resultaten en duiding zal worden gepresenteerd. De afstemming en aanhaking met de andere gerelateerde monitoringsactiviteiten binnen mobiliteit wordt daarnaast gewaarborgd.

Verkeersmodellen
In 2021 vindt de modelbouw plaats van de nieuwe multimodale verkeersmodellen.

Verkeersmeetnet
In Q1 van 2021 worden de laatste permanente meetlocaties van het meetnet gemotoriseerd wegverkeer en fiets operationeel. Daarnaast willen de verkeerstellingen met nader onderscheid naar kenmerken in 2021 operationeel krijgen. Hiertoe vinden de laatste voorbereidingen, de aanbesteding en de uitrol plaats. Tenslotte zal uiteraard de kwaliteit van het nieuwe meetnet in 2021 nauwlettend (via NDW) gemonitord worden.

▪ 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 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.

Deze generieke beleidsontwikkeling kijkt naar thema en grens overstijgende mobiliteitsconcepten en zorgt voor de aanhaking met andere beleidsterreinen zoals natuur, economie, 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.

Versnellingsagenda (Covid-19-pandemie)

Een ontwikkeling die op dit moment speelt, is de impact van de Covid-19-pandemie op de mobiliteit. Hieraan is een zogenaamde versnellingsagenda gekoppeld om ten tijde van deze pandemie de marktpartijen enige zekerheid te kunnen bieden. Er zijn verschillende versnellingsmaatregelen onderzocht.
Bij de versnellingsmaatregelen zijn geen volstrekt nieuwe inzichten aan het licht gekomen, immers ook zonder Covid-19 willen we zo snel en effectief mogelijk werken. Het zijn wel optimalisaties en accentverschuivingen die we samen met aanbesteding- en contract deskundigen hebben ontwikkeld en toegepast op onze Mobiliteitsopgave. Hierbij is een totaaloverzicht gemaakt, ook de projecten die reeds werden versneld en eerder aan u zijn gemeld zijn mee genomen.
Bij de nog te versnellen onderhouds- en infraprojecten en de fietsprojecten kunnen zich tijdens de doorontwikkeling onvoorziene omstandigheden voordoen. Daarom is hier een bandbreedte van plus of min 25% gehanteerd. Bij de andere onderdelen is dat minder het geval en is er geen bandbreedte toegepast.

Thema	Minimaal te versnellen	mediaan	Maximaal te versnellen
Beheer en onderhoud	10 (Limburgs MKB)	11 (Limburgs MKB)	12 (Limburgs MKB)
Onderhouds- en infra Projecten (reeds versneld)	45	45	45
Onderhouds- en infra Projecten (nog te versnellen)	32,6	43,5	54,4
Fietsprojecten	10,7	14,3	17,9
Openbaar vervoer	2,3	2,3	2,3
Slimme, duurzaam en veilige mobiliteit en verkeersveiligheid	2,7	2,7	2,7
Totaal te versnellen	103,3	118,8	134,3

Specifiek betreft de versnellingsmogelijkheden de volgende projecten:

- Beheer en onderhoudswerkzaamheden door Limburgs MKB
- B48 – N281 Rehabilitatie
- W7 - N270 Via Venray fase 1
- W19 - N266-N275 Nederweert
- W24 - N280 Leudal
- W37 - Gebiedsontwikkeling VDL
- W59 - N595 Wittemerallee
- W60 - N598 Reconstructie de Hut + de Plank
- Thema OV:
  - Basis op orde OV-overstappunten
  - Versnellen en verstrakken OV-dienstregeling
  - Deelfietsen op kleine stations
  - Onderwijs- en werkgeversaanpak Limburg
- F54 - Snelfietsroute Beek – Elsloo – Chemelot
- F26 - Snelfietsroute Station Roermond-Haelen, (5 km lang) onderdeel snelfietsroute Leudal-Roermond-Meinweg – Mönchengladbach
- F66 - Fietsverbinding Nederweert-Leudal-Roermond-Roerdalen-Wegberg-Mönchengladbach, Provincie Limburg/ Regio
- F67 - Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg
- F68 - Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas
- F69 - Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep
- F70 - Fietsverbinding Overloonseweg, Venray
- F71 - Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264, Provincie Limburg
- F72 - Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert
- S86 - Intelligente verkeerslichten

Van bovenstaande overzicht kunnen de W7, W19, W60, F54 en F68 om verschillende redenen niet versneld worden opgepakt. Zie hiervoor de projectbladen.

- BO MIRT

Daarnaast bestaat het 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.
In april resp. mei 2021 hebben een BO Leefomgeving voor Zuid-Nederland en een BO Leefomgeving voor de Goederenvervoercorridors plaatsgehad.

- Gebiedsgerichte 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:
1. Westelijke Mijnstreek
2. Weert en omgeving
3. 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-Stadt loopt nog

Betrokken
Trekker
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld
Shareholders
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld
Stakeholders
Per gebiedsgerichte aanpak ingevuld

Risico omschrijving
Grootste financiële risico’s
Wegvallen van financiering voor de gebiedsverkenning vanuit regio’s

Grootste tijd risico’s
- Covid19 belemmert de totstandkoming van de gebiedsverkenning
- Afstemming inzake de bestuurlijke haalbaarheid komt niet rond

G73 Gebiedsverkenning Noord Limburg (voorheen Venlo – Eindhoven genoemd)

Doel
Het doel van de gebiedsverkenning is om een gedragen maatregelenpakket te definiëren dat tegemoetkomt aan de gebieds- en mobiliteitsopgaven.

Reikwijdte/scope
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.

Planning
Inmiddels is eind 2020 de eerste fase (inventarisatie gebiedsopgaven en mobiliteitsopgaven) afgerond. Momenteel worden oplossingsrichtingen in kaart gebracht en wordt een maatregelenpakket samengesteld dat effectief is en op draagvlak bij de partners kan rekenen.
De planning is om de gebiedsverkenning af te ronden in *de* tweede *helft* van 2021.

Risicobeheersing / Financieel
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.

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Regiogemeenten en RWS
Stakeholders
Divers

Grootste financiële risico’s
Wanneer geadviseerd wordt om de voorkeurs-maatregelen uit te voeren dan is mogelijk, een en ander afhankelijk van de op dat moment beschikbare financiële ruimte binnen de bereikbaarheidsmiddelen, aanvullende financiering nodig.

G74 Gebiedsverkenning Weert en omgeving (voorheen: Weert – Eindhoven genoemd)

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

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders

Doel

Het doel van de gebiedsverkenning is om samen met de stakeholders een aantal meetregelen 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

Reikwijdte/scope
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.

Werkgroep bereikbaarheids-opgave "Weert en omgeving" zoals regiogemeenten Limburg, België en Brabant, Provincies Noord-Brabant, Belgisch Limburg, het Vlaams Gewest

Stakeholders
(voorlopig en afhankelijk van opgaven)) Rijkswaterstaat; LLTB; Fietsersbond; Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen; Infrabel; Federale overheidsdienst als opdrachtgever NMBS; Arriva; Bravo; Samenwerking Midden-Limburg.

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van financiering voor de gebiedsverkenning vanuit regio's

Planning/besluitvormingsmomenten

- Q1 *en Q2* 2021: Verwerken opgehaalde informatie tot rapportage "Fase 1 gebiedsverkenning Weert e.o. gebiedsopgave";
- Q*2 en Q3* 2021: Ambtelijk en bestuurlijk overleg waarin resultaten gebiedsopgave gepresenteerd worden en groen licht gevraagd wordt om het proces verder te continueren. Bij groen licht verdere besluitvorming over een aantal andere onderwerpen zoals het opstellen van een provincie- en landsgrensoverschrijdend verkeersmodel, alsmede de financiering hiervan. *Ook zal gevraagd worden om in te stemmen met 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.*
- Q*3-Q4* 2021: Zoektocht naar oplossingsrichtingen afronden en toetsen aan mobiliteitsdoelen.
- *Ende 2021/aanvang 2022*:: Afronden GV met bestuurlijk vastgestelde voorkeursmaatregelenpakket.

Risicobeheersing:
Voor de afronding van de gebiedsverkenning worden daar waar mogelijk systemen ingezet zodat ook digitaal kan worden overlegd, Er wordt bestuurlijk geëscaleerd naar Gedeputeerde Staten wanneer blijkt dat partners andere prioriteiten krijgen.

Overige relevante informatie noodzakelijk voor de uitvoerende controlerende taak van PS.
De gebiedsverkenning heeft als gevolg van de Corona-pandemie vertraging opgelopen. Er heeft weinig afstemming met de omgeving kunnen plaatsvinden en bovendien lopen de 'lockdowns' tussen Nederland en België niet synchroon. *Verder heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van Vlaanderen eveneens een mobiliteitsstudie opgestart, waarvan de resultaten medio 2022 bekend zullen zijn, wat het opstellen en bestuurlijk accorderen van voorkeursmaatregelen voor het betrokken Belgisch Limburgse grondgebied bemoeilijkt.*

G75 Gebiedsverkenning Westelijke Mijnsteek

Het hieronder weergegeven indicatieve gebied waarin in ieder geval de ontwikkelingen rondom de A2 - Kerensheide – Het Vonderen en alle raakvlakprojecten in samenhang worden beschouwd.

Doel
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.

Reikwijdte/scope
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 stakeholders betrokken (o.a. Chemelotbedrijven, Campus, vervoerders, branche-organisaties). 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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg

Shareholders
gemeenten Beek, Stein, Beekdaelen, Sittard-Geleen, Echt-Susteren en RWS.

Stakeholders
Chemelotbedrijven, Campus, vervoerders, branche-organisaties

Planning/besluitvormingsmomenten
Medio 2021 moet het resultaat van deze verkenning klaar zijn waarmee de regio onderling afspraken kan maken over de uitvoering van de ontwikkelde mobiliteitsmaatregelen en de planning, prioritering, monitoring en financiering ervan.
Na bestuurlijke besluitvorming start de haalbaarheids- en daarna planfase. In die fase volgt uitwerking van de individuele maatregel(pakketten), zal er aandacht te zijn voor brede communicatie/omgevingsparticipatie en dient formele inspraak te volgen.

Risicobeheersing:
Er wordt bestuurlijk geëscaleerd naar Gedeputeerde Staten wanneer blijkt dat partners andere prioriteiten krijgen.

G76 Mobiliteitsvisie en -agenda Zuid-Limburg

Betrokken
Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie, regio, gemeenten en RWS
Stakeholders
Afhankelijk van de verschillende opgaven.

Vorig jaar hebben de zestien Zuid-Limburgse gemeenten en GS besloten de Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg die in 2020 gereedgekomen is, uit te werken in een Mobiliteitsagenda Zuid-Limburg. Trekker is, net als bij de Mobiliteitsvisie, de gemeente Maastricht.

Bij de Provincie en de Zuid-Limburgse gemeentes zijn de (potentiële) 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 en bestuurlijke inventarisatie en prioritering, waarna een voorstel voor een agenda wordt uitgewerkt (incl. strategie, organisatie, financiën) en bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden. Deze wordt in het vierde kwartaal van 2021 verwacht.

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 toekomstbestending maken van de mobiliteitsaanpak in Zuid-Limburg.

Er zijn nog geen financiële middelen gelabeld voor de agenda als zodanig.

G77 Gebiedsverkenning mobiliteit Regio Parkstad-Stadt Aachen (voorheen Kerkrade West)

Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten Kerkrade, Simpelveld, Stadt Aachen en Stadsregio Parkstad
Stakeholders
ZLSM, Arriva, ProRail, AVV, Heem Wonen Kerkrade, RWTH

In vervolg op de Verkenning Kerkrade West d.d. 2017 en de Integrale Bereikbaarheidsopgave Regio Parkstad- Stadt Aachen hebben Gedeputeerde Staten ingestemd met een nadere uitwerking van vijf mobiliteitsmaatregelen (in onderlinge samenhang) in de Mobiliteitsverkenning Regio Parkstad

Doel
Doel van het project is het formuleren van een concreet pakket aan maatregelen (één maatregel of een combinatie van maatregelen) dat ervoor moet zorgen dat duurzame vervoerwijzen (OV en (deel-) fiets) een verbeterd, duurzamer en gezonder alternatief gaan vormen voor de auto, en dat past binnen de beleidsmatige en financiële randvoorwaarden van de betrokken stakeholders in dit gebied.

Reikwijdte / scope
Het project omvat de uitwerking van de vijf geselecteerde mobiliteitsmaatregelen, al dan niet in combinatie:
- (Trein)station Kerkrade-West: doorrijden van de stoptrein van Kerkrade-Centrum naar Kerkrade-West).
- Leisurelane ook voor werkverkeer toegankelijk en aantrekkelijk maken (optimaliseren fietsnetwerk) en verknopen met bestaande en toekomstige (lokale)fietsverbindingen.
- Overstappunten. Op strategische locaties overstappunten realiseren, met bijbehorende (kwalitatieve) voorzieningen.
- Grensoverschrijdend deelfietssysteem.
- Gedragsbeïnvloeding

De uitwerking van de vijf geselecteerde mobiliteitsmaatregelen vindt plaats in twee varianten:
1. Met station Kerkrade-West;
2. Zonder station Kerkrade-West.

Deze Mobiliteitsverkenning wordt in onderlinge samenhang bekeken met de projecten Leisure Lane en ZLSM. De stad Aachen zal later in het proces aanhaken omdat zij alleen participeert in deelfietssystemen.

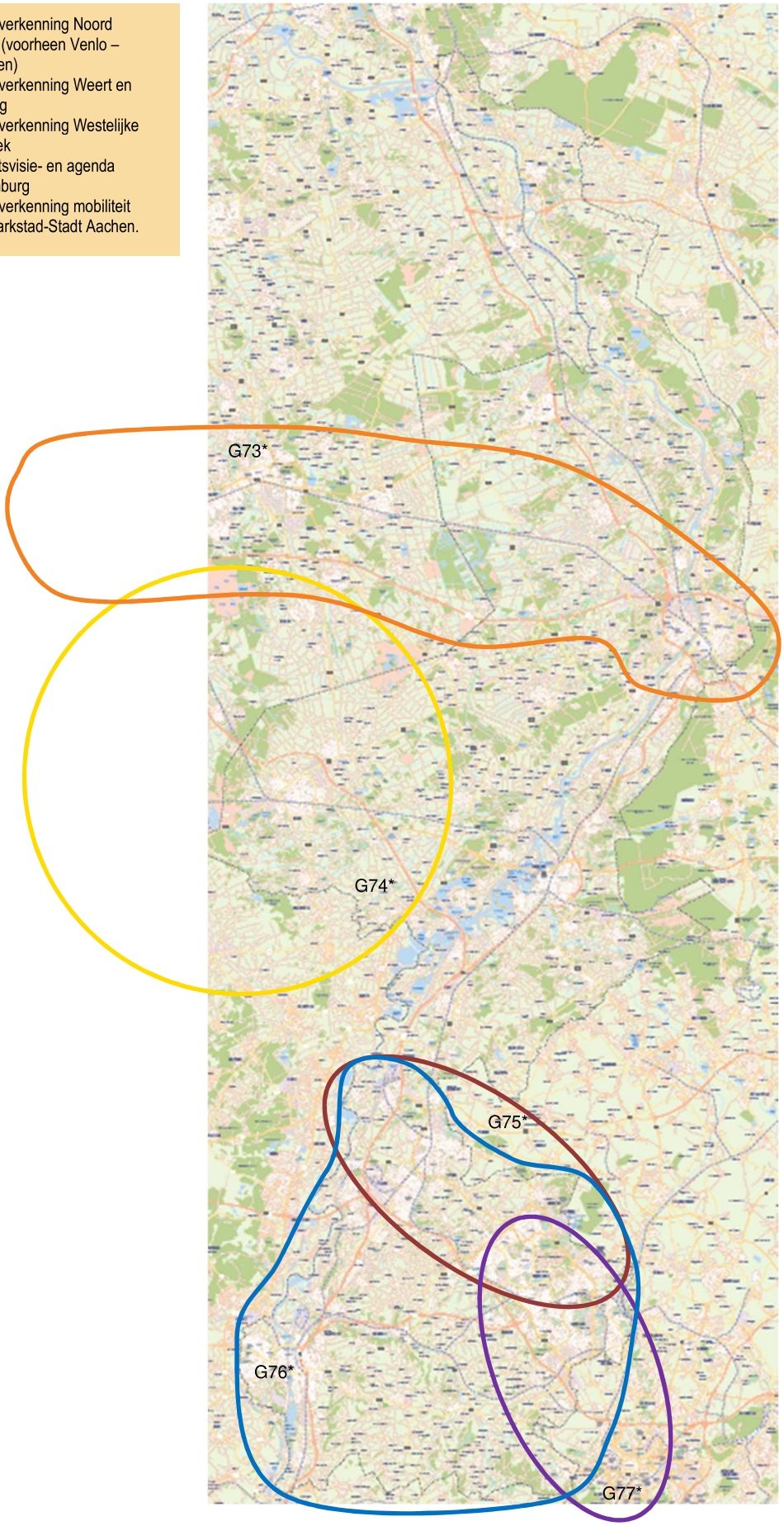
Planning besluitvorming
De twee varianten worden medio 2021 nader uitgewerkt en vastgelegd in een rapportage. Voorstel tot besluitvorming rond de go/no go voor de uitgewerkte mobiliteitsmaatregelen in GS is voorzien in Q3 2021.

Planning / Realisatie	Totaal		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Beleidsvoorbereiding	~~7,520~~ 7,618		1,459	1,232	1,232	1,231	1,231	1,231
Realisatie	~~1,134~~ 0,922		0,922					

Dekking	Totaal
Provincie	~~7,520~~ 7,618
Derden	
Totaal	~~7,520~~ 7,618

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

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

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 jan 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

8.3. Thema Beheer Provinciale Wegen

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

Trekker Provincie Limburg
Shareholders -
Stakeholders Gemeenten, Rijk

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 vervroegen, 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 een kleine € 100 mln. aan grote kunstwerken gepland (Torenstraat, Gravenweg, Koninginnebrug en Noorderplas).

Aanpak

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 beheer

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.

Het totale areaal wordt onderverdeeld in (stand van zaken 2019):

- Verhardingen: 455 km. hoofdrijbaan en *580* km. fietspad *(570 km was exclusief fietspaden BPL)*
- Kunstwerken: *127* viaducten en bruggen; *179* st. duikers en keerwanden en *13,9* km. Geluids*beperkende constructies*;
- Wegmeubilair: 255 km. Geleiderail, 12.600 st. RVV-borden en *2336* st. bewegwijzering;
- Elektrische systemen: 89 st. verkeersregelinstallaties en *35* st. overige installaties zoals pompen; *(exclusief telpunten deze zijn niet meer in provinciaal eigendom)*
- Openbare verlichting: 7.432 st.
- Afwatering: 3.327 st. duikers, 690 km. Greppels, 32 st. buffers en 95 km. Riolering;
- Groen: 28.100 st. bomen en 760 ha. Bermen en taluds.

Functioneel beheer

Er wordt een uitvoeringskader Regionaal Verbindend Wegennet Limburg (RVWN) opgesteld (zie thema Weginfrastructuur) waarin projecten zijn opgenomen die voortkomen uit de knelpuntgerichte aanpak en betrekking hebben op kleinschalige infrastructurele aanpassingen, operationeel verkeersmanagement (zie ook het thema Slim, Veilig en Duurzaam) en overdracht aan provinciale wegbeheerder.

- Kleinschalige infrastructurele 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 wegen goed 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. Betr*eft* aanleg vrije rechtsaffer vanuit verkeersveiligheid, doorstroming geen problemen. *De scope verder uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd eind 2022.*
  - *W30 Voor de bus halteren op de rijbaan (80 km –wegen) wordt de scope verder uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd eind 2021.*

- 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 en ten allen tijden doorgang moeten krijgen.

- Operationeel verkeersmanagement
  Met het sturen van het wegverkeer over het beschikbare wegennet door onder andere de uitrol en functioneel beheer van intelligente verkeersregelinstallaties, slim plannen en bouwen, afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en incident management zorgt de provinciale wegbeheerder voor een goede doorstroming op het provinciale wegennet.

- Overdracht aan de provinciale wegbeheerder
  Wanneer nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken worden opgeleverd dan eindigt daarmee het project met een beheerovereenkomst. Daarin heeft de projectorganisatie samen met de provinciale wegbeheerder de afspraken vastgelegd over de wijze van beheer en de daarmee gemoeide kosten. Bij de totstandkoming van de nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg is financieel rekening gehouden met de

reeds bekende toekomstig op te leveren nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken. *N270 Ooijen-Wanssum opgenomen als onderdeel van het Regionaal Verbindend Wegennet en in eigendom en beheer van Provincie Limburg.*

- *Subsidieaanvraag bij het Rijk voor maatregelen in de berm langs N-wegen is in behandeling. Positieve beschikking wordt verwacht in Q3 2021 en uitvoering dient gereed te zijn uiterlijk Q4 2022.*

Projectvoortgang / Mijlpalen		
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	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier beheer	~~130,871~~ *135,589*	~~19,718~~ *18,045*	~~22,045~~ *21,743*	~~22,712~~ *22,510*	~~22,210~~ *24,168*	~~23,190~~ *24,410*	*24,712*
Investeringen beheer	~~93,963~~ *106,179*	14,937	~~*22,185*~~ *22,156*	~~16,237~~ *16,607*	~~10,762~~ *19,017*	~~2,745~~ *16,593*	*16,869*
Realisatie	~~28,219~~ *13,918*	*13,918*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~224,834~~ *241,768*
Derden	0
Totaal	~~224,834~~ *241,768*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

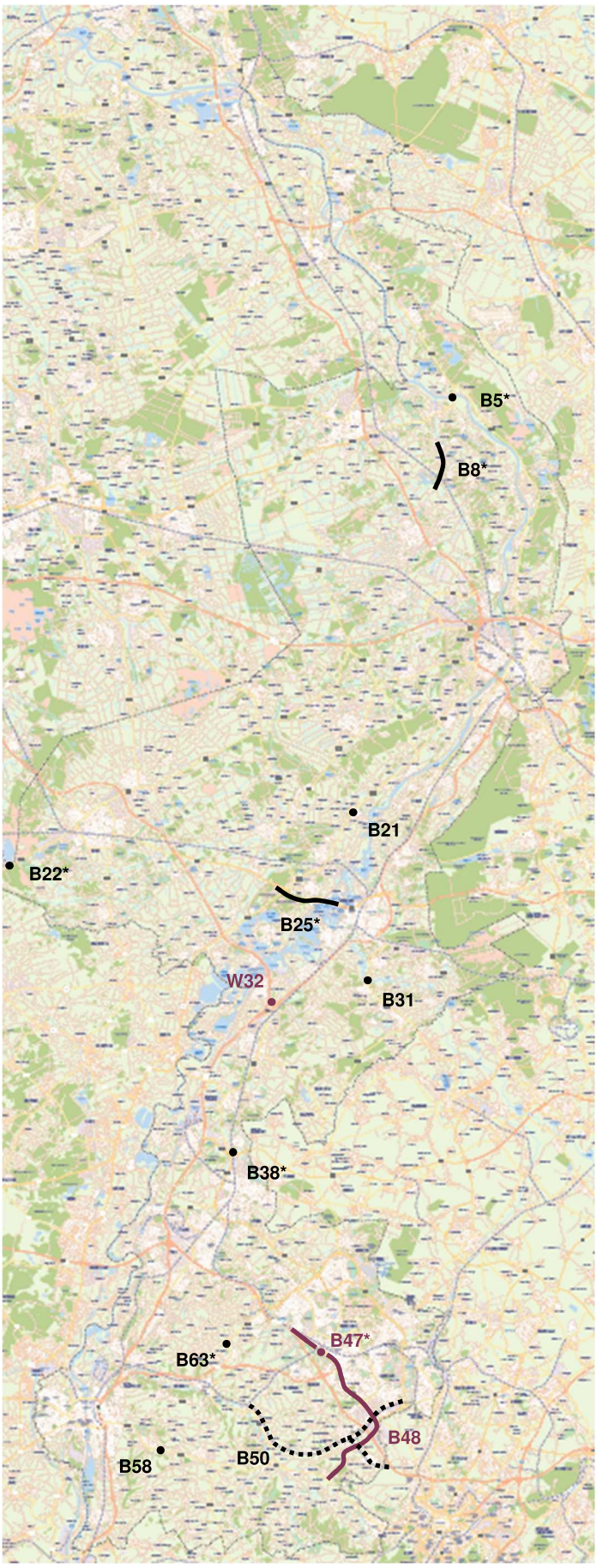
Planning

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 € 17,5 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 *(versterkingsmaatregel).* Bevindt zich in verkenningenfase, start realisatie 2022 *– 2023. Besluitvorming over de planning bij eerstvolgende reguliere moment*
- B8 N554/N556 Voorstel voor overdracht ligt voor aan de gemeente Horst aan de Maas. Indien geen overdracht plaatsvindt zal initiatieffase worden opgestart. Start *initiatieffase zomer 2021*
- B21 N273 Neerbeek Zie projectblad
- B22 N564 brug Nyrstar *(vervanging) is technisch en functioneel veiliggesteld. Q4 2021 Deze brug maakt onderdeel uit van de gebiedsverkenning "Weert en Omstreken" Zie ook hoofdstuk 8.2,* G74*. Daarna besluitvorming over de planning.*
- B25 N280 Horn *Zie* projectblad
- B31 N293 Roer Zie projectblad
- B38 N297 Werk derden. Gemeente Sittard – Geleen Realisatie *is gereed*
- B47 N281 Viaduct Terworm *(versterkingsmaatregel).* Opgave lift mee in B48
- B48 N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte. *Onderdeel van versnellingsagenda.* Zie projectblad
- B50 ZLSM zie projectblad
- B58 N278 Fommestraat Zie projectblad
- B63 N298 Werk derden. Gemeente Nuth heeft dit werk in voorbereiding, realisatie 2021*/2022*

De vervangingen van verhardingen en kunstwerken moet vanaf 2024 nog worden ingepland (binnen de beschikbare middelen). Behalve de omvangrijke vervangingen van verhardingen en kunstwerken, zoals hiervoor genoemd vinden er jaarlijks vervangingen plaats van onder meer openbare verlichting, bewegwijzering, verkeersregelinstallaties, geleiderails, wegmeubilair (gemiddeld € 3,5 mln.).

B5*	N270 Koninginnebrug
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
W32*	**N276 Maasbracht, Ei van St. Joost**
B38*	Bijdrage aan waterprobleem Gemeente Sittard (N297)
B47*	**N281 kunstwerk Terworm (versterken)**
B48	**N281 rehabilitatie**
B50	ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij
B58	N278 Kunstwerk Fommestraat
B63*	Bijdrage aan waterprobleem Gemeente Beekdaelen (bocht Aalbeek, N298)



Legenda
B: Beheer

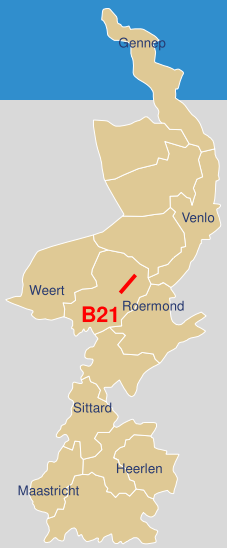
*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 jan 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

B21. N273 K08 vervangen brug over de Neerbeek



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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Scope

Raakvlakken: n.v.t.

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

n.v.t.

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,32 mln

Grootste financiële risico's

- Benodigde bouwmaterialen zijn niet tijdig op bouwplaats
- Uitvoering niet conform technische eisen, wet- en regelgeving

Grootste tijd risico's

- Vanwege te weinig budget bij opdrachtgever treedt er vertraging op in de planning/ dienen de plannen gewijzigd te worden.
- Benodigde bouwmaterialen zijn niet tijdig op bouwplaats
- D&B Opdrachtnemer gaat tijdens ontwerp of uitvoering failliet

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q1 en 2 2022	Realisatie bruggen, *Q3 en Q4 2021 voorbereiding door aannemer. 28 februari 2022 – 18 mei 2022 realisatie.*
Q2 2021	Aanbesteding werk *definitieve gunning op 9-6-2021*
Q1 2021	Bestemmingsplanwijziging voor fietsbrug
2020	Voorbereiding contractstukken
2019	Haalbaarheidsfase varianten verkeersbrug en tijdelijke maatregelen

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	~~2,400~~ *2,200*	~~0,015~~ *0,115*	~~2,385~~ *0,300*	*1,785*				
Realisatie	~~0.015~~ *0,130*	~~0,015~~ *0.115*	*0,015*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer				

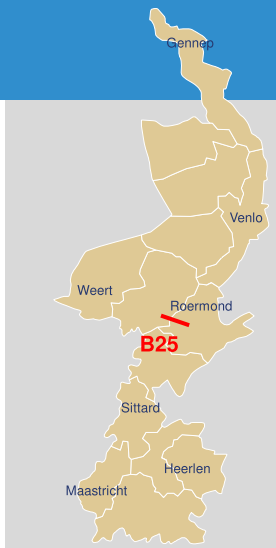
Budget	Totaal
Provincie	2,400
Derden	0
Totaal	2,400

Bedragen in € mln

Geïndexeerd: Nee

Raming: +/-0%

Begroting: 3.2.5



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

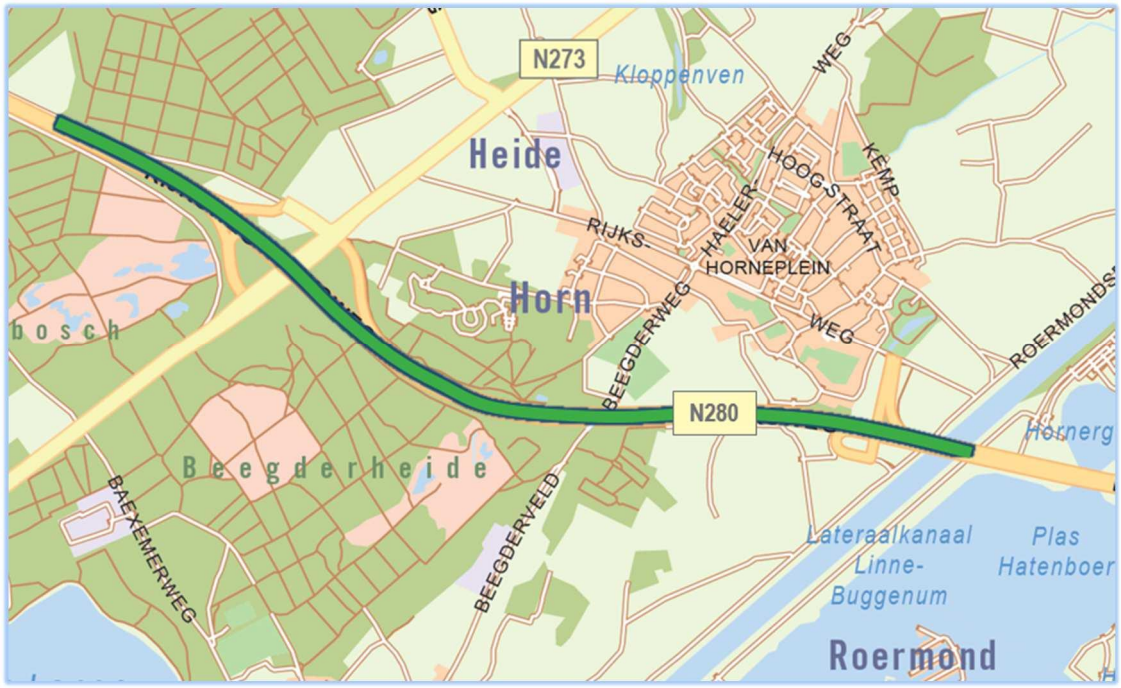
- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Op het 4400 meter lang tellende wegvak wordt groot onderhoud in de breedste zin van het woord uitgevoerd. In dit project wordt onder andere de vluchtstrook geamoveerd en vervangen door doorgroeistenen, geleiderail duurzaam vervangen, waterberging en waterbuffering verbeterd, faunaraster aangelegd ter bescherming van zanddijk (konijnen plaag) en verlichting vervangen door LED-verlichting.
Duurzaamheid en CO2-reductie loopt als een rode draad door het project voor o.a. groenstenen, geleiderail, verlichting en lage temperatuur asfalt.



Scope

Raakvlakken: W24

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
n.v.t.
Stakeholders
Gemeenten Roermond en Leudal, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering N.t.b.

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor alle werkzaamheden
- Duurzaamheidseisen passen niet binnen budget

Grootste tijd risico's
Onderzoek rapportage asfalt, fundering en grond niet tijdig gereed.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Start beheerfase
Q2 en Q3 2022	Uitvoering
Q3 2021 - Q1 2022	Bestekvoorbereiding en aanbesteding inclusief financiële besluitvorming. Nader onderzoek inzake financiële dekking afkomstig uit de verschillende assets
Q2 2021	Start voorbereiding

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	5,949		0,220	5,729				
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

B31. Kunstwerk Roerbrug K04-N293 –St Odiliënberg

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

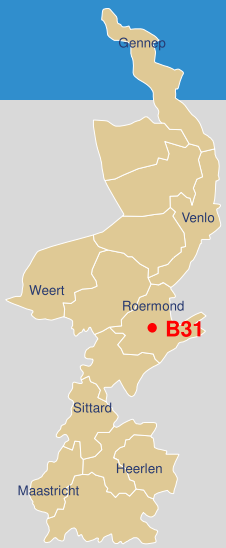
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

Het kunstwerk heeft in principe haar einde technische levensduur bereikt. 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.

Scope Raakvlakken: Natura 2000



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
-
Stakeholders
Gemeente Roerdaelen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's
Wel/geen bypass toepassen

Grootste tijd risico's

- Wel/geen volledige afsluiten mogen toepassen
- volledigheid projectteam.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q2 2022	Start uitvoering en besluitvorming over planning
Q1 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			n.v.t.					
Uitgaven planning	1,500	0,033	0,567	0,900				
Realisatie	0,033	0,033						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	1,500
Derden	n.v.t.
Totaal	1,500

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: +/- 40%
Begroting: 3.2.5

B48. Rehabilitatie N281 *+ B47 Viaduct Terworm*

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ■ Beheer en Onderhoud
- ☐ Beleid

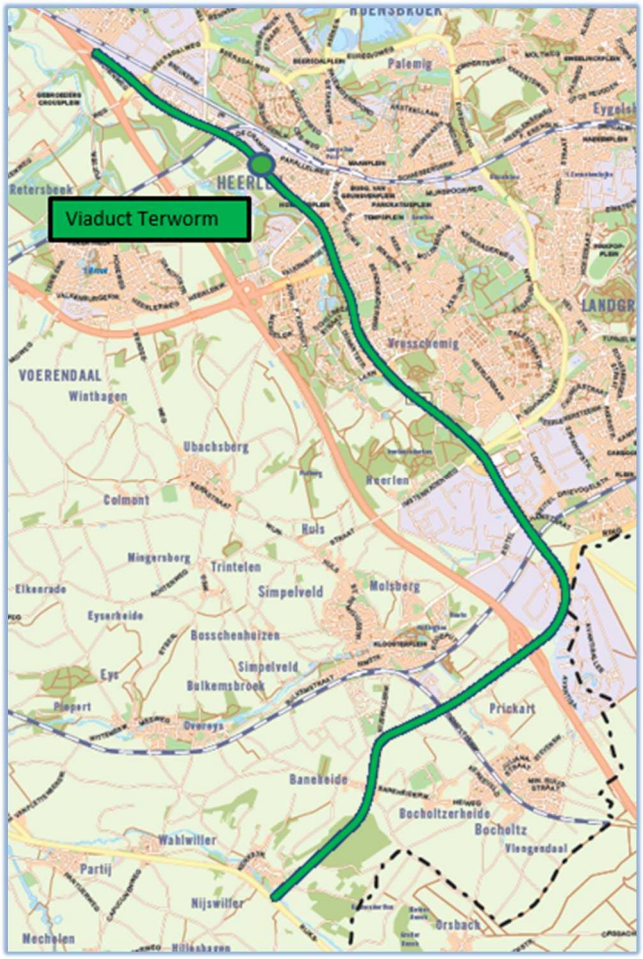
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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 onderdeel uit van de versnellingsopgave.

■ Scope



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
N.v.t.
Stakeholders
Gemeenten Heerlen, Kerkrade, Simpelveld en Gulpen-Wittem, Omliggende bedrijven, instanties

Stand van zaken

- ■ Scope
- ■ Tijd
- ■ Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *N.t.b.*

Grootste financiële risico's
Onvoldoende dekking voor de scope.

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 - Q4 2022	*Aanbesteding werkzaamheden. Voortgang afhankelijk van uitkomst afronding haalbaarheidsfase Q3 2021 en volledigheid projectteam.*
Q4 2021	Start planvormingsfase *inclusief financiële besluitvorming*
Q3 2021	Afronden haalbaarheidsfase, *definitieve businesscase en raming. Er kan een financieel tekort ontstaan*
Q1 2021	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 / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Uitgaven planning	*17,118*		*0,132*	*4,360*	*12,626*			
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~16,118~~ *17,118*
Derden	*n.v.t.*
Totaal	~~16,118~~ *17,118*

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

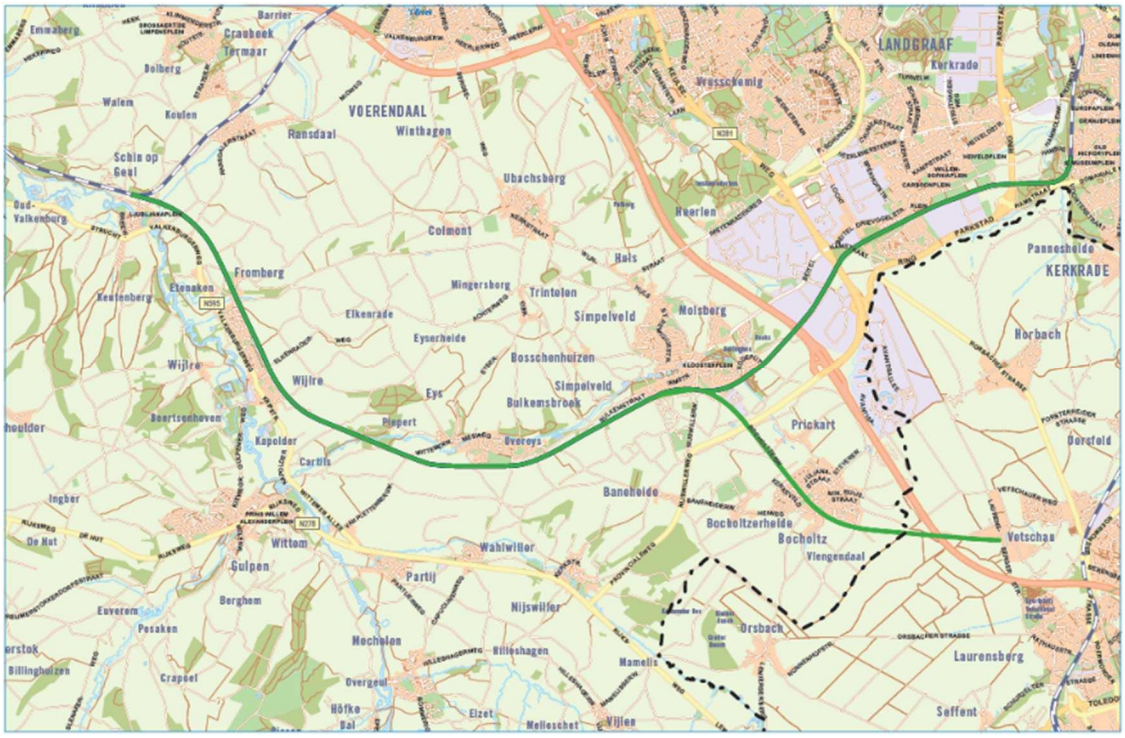
- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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



Scope

Raakvlak: F43

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

-

Stakeholders

Stichting ZLSM

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

Grootste tijd risico's

Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023	Besluitvorming financiële middelen groot onderhoud t/m 2024- 2028
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	5,100	0,034	~~2,200~~ *0,025*	~~2,200~~ *2,530*	~~0,667~~ *2,511*			
Realisatie	~~0,034~~ *0,059*	0,034	*0,025*					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: Schatting
Begroting: 3.1.2

B58 Kunstwerk Fommestraat K01-N278 -Cadier en Keer

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het kunstwerk heeft haar einde technische levensduur bereikt. In de huidige initiatiefase wordt middels een variantenstudie onderzocht wat de beste manier is om dit kunstwerk in zijn geheel te vervangen voor een nieuw kunstwerk dat weer een levensduur krijgt van 100 jaar.

Scope Raakvlakken: Natura 2000

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
-
Stakeholders
Gemeente Eijsden-Margraten

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

Q2 2022	Start uitvoering
Q2 2021	Start Planvorming
2020	Start uitwerken varianten studie met twee varianten (q3 2020). 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)
2018	Besluit van 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	2,100	0,089	0,070	1,940				
Realisatie	~~0,089~~ *0,139*	0,089	*0,050*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	2,100
Derden	*n.v.t.*
Totaal	2,100

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

8.4. Thema Weginfrastructuur

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het garanderen van een veilig gebruik van het regionaal verbindend wegennet en in het bijzonder de provinciale weginfrastructuur.

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten, Rijk
Stakeholders
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.
- *Of er is een onvolledig projectteam.*

Aanpak

Dit thema betreft de in voorbereiding of uitvoering zijnde weg infrastructurele projecten, de bijbehorende kaders en de totstandkoming 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 asfaltvervangingen (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 modaliteitsonafhankelijk maatregelenpakket -> van modaliteit naar mobiliteit.

Wanneer vanuit technisch beheer een totale vervanging van de verhardingsconstructie incl. 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.

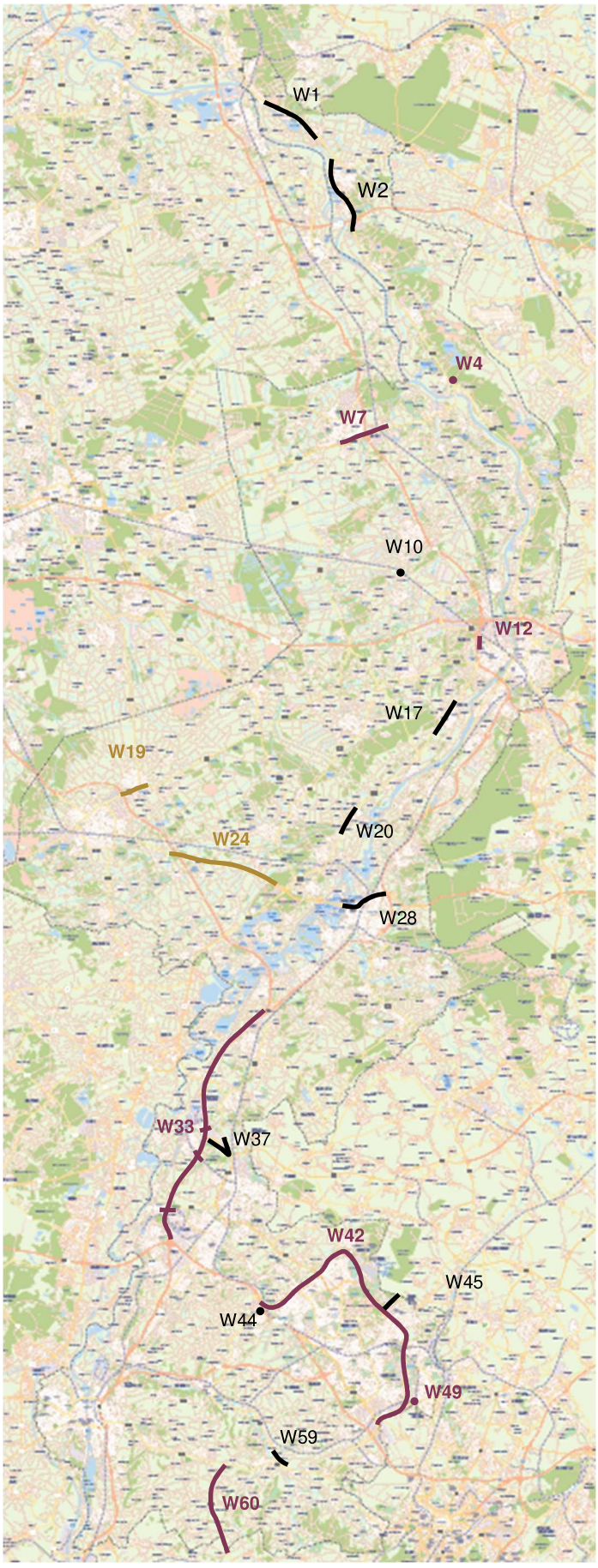
Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Planning / Realisatie	Totaal		≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Weginfra	~~24,601~~ *7,000*		~~9,510~~ *1,250*	~~3,401~~ *0,750*	~~5,450~~ *0,0*	*5,000*	~~6,250~~ *0,0*	*0,0*
Investeringen Weginfra	~~809,728~~ *782,835*		~~773,692~~ *773,085*	~~0,0~~ *4,920*	~~-4,920~~ *5,280*	~~5,707~~ *3,100*	~~11,443~~ *0,0*	~~13,966~~ *0,0*
Realisatie	~~515,586~~ *513,045*		*513,045*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~634,163~~ *588,732*
Derden	~~200,166~~ *201,103*
Totaal	~~834,329~~ *789,835*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: zie projectblad
Raming: zie projectblad
Begroting: zie projectblad

W1	N271 Reconstructie Plasmolen - Mook
W2	N271 Gennep
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 (zie 8.11.2. RGP)
W30*	Bus halteren op de rijbaan
W33	**A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. warsverbindingen)**
W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (zie 8.11.3. RGP)
W42	**N300 BPL (zie 8.11.4. RGP)**
W44	N298 Drie rotondes Nuth
W45	Randweg Abdissenbosch
W49	**N300 Rotonde Voorterstraat**
W59	N595 Wittemerallee
W60	**N598 Hut - de Plank**



Legenda
W: Weginfrastructuur

(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk 8.11 Regeling Grote Projecten

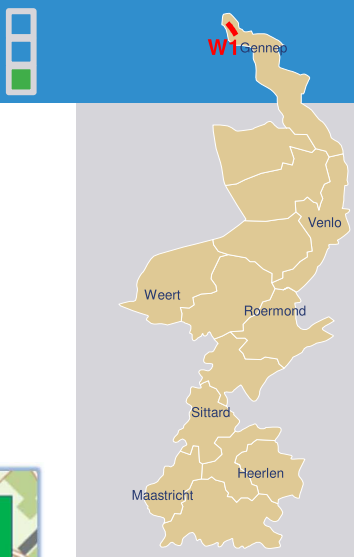
*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

W1. N271 Fietspad reconstructie + constructief Plasmolen – Mook



Mobiliteitsdoel

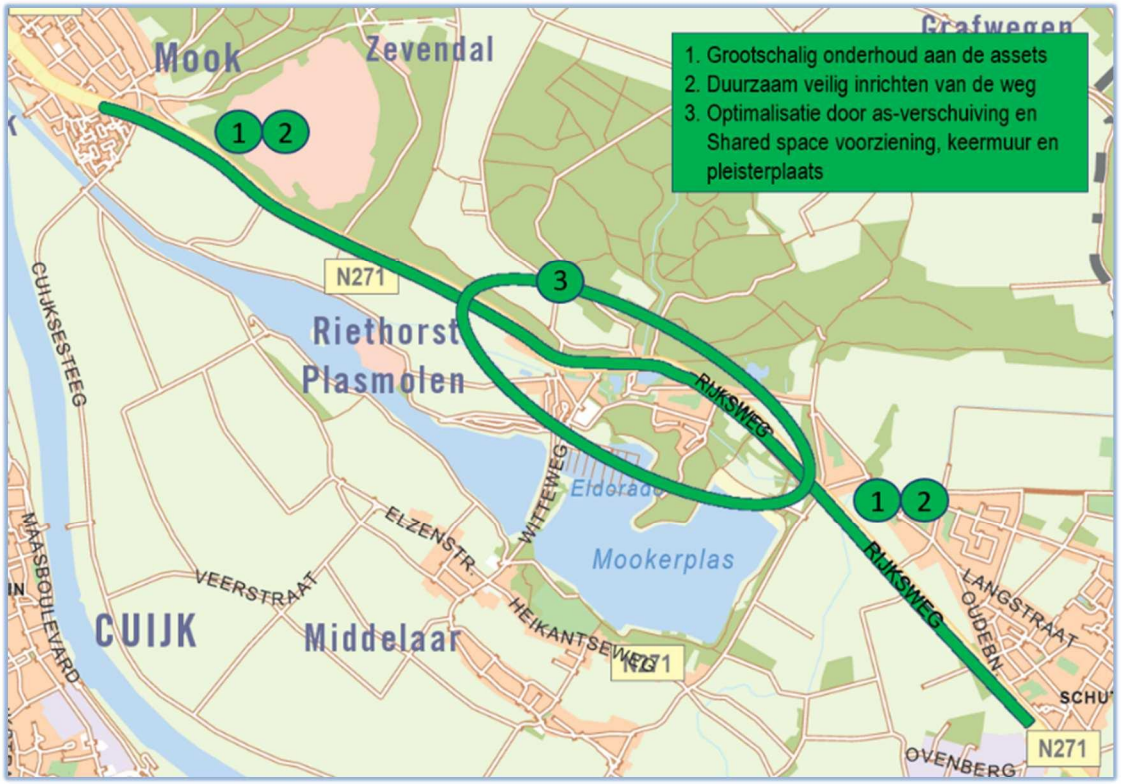
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Verbeteren van de oversteekbaarheid van de N271. Benodigd onderhoud aan de assets, veiliger maken rijbaan en fietspad, ruimte voor Shared Space voorziening en pleisterplaats.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Constructief onderhoud aan de rijbaan, verbreding rijbaan en fietspad, door verschuiving van de as van de weg ruimte voor Shared Space voorziening en pleisterplaats ter hoogte van Plasmolen.



Scope

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Mook - Middelaar
Stakeholders
Gemeente Gennep

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

[Risicoreservering](#) €0,800 mln

Grootste financiële risico's

- Grondverwerving niet via minnelijke weg mogelijk
- Aanvullende kosten verleggen kabels en leidingen

Grootste tijd risico's

- Nieuwe weg later in gebruik genomen door langere uitvoeringstijd kabels en leidingen
- Vertraging gesprekken grondverwerving
- [Onvolledig projectteam.](#)

[Zie ook nieuwsbrief](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q1 2022	Gunning en start uitvoering [inclusief besluitvorming planning. (Vertraging project omdat niet alle benodigde gronden verworven zijn).](#)
Q4 2021	Planvormingsfase gereed
2020	PS besluit tot scope - aanpassing in Heroverweging (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
[Inkomsten planning](#)	[0,190](#)			[0,190](#)				
Uitgaven planning	11,100	0,800	[1,000](#)	[9,300](#)				
Realisatie	~~0,800~~ [0,812](#)	0,800	[0,012](#)					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	10,910
[M-M](#)	0,190
Totaal	11,100

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 20%
[Begroting: 3.2.5](#)

W2. N271 Gennep - afgerond

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

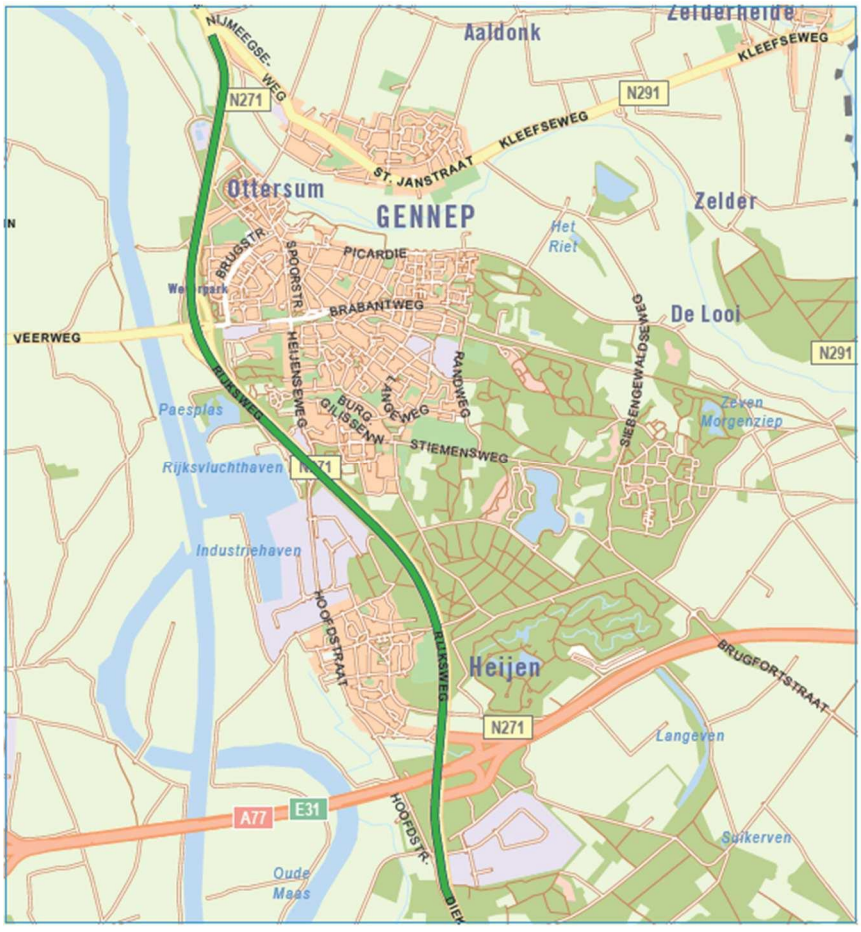
N271 Gennep onderhoud incl. detectiesysteem langzaam verkeer.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 wegontwerp en de CROW-richtlijn 315. Voor het gebruik door het landbouwverkeer van de N271 is na realisatie van het onderhoud geen wettelijke beperkingen. Hierdoor zal de overlast en (subjectieve) onveiligheid veroorzaakt door deze doelgroep in het centrum van Gennep 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 attendering op de aanwezigheid van landbouwverkeer bewerkstelligd en hiermee de verkeersveiligheid verhoogd.

Scope



Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Financiële eindafrekening
2020	Uitvoering gereed (Q4 2020)
	Gunning en start uitvoering (Q3 2020)
	Planvormingsfase gereed (Q2 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0,226*		*0,226*					
Uitgaven planning	~~8,144~~ *8,072*	6,700	~~1,436~~ *1,372*					
Realisatie	~~6,708~~ *6,983*	~~6,700~~ *6,863*	*0,120*					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	7,846
Gemeente	*0,121*
RWS	*0,105*
Totaal	~~8,144~~ *8,072*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 10%
Begroting: 3.2.5

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Gennep / RWS
Stakeholders
Gemeente Gennep

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €0,100 mln

Grootste financiële risico's
Project is gereed

Grootste tijd risico's
Project is gereed

W4. N271 Aanleg rotonde Well

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

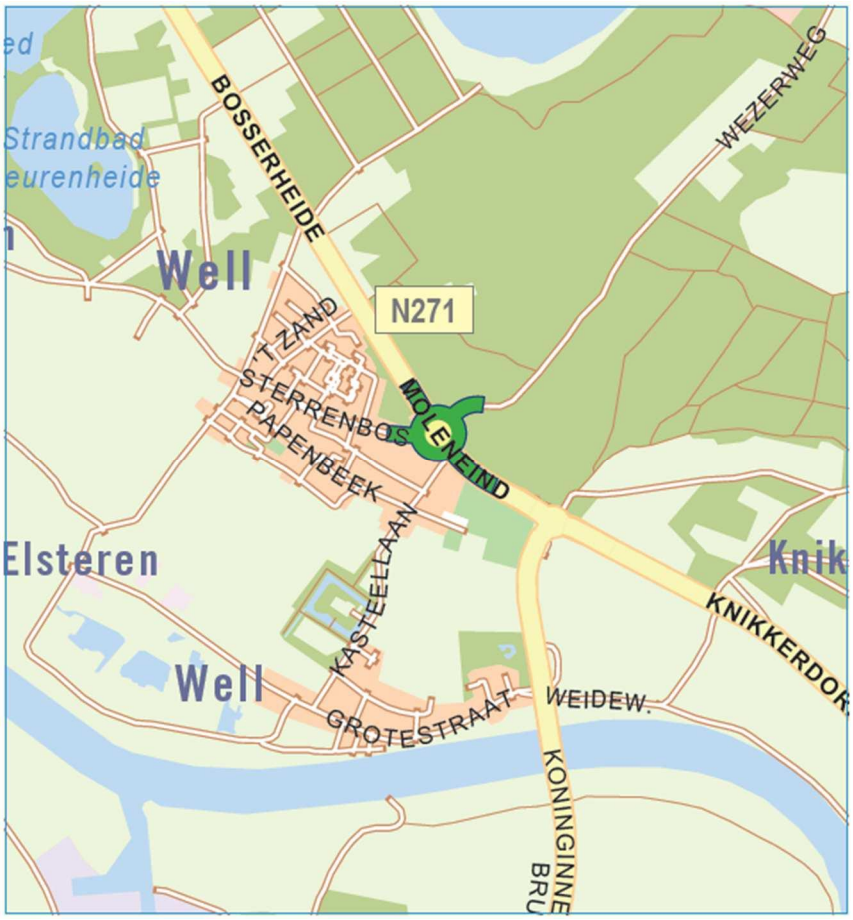
Deze kruising met 2 gemeentelijke wegen verbeteren voor verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fietsverkeer. Verbeteren van veiligheid voetgangers(scholieren) die gebruik maken van OV en daarvoor de N271 moeten oversteken.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

De huidige kruising inrichten als rotonde inclusief aanpassing 2 bushaltes.

Scope

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders Gemeente Bergen
Stakeholders Omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€0,290 mln~~ *€0,133 mln*

Grootste financiële risico's

- Stikstofuitstoot tijdens realisatie- en gebruiksfase is hoger dan norm
- *Stikstofpercelen inbreng gemeente en provincie nog geen overeenstemming*
- *Vertraging in procedure milieuvergunning door stikstofproblematiek*

Grootste tijd risico's

- *Vertraging in procedure milieuvergunning door stikstofproblematiek*
- *Stikstofuitstoot tijdens realisatie- en gebruiksfase is hoger dan norm*
- *Stikstofpercelen inbreng gemeente en provincie nog geen overeenstemming*

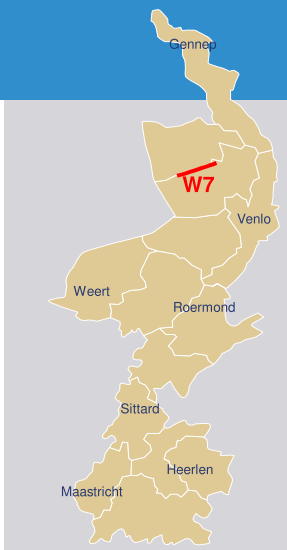
Projectvoortgang / Mijlpalen

Q*3* 2022	Uitvoering gereed
Q*1* 202*2*	Gunning en start uitvoering inclusief besluitvorming planning. (*Deze worden vertraagd vanwege lastige compensatie verhoogde stikstofuitstoot)*
Q3 2021	Planvormingsfase gereed inclusief 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0,750*			*0,750*				
Uitgaven planning	~~2,400~~ *2,400*	~~0,293~~ *0,200*	~~0,840~~ *0,250*	~~1,2771~~, *1,950*				
Realisatie	~~0,283~~ *0,222*	~~0,293~~ *0,200*	*0,022*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	1,650
Gemeente	0,750
Totaal	2,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Bandbreedte +/- 0%
Begroting: 3.2.5.



Mobiliteitsdoel

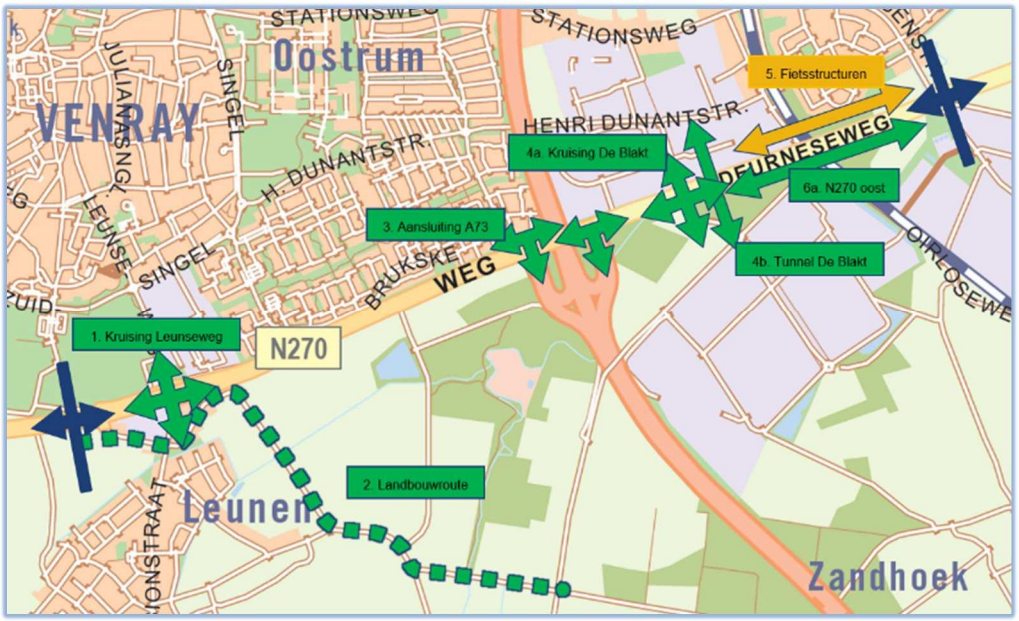
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope W7 Scope F6 Raakvlakken: R9, F6, O64

Zie ook nieuwsbrief

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 2021	Start planvormingsfase, *besluitvorming over planning* en ondertekening geactualiseerde realisatieovereenkomsten met gemeente Venray / Rijkswaterstaat en ProRail *(vertraging door stikstofproblematiek)*
Q4 2020	Haalbaarheidsfase gereed.
2020	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 november 2012).

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Venray / RWS
Stakeholders
Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€ 1,150 mln~~ *€ 3,196 mln*

Grootste financiële risico's

- *Indexering is onvoldoende meegenomen in de projectbegroting*
- *Scopewijzigingen, ontwerpaanpassingen*
- *Hogedruk gasleiding conflicteert met plannen*

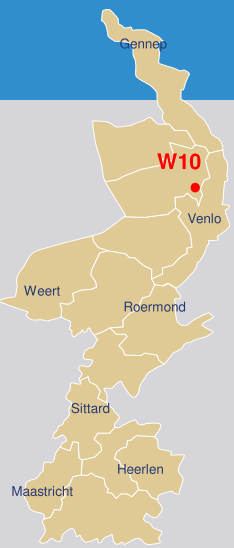
Grootste tijd risico's

- Nieuwbouw ziekenhuis heeft gevolgen voor scope en planning deelproject 1 kruising Leunseweg
- Door Corona worden (bestuurlijke) overleggen uitgesteld en is de capaciteit niet gewaarborgd
- Scopewijzigingen, ontwerpaanpassingen

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*3,656*				*1,000*	*2,656*		
Uitgaven planning	18,781	1,827	1,000	1,000	7,477	7,477		
Realisatie	~~1,827~~ *1,610*	~~1,827~~ *1,595*	*0,016*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	15,125
Gemeente	*3,470*
RWS	*0,186*
Totaal	18,781

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.5.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

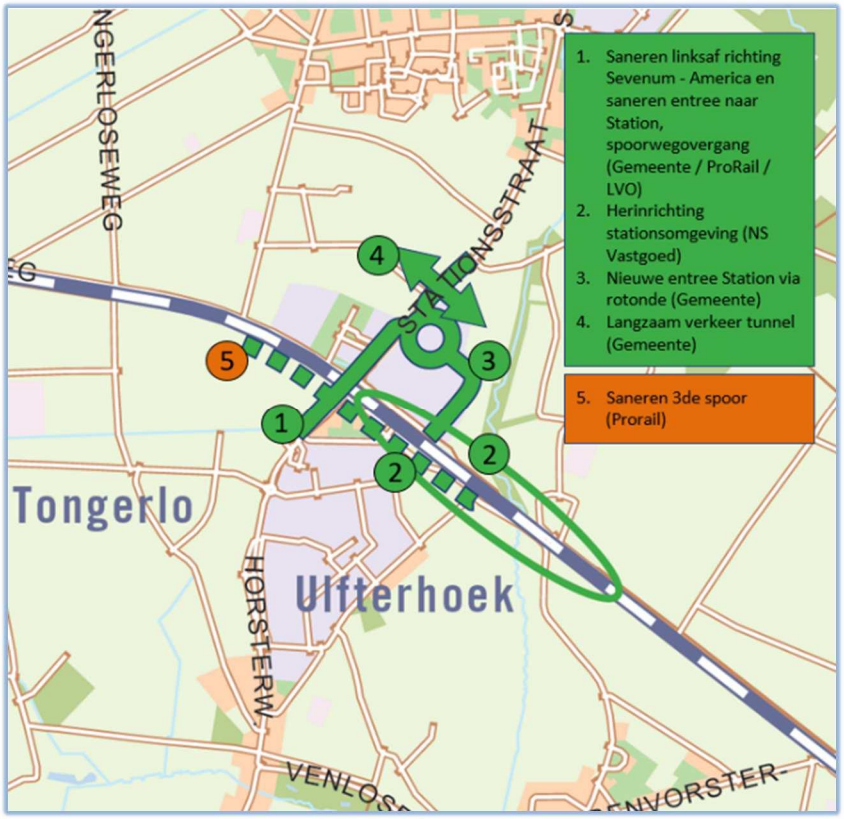
Vergroten Robuustheid Brabantroute en voorwaardelijk voor Eurekarail- verbinding Eindhoven - Düsseldorf. Een betere bereikbaarheid van het station Horst Sevenum waarbij alle openbaar vervoer voorzieningen met uitbreiding van parkeervoorzieningen op één locatie wordt gerealiseerd, een OV-knooppunt.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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).

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

- Scope
- ..Buiten scope maar ..gelijktijdige realisatie



Betrokken

Trekker
Gemeente Horst aan de Maas
Shareholders
Provincie Limburg, Ministerie van I&W, NS-Vastgoed
Stakeholders

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Kwaliteitsafstemming ontwerp
- Grondverwerving duurder dan verwacht

Grootste tijd risico's

- Te late grondlevering
- Te late aanpassing bestemmingsplan
- Sanering 3e spoor duurt langer dan verwacht (ProRail)
- Verbetering perrons duurt langer dan verwacht (ProRail)

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q3 2021	Start uitvoering.
Q2 2021	Planvormingsfase gereed
Q2 2021	Overeenkomst financiering LVO-bijdrage *ondertekend* (aanvullende bijdrage Min I&W).
Q2 2020	Vaststelling variant tunnel/maaiveld in gemeenteraad Horst ad Maas.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning				*Uitvoering derden*				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	3,350
Min I&W	*0,900*
NS	*0,080*
Gem HadM	*3,140*
Totaal	7,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Risico gemeente
Raming: P50
Begroting: 2.0.4

W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

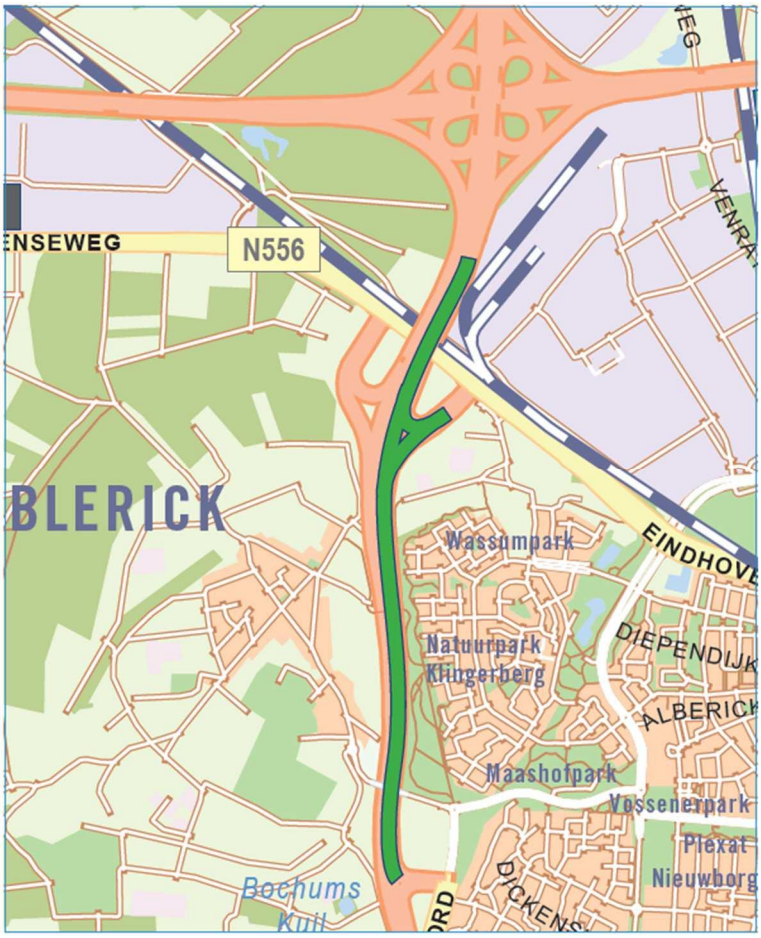
Verbeteren doorstroming (robuustheid hoofdwegennetwerk) en verbeteren leefbaarheid (akoestiek, luchtkwaliteit, waterberging, verkeersveiligheid, natuurcompensatie) van de bovenregionale route A73 in noordelijke richting ter hoogte van Zaarderheiken.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Rijkswaterstaat
Shareholders
Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (partner)
Stakeholders
Gemeente Venlo, Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *€0,650 mln*

Grootste financiële risico's

- Dekkingstekort i.r.t. nieuwe raming
- Aanvullende mitigerende voorzieningen A74 (o.b.v. convenant 'Bereikbaarheidsimpuls Limburg' 2010)
- Meenemen 'duurzaamheids maatregelen'

Grootste tijd risico's

Afhankelijk van procedures (Raad v State)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022-*2023*	Uitvoering
2022	*Realisatiefase / Contractering*
Q*4* 2021	Vaststelling Tracébesluit *inclusief financiële besluitvorming (onder voorbehoud van ViA15 besluitvorming inzake aangepaste berekeningsmethodiek stikstof)*
Q1 2021	Start planvormingsfasefase (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 €0,6mln t.l.v. Smartways (22 november 2019)
2017	Startbeslissing planstudie
2014	Bestuursovereenkomst Rijk - Provincie (juni 2014)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
..*Inkomsten planning*		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning		Uitvoering derden						
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,950
Min I&W	2,950
Totaal	5,90

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

W17. N273 Kom Baarlo

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

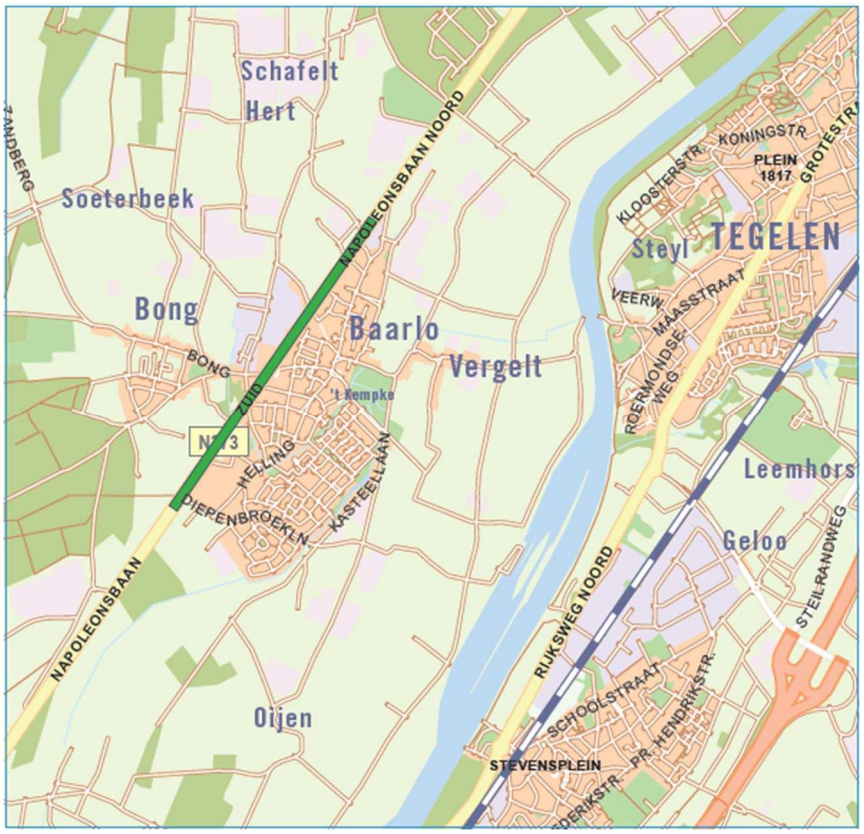
Benodigd onderhoud aan de rijbaan, riolering, verbeteren fietspad, oplossen wateroverlast en ontsluiten van een wijk.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

- Scope

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Peel en Maas
Stakeholders
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€3,100 mln~~ *€2,500 mln*

Grootste financiële risico's
Aantreffen onbekende objecten of afwijkende situatie anders dan bekend bij aanbesteding (zoals bodemverontreiniging, niet gesprongen explosieven, teerhoudend asfalt)

Grootste tijd risico's
Niet van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	*Uitvoering* gereed
2020	Gunning en start uitvoering (oktober 2020)
	Opstart aanbestedingsprocedure (juni 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0.300*		*0.300*					
Uitgaven planning	8,550	0,598	7,952					
Realisatie	~~0,598~~ *1,273*	0,598	*0.675*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	8,250
Gemeente	0,300
Totaal	8,550

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 10%
Begroting: 3.2.5

W19. N266-N275 Nederweert

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

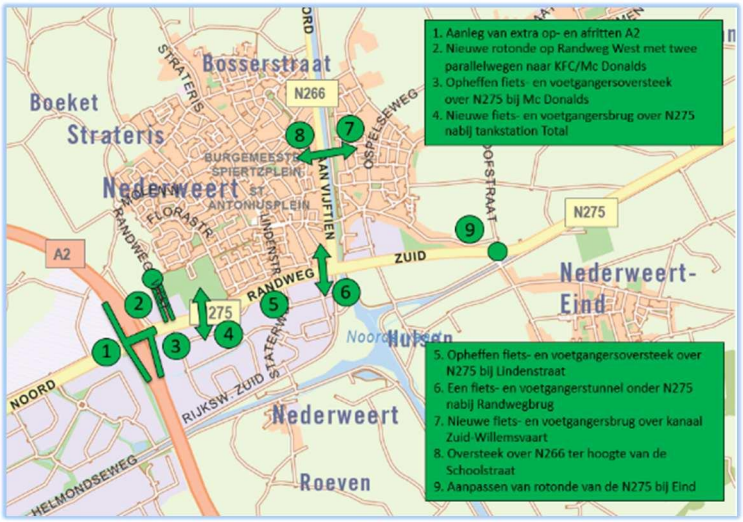
Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Aanpak van bestaande knelpunten op de N266 en N275 conform het Nieuwe alternatief, *betreft* een *negen*tal locatiegebonden maatregelen voor fiets- en *gemotoriseerd* verkeer (zie ook het onderstaande kaartje). Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlakken: F72

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Nederweert, GOML
Stakeholders
Gemeente Weert, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €2,500 mln.

Grootste financiële risico's
In het projectbudget is niet met alle kostprijsverhogende aspecten rekening gehouden.

Grootste tijd risico's
Onzekerheden in de planvorming "Bengele beweegt"

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023-2024	Uitvoering van het werk *(vertraging start uitvoering door keuze robuust participatietraject)*
2021	Q2: Start *uitvoeren haalbaarheidsonderzoek en start participatietraject met stakeholders en klankbordgroepen.* Q1: Samenwerkingsovereenkomst *ondertekend namens gemeente en provincie.*
2020	Gemeente besluit om fietstunnel (6) te kiezen in plaats van fietsbrug langs N275 Wegens verminderde politieke relevantie niet meer als apart product (3.2.8) 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	PS geeft opdracht tot ontwikkeling van een volwaardig alternatief (nul-plus, 1A) voor het Randwegalternatief (alternatief 2A variant 3)(29 sept 2017).
2015	Besluit GS tot voorkeursvariant 2A variant 3, opstellen provinciale structuurvisie, bijbehorende procedure opstarten, beschikbaar stellen voorbereidingskrediet (25 maart 2015).
2013	PS geïnformeerd over Notitie Reikwijdte en Detailniveau (27 maart 2013).
2011	Middels Motie 11B oproep aan GS om de N266 te verbinden met de gedeeltelijke gerealiseerde randweg om Nederweert (4 november 2011).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*12,212*	*0,480*	*0,440*	*0,670*	*3,370*	*6,730*	*0,522*	
Uitgaven planning	18,244	0,716	~~1,000~~ *0,660*	~~6,864~~ *1,000*	~~9,664~~ *5,025*	*10,050*	*0,793*	
Realisatie	0,~~716~~*42*	0,716	*0,026*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.8

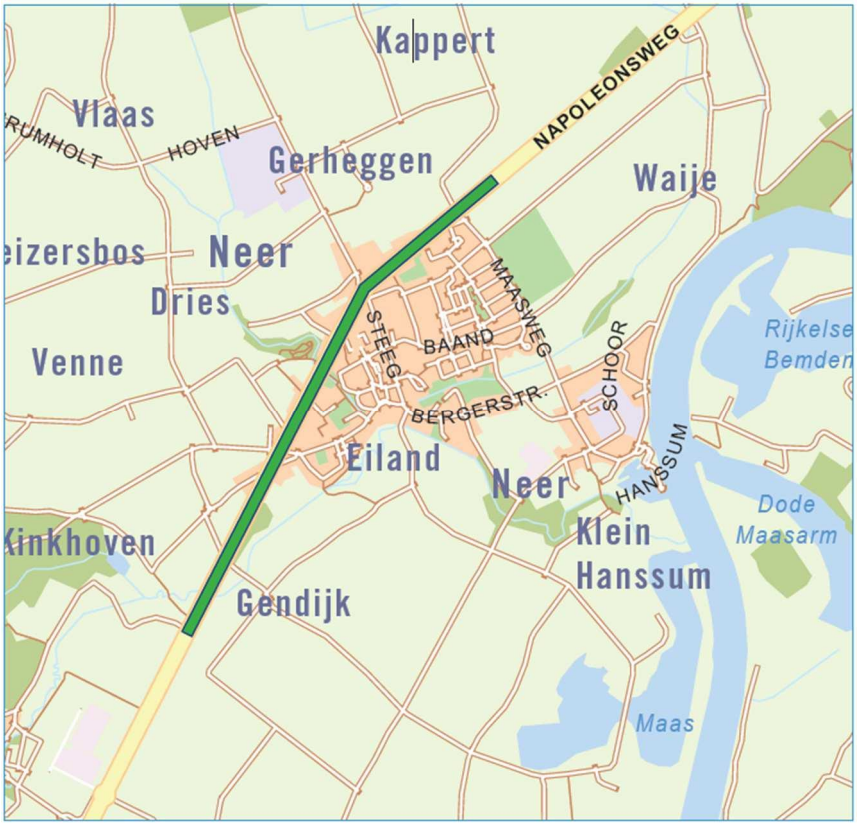
W20. N273 kom Neer

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat
Tijdens benodigd onderhoud aan de rijbaan en fietspad. Is onderhoud aan overige assets voorzien. Gelijktijdig met het onderhoud worden tevens duurzaam veiligheidsmaatregelen doorgevoerd.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Constructief onderhoud aan de rijbaan en fietspad (zwart voor zwart), *verbreden fietspaden, aanpak wateroverlast, verbeteren oversteekbaarheid en vernieuwen OV-halteplaats*

Scope



Betrokken
Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Leudal
Stakeholders
-

Stand van zaken
- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving
Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's
Onvoldoende dekking voor scope

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q*3* 2024	*S*tart Uitvoering van het werk
Q*4* 2022	Start Planvormingsfase
Q*1* 202*2*	Start Haalbaarheidsfase Tijdens deze fase worden de benodigde financiën inzichtelijk gemaakt. Vooralsnog is rekening gehouden met het constructief onderhoud verhardingen en het doorvoeren van duurzaam veiligheidsmaatregelen
2020	Start Initiatieffase PS besluit over scope en financiën in heroverweging (G-20-004, 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	9.57	0,0	0,050	0,250	0,300	4,400	4,570	
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	9,57
Gemeente	*n.t.b.*
Totaal	9,57

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.5

W24. N280 Leudal (toekomstig RGP)

Mobiliteitsdoel

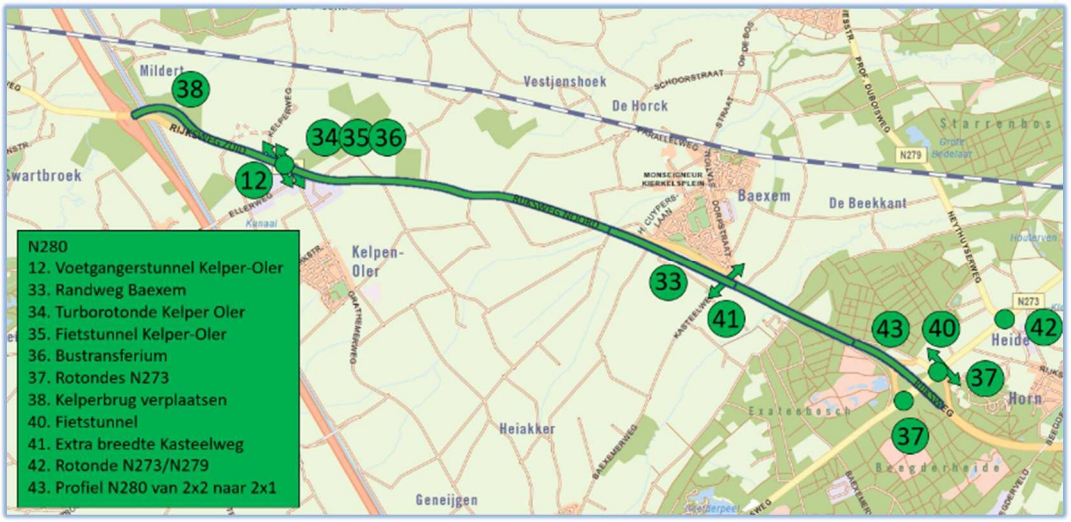
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

1. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven aan de regionaal-economische ontwikkeling van Midden-Limburg.
2. De voorkeursoplossingsrichting voor de N280 - West moet een stimulans geven aan een aantal specifieke projecten en ambities voor Midden - Limburg.
3. De voorkeursoplossingsrichting moet de doorstromingsproblemen op en rond de N280-West oplossen.
4. De voorkeursoplossingsrichting moet de leefbaarheids- en verkeersveiligheids-problemen op en rond de N280 - West oplossen.
5. 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.



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)

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlakken: B25

Zie ook nieuwsbrief

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2023	Start uitvoering *(Versnelling door ontwerp-PIP besluit en verminderd risico op vertraging)*
2022	Vaststelling definitief PIP door PS *Basisrapportage RGP (toezegging 2109)*
2021	Vaststelling ontwerp-PIP door GS *(2021/12994,1 juni 2021)* Ondertekening realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal *(8 april 2021)* en met Rijkswaterstaat inzake Kelperbrug *(8 / 12 april 2021, afdoening motie 743)*
2016	Kredietbesluit N280 – West (G-16-022)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*12,500*					*2,350*	*10,150*	
Uitgaven planning	101,580	~~10,063~~ *9,332*	~~3,000~~ *1,500*	~~5,000~~ *1,500*	~~18,517~~ *2,000*	~~40,000~~ *43,788*	~~25,000~~ *43,460*	
Realisatie	~~10,063~~ *9,720*	~~10,063~~ *9,332*	*0,387*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	89,080
Leudal	*4,700*
RWS	*7,800*
Totaal	101,58

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.2.7

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Leudal
Rijkswaterstaat
Stakeholders
Bewoners, bedrijven, Natuurorganisaties

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering ~~€8,230 mln~~ *€8,302 mln*

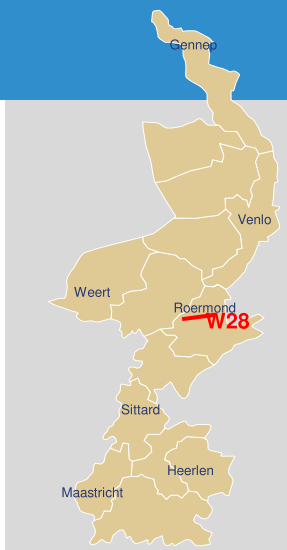
Grootste financiële risico's

- Geen (volledige) dekking voor de realisatie van het project
- *PIP wordt niet vastgesteld / wordt niet onherroepelijk*

Grootste tijd risico's

- Geen (volledige) dekking voor de realisatie van het project
- *PIP wordt niet vastgesteld / wordt niet onherroepelijk*

W28. N280 Roermond (RGP, zie 8.11.2)



Mobiliteitsdoel

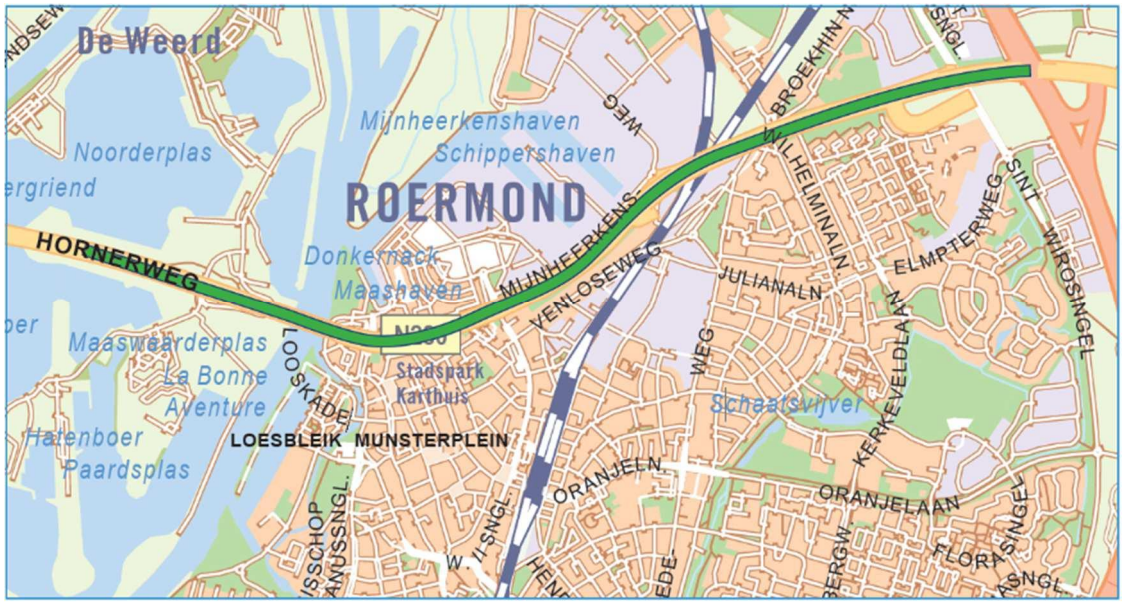
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Zie ook Nieuwsbrief N280 Roermond

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Roermond, Rijkswaterstaat
Stakeholders
-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering	~~€3,912 mln~~ €0,050 mln

Grootste financiële risico's
Er worden claims in kader van planschade ingediend

Grootste tijd risico's
Niet meer van toepassing

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Overdracht aan wegbeheerders. Besluitvorming inzake fietsstructuur Louis Raemaekersbrug
2021	Oplevering werkzaamheden
2020	Openstelling N280
2018	Start uitvoeringsfase
2018	Aanbestedingsfase
2013-2018	Planvoorbereidingsfase

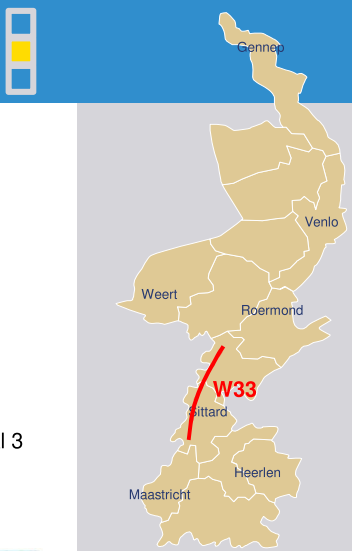
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	15,200	14,000	1,200					
Uitgaven planning	~~54,060~~ 54,410	48,40	~~5,660~~ 6,010					
Realisatie	~~54,060~~ 54,410	48,40	6,010					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~44,763~~ 42,763
Gemeente	13,200
GOML	2,000
Totaal	57,963

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 20%
Begroting: 3.2.5

W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

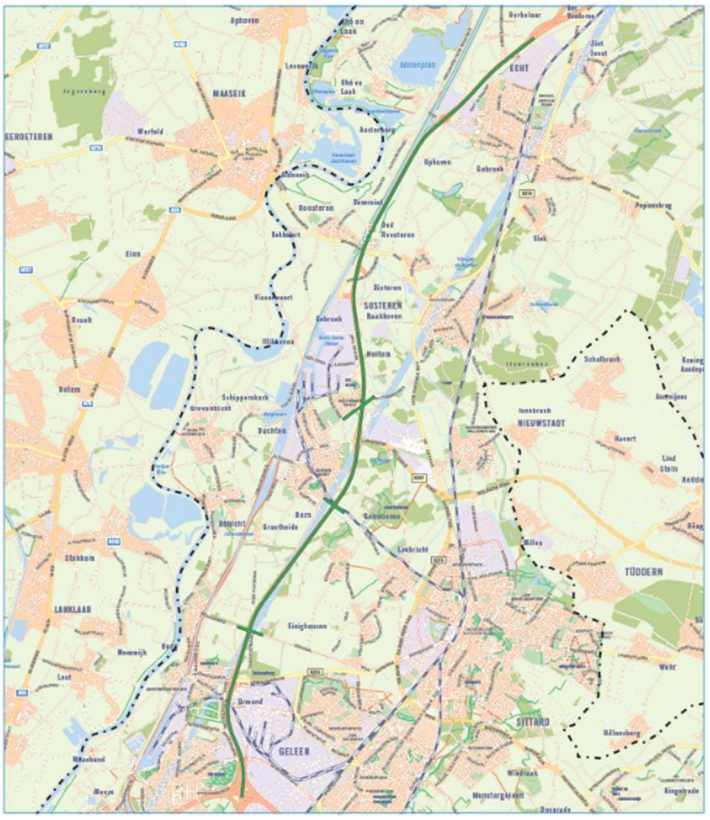
Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Rijkswaterstaat
Shareholders Ministerie I&W (bevoegd gezag), Provincie Limburg (medefinancier)
Stakeholders Gemeenten Echt-Susteren, Sittard-Geleen en Stein, Waterschap, Buurtenplatform

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *€0,750 mln*

Grootste financiële risico's

- Garantstelling afroepen voor de kosten van de aanleg van 3 dwarsverbindingen over de A2 ingeval deze niet kunnen worden gerealiseerd binnen het projectbudget
- Aanpassing OVK (financiën, dwarsverbindingen, Buurtenplatform)
- Opgave n.a.v. budgetspanning Tracébesluit
- Meenemen 'duurzaamheids-maatregelen'

Grootste tijd risico's

Nog te bepalen.

Projectvoortgang / Mijlpalen

2025-2027	Uitvoering
02-12-'21	*Stuurgroep-overleg: ondertekenen overeenkomsten (gemeenten/provincie/ministerie)*
Q1 2021	Uitspraak Raad van State; *Tracébesluit onherroepelijk (april 2021)*
2020	Start realisatiefase (planvormingsfase conform Limburg Standaard)
2019	Vaststelling Tracébesluit, (9 december 2019); Start grondverwerving en conditioneringswerkzaamheden
2018	Allonge BOK 2012 versnelde beschikbaarstelling provinciale bijdrage en capaciteit (13 november 2018)
2017	Vaststelling Ontwerp Tracébesluit (28 augustus 2017) GS-besluit garantstelling dwarsverbindingen 0,75 mln (17 januari 2017)
2012	Bestuursovereenkomst (BOK) Rijk-Provincie, budget 250 mln, waarvan 35 mln. Provincie (10 december 2012)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning		Uitvoering derden						
Realisatie	35							

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.1

W37. Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (RGP, zie 8.11.3)

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

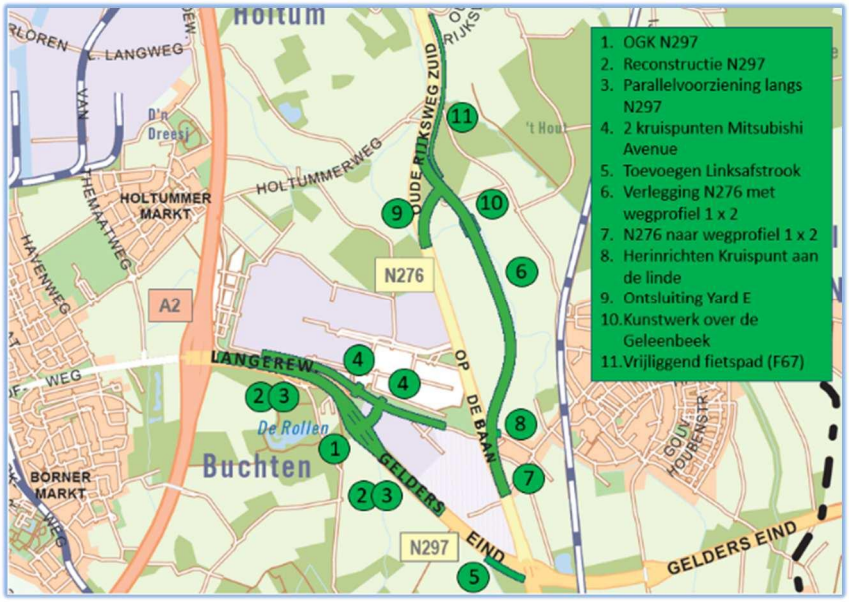
- Het samen met VDL regelen van een gecombineerd provinciaal inpassingsplan (pip)voor uitbreiding van het fabrieksterrein en de infrastructuur (VDL is trekker van de pip procedure);
- Het voorbereiden en realiseren van de uitbreiding / reconstructie van provinciale wegen N297 en N276 rondom het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Dit loopt parallel met het voorbereiden en realiseren van de fabrieksuitbreiding.

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlak: F67, W33

Zie ook website



Grootste financiële risico's

- Aanwezigheid van vervuilde grond, bodemvreemd materiaal en of -water, archeologie en Niet Gesprongen Explosieven anders dan bekend bij aanbesteding
- Duurdere grondverwerving dan verwacht
- Eventuele verlegging kabels en leidingen

Betrokken

Trekker VDL Nedcar / Provincie Limburg
Shareholders VDL Nedcar / Provincie Limburg
Stakeholders Gemeente Echt – Susteren / Gemeente Sittard Geleen / Rijkswaterstaat / vele bedrijven en burgers-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €17,100 mln

Grootste tijd risico's

- Vernietiging PIP bij Raad van State
- Beroep op benodigde vergunningen en ontheffingen
- Benodigde gronden niet minnelijk te verwerven (onteigeningsprocedure)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2023-2024	Uitvoering infra uitbreiding
2021-2022	Voorbereiding infra uitbreiding
2019-2020	PS besluit inclusief ophoging krediet van P50 naar P85 (18 december 2020) Pip procedure

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*26,237*			*n.t.b.*				
Uitgaven planning	73,993	0,498	5,000	9,000	28,000	30,000	1,495	
Realisatie	~~0,498~~ *0,589*	0,498	*0,091*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	47,756
VDL	*11,937*
Min. EZK	*9,300*
MIN. I&W	*5,000*
Totaal	73,993

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.2.5

W42. N300 Buitenring Parkstad Limburg (RGP, zie 8.11.4)

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 ontrokken van het onderliggende wegennet en dit komt de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van het parkstadse wegennet ten goede.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten
Stakeholders
Bedrijven en bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €*0,000* mln

Grootste financiële risico's
Btw-deel van resterende RWS bijdrage wordt toch afgestort in compensatiefonds

Grootste tijd risico's
Project is gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	*Opstellen eindevaluatie conform Regeling Grote Projecten.* Afrondende werkzaamheden zoals amoveren toe- en afritten A76 en herstelwerkzaamheden taluds en geluidschermen.
2020	Oplevering Wegvak 1 (Aansluiting Nuth), werkzaamheden afronden op onderliggend wegennet, bouwen Ecoduct en laatste geluidsscherm. PS besluit inzake landschappelijke inpassing Reijmersbeek dit deel uit projectscope te halen (G20-057, 3 september 2020) Projectreserve is aangewend voor de dekking (G-20-004, 14-02-2020).
2019	Openstelling gehele BPL
2015	Openstelling eerste wegvak
2015	Uitspraak Raad van State en heroverweging krediet (G-15-010)
2014	Start eerste werkzaamheden op no regret delen
2012	Aangepast PIP in procedure gebracht

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*148,660*	*135,16*	*13,500*					
Uitgaven planning	~~445,210~~ *445,036*	~~439,280~~ *439,625*	~~5,934~~ *5,411*					
Realisatie	~~439,280~~ *441,209*	~~439,280~~ *439,625*	*1,584*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	297,040
Min. I&M	*73,700*
Parkstad	*61,500*
EFRO	*1,500*
Regio Parkstad	*12,000*
Totaal	445,700

Bedragen in € mln.
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.2.5

W44. N298 Drie rotondes Nuth

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

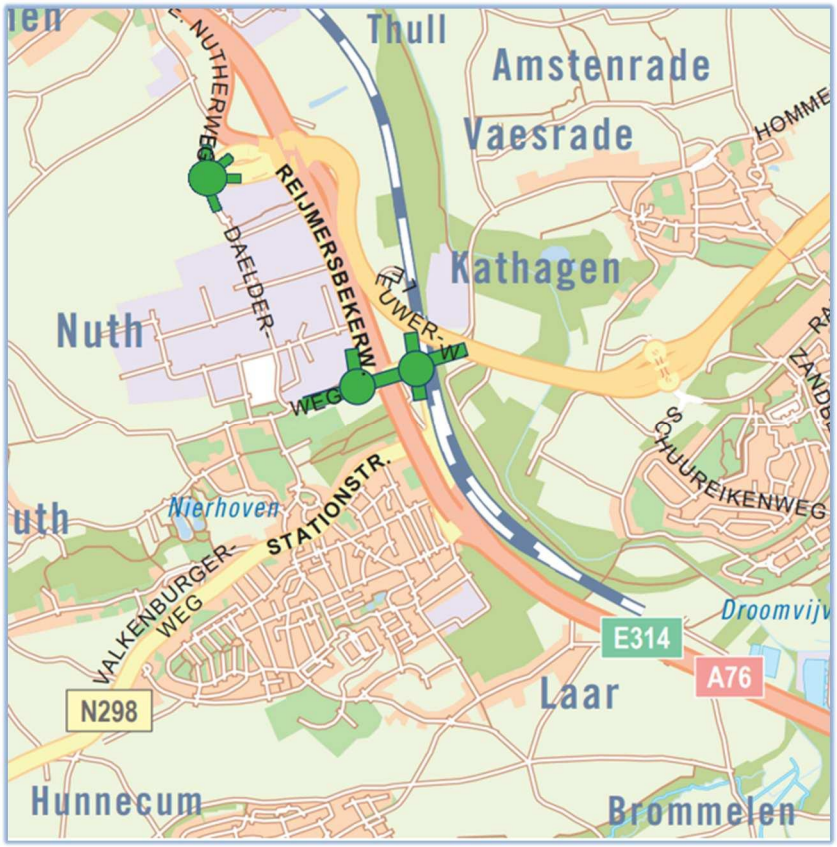
Verbeteren doorstroming op de N298 en onderliggend wegennet naar aanleiding van de aanleg van de N300 BPL.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Realiseren laatste twee zuidelijk gelegen rotondes in de N298 met aansluitingen op onderliggend wegennet.

- Scope

Raakvlakken:
W42



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten.
Stakeholders
Bedrijven en bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € *0,000* mln

Grootste financiële risico's
Project gereed

Grootste tijd risico's
Project gereed

Projectvoortgang / Mijlpalen

Zie W42 N300 BPL

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.v.t.*					
Uitgaven planning	0,563	0,482	0,075					
Realisatie	0,488	0,482	*0,000*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,563
Derden	-
Totaal	0,563

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:P50
Begroting: 3.2.5

W45. Randweg Abdissenbosch

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 (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Landgraaf, StrassenNRW
Stakeholders
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

Q1 2023	Eventuele nieuwe opstart initiatieffase
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 020)
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

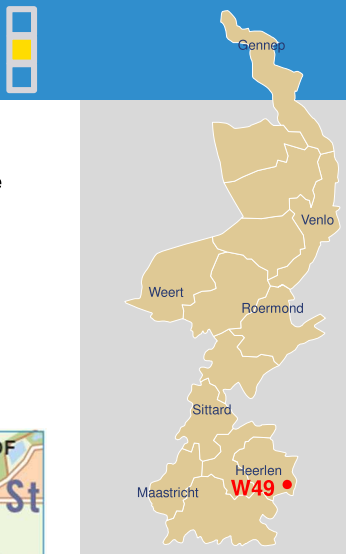
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2			On Hold					
Fasering VGR3			On Hold					
Inkomsten planning					*n.t.b.*			
Uitgaven planning	7,0	0,331			0,200			
Realisatie	0,331	0,331						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.5

W49. Rotonde Voorterstraat



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

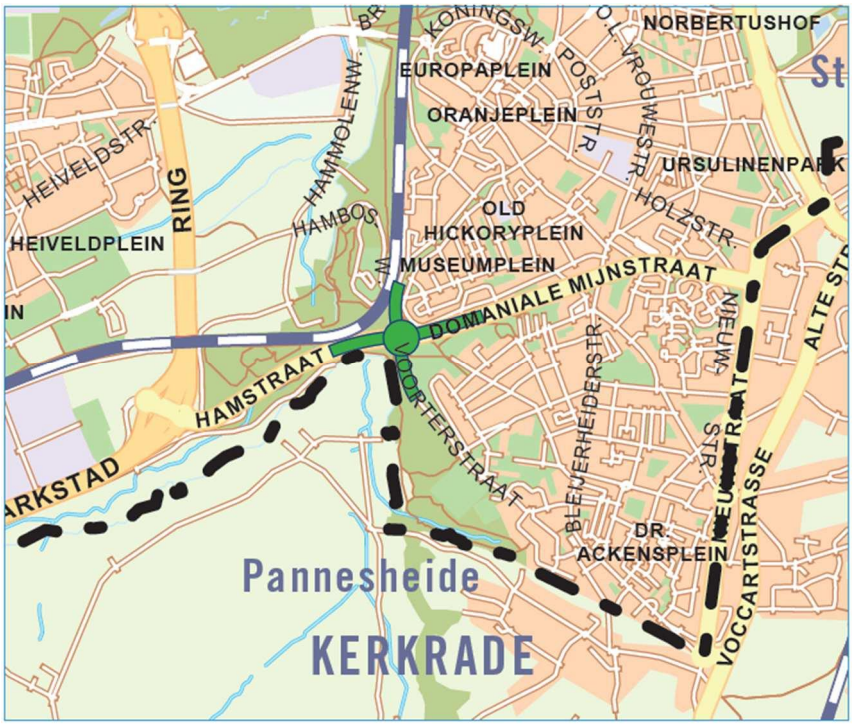
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan het vergroten van de capaciteit van de bestaande rotonde.

- Scope



Betrokken

Trekker

Gemeente Kerkrade

Shareholders

Provincie Limburg

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

Tijdens de planvoorbereiding voor de BPL zijn afspraken gemaakt over een maximale provinciale bijdrage van € 1,25 mln. De gemeente Kerkrade wilt de provinciale bijdrage verhoogd zien naar € 2,1 mln. om de door hun gewenste scope te kunnen realiseren.

Grootste tijd risico's

Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	*Besluitvorming over hoogte extra financiële bijdrage*
Q4 2020	De scope en de financiën zijn nog niet vastgesteld door de gemeente Kerkrade.
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
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

Geïndexeerd: Nee

Raming: +/- 40%

Begroting: 3.2.1

W59. N595 Wittemerallee

Mobiliteitsdoel

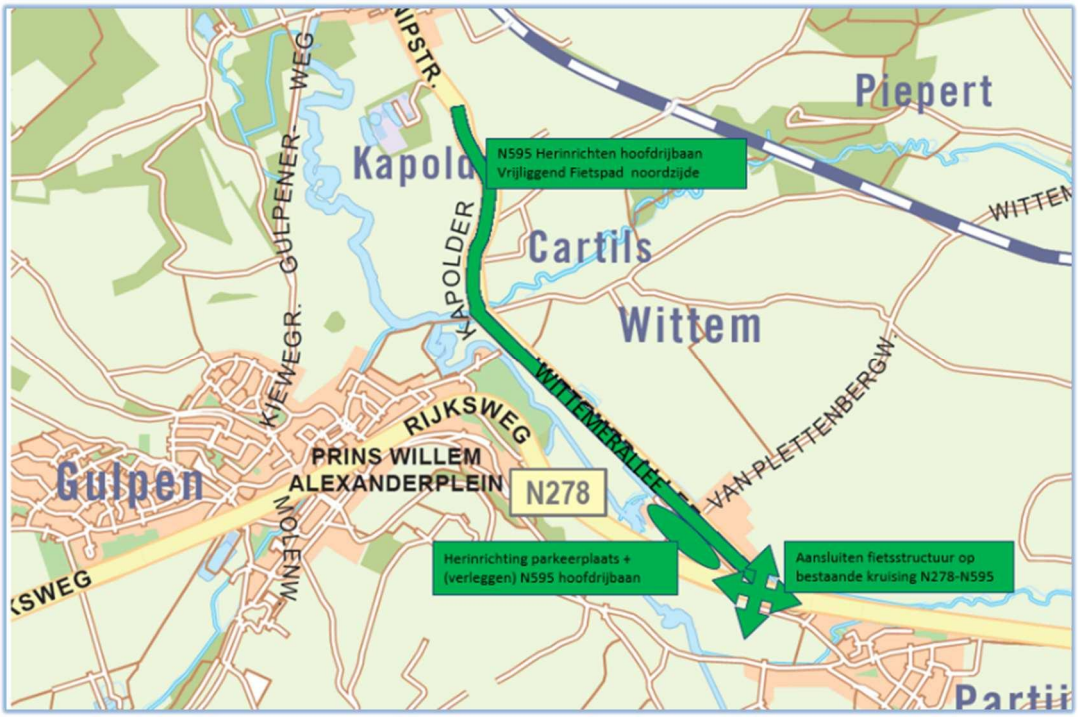
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope

Zie ook nieuwsbrief

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q1-2022	*Einde haalbaarheidsfase met GS besluit over de definitieve businesscase met projectbeslissing en door PS laten vaststellen kredietbesluit. Ondertekening SOK na kredietbesluit*
Q4-2020	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*1,000*				*1,000*			
Uitgaven planning	6,600	0,306	0,984	1,000	2,000	2,310		
Realisatie	~~0,306~~ *0,416*	0,306	*0,110*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.5

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Gulpen - Wittem/
Stakeholders
Waterschap / Stichting Limburgs Landschap
Diverse belanghebbenden (ondernemers en private partijen)

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €0,650 mln

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's
Geplande tijd voor het doorlopen van de haalbaarheidsfase is ontoereikend

W60. N598 Reconstructie De Hut - De Plank

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 oversteekbaarheid van de N598 op punten in Reijmerstok en Hoogcruts zodat een meer leefbare situatie ontstaat.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

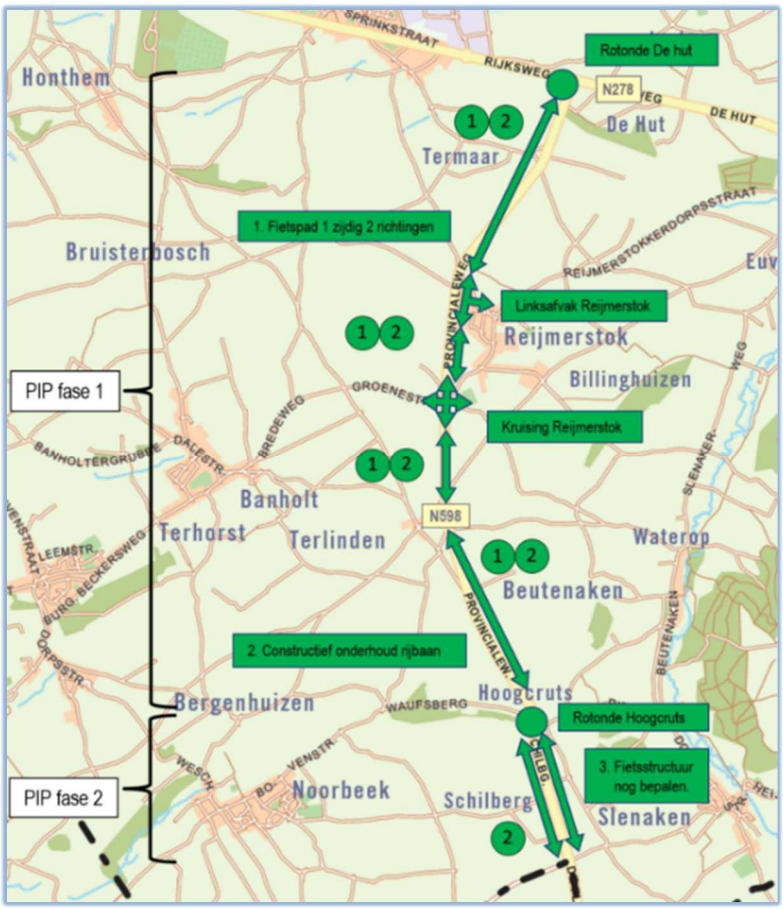
Fase 1 bestaat uit de aanleg rotonde de Hut en Hoogcruts, een eenzijdig fietspad in tweerichtingen, een vrije linksaffer Brede Hoolstraat en verkeersveilige inrichting van het kruispunt in Reijmerstok.

Fase 2 bestaat uit een nader te bepalen inrichting van het wegvak Hoogcruts - de Plank.

Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Zie ook nieuwsbrief



Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Eijsden - Margraten en Gulpen – Wittem

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's

- Onvoldoende dekking voor de scope
- Onvoorziene zaken in ondergrond'

Grootste tijd risico's

Voor PIP fase 2 een mogelijke onteigeningsprocedure noodzakelijk

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022	PIP fase 2 vaststellen door PS
2021	Gunning *2de* helft 2021 (wegens doorwerking vertraging Heroverweging) en start uitvoering PIP fase 1, uitvoeringsduur ca. 1 jaar. Nieuwe raming voor fase 1 *komt* beschikbaar *en kan leiden tot financieel tekort.* Keuze voor inrichting fase 2 voorleggen aan gemeenteraden (erftoegangsweg met vrij liggende fietspaden)
202*1*	Aanbestedingsfase PIP fase 1
2019	Heroverweging (ca. 5 maanden vertraging)
2018	PIP fase 1 onherroepelijk geworden (april 2018)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*0,700*							
Uitgaven planning	11,790	2,619	7,671		1,500			
Realisatie	2,619	2,619						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	11,090	*Bedragen in € mln*
E-M	*0,700*	*Geïndexeerd: Nee*
G-W	*n.t.b.*	*Raming: +/-30%*
Totaal	11,790	*Begroting: 3.2.5*

8.5. Thema Openbaar Vervoer

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☑ Beheer en Onderhoud
- ☑ Beleid

Beoogd resultaat

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Provincie Gelderland
Stakeholders
Gemeenten, RMO's, Rijk, Vervoerders (o.a. Arriva, NS), ProRail, Reizigersoverleg Limburg.

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 waardoor niet tijdig de elektrische treinen ingezet kunnen worden

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 EMV (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 (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. Het Ontwikkelplan dient als framework 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. 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 opgave 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.

Grensoverschrijdende railverbindingen (treinverkeer)

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

- 2021 is het ***Europese*** **jaar van de Rail** waarbij grensoverschrijdend reizen hoog op de agenda staat. Het ministerie van IenW is voornemens een internationale spoortop te organiseren; de provincie Limburg zal actief gaan sturen op deze internationale spoortop.
- In het kader van het trans-Europees netwerk (TEN-t) is onderzoek gedaan naar de vereenvoudiging van **tarifering, reisinformatie en ticketing-systemen**. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt voor de pilot Mobility as a Service (ViaGo);
- Sinds december 2018 biedt Arriva ***de Drielandentrein (O82)*** tussen Maastricht en Aken. *Na oplevering van het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (R46) verhoogt Arriva de frequentie van deze verbinding naar twee keer per uur.* Momenteel wordt met het Ministerie van I&W, Arriva, NS, ProRail en NMBS de financiële haalbaarheid onderzocht van het doortrekken van de Drielandentrein naar Luik. Gestreefd wordt naar het in het 3e kwartaal van 2023 starten van deze verbinding. Om grensoverschrijdend te kunnen (blijven) rijden dienen de treinen van Arriva te zijn voorzien van het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Dit is een Europees *beveiligingssysteem dat ertoe bijdraagt dat treinen eenvoudiger landsgrensoverschrijdend kunnen rijden*. Momenteel worden de Arriva treinen omgebouwd met dit nieuwe systeem om te kunnen voldoen aan het vereiste treinbeveiligingssysteem. De ombouw van de treinen wordt voor ~~100~~*90* % gesubsidieerd door het Rijk. Ook worden door ProRail aanvullende maatregelen aan de railinfrastructuur voorbereid en uitgevoerd. *Momenteel loopt een bezwarenprocedure tegen het Rijk aangezien de maatregelen om grensoverschrijdend te kunnen rijden niet worden vergoed. Dit leidt tot een kostenpost van € 4,3 mln voor Arriva (de 10%).*
- De aanbesteding van de **grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven – Düsseldorf** ***(O83)*** is gestart en *bevindt zich in de afrondende fase. V*erwacht wordt dat de gunning *binnenkort en in elk geval in 2021* zal plaats vinden. Opdrachtgever is de Duitse vervoersautoriteit (Verkehrsverbund Rhein Ruhr). In 2025 wordt gestart met een directe snelle treinverbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Aan de Nederlandse zijde zijn in het MIRT 2020 afspraken gemaakt over de aanpassingen van de knoop Eindhoven en Venlo.
- *Uitgangspunt was, dat* het Ministerie van IenW in samenspraak met de regio *voor 1 april 2021* een besluit *zou* nemen over een **snelle grensoverschrijdende verbinding naar Aken**. Zowel NS als Arriva hebben een voorstel gelanceerd voor deze verbinding. Randvoorwaardelijk is wel dat de infrastructuur ook aan Duitse zijde gereed is. De inzet is dat een snelle trein naar Aken in 2025 dan wel eerder gaat rijden (motie 2606). *Staatssecretaris Van Veldhoven (I&W) heeft op 26 mei 2021 een brief naar de Tweede Kamer gestuurd over de resultaten van de nadere verkenning intercityverbinding Aken. De staatssecretaris schrijft dat ProRail op basis van de alternatieve plannen van NS en Arriva in de nadere verkenning mogelijkheden heeft uitgewerkt om een intercityverbinding naar Aken op korte termijn mogelijk te maken. ProRail is gevraagd de consequenties van intercityverbindingen uit de voorstellen van NS en Arriva (resp. vanuit Den Haag en Eindhoven) te toetsen op logistieke inpasbaarheid en vervoerwaarde. De logistieke toets is uitgevoerd in samenwerking met beide vervoerders voor zowel 2026 als voor de situatie in 2030. Tijdens de stuurgroep van 25 maart 2021 zijn de uitgewerkte resultaten van de verkenning van ProRail met provincies Limburg, Noord-Brabant, NS en Arriva besproken. Alle partijen onderschrijven de inhoudelijke conclusies en aanbevelingen uit het rapport. Dit heeft geleid tot de*

gedeelde conclusie dat een intercityverbinding naar Aken per 2025 niet mogelijk blijkt. De voornaamste conclusie van ProRail is dat beide varianten niet inpasbaar zijn binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen, zonder aanvullende maatregelen. Tijdens de behandeling in de kamercommissie is echter uitvoerig stilgestaan bij de uitkomst en is aangegeven dat een onderzoek kan worden opgestart naar een ingroeimodel. Aandachtspunt is dat infrastructurele aanpassing aan station Eindhoven absoluut noodzakelijk zijn.

- *Op 10 juni 2021 heeft voor de eerste keer een elektrisch aangedreven trein over de spoorlijn 19 Mol-Hamont gereden. 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. 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 (8.9).

Wensbus

Sinds 2017 verleent de Provincie subsidie aan vrijwilligersinitiatieven, die lokaal maatwerkvervoer verzorgen in lokale gebieden met weinig openbaar vervoer (de Wensbus). Doel van de regeling is bij te dragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van deze gebieden. Op dit moment zijn er 28 projecten actief, verdeeld over heel Limburg. De Wensbus wordt voornamelijk door een oudere doelgroep gebruikt, om naar sociale of medische voorzieningen te reizen. Voor deze groep is de Wensbus een belangrijk vervoermiddel. De eerste subsidieregeling uit 2017 verloopt in 2022. In *Q3* 2021 wordt gewerkt aan een toekomstperspectief *en wordt een nieuwe regeling ter besluitvorming voorgelegd.*

O79. Wet lokaal spoor

Met de komst van de tramverbinding Maastricht – Hasselt wordt Gedeputeerde Staten op grond van de Wet lokaal spoor verantwoordelijk voor de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van het Nederlandse deel van de tramverbinding. Aan deze nieuwe taak geven we nu al invulling. *Zie het projectblad* O79 – Wet Lokaal spoor *voor nadere details.*

Knooppuntontwikkeling

In het kader van ketenmobiliteit zetten we in op de verbinding van diverse modaliteiten. We zetten in op het toegankelijker maken van de overstap om ketenreizen te stimuleren. Dit doen we op de volgende knooppunten:
O41 – Station Beek-Elsloo (Zie projectblad O41 – Station Beek-Elsloo)
O52 – Station Maastricht Noord Fase 2 (zie projectblad O52 – Station Maastricht Noord Fase 2)
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* (nog geen projectblad).

Samen met vervoersaanbieders wordt gekeken naar de mogelijkheden van kwaliteitsimpuls op de knooppunten (motie 2722). Er heeft overleg plaats gevonden met NS over de voorgenomen besluitvorming om de dienstverlening op de stations af te schalen. In september zal een voorstel worden gedaan om bestuurlijk in contact te treden met NS over een alternatieve invulling rond serviceverlening aan de (minder digitaal vaardige) reiziger.

Versnellingskansen Openbaar vervoer (onderdeel van versnellingsagenda Covid-19)

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

1. ***Provinciale haltes Basis op Orde***

   Kwaliteitsimpuls om een groot deel van de Provinciale haltes te voorzien van het basis op orde beleid (o.a. toegankelijke halte perrons, overdekte wachtruimtes / abri's, prullenbakken, verlichting en digitale reisinformatie).

   In de eerste helft van 2021 is gewerkt aan de definitieve selectie van de haltes en de voorbereiding van het bestek, zodat in de tweede helft van 2021 kan worden overgegaan op de aanbesteding en realisatie. Het doel is om met het beschikbare budget van € 1.200.000,- in totaal 146 provinciale haltes op te waarderen naar de "basis op orde
   Deze kwaliteitsimpuls is direct van invloed op een grote groep reizigers in de Provincie Limburg en draagt zorg voor een toegankelijk openbaar vervoer.

2. ***Versnellen en verstrakken***

   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 het voorjaar van 2021 zijn twee 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 wordt onderzocht.

   De gereserveerde middelen ter hoogte van €650.000,- zijn bedoeld om de wegbeheerder te ondersteunen in het realiseren van nieuwe haltes (deze worden gelijk voorzien van de juiste voorzieningen, conform het basis op orde beleid).

3. ***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. Voor deze opgave is €300.000 gereserveerd

4. ***Onderwijsaanpak.***

Zie hierboven onder kopje Impact Covid-19

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)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier OV	~~422,801~~ *389,433*	~~69,439~~ *69,937*	~~62,549~~ *62,464*	~~63,153~~ *62,744*	~~64,383~~ *63,974*	~~65,170~~ *64,759*	*65,556*
Investeringen OV	10,255	10,255	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Realisatie	~~100,889~~ *63,546*	*63,546*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~428,378~~ *395,010*
Derden	4,678
Totaal	~~433,056~~ *399,688*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Deels of N.v.t.
Raming: Schatting
Begroting: 3.1.1

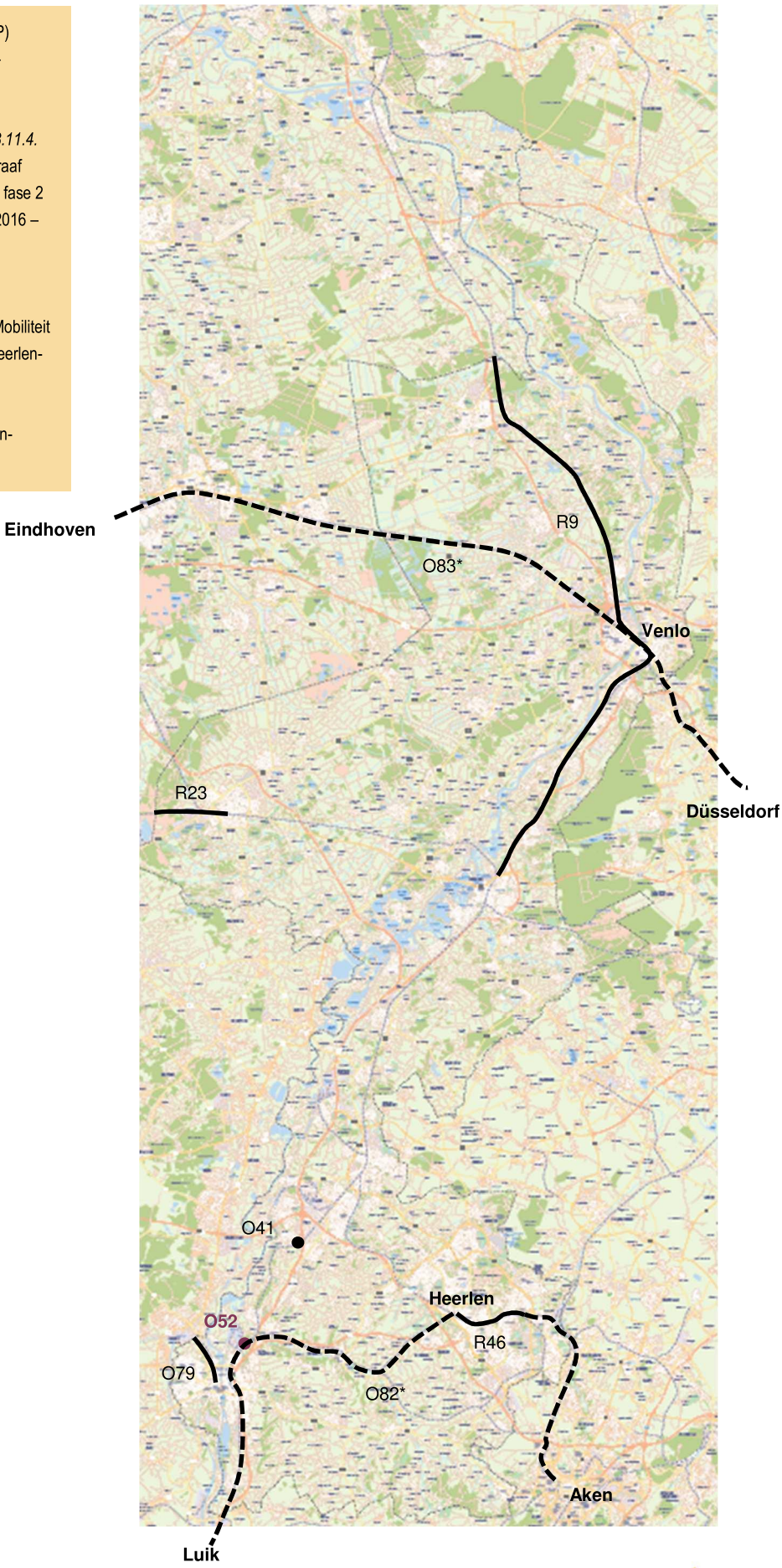
Planning

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 in 2021. Naast de volledige inzet op het OV-Ontwikkelplan wordt in het verlengde hiervan nagedacht over een aantal grote opgaves zoals het terughalen 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. Deze opgaves worden ondersteund door een aantal plannen die momenteel worden voorbereid, zoals de wendbaarheidsscenario's van Arriva binnen het Vervoerplan 2021.

R9	Maaslijn (*zie 8.11.1.* RGP)
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
O41	Station Beek – Elsloo
R46	Spoorverdubbeling (*zie 8.11.4.* RGP) en Heerlen-Landgraaf
O52	Station Maastricht Noord fase 2
O78**	OV-Concessie Limburg 2016 – 2033
O79	Wet lokaal spoor
O80**	Ontwikkelplan OV
O81**	MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit
O82*	Drie landen trein (Luik-Heerlen-Aken)
O83*	Grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven-Venlo-Dusseldorf



Legenda
O: Openbaar vervoer
R: Railinfrastructuur

* Wel op kaart, (nog) geen projectblad
** Locatie: gehele provincie Limburg

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

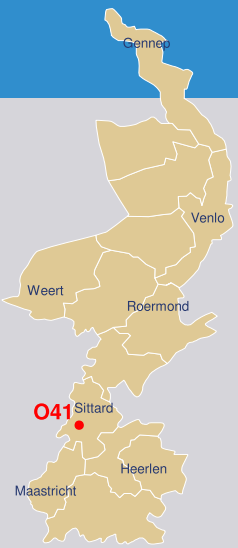
Beoogd resultaat

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker

Provincie Limburg

Gemeenten Beek en Stein

Shareholders

ProRail, NS Stations

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €0,500 mln

Grootste financiële risico’s

Verleggen K&L ProRail

Grootste tijd risico’s

Verleggen K&L ProRail

Prioritering raakvlakprojecten ProRail

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024	Oplevering werkzaamheden
2023	Start realisatiefase
2022	Sluiten van een Realisatieovereenkomst *inclusief besluitvorming planning* door GS met gemeenten Beek en Stein en met ProRail en NS Stations *Vertraging project door aangepaste planning bij ProRail op het gebied van kabels & leidingen en prioritering raakvlakprojecten ProRail.*
2015	Ondertekening intentieovereenkomst tussen GS en gemeenten Beek en Stein (16 mei 2015)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*4,982*			*4,982*				
Uitgaven planning	~~8,300~~ *8,400*	0,970	1,100	~~2,930~~ *2,000*	~~3,300~~ *2,160*	*2,170*		
Realisatie	~~0,880~~ *1,470*	0,970	*0,500*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~3,622~~ *3,473*
Beek	*1,465*
Stein	*1,810*
Rijkssubsidie	*1,707*
Totaal	~~8,300~~ *8,455*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: LVO P85, overig P70
Begroting: 3.2.5

O52. Station Maastricht Noord fase 2

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

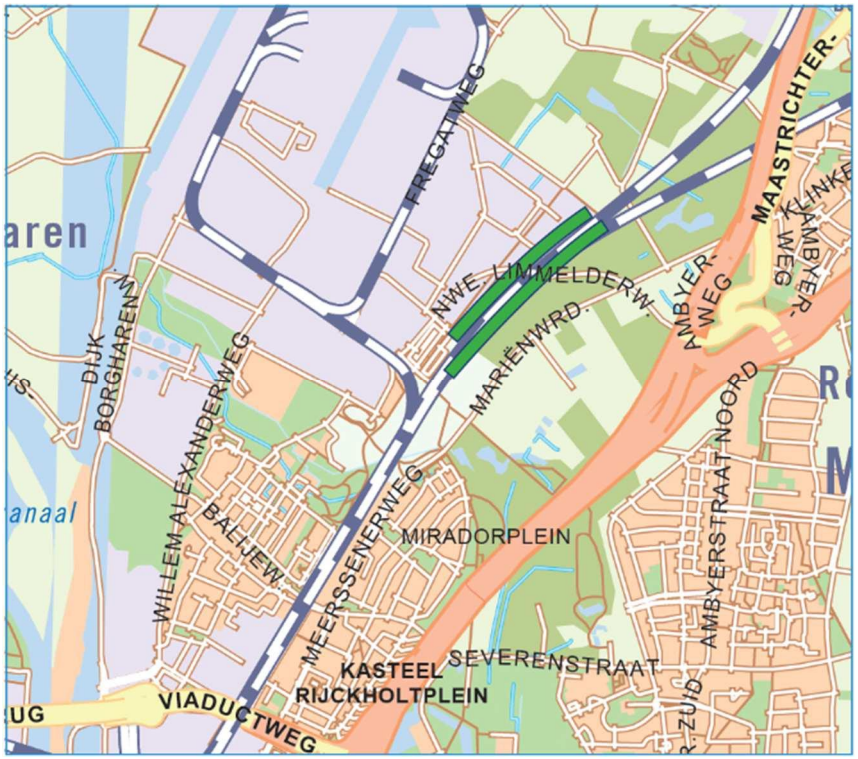
Beoogd resultaat

Verbeteren opstapmogelijkheden ter hoogte van station Maastricht Noord voor de reizigers op de lijn Maastricht - Sittard.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Realisatie van een tweede perron.

- Scope



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Ministerie van I&W
Stakeholders
ProRail en gemeente Maastricht

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €1,750 mln.

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend, project *is* heroverwogen *en wordt ter besluitvorming voorgelegd.*

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend, project *is* heroverwogen *en wordt ter besluitvorming voorgelegd.*

Projectvoortgang / Mijlpalen

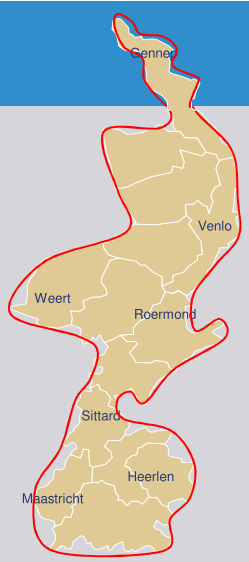
Q3 2021	*Besluitvorming projectvoortzetting*
Q1 2020	Verwachte uitsluitsel over inzet middelen derden
2020	Mededeling portefeuillehouder Nieuwe raming beschikbaar waaruit blijkt dat gereserveerde middelen ontoereikend zijn. Dit project wordt heroverwogen middels de afwegingssystematiek en wordt ter besluitvorming voorgelegd (*mededeling portefeuillehouder* 24 maart 2020).
Q4 2018	Schriftelijk vastleggen financiële afspraken en bijdrage Rijk

Planning / Realisatie	Totaal	≤2019	2020	2021	2022	2023	2024	>2024
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	6,43	0,55	0,3	2,47	3,11			
Realisatie	0,85	0,55	0,3					

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,75
Min I&W	5,68
Totaal	6,43

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:P50
Begroting: 3.1.2



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 OV-Concessie Limburg 2016 – 2031 is de set afspraken (bestaande uit het bestek voor de aanbesteding, de offerte van Arriva en de tussen Provincie een 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 ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie.

De zeven doelen met OV zijn:

a. Hoge kwaliteitsbeleving en klantwaardering door Reizigers;
b. Eenvoudig te begrijpen en overzichtelijk openbaar vervoersysteem (mentale toegankelijkheid);
c. Naadloze aansluitingen tussen diverse vervoervormen (visgraat en Knooppunten);
d. Punctueel en betrouwbaar Openbaar Vervoer;
e. Toegankelijk en sociaal veilig Openbaar Vervoer;
f. Kosteneffectieve inzet van beschikbare middelen (rentabiliteit en financierbaarheid);
g. 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 we 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

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Arriva

Stakeholders

Reizigers, gemeenten

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

Structureel effect op reizigersaantallen en daarmee op opbrengsten als gevolg van effecten Covid-19 en als gevolg daarvan veranderend mobiliteitsgedrag: wijziging contractvoorwaarden of aanvullende financiële bijdrage Provincie.

Grootste tijd risico's

-

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 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). Uitgezonderd 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
Landelijk zijn vanaf het moment van ingang van de intelligente lockdown in afstemming en overleg tussen Rijk, vervoerbedrijven en decentrale overheden maatregelen genomen om het openbaar vervoer in Nederland, gegeven de situatie, zo goed mogelijk te laten blijven functioneren. Arriva heeft in samenwerking met de Provincie keuzes gemaakt waarmee een basisvoorziening aan openbaar vervoer in stand kon worden gehouden en waarmee vanaf 1 juli 2020 een succesvolle open up heeft kunnen plaatsvinden.

Een volledige terugblik op de periode maart-oktober 2020 is met de Staten gedeeld op 03-11-2020 (2020/43869).
Positief gevolg van Covid-19 in relatie tot het thema Openbaar Vervoer is dat de reeds ingezette samenwerking tussen onderwijsinstellingen, grote werkgevers, Arriva en de Provincie de urgentie extra onderstreepte. Hiermee hebben we maatregelen versneld kunnen invoeren met groot draagvlak. Covid 19 heeft financiële gevolgen. Dit financiële tekort lossen we op door:
- Gebruik te maken van de Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer (BVOV) 2020 en 2021;
- De exploitatiebijdrage van de Provincie, ongeacht afschalingen in het openbaar vervoer, in stand te houden (hetgeen een voorwaarde is om gebruik te kunnen maken van de BVOV);
- Efficiencymaatregelen te nemen in de dienstregeling (volgens de vastgestelde wendbaarheidsscenario's);

Arriva heeft voor het jaar 2020 een compensatiebedrag van € 15.950.000 ontvangen van het Rijk. Deze compensatie is verstrekt via een subsidie door de Provincie Limburg. Tevens heeft de Provincie Limburg het bedrag van de subsidie voor 2020 in stand gehouden en niet gekort als gevolg van minder gereden kilometers. De toetsing dient nog door de Provincie plaats te vinden aan de hand van een accountantsverklaring,
- Stand van zaken openbaar vervoer
  Met de stappen die worden gezet om de Covid-maatregelen af te schalen, neemt ook het OV-gebruik in Limburg weer langzaam toe. Inmiddels (situatie in juni 2021) bedraagt het aantal reizigers in bus en trein in het regionale OV in Limburg ongeveer 40% van het aantal reizigers in dezelfde periode in 2019. De dienstregeling die Arriva aanbiedt is de dienstregeling die geldt bij wendbaarheidsscenario C. Arriva bereidt zich voor op de start van het nieuwe schooljaar en voert daartoe onder andere overleg met onderwijsinstanties om een inschatting te kunnen maken van de vanaf september verwachte vervoerstromen en –omvang. Arriva rapporteert maandelijks de stand van zaken.
- Doorkijk 2021
  In april 2021 is op landelijk niveau een besluit genomen over de beschikbaarheidsvergoeding 2021. Die wordt –voor het gehele jaar- gecontinueerd. Tevens wordt er nagedacht over een steunmaatregel voor het OV in 2022. Inhoudelijk werken we verder aan het Transitieplan en voeren we dat ook uit.
  Met dit plan geeft de OV-sector aan op welke wijze afschaling van het OV verantwoord mogelijk is en
  - Hoe, bij terugkeer naar 'normaal', reizigers weer terug in het OV te krijgen en de opbrengsten te verhogen (inlopen opgelopen financiële schade)
  - Hoe de sector (financieel) weerbaar kan worden gemaakt tegen invloeden als Covid-19.

  De score van Arriva op de afgesproken KPI's week slechts in beperkte mate af van de normen zoals afgesproken. De financiële verantwoording over 2020 en de vaststelling van de exploitatiebijdrage 2020 vindt –overeenkomstig de concessieafspraken- naar verwachting in Q3 plaats.

Ook in 2022 continueert het Rijk de financiële steun aan de openbaar vervoersector (Kabinetsbesluit van 25 juni 2021). Het Rijk heeft de voorkeur te kennen gegeven om inhoudelijk de regeling BVOV 2021 in 2022 voort te zetten, met dien verstande dat deze -vanwege de aflopende goedkeuring voor de steunmaatregelen van de Europese Commissie- tot en met 31 augustus mag worden ingezet. Afsprakenset voor 2022 omvat elementen over:
- Het voorzieningenniveau
- De Overheidsvergoedingen
- Het weer aantrekkelijk maken van OV voor reizigers:
- Het blijven spreiden van de vraag naar OV

Vertraging Maaslijn
In 2020 zijn nadere afspraken gemaakt over de gevolgen van de aangepaste planning van de Maaslijn (zie 8.11.1. RGP) voor de ov-concessie. Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 bij besluit G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva de kaders hiervoor aangegeven. Deze zijn verder uitgewerkt en hebben geresulteerd in een vaststellingsovereenkomst met Arriva. Uw staten hebben ingestemd met:
- een definitieve vergoeding Meerkosten voor een waarde van € 49 miljoen.
- een aanvullende subsidietoekenning 2019 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 van € 7,0 miljoen, te betalen – voor Arriva - over boekjaar 2019, uiterlijk op 15 februari 2020, gefinancierd uit de bereikbaarheidsmiddelen;
- een aanvullende subsidietoekenning 2020 uit hoofde van de aan Arriva verstrekte concessie 2016-2031 ad € 26,8 miljoen, te betalen 15 december 2020 en eveneens te dekken uit de bereikbaarheidsmiddelen.
- het verlengen van de afschrijvingstermijn voor de elektrische treinen van 25 jaar naar 30 jaar. Deze verlenging vertegenwoordigt een waarde van € 15,2 miljoen.
- het door Gedeputeerde Staten nader uitwerken en starten van het proces gericht op het komen tot het verlengen van de concessieperiode, teneinde de onder 2 en 3 genoemde bedragen van in totaal € 33,8 miljoen (€ 7,0 miljoen + € 26,8 miljoen), vermeerderd met de jaarlijkse prijsindex, terug te

verdienen uit door Arriva extra te genereren baten als gevolg van de verlenging van de concessie, dan wel het uitwerken van overige compenserende maatregelen. De uitkomsten van dit proces zullen aan Provinciale Staten worden voorgelegd *(zie ook paragraaf 1.3.4).*

- Indien de onder punt 5 vermelde beheersmaatregelen niet leiden tot het volledig dekken van de betaalde vergoedingen ad € 33,8 miljoen, zal het restantbedrag worden gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen.

De vaststellingsovereenkomst bevat een groot aantal activiteiten die een korte en lange doorlooptijd hebben. Het doel is dat:

a) Het onderzoek wordt afgerond naar het gebruik van de optie bij latere dan wel snellere oplevering van de infrastructuur Maaslijn;
b) Het onderzoek naar het verlengen van de concessie wordt opgestart en afgerond (juridische mogelijkheid en houdbaarheid verlenging en financiële waardering van deze verlenging) en de concessie succesvol is verlengd;
c) Andere mogelijkheden worden onderzocht voor het compenseren van de schade waaronder het versoberen van het ov en mogelijke tariefverhoging

In mei 2020 heeft de provincie aan Arriva schriftelijk laten weten geen gebruik te maken voor het inroepen van de verlengingsoptie lease dieseltreinstellen voor de jaren 2025 en 2026.

In de vaststellingsovereenkomst is vastgelegd dat de duur van de verlenging van de concessie maximaal 7,5 jaar bedraagt. Over de exacte verlengingsduur die nodig is om het bedrag van € 33,8 miljoen (plus indexering naar prijspeil 2024) te compenseren is in de vaststellingsovereenkomst bepaald dat partijen daarover nadere afspraken maken. Daarbij gold dat als partijen voor 1 juli 2020 geen overeenstemming bereikten over de duur van de verlenging zij een ad hoc Adviescommissie zouden vragen om op basis van bedrijfseconomische uitgangspunten een zwaarwegend advies te geven over de duur van de verlenging. Omdat er meer tijd nodig was om de verkenning naar de verlenging af te ronden en tot overeenstemming te komen (Corona doorkruiste in één klap alle reguliere rekenmodellen op het onderdeel ontwikkeling reizigersaantallen), hebben partijen vervolgens afgesproken dat de datum van 1 juli 2020 voor het bereiken van overeenstemming niet fataal was. Tot op heden is, ondanks goed en constructief overleg met Arriva, geen overeenstemming over de verlengingsduur bereikt en het is de verwachting van zowel Arriva als Provincie Limburg dat het gegeven de ver uit elkaar liggende standpunten niet mogelijk is om tot een gezamenlijk gedragen arrangement over de verlenging van de concessie te komen. Cruciale factoren hierbij zijn de verschillen in inzicht in:

1. *De te hanteren reizigersgroei;*
2. *Het te hanteren rendement voor Arriva in de verlengingsperiode.*

Beide partijen hebben in goed onderling overleg besloten om gebruik maken van de in de Vaststellingsovereenkomst opgenomen mogelijkheid om een ad hoc Adviescommissie in te stellen die conform artikel 8.4 lid e een zwaarwegend advies verstrekt over de duur van de verlenging van de concessie. Ten aanzien van de adviescommissie geldt, dat deze uit drie deskundigen zal bestaan, waarvan er één door Provincie Limburg wordt aangewezen, één door Arriva en waarbij de beide door Provincie Limburg en Arriva aangewezen deskundigen zelf de derde deskundige aanwijzen.

In juni 2021 heeft GS besloten (GS2021-17133) dat het Rijk ook voor 50% participeert 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.

Financiën

Jaarlijks is voor de exploitatie van openbaar vervoer een bedrag beschikbaar van € 55,5 mln. (prijspeil 2014, vastgelegd bij de aanbesteding), € 60,6 mln. prijspeil 2020. Op basis van een door GS vast te stellen Vervoerplan (waarin Arriva voorstellen doet voor wijziging van de dienstregeling voor het opvolgend jaar en dat voor vaststelling ter consultatie is aangeboden aan gemeenten en het Reizigersoverleg Limburg) verleent de Provincie een subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze subsidie hangt samen met het aantal dienstregelingkilometers (de som van alle bus- en treinkilometers in het Limburgse openbaar vervoer waar reizigers gebruik van kunnen maken) dat Arriva in haar Vervoerplan aangeeft te zullen maken. Na afloop van een dienstregelingjaar vindt vaststelling van deze subsidie plaats. Daarbij kijkt de Provincie naar:

- De dienstregelingkilometers die daadwerkelijk zijn gereden (uitval betalen we, op een uitzondering na, niet);
- De prestaties op de afgesproken KPI's (te vroeg / te laat vertrekken, rituitval). Indien de KPI's niet aan de norm voldoen, kunnen we een boete opleggen;
- Te verlenen bonussen (o.a. klanttevredenheid op basis van de OV Klantenbarometer) en op te leggen malussen.

Naast de middelen voor de exploitatie van de concessie is ook het zogenaamde ontwikkelbudget beschikbaar. Dit budget dient om proeven te doen of innovaties in het Limburgse openbaar vervoer te introduceren of om de opstart van nieuwe verbindingen mogelijk te maken.

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
2021	Uitvoering van de concessie met als speciale aandachtspunten: ▪ Situatie Covid-19 ▪ Meerkosten Maaslijn en de uitwerking van de afspraken om deze kosten bij voorkeur via het verlengen van de concessie terug te verdienen ▪ Vaststellen Ontwikkelplan ▪ Financiële besluitvorming over ontwikkelopgave Arriva binnen OV concessie
2016	Start OV concessie 2016 - 2031

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Voorbereiding op en implementatie van de Wet lokaal spoor (ten behoeve van de R56 tramverbinding Maastricht- Hasselt).

Oplossing

De Wet lokaal spoor (die in 2022 of 2023 opgaat in de Spoorwegwet 202#) bevat regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen. Met de komst van de tramverbinding Maastricht – Hasselt ontstaat de noodzaak om op het Nederlandse deel van deze verbinding de wet te implementeren en verantwoordelijkheden die op grond van de wet ontstaan, te beleggen. Gedeputeerde Staten is het bevoegde bestuursorgaan. Vooruitlopend op de bouw en ingebruikname van het tramsysteem stellen GS nadere regels op het gebied van de vier verantwoordelijkheidsgebieden op, onder andere in een Beheervisie. Dit om het tramsysteem te zijner tijd in gebruik te kunnen nemen en daar (als GS ook de benodigde vergunningen voor te kunnen verlenen en gesteld te staan voor de verantwoordelijkheden met betrekking tot het (doelmatig) beheer van de infrastructuur en de voertuigen en de veiligheid van het gehele tramsysteem.

Ambities en doelen

Ambities en doelen op het gebied van aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van Tram Maastricht –Hasselt zijn in de Beheervisie als volgt geformuleerd:

- Veiligheid: het tramvervoersysteem is voor de reizigers, personeel en omgeving te allen tijde aantoonbaar veilig;
- Doelmatig beheer: realisatie van het gewenste resultaat tegen de laagste maatschappelijke kosten;
- Beschikbaarheid en kwaliteit: een zo groot mogelijke beschikbaarheid van het tramvervoersysteem dat de gewenste vervoersprestatie levert en verzorgd en netjes is.

Sturing: 'sturing op hoofdlijnen waar dat kan en detailinvulling waar dat moet'.

Volgend uit de rollen en de verantwoordelijkheden van partijen vanuit de Wet lokaal spoor maar ook vanuit de noodzaak om de veiligheidsrisico's die vanuit een (nieuw) tramvervoersysteem ontstaan maximaal te beperken (en daarmee ook risico's ten aanzien van de eindverantwoordelijkheid die het college draagt zo veel mogelijk te beperken), formuleren we als het leidende principe bij onze sturing 'vrijheid in verantwoordelijkheid en gebondenheid':

- Als Provincie stellen we partijen in staat om hun verantwoordelijkheid te nemen, in principe en bij voorkeur zonder in detail voor te schrijven op welke wijze dat dient te gebeuren. Gelet op de risico's in en de eindverantwoordelijkheid van het college van GS voor het tramvervoersysteem TMH is dit principe hier niet toepasbaar. Eindverantwoordelijkheid is immers niet overdraagbaar. Daarnaast kunnen we ook geen eindverantwoordelijkheid invullen door of via een optelsom van deelverantwoordelijkheden die partners tot stand brengen. Daarom:
- Leggen we daar waar dat kan geclausuleerde (deel)verantwoordelijkheid bij een partner;
- Stellen we daar waar dat moet kaders of eisen waaraan een partner, product of proces moet voldoen;
- En zien we toe op invulling en uitwerking van verantwoordelijkheden, toetsen we of dit voldoet en zo nodig sturen we bij;
- We verwachten van partijen dat zij hun verantwoordelijkheden tijdig, taakvolwassen en succesvol invullen zodat het tramvervoersysteem op het beoogde moment in exploitatie kan. Ook daar zien we op toe, toetsen we en sturen we zo nodig bij. Met ruimte waar dat kan, kaders of eisen waar dat moet, bijsturing waar dat nodig is en respect voor ieders rol en verantwoordelijkheid draagt elke partij bij aan een veilig, beheer- en onderhoudbaar tramvervoersysteem. Dit 'bijdragen aan' vormt een tweede leidend principe bij de op- en voorgestelde kaders.

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

Vanuit de hoofdverantwoordelijkheid voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramvervoersysteem ontstaan deelverantwoordelijkheden voor betrokken partijen. Die zijn immers verantwoordelijk voor de correcte implementatie en uitvoering van de taken die horen bij en voortkomen uit hun respectievelijke rollen en verantwoordelijkheden:

Rollen, taken en verantwoordelijkheden		
	Vlaanderen	Nederland
Beheerder railinfrastructuur	De Lijn	Gemeente Maastricht
Uitvoering onderhoud railinfrastructuur	Contractpartij van De Lijn	Contractpartij van Gemeente Maastricht
Beheer trammaterieel	De Lijn (of een contractpartij van De Lijn)	De Lijn (of een contractpartij van De Lijn)
Vervoerder	De Lijn	De Lijn
Verkeersleiding	De Lijn	De Lijn

De beheerders van de spoorinfrastructuur moeten ervoor zorgen dat deze blijvend geschikt is voor het gebruik waarvoor deze is bedoeld, beschikbaar is voor tramexploitatie en vanzelfsprekend veilig is en blijft. Voor De Lijn als exploitant van de tramverbinding geldt hetzelfde ten aanzien van het trammaterieel. Daarnaast zorgt De Lijn ervoor dat haar personeel is opgeleid en gekwalificeerd om met trams te mogen rijden en verzorgt De Lijn de verkeersleiding (de dienst die het exploitatieproces bewaakt en ingrijpt bij verstoringen en ongevallen).

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Maastricht, Vlaams Gewest, De Lijn

Stakeholders

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Optreden niet voorziene aspecten of risico's;
- Schadeclaims / ingebrekestelling
- Financiële omvang verkeersleiding

Grootste tijd risico's

Niet alle partijen zijn tijdig gereed of voldoen tijdig aan de gestelde eisen met als gevolg dat het tramvervoersysteem op de beoogde indienststellingsdatum niet van start kan.

De Provincie Limburg verleent vergunningen (om de infrastructuur en het materieel te mogen gebruiken) en ziet toe op het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de assetmanagementstrategie (via de Beheervisie) en de veiligheid (onder andere via audits en zo nodig handhaving op de vergunningen en via de Systeem Risico Inventarisatie). De Provincie stelt middelen beschikbaar om de (Nederlandse) infrastructuur te kunnen onderhouden. De Inspectie Leefomgeving en Transport adviseert bij de te verlenen vergunningen en houdt toezicht op de beheerder en de exploitant en doet, in geval van een ernstig ongeval met het tramsysteem, onderzoek naar de oorzaken ervan.

Financiën – kosten

Ten behoeve van deze rapportage splitsen we de geraamde kosten in kosten voor planvoorbereidingsfase en beheerfase. Geraamde kosten in de planvoorbereidingsfase zijn zoals geraamd. Deze kosten maken we reeds nu vanwege de voorbereiding op onze respectievelijke rollen en bestaan uit:

- Inhoudelijke ondersteuning bij onze voorbereidende werkzaamheden;
- Lidmaatschap van Expertisecentrum Rail (samenwerkingsverband van decentrale overheden met lokaal spoor gericht op kennisontwikkeling en –uitwisseling);
- Inhoudelijke onderzoeken, audits op producten etc..

Geraamde – en daarmee de naar verwachting van toepassing zijnde- kosten per jaar in de beheerfase zijn als volgt:

Beheerkosten	
Beheer en onderhoud Nederlandse traminfrastructuur (LCC-basis; zie hierna)	Ca. € 800.000,-
Toezicht ILT	Ca. € 50.000,-
Verkeersleiding	PM
Beheer	Ca. 2 FTE

- Werkelijke kosten beheer en onderhoud zijn mede afhankelijk van het resultaat van de aanbesteding van bouw en onderhoud van de infrastructuur;
- Kosten beheer en onderhoud zijn berekend op Life Cycle Cost-basis. Hierbij zijn alle onderhouds- en vervangingsinvesteringen voor de duur van de exploitatie van de tramverbinding (35 jaar) gekapitaliseerd en teruggerekend naar een gemiddeld bedrag per jaar;
- Over de kosten voor het uitvoeren van de verkeersleiding vinden nog gesprekken met De Lijn plaats;
- De inschatting dat met het beheer van de traminfrastructuur ca. 2 Fte is gemoeid, is in het verleden gemaakt. Mede op basis van nog te maken keuzes (wat doen we zelf, wat moeten we uitbesteden om dat we er de kennis niet voor hebben en het voor de beperkte omvang van het tramareaal ook niet loont om deze kennis zelf te ontwikkelen?) kan bijstelling plaatsvinden.

Financiën – dekking

Dekking van de hierboven genoemde bedragen vindt jaarlijks als volgt plaats:

Dekking	
Begroting Provincie	€ 400.000,-
Gebruiksvergoeding De Lijn	€ 400.000,-
Bijdrage I&W overnemen buitenstedelijke infrastructuur (eenmalig)	PM
Bijdrage I&W aan Provinciefonds	PM

- Over beide PM-posten vindt nog overleg plaats met het ministerie van I&W.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
t/m 2024*/2025**	↑	Voorbereiden op rollen en verantwoordelijkheden partijen

** Deze data zullen verschuiven. Een geactualiseerde integrale planning zal voor het eerstvolgende overleg van de Bestuurlijke werkgroep worden geagendeerd. Zodra deze is vastgesteld wordt de planning met de Staten gedeeld.*

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ■ Beleid

Beoogd resultaat

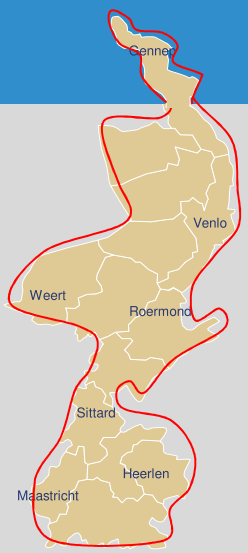
Het Ontwikkelplan is een middel om in samenhang met alle partners (gemeentes, Arriva, NS, ProRail, etc.):

- Een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV te behouden, rekening houdend met de trends en ontwikkelingen;
- In te spelen op veranderingen in de samenleving;
- Onze 60 mln. bijdrage per jaar aan Arriva doeltreffend en effectief in te blijven zetten;
- 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 (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

We willen een voor alle mensen toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV. Het OV vervlecht steeds meer met andere modaliteiten. Deze mobiliteitstransitie biedt de kans om het OV een onderdeel te maken van duurzame ketenmobiliteit. Ontwikkeling van het OV is onderdeel van de 'ademende concessie' die we met Arriva hebben vastgelegd in het Programma van Eisen. Op basis van huidige trends en ontwikkelingen en de ambities uit de concessie en andere beleidsdocumenten waaronder het mobiliteitsplan "Slim op weg naar morgen" zal vanaf 2021 aan de hand van het Ontwikkelplan OV Limburg worden gewerkt. Vanuit dit beleidskader werken wij toe naar concrete maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn. We creëren samenhang binnen bestaande OV-projecten en ambities en daarmee ook ruimte voor nieuwe inzichten en ideeën.

Het Ontwikkelplan dient als framework 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. Het framework van het Ontwikkelplan helpt ons om met onze partners (Reizigersoverleg Limburg, gemeentes, Arriva, ProRail, NS, etc.) een effectieve en duidelijke samenwerking op te bouwen op basis van de opgaven waarvoor we samen aan de lat staan.



Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Stakeholders

Limburgse gemeentes en alle OV-partners

Stand van zaken

- ■ Scope
- ■ Tijd
- ■ Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

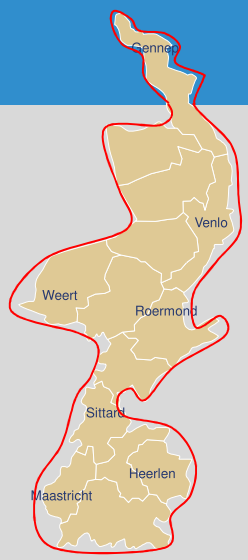
Nader te bepalen

Grootste tijd risico's

Nader te bepalen

Projectvoortgang / Mijlpalen		
Jaarlijks	↑	Bijstellen en gebruiken Ontwikkelplan als overzicht, framework en communicatiemiddel in de samenwerking, zowel intern als extern.
Q3 2021		Werksessie met en vaststellen in Provinciale Staten Vastleggen framework Ontwikkelplan OV na aantreden nieuwe portefeuillehouder

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ■ Beleid

Beoogd resultaat

Het ontwikkelen en uitrollen van een internationale 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 en experimenteren van MaaS als schakel in het mobiliteitssysteem. Daarnaast willen we met MaaS duurzame mobiliteit stimuleren.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

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

Stakeholders
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

2021	Afhankelijk van de COVID-19 maatregelen wordt de MaaS-dienst van Arriva gelanceerd.
2020	In samenwerking met het EasyConnect project van het Aachener Verkehrsverbund (AVV) en het Verkehrsministerium NRW ontwikkelt Arriva een open, interoperabele, grensoverschrijdend ticketing toepassing.
2020	Vanwege COVID-19 wordt besloten de lancering van de MaaS-dienst uit te stellen vanwege het niet willen stimuleren van reizen.
2020	Arriva ontwikkelt haar MaaS-dienst ter voorbereiding op een lancering per 1 april 2020.
2019	De Provincie besteedt op basis van een minicompetitie 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

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar het themablad openbaar vervoer en naar de tabellen in hoofdstuk 6.4.

8.6. Thema Fiets

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☑ Beheer en Onderhoud
- ☑ Beleid

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 toeristisch, recreatief en gezondheid.

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten en Rijk
Stakeholders
Divers zoals gemeenten, RMO's, Rijk, ProRail, Fietsersbond.

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's
Wegvallen van bijdragen derden.

Grootste tijd risico's
Ontbreken van capaciteit bij beheerders om de fietsinfrastructuur te realiseren.

Aanpak

Op 14 februari 2020 is het Provinciaal Beleidskader Fiets 2019 – 2023 'Focus op Fiets' vastgesteld door PS. Dit kader richt zich specifiek op de modaliteit Fiets en bestaat op hoofdlijnen uit fietsonderzoek en -monitoring, de stimulering van het fietsgebruik en de benodigde fietsinfrastructuur.

Fietsonderzoek en –monitoring
Om gericht in te zetten op de fietsopgaven is onderzoek en monitoring nodig naar het fietsgebruik en de fietspotentie. *In de zomer van 2020 heeft een expertteam zich gebogen over een vragenlijst die ingezet kan worden bij voor- en nametingen van hoogwaardige fietsroutes. De vragenlijst is door opdracht gevende provincies / vervoerregio's toe te passen voor een 0- of nameting op een route. Informatie komt bij elkaar in een PowerBI Dashboard, waar niet alleen de opdracht gevende partijen, maar ook kennisinstellingen en het ministerie van IenW gebruik van kunnen maken. Dit maakt metingen op routes door heel Nederland vergelijkbaar en als dit dashboard gevuld wordt met data/informatie uit meer routes, kunnen Nederland-breed uitspraken gedaan worden over de effectiviteit van investeringen in Hoogwaardige Fietsroutes.* (Motie 2639 en toezeggingen 8816, 8817). Zie hiervoor ook het themablad beleidsmonitoring.

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. De huidige coronacrisis en het feit dat er verhoudingsgewijs meer gefietst wordt dan voorheen hebben dit inzicht versterkt. Reden genoeg om de potentie van de fiets beter te benutten en als volwaardige modaliteit in te zetten. Samen met het Rijk gaan wij werken aan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets om te borgen dat fietsprojecten de komende jaren voldoende voortgang boeken. Onze regionale invulling zal bestaan uit een programma van samenhangende projecten voor doorfietsroutes, binnenstedelijke hoofd- en schoolroutes, fietsparkeren bij openbaar vervoer, binnenstedelijk fietsparkeren, fietsstimulering en verkeersveiligheid. Dit is in lijn met ons beleidsplan Focus op Fiets 2019-2023 waarvoor intensiveringsmiddelen ter hoogte van € 27 mln. ter beschikking staan binnen de bereikbaarheidsmiddelen. De door het Rijk gevraagde cofinanciering van € 50.000 om planmatig de voorbereidingen te treffen wordt hieruit gedekt. *Voor de Mirt bespreking in november 2021 zal een regionaal fietsprogramma Brabant/Limburg uitgewerkt zijn.*

Uitvoeringskader gedragsbeïnvloeding fiets
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. Aanvang 2021 zullen een aantal gedragsbeïnvloedingsmaatregelen opgestart worden, die passen binnen het gestelde kader. Eén daarvan is de doorontwikkeling verkeerseducatie waarover GS heeft besloten (op 7 juli en 27 oktober 2020) om € 800.000,- te reserveren vanaf 2021 voor fiets gerelateerde verkeerseducatieprojecten in het basis- en voortgezet onderwijs.

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

Overzicht fietsopgaven 2019-2023

Nr.	Opgave	Provinciale bijdrage collegeperiode 2019-2023	Eerder besloten in Uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019	Aanvullend, na CMD van 17 januari	Totaal
F3	Fietsoversteek Schaafsebos Gennep, aanvullende werkzaamheden ter plaatse van N271	€ 25.000			€ 25.000
F6	Fietsinfrastructuur Oostrum verbonden via N270 Venray			€ 1.750.000	€ 1.750.000
F15	Fietsverbinding Raaieind Venlo	€ 500.000			€ 500.000
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen, Duitsland	€ 900.000			€ 900.000
F26	Hoogwaardige fietsverbinding Roermond-Haelen	€ 3.500.000			€ 3.500.000
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond	€ 70.000			€ 70.000
F29	Hoogwaardige fietsverbinding Station Roermond-Bedrijventerrein Roerstreek N570	€ 2.000.000			€ 2.000.000
F35	N276 Echt - Susteren (oversteek ter plaatse van Pissummerweg)	€ 400.000			€ 400.000
F43	Leisure Lane	€ 3.000.000	€ 3.350.000		€ 6.350.000
F51	Regionale Fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 860.000	€ 1.500.000		€ 2.360.000

F53	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 845.000	€ 1.200.000		€ 2.045.000
F54	Hoogwaardige fietsverbinding Maastricht-Sittard, traject Beek-Elsloo-Chemelot	€ 2.400.000			€ 2.400.000
F55	Fietsbrug Borgharen	€ 900.000			€ 900.000
F61	Fietsverbinding de Bukel, Eijsden-Margraten (meerkosten)	€ 200.000			€ 200.000
Totaal		€ 15.600.000	€ 6.050.000	€ 1.750.000	€ 23.400.000

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. Deze projecten maken onderdeel uit van de versnellingsopgave. 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 bijdrage
F66	Fietsverbinding Nederweert-Leudal-Roermond-Roerdalen-Wegberg-Mönchengladbach, Provincie Limburg/ Regio		Voorbereidingskosten
F67	Fietsverbinding Echt-Susteren Katsbek, Provincie Limburg	€ 900.000	€ 450.000
F68	Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas	€ 2.079.000	Voorbereidingskosten
F69	Fietsverbinding Spoorwegje Gennep, Gennep	€ 300.000	€ 150.000
F70	Fietsverbinding Overloonseweg, Venray	€ 2.000.000	€ 840.660
F71	Verbetering en verbreding fietsbrug Oeffelt-Gennep N264, Provincie Limburg	€ 3.500.000	€ 1.750.000
F72	Hoogwaardige fietsverbinding Weert-Nederweert (onderdeel van Weert-Venlo), (Neder)Weert	€ 4.300.000	€ 2.150.000
Totaal			€ 5.340.660,- exclusief voorbereidingskosten

De in de tabel genoemde voorbereidingskosten worden geschat op 10 à 15% van de totale kosten, maar zullen in totaal maximaal circa € 650.000 bedragen. In het kader van de versnellingsagenda/ gebiedsverkenning neemt de Provincie Limburg waar nodig het voortouw in de verkennings-/ initiatieffasen van een aantal projecten (de opgaven F54, F66 en F68).

Planning en Financiën

Geplande 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 overleggremia.

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.

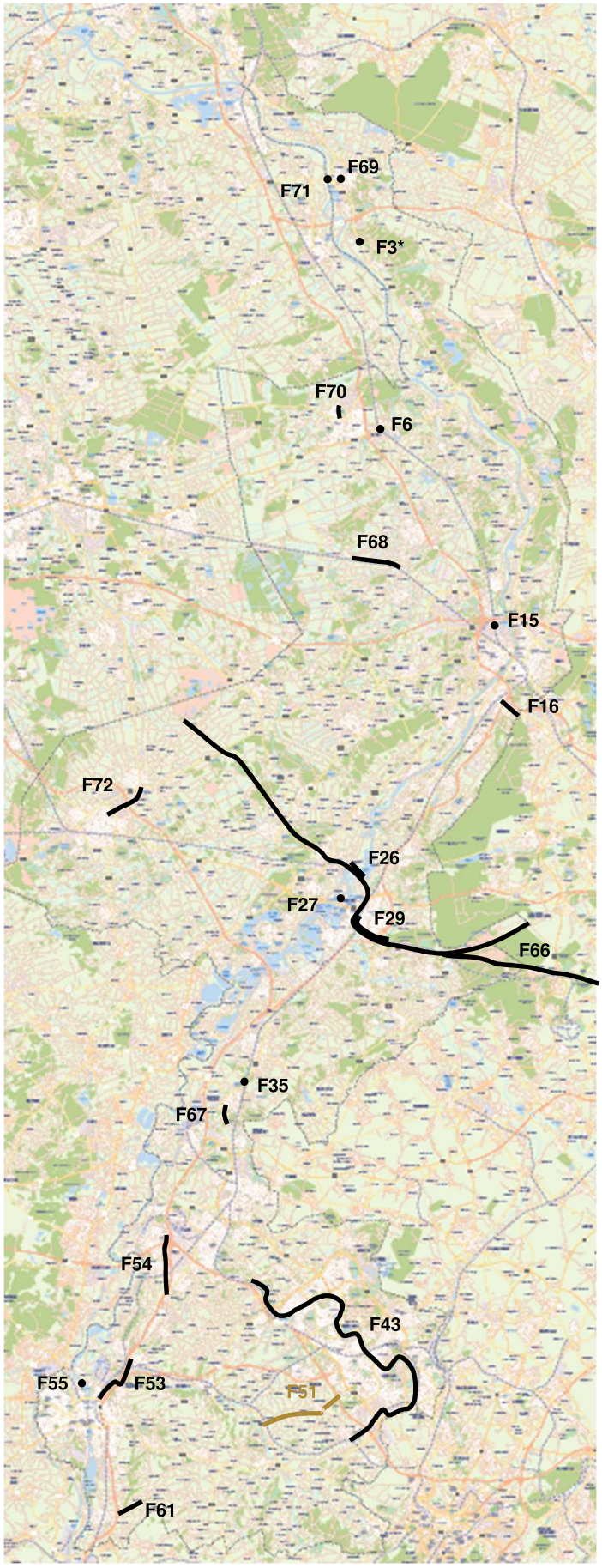
Aangezien de Provincie bij fietsprojecten - behoudens projecten die wij zelf uitvoerende rol van subsidiënt heeft, is het duiden van de indexering en niveau van raming niet relevant, aangezien het financiële risico ligt bij initiatiefnemer/ subsidie-aanvrager, zijnde de Limburgse gemeenten. Provincie 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.

Dekking	
Intensiveringsmiddelen Fiets 2019-2023	€ 25.000.000
Restant nog niet besteed 2016-2019	€ 2.200.000
Reeds toegekend vanuit uitvoeringsprogramma Fiets 2016-2019	€ 6.050.000
Totaal programma Fiets 2019-2023	€ 33.250.000

Planning / Realisatie	
Gereserveerd voor Gedragsbeïnvloeding Fiets 2019-2023	€ 2.500.000
Gereserveerd voor onderzoek 2019-2023	€ 750.000
Reeds toegekend vanuit Fiets 2019-2023 (aan 21 projecten)	€ 28.740.660
Totaal toegekend/ gereserveerd	€ 31.990.6600

Uit bovenstaande informatie blijkt dat er een restant is van € 33.250.000 - € 31.990.660 = € 1.259.340. Circa € 650.000 zijn bestemd voor de voorbereidingskosten voor de goedgekeurde aanvullende fiets projecten van Midden- en Noord-Limburg. Resteert nog circa € 600.000 die nog flexibel ingezet kunnen worden voor het thema Fiets.

F3*	Fietsvoorziening Schaafsebos - N271
F6	Fietsinfrastructuur Oostrum N270 Via Venray
F15	Fietsverbinding Raaieind Venlo
F16	Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen
F26	Snelfietsroute Station Roermond - Haelen
F27	Fietsverbinding Noordplas Roermond
F29	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven - terrein Roerstreek N570
F35	N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg
F43	Leisurelane
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*	Fietsproject Leudal -Roermond - Mönchengladbach
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

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

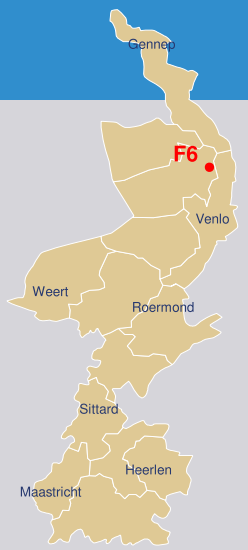
F6. Fietsinfrastructuur Oostrum (N270 via Venray)

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.

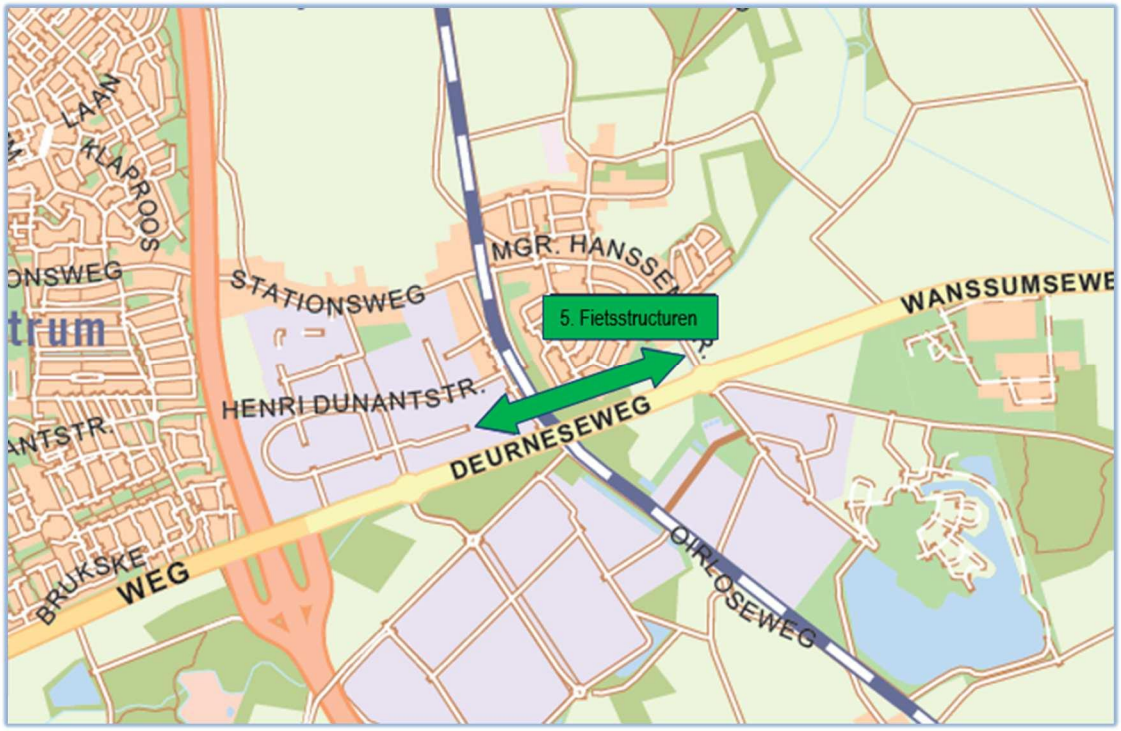


Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 bezien met het project W7 - N270 Via Venray.



Scope

Raakvlakken: W7 *Zie ook* nieuwsbrief

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Venray
Stakeholders
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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2020		Zie W7 - N270 Via Venray PS besluit in beleidskader Fiets (G-19-059, 14 februari 2020)

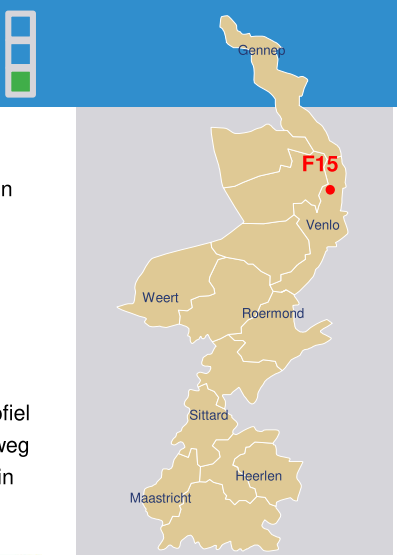
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3					Zie W7			
Inkomsten planning	*1,750*				*0,875*	*0,875*		
Uitgaven planning	3,500			1,900	1,600			
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	1,750
Gemeente	1,750
Totaal	3,500

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

F15. Fietsverbinding Raaieind Venlo



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

De Grubbenvorsterweg richting Raaiend 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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan dit project. 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

Trekker

Gemeente Venlo

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener), Gemeente Horst aan de Maas, EU fonds. CVI Raaieind

Stakeholders

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

2021	Uitvoering van het werk
2020	Uitwerken plannen
Q4 2020	Subsidiebeschikking verleend (26 november 2020)
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F16. Kaldenkerkerweg Tegelen richting Kaldenkirchen

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

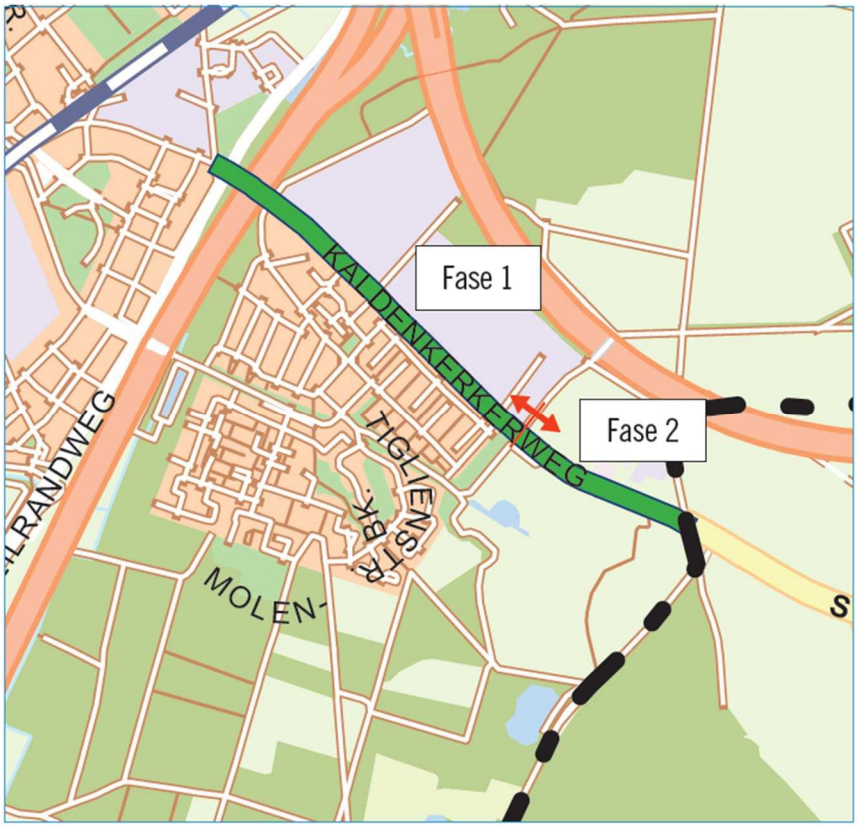
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de 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 verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers. De fietsroute vormt daarnaast een belangrijke schakel in het grensoverschrijdend fietsroutenetwerk van gemeente Venlo. Fase 1 is 1km en fase 2 is 0,5km lang. Fase 2 wordt alleen uitgevoerd als passend binnen de beschikbare middelen.

Scope



Betrokken

Trekker
Gemeente Venlo
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
-

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

2021	Uitvoering
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).

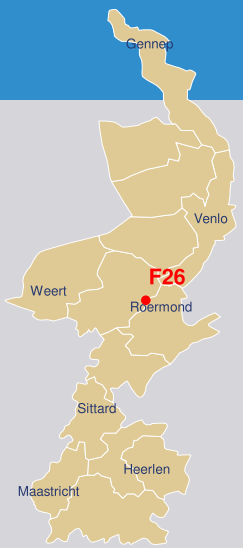
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

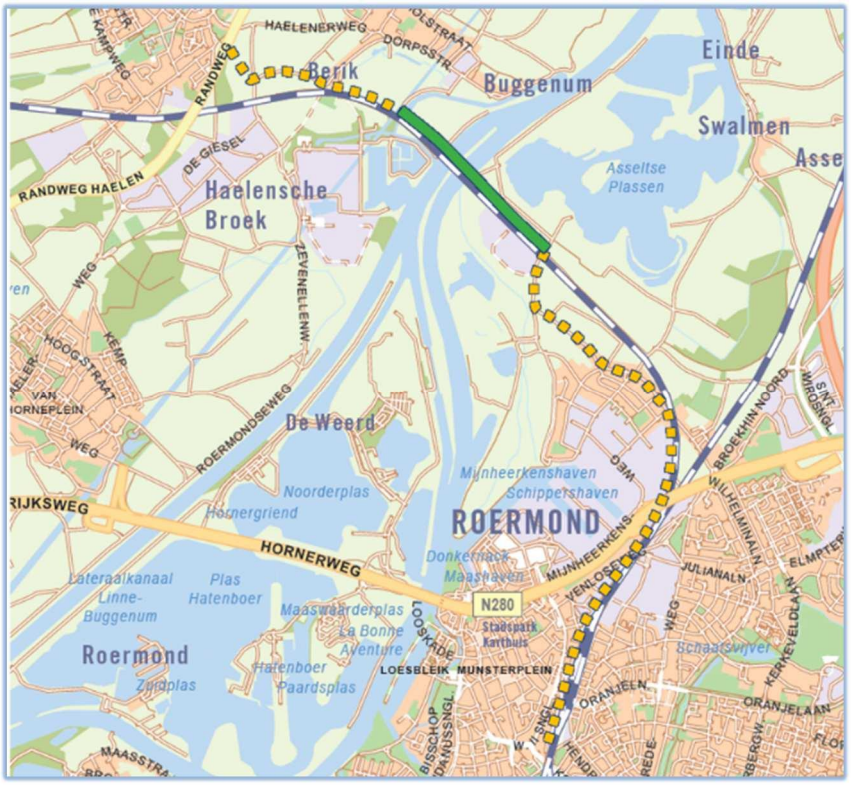
Beoogd resultaat

Verbeteren woon- werkverkeer per fiets en openbaar vervoer.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de utilitaire fietsverbinding tussen Roermond en Haelen waaronder een fietsoversteek over de Maas. Maakt deel uit van snelfietsroute richting Mönchengladbach. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

- Scope
- ..Geen scope



Betrokken

Trekker

Gemeente Leudal

Gemeente Roermond

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener)

Stakeholders

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

Q1 2026	Evaluatie en oplevering
2023	Aanbesteding en start uitvoering
2022	Verlenen subsidie
Q4 2021	*Opstarten Planvorming*
Q3 2021	*Afronding haalbaarheidsfase en besluitvorming gemeenteraden Leudal en Roermond*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning				*Uitvoering derden*				
Uitgaven planning				Uitvoering derden				
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	3,500
Roermond	*n.t.b.*
Leudal	3,600
Totaal	7,100

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

F27. Fietsverbinding Noordplas Roermond

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

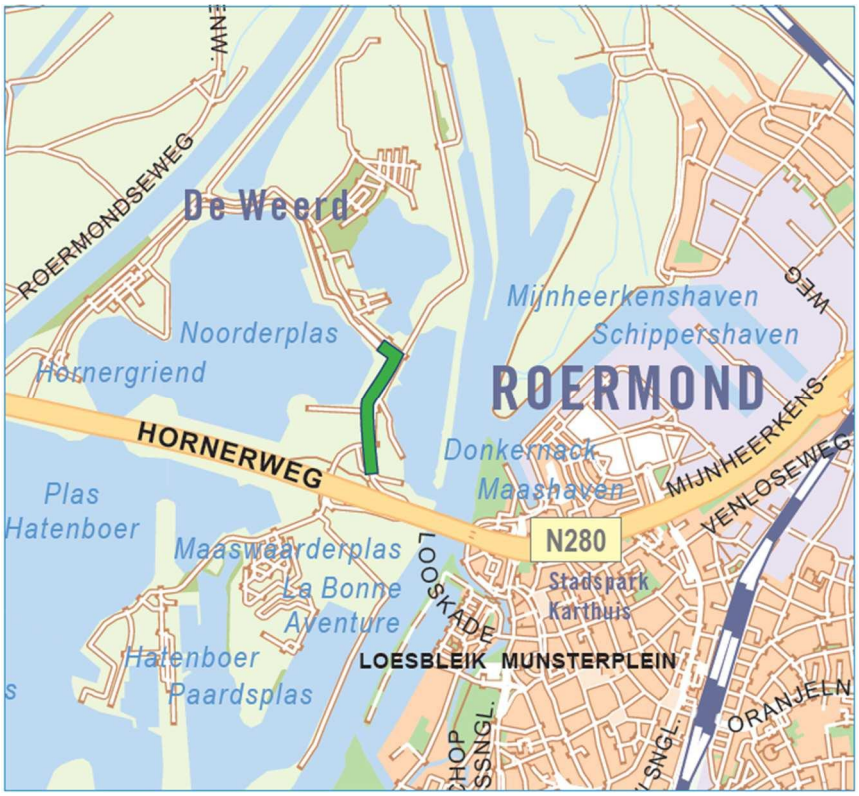
Beoogd resultaat

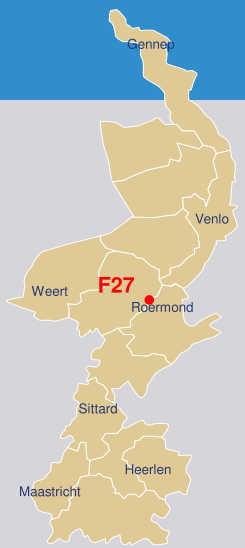
Verbeteren van de doorstroming en de leefbaarheid. Belangrijk voor de recreatieve ontsluiting van de Maasplassen Roermond.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een vrijliggend in tweerichtingen bereden fietspad Noorderplas van 600 meter lengte en 3,5 m breed.

- Scope





Betrokken

Trekker
Gemeente Roermond
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
-

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

2022	*Realisatie en oplevering*
2021	*Definitief ontwerp*
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

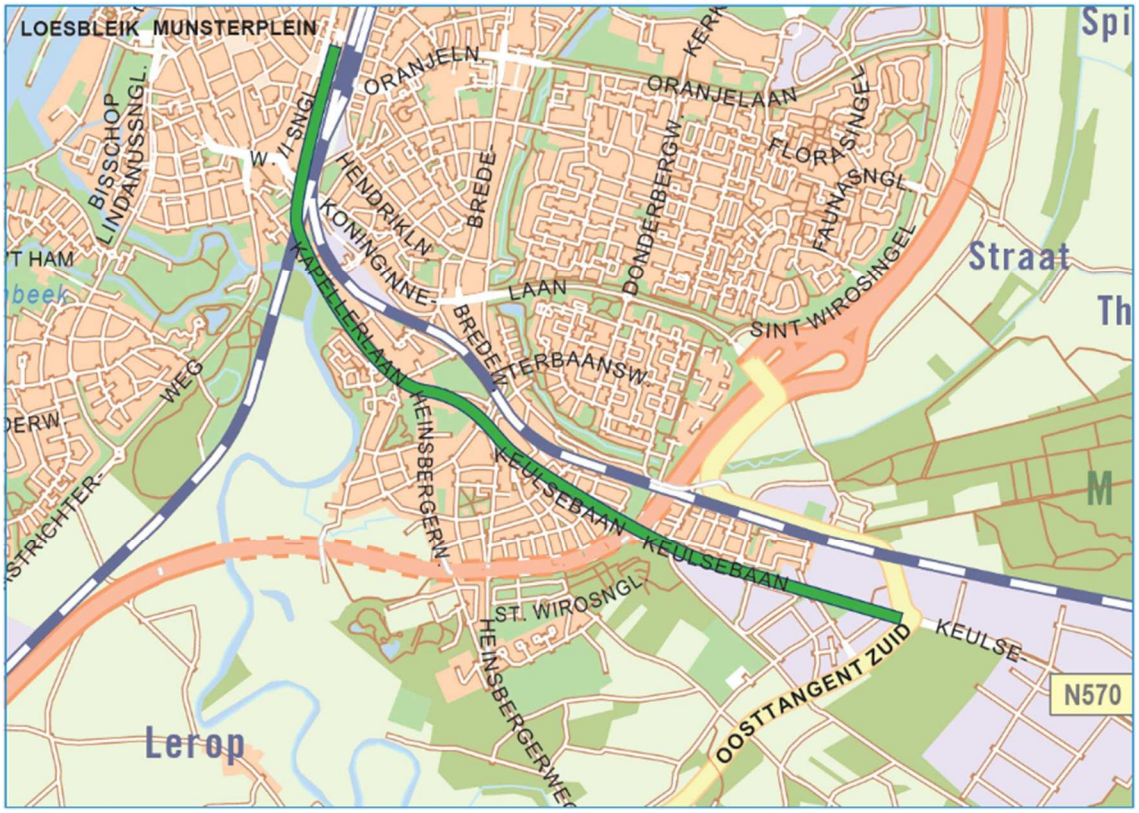
Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570

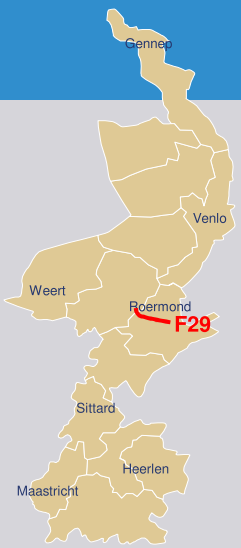
Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)
Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een utilitaire snelfietsroute van 3 km lang tussen station Roermond en bedrijventerrein Roerstreek aan de N570 met Euregionale kansen.



Scope



Betrokken
Trekker
Gemeente Roermond
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024	*Aanvang werkzaamheden*
2023	*Start Planvorming*
2022	*De haalbaarheidsfase is met een jaar verlengt omdat de gemeente nog wacht op een brief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
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.;
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

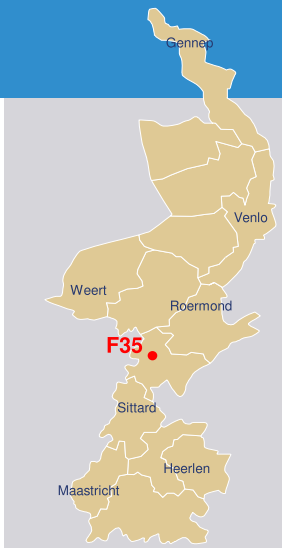
F35. N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de veiligheid van een oversteek van de snelfietsroute over de Provinciale weg. Route gaat hier van 2- naar 1-zijdig fietspad.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het realiseren van een gefaseerde fietsoversteek.
In het onderzoek naar het voorkeursalternatief zal tevens het combineren van de verkeersveilige oversteek met de wenselijke ongelijkvloerse kruising van de N276 met het spoor in beschouwing genomen. Niet zeker is of en mogelijk wanneer de ongelijkvloerse kruising met het spoor zal worden gerealiseerd!

Scope

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeente Echt-Susteren
Stakeholders
Prorail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's
Benodigde middelen worden in de haalbaarheid fase vastgesteld, incl. de gemeentelijke bijdrage.

Grootste tijd risico's
ProRail is als stakeholder betrokken bij het project. Om te komen tot een gedragen oplossing is meer tijd nodig dan voorzien

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2022	Uitvoering gereed
Q1 2022	Uitwerking planfase gereed
Q3 2021	Opstellen variantenstudie met voorkeursvariant Benodigde middelen worden in de haalbaarheidsfase vastgesteld.
Q1 2021	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,400
Gemeente	-
Totaal	0,400

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: N.v.t
Raming: Inschatting (cf. initiatief-fase)
Begroting: 3.2.2.

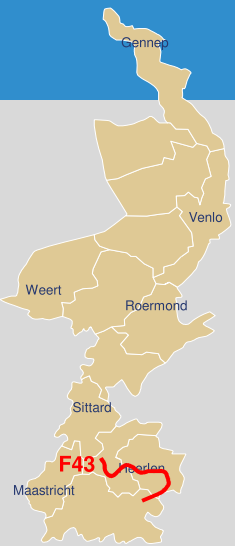
F43. Leisure lane

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

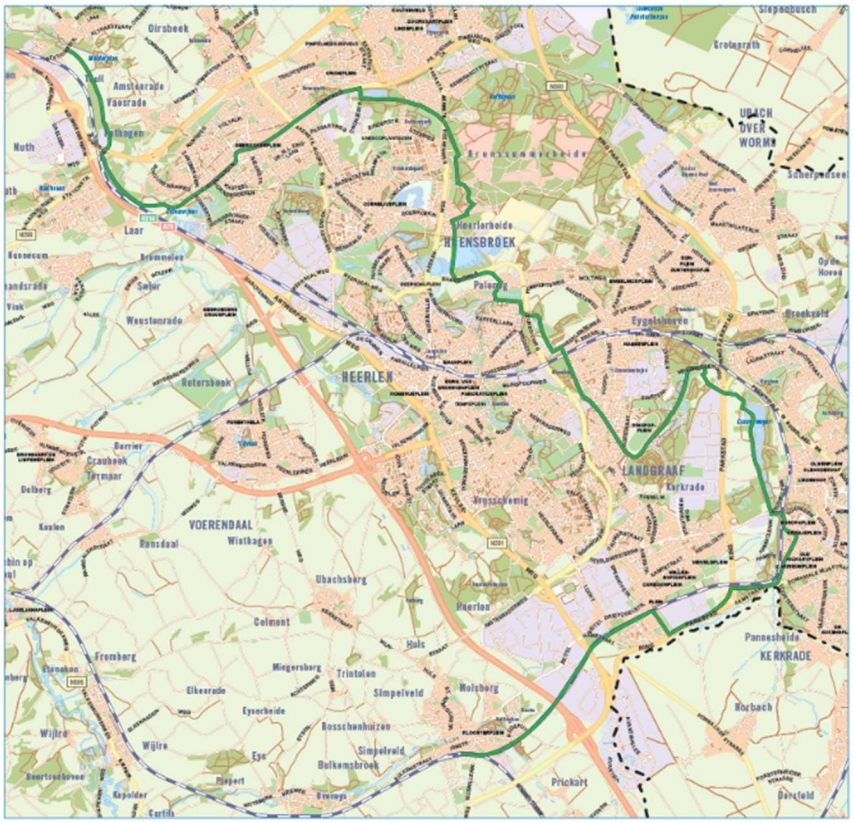


Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Aanleg van een 33,4 km. Lange langzaam verkeerverbinding met een standaardbreedte van 4,5 meter met daarnaast brede bermen. In het tracé liggen vijf ongelijkvloerse kruisingen en zullen 15 rustplaatsen worden aangelegd. Deeltracés worden zo spoedig mogelijk gerealiseerd waardoor planvorming en uitvoering parallel kunnen lopen voor deeltrajecten.

- Scope

Raakvlakken: B50



Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Beekdaelen, Heerlen, Brunssum, Landgraaf, Kerkrade, Simpelveld, IBA
Stakeholders
omwondenden, ZLSM

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €5,000 mln

Grootste financiële risico's
Tracé deel ZLSM Simpelveld Kerkrade niet uitvoerbaar / realiseerbaar binnen vastgesteld budget

Grootste tijd risico's

- Bezwaren en / of lange bezwaarprocedures op de ruimtelijke procedures
- Minder draagvlak in omgeving

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Eerste uitvoering gereed voor 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	22,600	0,700	5,000	9,000	7,000	0,900		
Realisatie	~~0,700~~ *0,862*	0,700	*0,162*					
Initiatief	Haalbaarheid		Planvorming		Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	11,500
Beekdaelen	*0,584*
Heerlen	*2,885*
Brunssum	*0,360*
Landgraaf	*2,083*
Kerkrade	*1,324*
Simpelveld	*0,457*
IBA	*3,400*
Totaal	22,600

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming:<P50
Begroting: 3.2.2

F51. Regionale Fietsverbinding Heuvelland – Parkstad

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

- Meer dan 500 fietsers icm2100 MVT's per etmaal op Ruilverkavelingsweg
- Meer dan 250 fietsers icm2500 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

Trekker
Gemeente Voerendaal
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener), Gemeente Heerlen, Gemeente Gulpen – Wittem
Stakeholders
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

2021-2022	Uitvoering van het werk *is met een kwartaal vertraagd. Dit heeft geen invloed op de datum afronding werkzaamheden.*
Q1 2021	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie								

Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	2,360	*Bedragen in € mln*
Heerlen	*0.250*	*Geïndexeerd: N.v.t.*
Gulpen-Wittem	*1.451*	*Raming: N.v.t.*
Voerendaal	*1.900*	*Begroting: 3.2.2*
Totaal	~~4,600~~ *5,961*	

F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

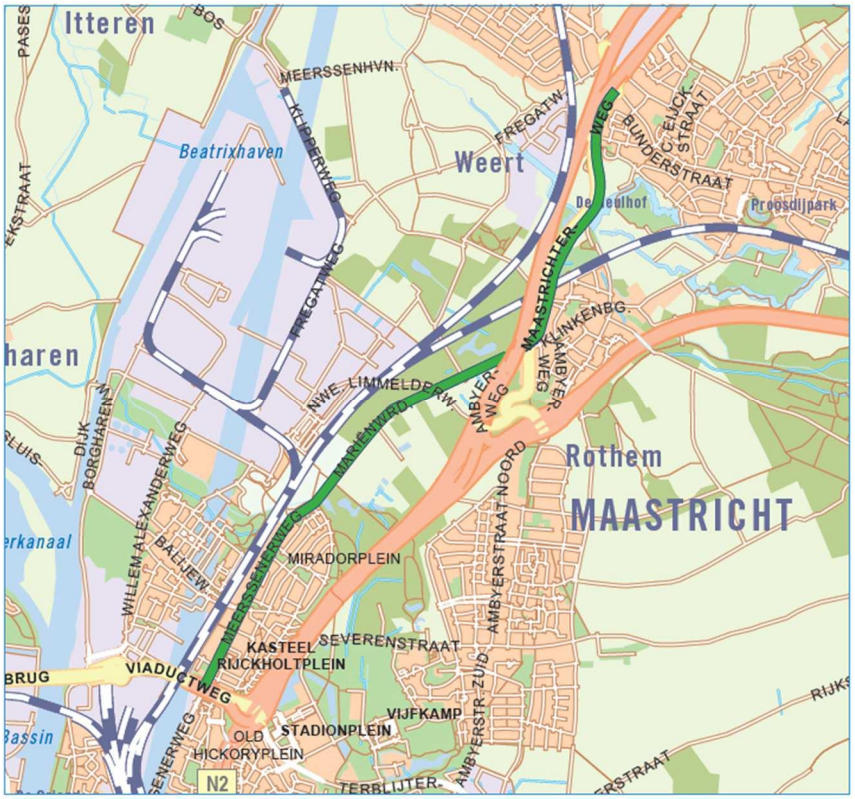
Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan deze snelfietsroute. 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 route Meerssen - Beek.

- Scope



Betrokken

Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie Limburg (Subsidieverlener)
Stakeholders
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	*Oplevering Deeltracé Maastricht binnen de bebouwde kom*
2022	*Oplevering Deeltracés Meerssen en Maastricht buiten de bebouwde kom*
2021	Start uitvoering
Q1 2021	Verlenen subsidie
Q4 2020	Ondertekening bestuursovereenkomst met financiële dekking gemeente Maastricht (December 2020).
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 snelfietsroutes. Dekking provincie wordt verhoogd tot € 1,2 mln. (GS 18 september 2018)
2017	Ondertekening samenwerkingsovereenkomst fase 1a. (11 mei 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2.

F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo – Campus Chemelot)

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Gemeente Stein heeft snelfietsroute 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 tracéverkenning van aansluiting Mauritsweg naar station Beek-Elsloo Stein en vervolgens door de kom van de gemeente Beek wordt nu in het kader van de versnellingsagenda door de provincie opgepakt Tracé op grondgebied gemeente Beek nog niet bekend. Er wordt een financiële bijdrage geleverd aan beide gemeenten. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

- Scope
- Gereed

Betrokken

Trekker

Gemeente Beek
Gemeente Stein

Shareholders

Provincie Limburg (subsidieverlener), gemeente Stein

Stakeholders

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*
2022	*Besluitvorming door gemeente Beek en Stein over financiële bijdrage* *Start uitwerking voorkeursvariant*
2021	*Oplevering variantenstudie*
2021Q1	Door gebrek aan capaciteit bij de gemeente Beek en in het kader van de versnellingsagenda trekt de provincie de initiatief- en haalbaarheidsfase
2020	PS besluit beleidskader Fiets. Project snelfietsroute 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,405
Beek	2,950
Stein	
Totaal	5,355

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F55. Fietsbrug Borgharen Rivierpark Maasvallei

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

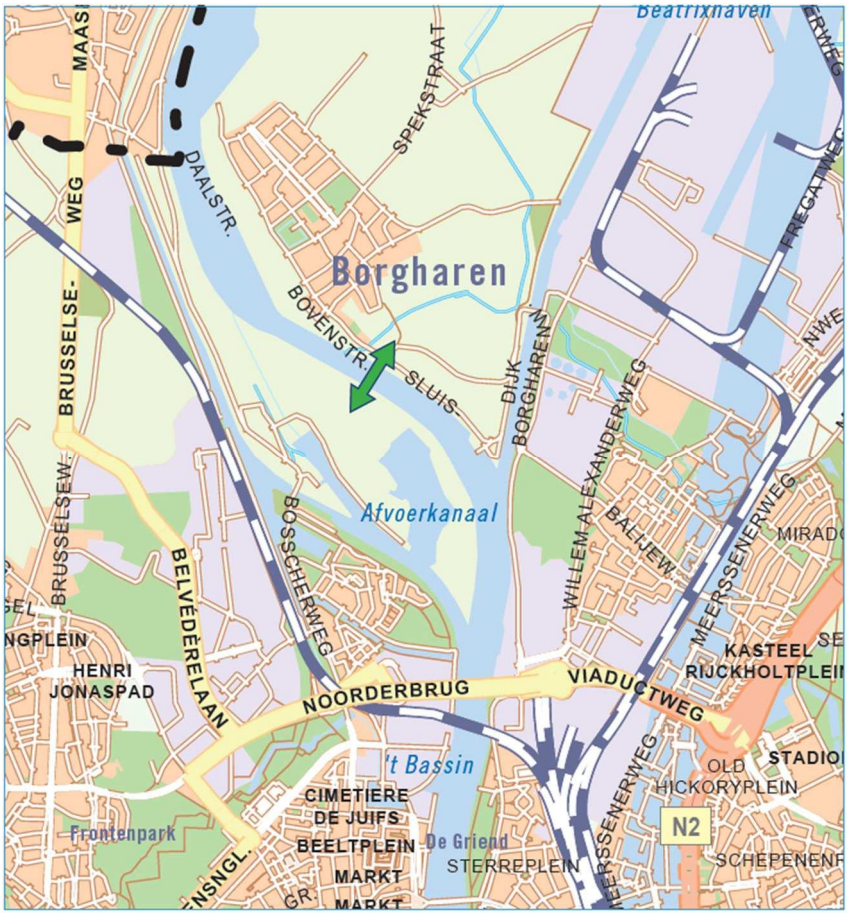
Beoogd resultaat

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker
Gemeente Maastricht
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
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

2022	*Uitvoering tijdens laagwaterperiode*
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,900
Maastricht	1,400
Totaal	2,300

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.
Raming: N.v.t.
Begroting:3.2.2

F61. Fietsverbinding de Bukel, Eijsden – Margraten

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

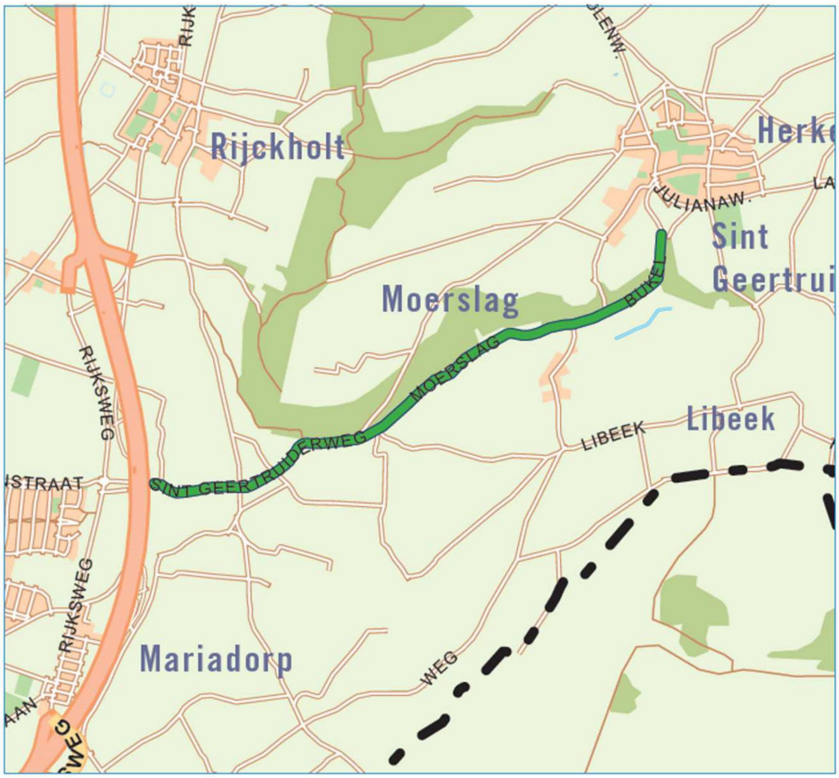
Beoogd resultaat

Het oplossen van de ontbrekende fietsverbinding op de 60km weg tussen St. Geertruid en Eijsden langs het Savelsbos.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het leveren van een financiële bijdrage aan de aanleg van een bovenregionale Fietsverbinding tussen St. Geertruid en Eijsden langs het Savelsbos. Het betreft meerkosten à € 200.000,- op een reeds toegekende subsidie.

- Scope



Betrokken

Trekker
Gemeente Eijsden - Margraten
Shareholders
Provincie Limburg (subsidieverlener)
Stakeholders
Staatsbosbeheer

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

2021	*Project is mei 2021 gerealiseerd.*
Q1 2021	Geplande verlening subsidie Vertraging beschikking. Gemeente moet ontbrekende informatie aanleveren.
2020	Uitwerken van het plan (gestart september 2020) PS besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,2 mln. gereserveerd voor ophoging van de verleende subsidie (G-19-059, 14 feb 2020).
2017	Mondelinge toezegging van gedeputeerde Geurts aan wethouder Opreij voor ophoging van de subsidie met € 0,2 mln (7 november 2017) Reactie op verzoek gemeente: afwijzing verzoek tot ophoging i.v.m. budgettekort (21 juli 2017). Verzoek van wethouder Opreij voor ophoging van de subsidie i.v.m. nieuwe begroting van € 3 mln. i.p.v. € 1 mln. Meerkosten zijn ontstaan als gevolg van natuurcompensatie Savelsbos (29 juni 2017). Subsidiebeschikking voor fietsroute de Bukel gemeente Eijsden – Margraten voor € 400.000,- (8 juni 2017).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,600
Eijsden-Margraten	2,625
Totaal	3,225

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: N.v.t.

Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2

F67. Fietsverbinding Echt-Susteren – Katsbek langs N276

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

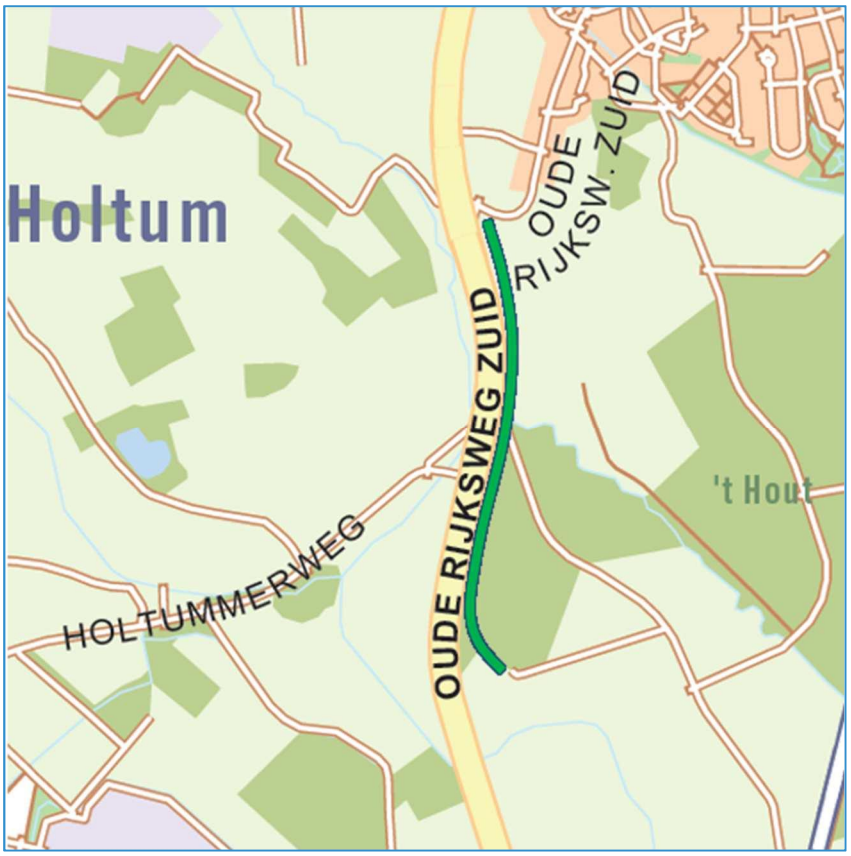
Bij de uitbreiding van VDL Nedcar moet de provinciale weg N276 ter hoogte van VDL Nedcar omgelegd worden. Voor fietsers wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd aan de oostzijde langs de gehele N276 van Susteren tot *Nieuwstadt*. De aansluiting Katsbek-Susteren moet in elk geval gelijktijdig met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

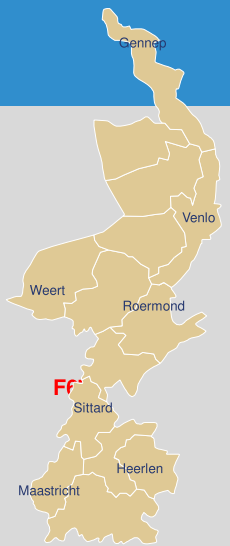
Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlakken: W37, SPV2030





Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

Gemeente Echt-Susteren

Stakeholders

Nedcar.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Zie W37 VDL Nedcar

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
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 1								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Zie W37 VDL Nedcar					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

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

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: +/- 40%
Begroting: Zie W37 VDL Nedcar

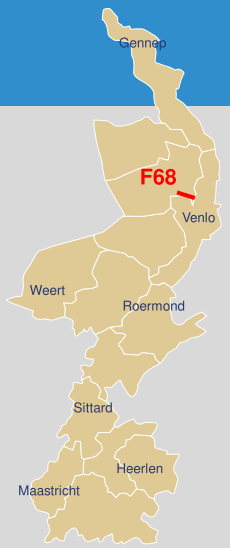
F68. Greenportbikeway America-Deurne, gemeente Horst aan de Maas

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Een veiligere, snellere en aantrekkelijker 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 (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Deze ambitie bevindt zich in de *pre*-initiatieffase. De gemeente Horst aan de Maas onderzoekt in deze fase of dit een haalbaar initiatief kan zijn en wat het draagvlak is aan de zijde van de provincie Noord-Brabant. Op basis van de resultaten kan dit initiatief worden opgepakt en in een volgende coalitieperiode worden gerealiseerd. Het beoogde tracé is een verdere doortrekking van het gerealiseerde tracé tussen Venlo en Sevenum en het tracé tussen Sevenum en America (realisatie 2021). De ambitie maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Betrokken

Trekker
Gemeente Horst aan de Maas.
Shareholders
Provincie Limburg (Rol: subsidieverlener)
Stakeholders
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

2022	*Go / No go initiatief en financiën door gemeente Horst aan de Maas*
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg , *waaronder dit project.*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	*0,150**
Horst aan de Maas	-
Totaal	2,079

Bedragen in € mln
Geïndexeerd: Ja
Raming: N.v.t.
Begroting: 3.2.2
**Voorbereidingskosten*

F69. Fietsverbinding Spoorwegje Gennep

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het Spoorwegje in de gemeente Gennep is de ontbrekende schakel van de hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding Boxmeer-Oeffelt-Gennep in de kern Gennep. 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 Gennep in het verlengde van de brug bij Oeffelt en de fietstunnel onder de rotonde..

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het project bevindt zich nu in de haalbaarheidsfase. Na goedkeuring van de financiering zal gestart worden met de planvoorbereiding en overleg met de omgeving. In de tweede helft van het jaar besluit de gemeenteraad over de financiële middelen, die nodig zijn voor de uitvoering. Realisatie is voorzien voor 2022. Bij het *haalbaarheids*onderzoek betrekken we ook de situatie voor fietsers ter hoogte van de rotonde Brabantweg-Spoorstraat. *Het onderzoek wordt deze zomer afgerond.* Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope

Raakvlak: F71

Betrokken

Trekker

Gemeente Gennep

Shareholders

Provincie Limburg

(Rol: subsidieverlener)

Stakeholders

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

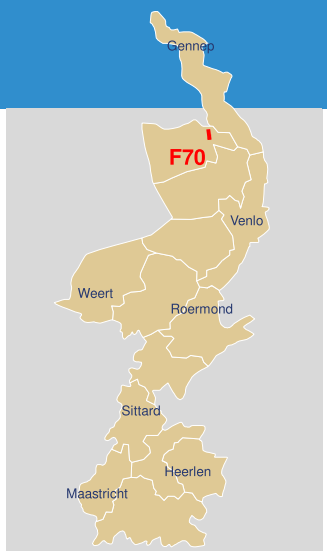
2022	Realisatie
2021	Planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg *waaronder dit project*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	0,150	*Bedragen in € mln*
Gennep	0,150	*Geïndexeerd: N.v.t.*
Totaal	0,300	*Raming: N.v.t.*
		Begroting: 3.2.2

F70. Fietsverbinding Overloonseweg gemeente Venray



Mobiliteitsdoel

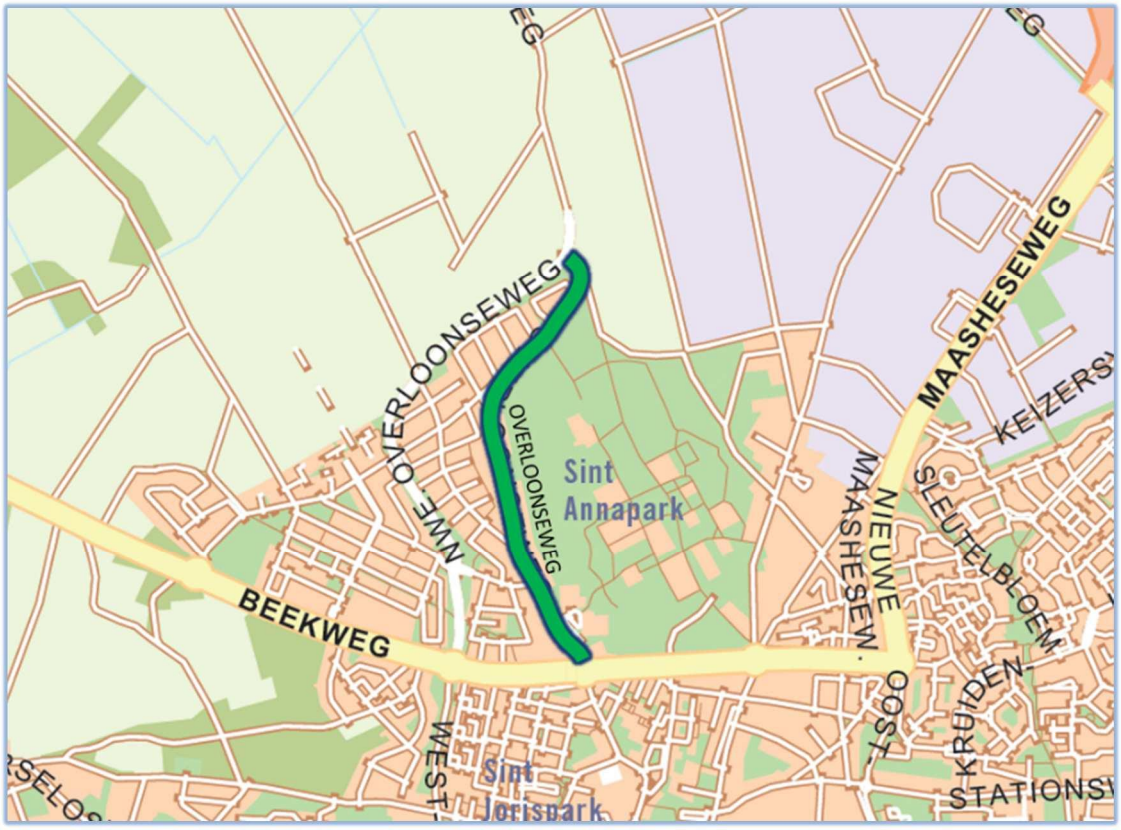
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

De belangrijkste fietsverbinding van Venray naar het noorden ligt langs de Overloonseweg. Binnen de bebouwde kom loopt deze verbinding door een woonwijk en is er geen aparte voorziening voor de fietsers aanwezig. Een fietsstraat in de woonomgeving van 1.200 meter is de ontbrekende schakel in deze hoogwaardige bovenregionale fietsverbinding. Deze route maakt onderdeel uit van de Noord-Zuid fietsverbinding tussen Nijmegen-Boxmeer-Venray-Venlo.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Het project bevindt zich in de planvormingsfase. Het ontwerp wordt gepresenteerd aan de bewoners en de gemeente wacht reacties van de aanwonenden af. Als er overeenstemming over het ontwerp is bereikt, zal verder uitgewerkt worden in bestekstekeningen en een bestek inclusief een besteksraming. De realisatie is in 2022 voorzien. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.



Scope

Raakvlak: n.v.t.

Betrokken

Trekker

Gemeente Venray

Shareholders

Provincie Limburg

(Rol: subsidieverlener)

Stakeholders

-

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

2022	Realisatie
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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Provincie	0,840	*Bedragen in € mln*
Venray	1,160	*Geïndexeerd: n.v.t.*
Totaal	2,000	*Raming: n.v.t.*
		Begroting: 3.2.2

F71. Brug Oeffelt-Gennep fietspadverbreding

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 2000 fietsers per dag). Er ontstaat een onveilige situatie en de doorstroming is niet optimaal. 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. Naast de fietsbrug is op het Limburgse traject oostelijker een viaduct over de N271 gelegen en zal eveneens meegenomen worden. Aanleg van een tweerichtingen fietspad van 3,5 meter breed met een lengte van circa 1,5 km voorzien van verlichting.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Provincie Noord-Brabant en Provincie Limburg zijn eigenaar van de weg en het fietspad op de brug. RWS is eigenaar van de brug. Beide provincies willen het fietspad op de brug verbreden.
Een haalbaarheidsonderzoek zal medio 2021 duidelijkheid geven over de technische uitvoerbaarheid in relatie tot de levensduur van de brug en de mogelijkheden van het viaduct over de N271 in relatie tot het te verbreden fietspad. RWS werkt mee aan het haalbaarheidsonderzoek. Indien de *technische* haalbaarheid is aangetoond kan uitvoering plaatsvinden in de periode 2024-2028. Dit is afhankelijk van een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. Project maakt onderdeel uit van de versnellingsopgave.

Scope Raakvlak: Koploperproject Maasverbreding Oeffelt, provincie Noord-Brabant

Betrokken

Trekker
Provincie Noord-Brabant
Shareholders
Provincie Limburg,
RWS (eigenaar van de brug)
Stakeholders
Gemeenten Gennep en Boxmeer

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*.

Grootste financiële risico's

- *Onvoldoende dekking voor de scope.*
- *RWS niet risicodragend.*

Grootste tijd risico's

Gelijktijdig uitvoering met werkzaamheden voor de Maasverbreding bij Oeffelt (koploperproject).

Projectvoortgang / Mijlpalen

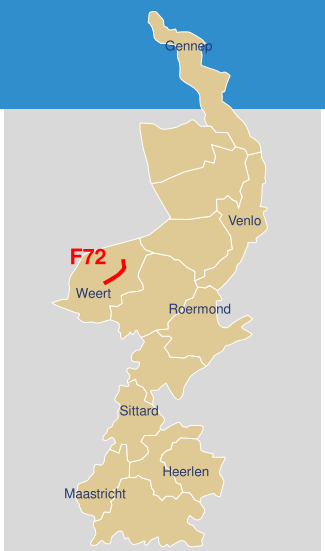
2024	Realisatie
2023	Aanbesteding
2022	Planvorming
2021	Plan van aanpak en haalbaarheidsonderzoek De Planvorming voor dit project is inmiddels gestart. Medewerking en medefinanciering door RWS moet geregeld worden via MIRT agendering.
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal	
Limburg	1,750	*Bedragen in € mln*
N-Brabant	1,750	*Geïndexeerd: n.v.t.*
RWS	*n.t.b.*	*Raming: n.v.t.*
Totaal	3,500	*Begroting: 3.2.2*

F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert



Mobiliteitsdoel

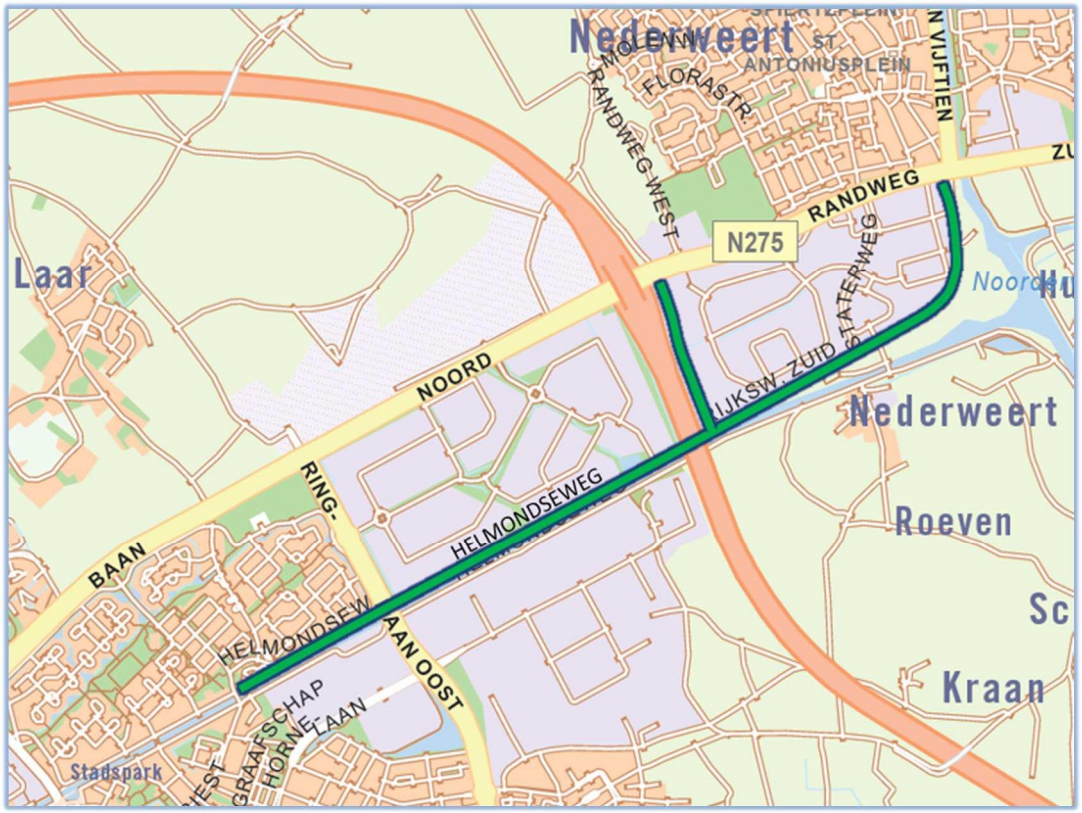
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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 kanalenviersprong en een brug over de N275 ter hoogte van Mc. Donalds.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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.



Scope Raakvlak: W19

Betrokken

Trekker

Gemeenten Weert en Nederweert

Shareholders

Provincie Limburg (Rol: subsidieverlener)

Stakeholders

WML en RWS.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Geld

Risico omschrijving

Risicoreservering

Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 202*2*	*Start* realisatie
2022	Verlening subsidie
Q4 202*1*	*Start* planvorming
15-12-2020	Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR 2								
Fasering VGR 3								
Inkomsten planning			*Uitvoering derden*					
Uitgaven planning			Uitvoering derden					
Realisatie	-	-						

Initiatief | Haalbaarheid | Planvorming | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	2,150
Nederweert	*0.882*
Weert	*1.248*
Totaal	~~4,300~~ *4,280*

Bedragen in € mln

Geïndexeerd: n.v.t.

Raming: n.v.t.

Begroting: 3.2.2

8.7. Thema Verkeersveiligheid

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- [ ] Veiligheidsrisico
- [ ] Beheer en Onderhoud
- [x] Beleid

Beoogd resultaat

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Gemeenten, RMO's
Stakeholders
Rijkswaterstaat, onderwijsveld, CBR, Fietsersbond, VVN, ANWB, SWOV, Politie, Openbaar Ministerie KBO Limburg, Huis voor de Sport, BOVAG, Arriva, TLN, LWV, adviesbureaus

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. 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.

Samen met de Regionale Mobiliteit Overleggen (RMO's) en gemeenten heeft het ROVL de opdracht om te komen tot een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg opgepakt. Aan de hand van een eerste risicoanalyse zijn eind 2019 de zeven prioritaire thema's voor de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Limburg vastgesteld. Deze zijn, in willekeurige volgorde:

1. veilige infrastructuur (fietsinfra, 30 en 50 km/uur);
2. kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, fietsers, scholieren);
3. onervaren verkeersdeelnemers (jonge autobestuurders en arbeidsmigranten);
4. snelheid (personenauto's);
5. heterogeniteit in het verkeer (landbouwverkeer);
6. afleiding in het verkeer;
7. rijden onder invloed (drank- en drugsgebruik).

Vervolgens moet rond deze thema's eind 2021, samen met de gemeenten, politie en OM het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Limburg opgesteld zijn. *Op dit moment* worden nog nadere (risico) analyses uitgevoerd die vertaald worden in doelstellingen waaruit maatregelen worden bepaald. De maatregelen hebben onder andere betrekking op (een mix van) gedragsbeïnvloeding, educatie, infrastructurele maatregelen en handhaving.

Om het uitvoeringsprogramma te laten slagen gaan we ook aandacht schenken aan de samenwerking (Governance). Hierbij zal een goede afstemming met partners moeten plaatsvinden over de gecombineerde aanpak van verkeersveiligheid op het gebied van gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuur waarbij het uitvoeringsprogramma het uitgangspunt vormt.

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Wegvallen van financiering voor de verkeerseducatie vanuit regio's en Provincie Limburg
- Het beschikbaar Provinciaal verkeersveiligheidsbudget onvoldoende is om aan de gedrags-beïnvloedingsvraag vanuit de verschillende doelgroepen te voldoen.

Grootste tijd risico's

- Covid19 belemmert/beperkt de uitvoering van verkeerseducatie op de scholen en andere doelgroepen zoals senioren
- Vertraging in (Europese) aanbesteding verkeerseducatie projecten
- Vertraging in het opstellen van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg omdat daarbij met vele shareholders afstemming moet gebeuren.

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 wordt gestart met een vernieuwde verkeerseducatie aanpak: Verkeersactieve scholen. In deze aanpak gaan gemeenten, scholen en provincie samenwerken om een kwaliteits- en efficiency slag te maken. Gezamenlijke inkoop, digitalisering, onderwijsbegeleiding en netwerken allemaal zaken die in een samenwerkingsovereenkomst zijn opgenomen. *Maart jongstleden hebben wij afgetrapt* met een onderwijsmiddag en daarna *konden* Verkeersactieve scholen in een digitale omgeving projecten kiezen op basis van een puntensysteem. Scholen kunnen kiezen uit diverse thema's zoals aandacht op de weg, grote voertuigen/landbouwverkeer, verkeersgedrag, alcohol en drugs, verkeerskennis, schoolroute en fietsvaardigheden. Binnen elk thema zijn er verschillende projecten en/of materialen waaruit scholen kunnen kiezen. *Op www.rovl.nl/educatie/verkeersactieve-school is nadere informatie te vinden over de verkeersactieve school en het exacte aanbod voor de scholen. Inmiddels hebben 87% van het (speciaal) basisonderwijs aangegeven deel te nemen en 70% van het voortgezet (speciaal) onderwijs (peildatum 28-6-*

2021). Namens de Provincie Limburg en gemeenten is ROVL de coördinerende organisatie, ondersteund door een begeleidingsgroep waarin een vertegenwoordiging van de gemeenten zitting heeft.

Voor schooljaar 2020/2021 gelden de Nadere Subsidieregels Verkeerseducatie (NSVE) en de Regionale Gedragsbeinvloedingssubsidie Verkeersveiligheid. Het Limburgs Verkeersveiligheidslabel en het lesprogramma Totally Traffic worden ingezet voor de convenantscholen.

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.

Traffic Informers
Toezegging 8490 inzake Traffic Informers is uitgevoerd: de projectleiding heeft een incidentele projectsubsidie ontvangen voor enerzijds het uitvoeren van 200 gastlessen op scholen in het voortgezet onderwijs in 2020 en anderzijds voor het onderzoek naar verzelfstandiging van het project. Als gevolg van de uitbraak van het COVID 19 virus zijn zowel de basisscholen als ook de middelbare scholen een periode verplicht gesloten geweest. Het gevolg hiervan was dat in die periode geen gastlessen uitgevoerd konden worden. Na het open gaan van de scholen was de primaire focus van de scholen niet gericht op onder andere het aanbieden van verkeerseducatie. Het gevolg hiervan was dat in die periode maar een beperkt aantal gastlessen uitgevoerd konden worden. Derhalve is een eenmalig gebaar van coulance gemaakt richting de subsidieontvanger en zijn de prestatieafspraak rondom het uit te voeren aantal gastlessen naar beneden aangepast en is de uitvoeringstermijn eenmalig verlengd tot en met 30 juni 2021. Met de start van het nieuwe schooljaar in september 2021 begint ook de verkeersactieve school met de uitvoering. In het kader van de eerdergenoemde aanbesteding inzake de verkeersactieve school is het project Traffic Informers ons niet aangeboden en is het geen onderdeel van het aanbod van projecten aan de verkeersactieve scholen.

Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen
Eind 2019 heeft het Kabinet aangekondigd dat de ze voor de komende 10 jaren jaarlijks 50 mln euro als cofinanciering beschikbaar stelt voor verkeersveiligheid (investeringsimpuls verkeersveiligheid) voor alle wegbeheerders in Nederland. Op 1 juli 2020 is de eerste uitvraag geweest voor verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van infrastructuur welke nog geen onderdeel waren van de provinciale programmering. Gedeputeerde Staten heeft op 30 juni 2020 ingestemd met het indienen van infrastructurele projecten die op korte termijn (1 jaar) realiseerbaar zijn.

Bij deze uitvraag heeft een overinschrijving plaats gevonden waarna de Minister besloten heeft om middelen die voorzien waren voor later jaren reeds in te zetten bij deze tranche (€ 100 mln).

In 2021 wordt benut om de kaders voor een tweede tranche uit te werken, waarschijnlijk gekoppeld aan de uitvoeringsprogramma's. Waarschijnlijk komt voorjaar 2022 een nieuwe uitvraag.

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q4 2021	Opstellen uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg
Q3 2021	(Risico) analysen en opstellen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
Q2 2021	Start implementatie en uitvoering nieuwe integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs
Q1 2021	Afsluiten raamovereenkomsten voor verkeerseducatieprojecten Oplevering nieuwe digitale omgeving Lancering nieuwe integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs Opstellen uitvoeringsagenda verkeersveiligheid
2021	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
Regulier V.V.	~~9,133~~ 9,001		1,690	1,690	1,690	1,933	1,000	1,000
Realisatie	~~1,132~~ 2,016		2,016					

Dekking	Totaal
Provincie	~~9,133~~ 9,001
Derden	-
Totaal	~~9,133~~ 9,001

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: Schatting
Begroting: 3.2.3

Planning

Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg
Als tussenstap naar het uitvoeringsprogramma wordt in Q1-Q2-Q3 2021 de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid opgesteld. In Q4 2021 volgt het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Limburg.

Integrale aanpak verkeerseducatie basis- en voortgezet onderwijs
Voor de zomervakantie gaan de verkeersactieve scholen daadwerkelijk werken met de nieuwe integrale aanpak en na de zomervakantie 2021 starten de verkeerseducatieprojecten op de scholen. Hierbij streven wij ernaar dat uiterlijk eind 2024 80% van zowel de basisscholen als voortgezet onderwijs scholen verkeersactieve scholen worden.

8.8. Thema Slim Veilig en Duurzaam

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

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders Provincie Noord-Brabant, I&W en RWS
Stakeholders
Gemeenten, RMO's, Rijk, Uitvoeringsorganisaties, Serviceproviders, OV-bedrijven, Vervoerders, Veiligheidsregio's, Bedrijven *onderwijsinstellingen*

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Covid-19
- Complicaties bij innovaties

Grootste tijd risico's

- Covid-19
- Drukte op de VRI markt (langere levertijden)
- Langere trajecten voor verwerving draagvlak en maken van afspraken
- Complicaties bij innovaties

Aanpak

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 ontplooien 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* 8.10*)* 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. Een recent voorbeeld is onze deelname aan Slim Sturen in Roermond en onze deelname aan het onderdeel Mobility Lab van SmartwayZ.NL. *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

2021

- Uitrol MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit in samenwerking met MaaS-dienstverlener Arriva en de ontwikkelde MaaS-app Via-Go.
- Convenant Mobiliteitsdata met Limburgse wegbeheerders over scope, taakverdeling en financiering om mobiliteitsdata van de data top 15 voor 90% op orde te krijgen en houden
- Onderdelen van SVD op basis van gebiedsontwikkelingen, ambities en doelen voor Noord-Limburg (samen met Trendsportal), Midden-Limburg (samen met Roermond Bereikbaar) en Zuid-Limburg (samen met Zuid-Limburg Bereikbaar) vertalen naar actieprogramma's.

2020

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

Planning / Realisatie	Totaal		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier SVD	~~31,647~~ *30,188*		13,073	7,603	5,453	1,453	1,453	*1,153*
Realisatie	~~2,612~~ *2,945*		*2,945*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~31,647~~ *30,188*
Derden	0
Totaal	~~31,647~~ *30,188*

Bedragen in € mln.;
Kaderstellend budget
Begroting: 3.2.1

Planning

Voor 2021 zien we met name de volgende activiteiten:

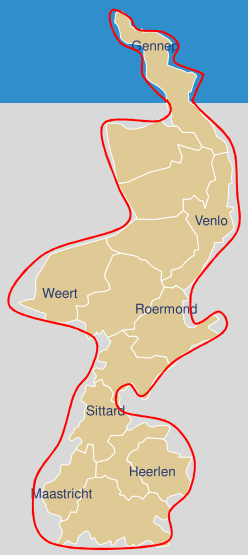
- Een wezenlijk deel van de activiteiten bestaat uit de basis op orde krijgen en houden, met name op vlak van verkeersmanagement. Samen met de Limburgse VRI-beheerders willen we komen tot een actieprogramma voor uitrol en beheer van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI 's).
- Op basis van de gebiedsverkenningen en de hierin gesignaleerde knelpunten, ambities en doelen voor de regio's stellen we gezamenlijk met de uitvoeringsorganisaties Trendsportal, Roermond Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar actieprogramma's op. Uit de actieprogramma's volgt op welke maatregelen we met name gaan inzetten om effectief en efficiënt bij te dragen aan de mobiliteitsopgaven in de regio's.
- In de digitalisering maken we een verdere slag door een uitwerking van de opgaven per data-item, het maken van goede afspraken met betrokken organisaties over scope, taakverdeling en financiering van mobiliteitsdata en het verder oppakken van quickwins. Hierbij hebben we ook aandacht voor de grensoverschrijdende mobiliteit.
- In het kader van innoveren en ontwikkelen, stellen we een beoordelingskader op voor pilots. Verder organiseren we indien mogelijk een hackaton voor nieuwe ideeën ten behoeve van Mobility Lab.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

Beoogd resultaat

Regionaal invulling geven aan de krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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.

- 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 de voortgang gerapporteerd in de voortgangsrapportage (VGR). *VGR9, periode 1 juli 2020- 31 december 2020 is onder deze link te vinden.*
  Voorbeeld van een gezamenlijk project is Mobility Lab, een programma voor startups in mobiliteit. In juni zijn hiervoor 25 startups uitgezocht die vervolgens gekoppeld gaan worden aan opgaves bij deelnemende overheden. Vervolgens zal in de 2de helft van 2021 gezamenlijk getest worden of het startup idee uitgevoerd kan worden.
- 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, Corridoraanpak in de regio en Ouderen in het OV en MaaS.*
- Roermond Bereikbaar
  Roermond Bereikbaar geeft invulling aan de opgave om Roermond en regio ook tijdens de wegwerkzaamheden aan de N280 en de A73 bereikbaar te houden. Samen met vele partners stimuleren ze reizigers om minder vaak de auto te pakken. Voor een bereikbare, sociale, gastvrije en ondernemende stad en regio. *Projecten waar onder andere aan gewerkt wordt zijn de werkgeversbenadering (vergelijkbaar met andere regio’s) en probeer een e-bike waarbij samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar en Trendsportal wordt gezocht. Daarnaast wordt in samenwerking met de RMO-coördinator gewerkt aan een verbreding van Roermond naar Midden-Limburg.*
- Zuid-Limburg Bereikbaar
  Zuid-Limburg Bereikbaar werkt aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in Zuid-Limburg. Het programmabureau is in 2010 opgericht om te zorgen voor minder automobiliteit, met name onder forenzen, Grote infrastructurele projecten vormden de aanleiding.
  - *Binnen de werkgeversaanpak 2.0 is er sterker ingezet op het informeren van bedrijven over mijden van verplaatsingen en spreiden van verplaatsingen over de dag en week. Nieuwe convenantpartners hebben zich aangesloten.*
  - *Onderwijsinstellingen, vervoerders en provincie hebben een akkoord gesloten tot samenwerking en de ambitie is om deze samenwerking te verduurzamen tot structurele afspraken. Instellingen in de hele provincie werken hard aan spreiding van lessen over de dag en week, online lessen en thuiswerken om de druk op het openbaar vervoer en wegennet te verlagen. De onderwijsaanpak wordt uitgevoerd voor de hele provincie.*
  - *Door het project Verantwoord op weg in het Heuvelland is er een positieve krachtige samenwerking tot stand gekomen tussen Zuid-Limburg Bereikbaar en de Lijn 50-gemeenten (gemeente Vaals, gemeente Eijsden-Margraten, gemeente Gulpen-Wittem). Voor dit project is de ervaren verkeersoverlast in het Heuvelland in kaart gebracht. Via een uitgebreid participatietraject is in samenwerking met belanghebbenden aan gedragen oplossingen gewerkt.*
  - *de A79 Hinderaanpak, heeft geleid tot een effectieve hinderaanpak, waarbij ongeveer een derde van het verkeer dat normaal op de afgesloten trajecten reed is vermeden door de uitgebreide communicatie- en netwerkaanpak.*

Betrokken

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

Shareholders
Gemeenten, Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen

Stand van zaken

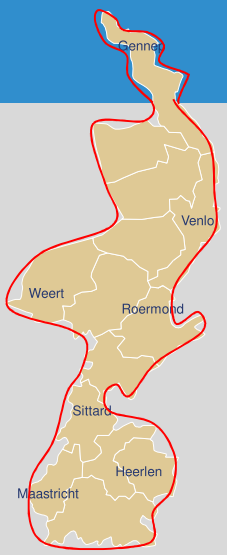
- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico’s
Financiële draagkracht gemeenten

Grootste tijd risico’s
Uitvoeringskracht uitvoeringsorganisaties

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 6.4.



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 (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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.

Voor, met name, Limburg speelt ook grensoverschrijdende data een belangrijke rol. Op basis van een implementatieplan grensoverschrijdende mobiliteitsdata en uitwerking van de data-items willen we in 2021 komen tot besluitvorming met de betrokken overheden over de realisatie en uitwisseling van deze mobiliteitsdata.

Raakvlakken: O81, 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	Regelscenario's uit verkeerscentrales
	8	Beeldstanden rijkswegen
Verkeersbesluiten en vergunnen (proces)	5	Maximum snelheid
	6	Borden (o.a. ge- en verbodsborden)
	14	Data voor logistiek
Beheer van objecten (infra)	9	Brugopeningen
	10	Statische parkeerdata
	11	Dynamische parkeerdata
	13a	VRI data voor wegbeheer
Mobiliteitsdiensten	13b	VRI data voor Smart Mobility
	15	Fietsdata

Betrokken

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

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

Stakeholders

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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	Afspraken over kwaliteit, rollen, verantwoordelijkheden, randvoorwaarden en continuïteit met verschillende wegbeheerders uitwerken en vastleggen.
Q4 2020	In het BO-MIRT is onder de noemer Smart Mobility: Digitalisering Overheden afgesproken dat: ▪ 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.
Q2 2020	GS besluit over vaststelling van het Implementatieplan Digitalisering Publieke Mobiliteitsdata en toezending aan de minister van IenW conform afspraak uit het BO-MIRT 2019.

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 6.4.

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- Veiligheidsrisico
- Beheer en Onderhoud
- Beleid

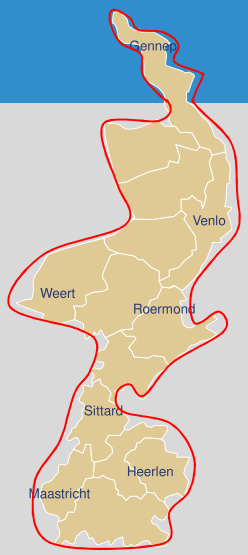
Beoogd resultaat

Het uitrollen van intelligente verkeersregelinstallaties (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.

Aanpak (initiatiefase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

Shareholders
Wegbeheerders in Limburg, Uitvoeringsorganisaties en Ministerie van IenW.

Stakeholders Transporteurs, reizigers

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering *n.t.b.*

Grootste financiële risico's

- Gebrek aan financiële middelen bij wegbeheerders.
- Rand voorwaardelijke 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

2022		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.

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 6.4.

8.9. Thema Railinfrastructuur

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ■ Beleid

Beoogd resultaat

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

Betrokken

Trekker
Provincie Limburg
Shareholders
Railinfrabeheerders van Nederland, België en Duitsland
Stakeholders
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 8.11.1)

Spoorwegovergang Vierpaardjes
Zie projectblad R14

Verbinding Weert-Hamont-Antwerpen (onderdeel Eurekarail)
Zie projectblad R23

Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
Zie projectblad R46 (RGP zie 8.11.4)

Tram Maastricht - Hasselt
Zie projectblad R56 (RGP zie 8.11.5)

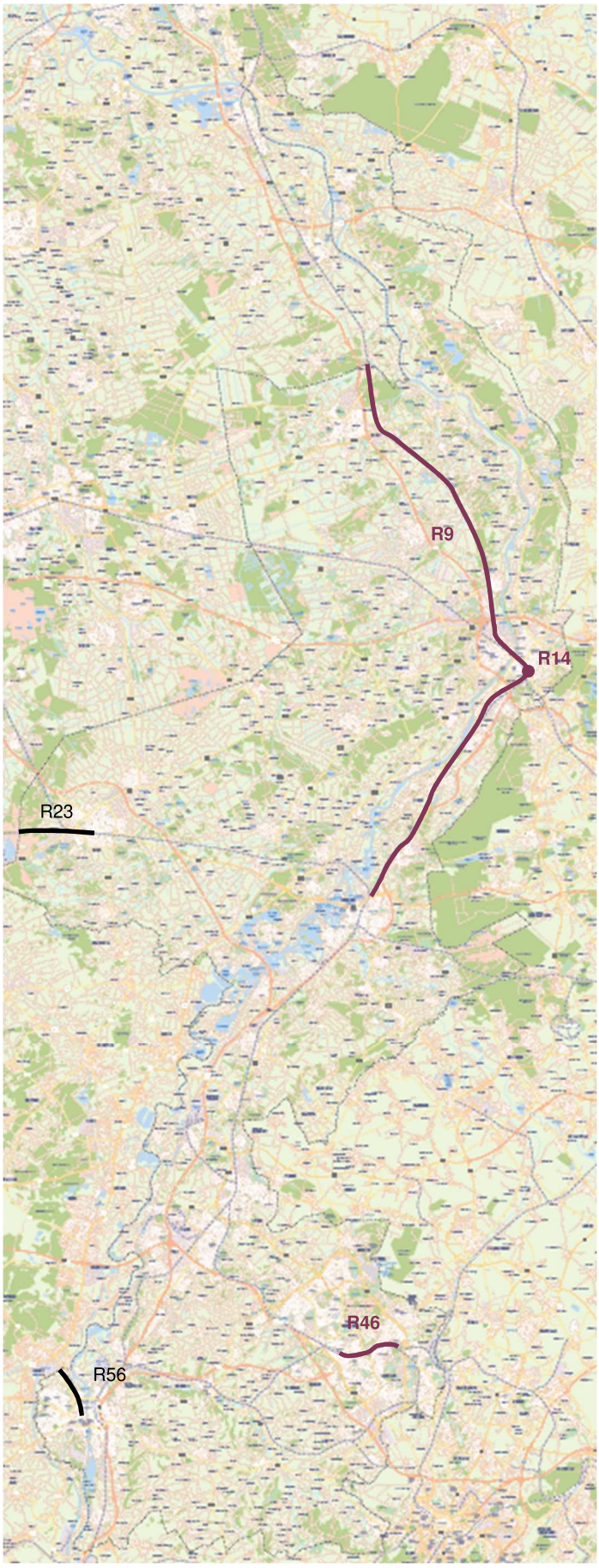
Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

Planning / Realisatie	Totaal		≤2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Railinfra	~~54,925~~ *53,300*		~~11,571~~ *11,371*	~~21,543~~ *21,243*	~~4,257~~ *2,857*	5,557	6,128	~~6,128~~ *6,145*
Investeringen Railinfra	371,440		371,440					
Realisatie	~~74,716~~ *74,715*		*74,715*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~286,672~~ *285,047*
Derden	139,693
Totaal	~~426,365~~ *424,740*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: zie projectblad
Raming: zie projectblad
Begroting: 3.1.2

R9	**Maaslijn (*zie 8.11.1.* RGP)**
R14	**Spoorwegovergang Vierpaardjes**
R23	Inframaatregelen Weert - Hamont - Antwerpen
R46	**Spoorverdubbeling (*zie 8.11.4.* RGP) en Heerlen-Landgraaf**
R56+57	Tram Maastricht - Hasselt (*zie 8.4.5* .RGP)



Legenda
R: Railinfrastructuur

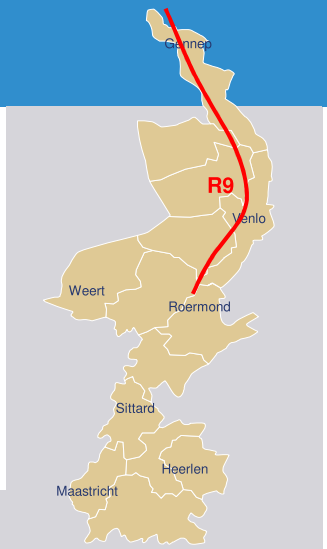
(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in hoofdstuk 8.11 Regeling Grote Projecten

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

R9. Maaslijn (RGP, zie 8.11.1)



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd 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.

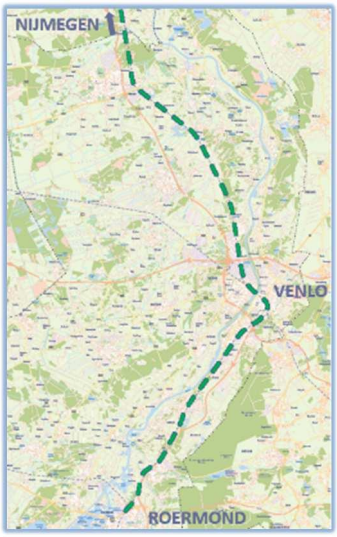
Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

Trekker Ministerie I&W, Provincie Limburg
Shareholders Ministerie I&W, Provincie Limburg
Stakeholders ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 27,6 mln.

Grootste financiële risico's

- Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort.
- Concessie kan niet waar gemaakt worden door oplevering na 2024 als gevolg van vertraging
- *Extra kosten a.g.v. het niet kunnen inzetten van elektrisch treinmaterieel door een vertraagde indienststelling van de opgewaardeerde infrastructuur*
- *De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.*

Grootste tijd risico's

- *Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is op basis van de ingediende zienswijzen*
- Gronden te laat verworven
- *Opstellen overeenkomst tussen I&W en Provincie Limburg moet gereed zijn voor start realisatie*

Projectvoortgang / Mijlpalen

Q3 2022.	*Start realisatiefase na projectbeslissing ProRail, start aanbesteding, voorziening gunning*
Q4 2021	*Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021* *Voorziene vaststelling bestuurlijk akkoord inclusief financiën door Provinciale Staten in september/oktober 2021, afdoening motie 2682. Afspraken zijn gemaakt onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten.*
Q2 2021	*Het ontwerp-PIP is door GS vastgesteld (20 april 2021).* *GS besluit (GS2021-17133) bijdragen aan meerkosten en aanvullende risicoreservering inclusief mededeling portefeuillehouder.*
2020	PS is geïnformeerd over een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn die de beschikbare dekking (bandbreedte) ruimschoots overstijgt (november 2020) en mededeling portefeuillehouder van 22 december 2020. In de Bestuursovereenkomst met I&W en de 3 provincies. I&W en de Provincie Limburg zijn 50%-50% risicodragend. Het ministerie I&W is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van ProRail. De provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerkingsfase (vastgelegd in BOK van 10 februari 2020). Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023 (G-20-004, 14 februari 2020))
2019	PS besluit aanvullende financiële bijdrage van € 35,15 miljoen. Het taakstellend budget voor het project Opwaardering Maaslijn incl. bijdragen van I&W en de provincie Noord-Brabant en Gelderland komt daarmee op €213 miljoen (G-19-060, G-19-014).
2017	Statenvoorstel Heroverwegingen in de Railagenda; station Grubbenvorst (G-17-031, 10 oktober 2017).
2016	Gewijzigd Statenvoorstel Opwaardering Maaslijn - kredietbesluit 2016 Maaslijn (G-16-035, 30 september 2016)

***dekking is gebaseerd op kostenraming 2018 met mijlpaal december 2023 (project gereed). De niet gerealiseerde uitgaven 2020 zijn doorgeschoven naar 2021. Bedragen worden niet meer afgerond maar zijn conform Bestuurs-overeenkomst Maaslijn. Zo volgt ook de uitlijning van de uitgaven planning met de fasering in VGR3.*

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	212,600	26,100	26,50**	74,000	74,000	12,000		
Realisatie	~~21,100~~ *22,595*	21,105	*1,490*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	99,900
Min I&W	112,700
Totaal	212,600

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

R14. Spoorwegovergang Vierpaardjes

Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

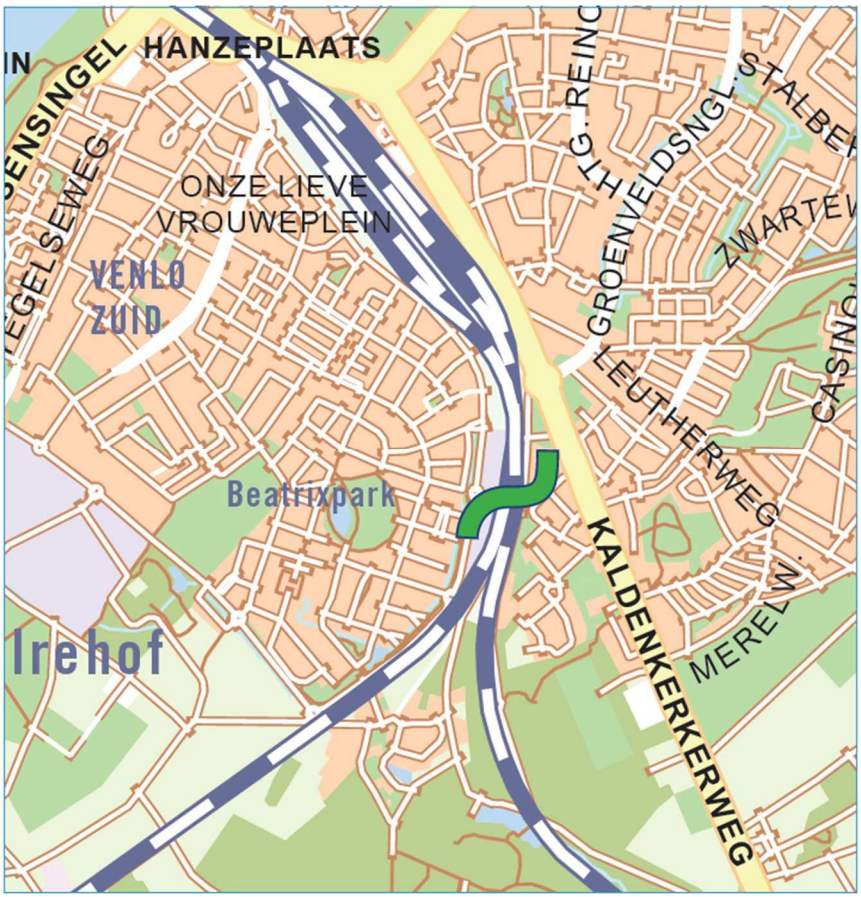
Verbeteren van de spoorlijn in het kader van Goederenvervoercorridor, Robuuste Brabantroute (goederentreinen van Rotterdam naar Duitsland e.v.), Maaslijn en Eurekarail-verbinding Eindhoven - Düsseldorf. Daarnaast vergroten van de veiligheid en doorstroming van de huidige Broekestraat over de spoorwegovergang.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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

- Scope

Raakvlakken:
R9, O78



Betrokken

Trekker Gemeente Venlo *(kwartaalrapportages over voortgang beschikbaar)*
Shareholders Provincie Limburg, Ministerie I&W
Stakeholders ProRail, omwonenden

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering €19 mln

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

- *Gronden/werkterrein niet tijdig beschikbaar voor realisatie onderdoorgang*
- *Verkrijgen van juiste Trein Vrije Periodes (TVP's)*

Projectvoortgang / Mijlpalen

2021	*Provincie is een addendum op de bestuursovereenkomst met Venlo overeengekomen (GS 19 januari 2021). Het addendum wordt eind Q2, begin Q3 van 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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning	63,500	Uitvoering derden						
Realisatie	3,000							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	18,500
MIN I&W	45,000
Totaal	63,500

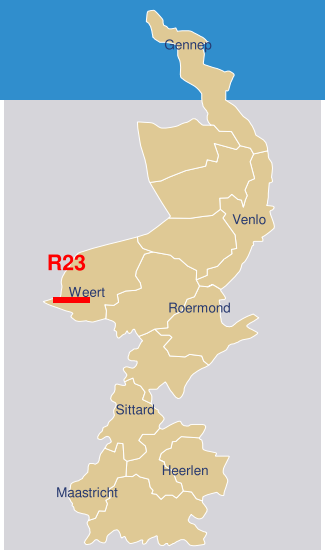
Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P50
Begroting: 3.1.2

R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen

Mobiliteitsdoel
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

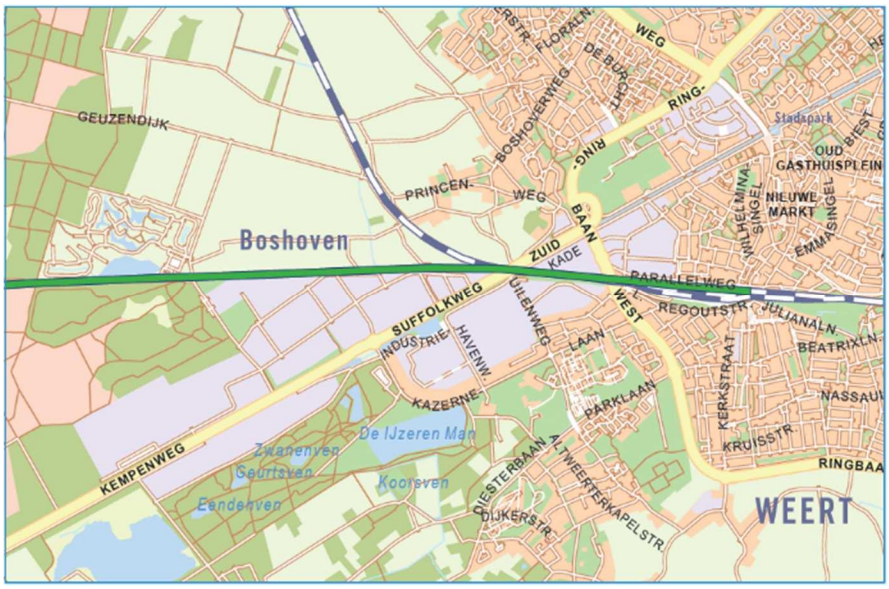
Het realiseren van een snelle treinverbinding tussen Weert - Hamont - Antwerpen. Dit ter ontsluiting van de Euregio en het kunnen benutten van de agglomeratievoordelen.



Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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



Projectvoortgang / Mijlpalen

~~2020~~ *Juni 2021*	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.
2014-2020	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 € 4mln. 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 VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	4,0
Min I&W	
Vlaanderen	
Weert	
Totaal	

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: ??
Begroting: 3.1.2

Betrokken

Trekker
NMBS, Ministerie I&W
Shareholders
Vlaanderen, Provincie Limburg Gemeente Weert
Stakeholders
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

R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 8.11.5)

Mobiliteitsdoel

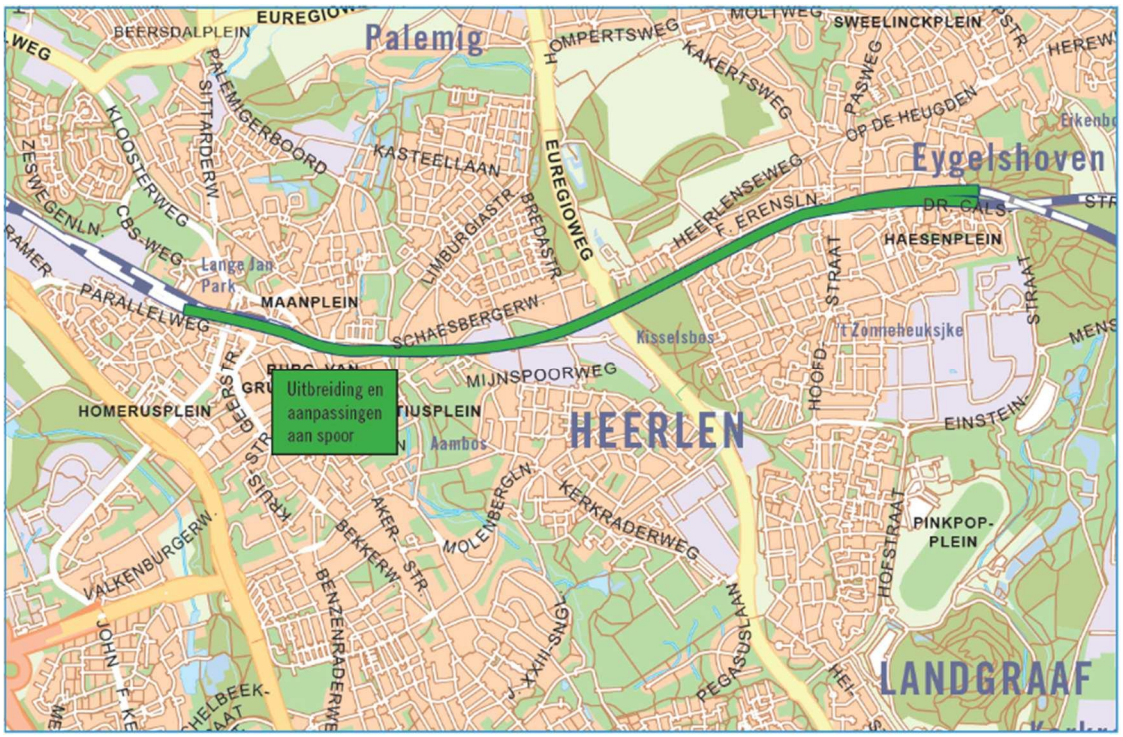
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

Door de verdubbeling van de spoorinfrastructuur tussen Heerlen en Landgraaf wordt het laatste deel van de spoorverbinding tussen Eindhoven - Heerlen - Aken opgewaardeerd 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

Trekker

Provincie Limburg

Shareholders

ProRail, Regio Parkstad, Ministerie. I&W, Europese Unie

Stakeholders

Bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 5,0 mln.

Grootste financiële risico's

- Bestaand areaal slechter dan verwacht
- Hergebruik materialen minder mogelijk dan verwacht
- Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP

Grootste tijd risico's

- Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP

Projectvoortgang / Mijlpalen

2022	Uitvoering tussen carnaval en Pinkpop middels een 9-weekse treinvrije periode.
Q3 2021	*Europees besluit over verlenging tijdsduur CEF subsidie (amendement).*
	Uitspraak Raad van State over ingediend beroep inzake Ontwerp PIP.
2021	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	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	68,140	7,024	23,396	37,720				
Realisatie	7,024*79*	7,024	*0,055*					

Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	20,228
ProRail	*0*
Parkstad	*1,363*
Min I&W	*28,148*
EU	*18,400*
Totaal	68,140

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Begroting: 3.1.2

R56. Tram Maastricht - Hasselt (RGP, zie 8.11.6)

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 dichter bij 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.

Aanpak (initiatieffase) / Oplossing (overige fasen)

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 euregionale spoornetwerk 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 wordt voor 1 miljoen bijgedragen aan het verbeteren van de overstaplocaties ten gunste van de tram.

Scope

Raakvlakken:
O79

Betrokken

Trekker Gemeente Maastricht, Provincie Limburg
Shareholders Ministerie I&W, Vlaamse Gewest, Vervoersmaatschappij, De Lijn
Stakeholders -

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € ~~8,000 mln~~ € 11,000 mln

Grootste financiële risico's

- Wijziging tracé Hasselt. Afspraak is dat deze wijziging aan Nederlandse zijde niet mag leiden tot meerkosten, vertraging en afname van reizigerspotentieel
- Geen overeenstemming met Vlaams gewest over de opgetreden vertraging en de (financiële) impact daarvan.
- Afhaken aanbieders.
- Aanbieders schrijven hoger in.
- Bijdrage I&W i.r.t. realisatiedatum 2026
- Onbekende constructies in bodem.
- Onvolledig programma van eisen
- Trammaterieel niet toegelaten in NL
- Noodzakelijke aanpassingen door gegrond bezwaar
- Onvolledig contract/verstrekte informatie

Grootste tijd risico's

- Wijziging tracé Hasselt (incl. procedures MER en vergunningen in Vlaanderen)
- Onvoorziene kosten door statuswijziging
- Vergunningenverlening niet tijdig afgerond
- Afspraken n.a.v Addendum niet tijdig rond
- Noodzakelijke aanpassingen door gegrond bezwaar
- Onvolledig contract/verstrekte informatie

Projectvoortgang / Mijlpalen

2024/2025*	Project gereed, De planning van het tramproject staat onder druk nu de start van de gunningsfase is uitgesteld in verband met het overleg dat door de Vlaamse partners wordt gevoerd over het tracé in Hasselt.
2022*	Start uitvoering
medio 2021*	Gunning aanbesteding
medio 2021	Exploitatie & realisatie overeenkomst
2020	Met het Vlaams Gewest is afgesproken dat meerwerkkosten bij de veroorzaker worden neergelegd.

* Deze data zullen verschuiven. Een geactualiseerde integrale planning zal voor het eerstvolgende overleg van de Bestuurlijke werkgroep worden geagendeerd. Zodra deze is vastgesteld wordt de planning met de Staten gedeeld

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Raakvlakprojecten								
Fasering VGR3								
Raakvlakprojecten								
Inkomsten planning		Uitvoering derden						
Uitgaven planning		Uitvoering Derden						
Realisatie	22,2000							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	~~15,600~~ 16,108
Derden	~~22,226~~ 23,537
Min I&W	~~36,670~~ 36,670
Totaal	~~74,497~~ 76,316

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

8.10. Thema Logistiek

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.

Betrokken

Trekker Provincie Limburg
Shareholders -
Stakeholders Gemeenten, Rijk

Aanpak

Het oorspronkelijke actieprogramma logistiek, in 2013 door GS vastgesteld, wordt, met de kennis van nu, in Q3/2 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 ontplooien 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 jaarplannen die in het BO-MIRT worden vastgesteld.
- Blueports Limburg resulterende in een gecoördineerde aanpak voor het domein vaarwegen en binnenhavens.
- Smart Logistics Centre Venlo 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

- Haven Heijen
- Noord-oever haven Venlo (*onderdeel van Uitvoeringskader Logistiek, provinciaal afwegingskader nog toepassen*. Indicatie: *P.M.* mln, naast Mobiliteit ook vanuit Economie, Duurzaamheid, en hoogwaterbescherming te financieren)
- Haven Lanaken-Maastricht
- Willem-Alexanderhaven Roermond (*onderdeel van Uitvoeringskader Logistiek, provinciaal afwegingskader nog toepassen.* indicatie: *P.M.* mln naast Mobiliteit ook vanuit Economie, Duurzaamheid, en hoogwaterbescherming te financieren)
- Haven Zevenellen
- Haven Stein (Chemelot)
- *Verkenning sluizen Weurt en Grave*
- *Afronding MIRT-project Modernisering Maasroute (2023)*
- *7x24-uursbediening Maasroute Vanaf 2023 neemt RWS het over. Monitoren op nakomen gemaakte afspraken.*

Uitbreiding Containerterminals

Bargeterminal Venlo (L65) *Gereed*

Gedragsbeïnvloeding

Modal shift aanpak (0,24 mln)

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 wordt de haalbaarheid onderzocht. Realisatie medio 2023 – medio 2024.
  - Nieuwe locatie Noord-Limburg
  - Nieuwe locatie Midden-Limburg
  - Nieuwe locatie Zuid-Limburg
- Uitbreiding truckparking James Cookweg Venlo Zie projectblad L13 Vrachtwagenparkeren Venlo.
  - volgens planning wordt deze parking dit jaar uitgebreid met 165 plaatsen
  - financiering via Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo
  - Provincie heeft expertise ingebracht

Digitalisering

- Werkgroep digitalisering Goederenvervoercorridors
- Zie SVD: S84 Smartwayz/Trendsportal, S86 iVRI's

Spoorgoederenvervoer

- Emplacement Venlo (opstelsporen 740 m treinen, beveiliging, elektrificatie, etc.), *integrale studie in samenhang met personenvervoer, EU-subsidieaanvraag (TEN-T)*
- Robuust basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen)
- Omleidingen Betuweroute
- Internationale studie 3RX

Clean Energy Hubs

- Tank- en laadvoorzieningen voor vrachtwagens gekoppeld aan truckstops
- Tank- en laadvoorzieningen voor binnenvaartschepen gekoppeld aan binnenhavens (o.a. project Zero Emissie Scheepvaart)

MIRT-Programma Goederencorridor

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.*

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.

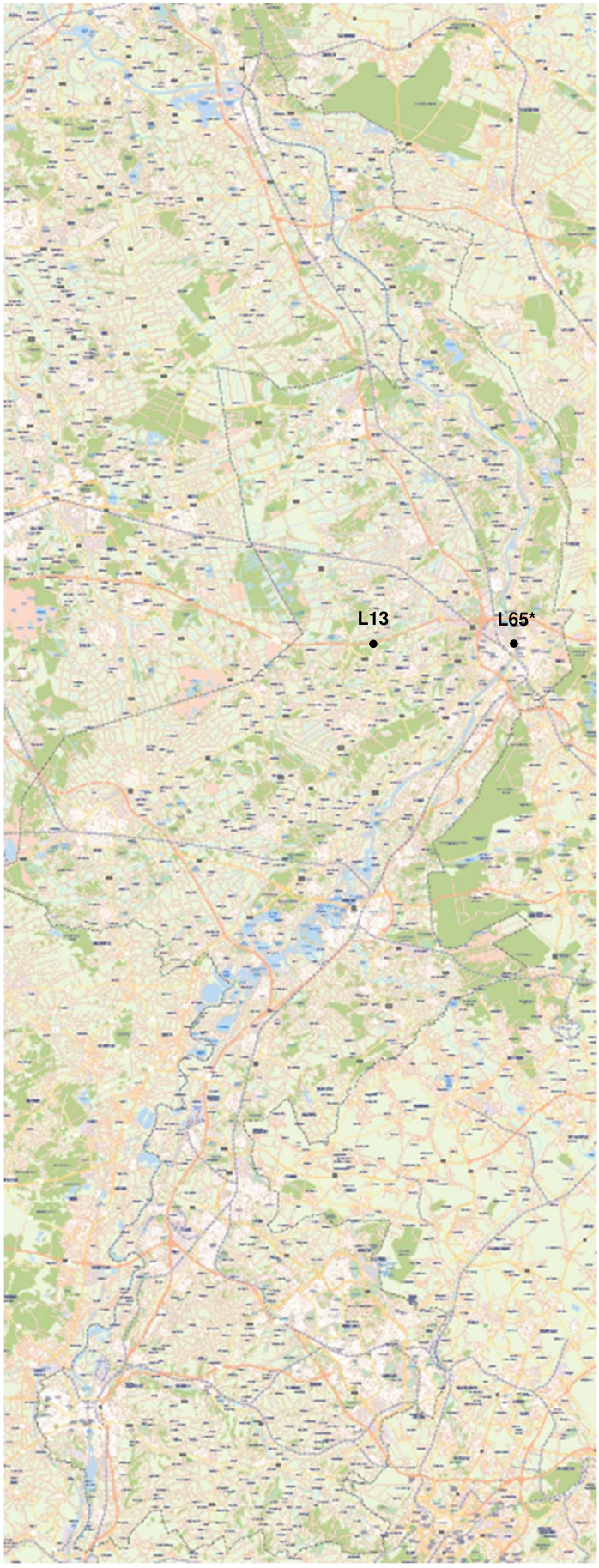
Projectvoortgang / Mijlpalen	
2021	Uitvoeringskader Logistiek 2021 - 2025
2020	Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020 – 2023 (G-20-004, 14 februari 2020).
2013	Actieprogramma Logistiek

Planning / Realisatie	Totaal		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Regulier Logistiek	~~1,652~~ *1,085*		0,580	0,325	0,145	0,035	0,0	*0,0*
Realisatie	~~0,567~~ *0,384*		*0,384*					

Dekking	Totaal
Provincie	~~1,652~~ *1,085*
Derden	0,0
Totaal	~~1,652~~ *1,085*

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: Nee
Raming: Inschatting
Begroting: 3.2.4

L13	Truckparking Venlo
L65*	Bargeterminal Venlo



Legenda
L: Logistiek

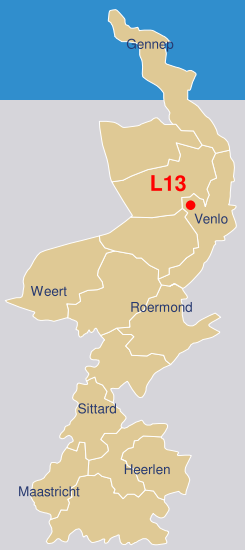
*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode
1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na
1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

L13. Truckparking Venlo (uitbreiding)



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 (initiatieffase) / 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

Betrokken

Trekker Gemeente Venlo
Shareholders Provincie Limburg, EU Brussel
Stakeholders Exploitant T. de Lang

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Grootste financiële risico's
Nog niet bekend

Grootste tijd risico's
Nog niet bekend

Projectvoortgang / Mijlpalen

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.
Q4 2018	Goedkeuring GS ter beschikking stellen van €1,5 mln. uitbreiding Venlo (20-11-2018)

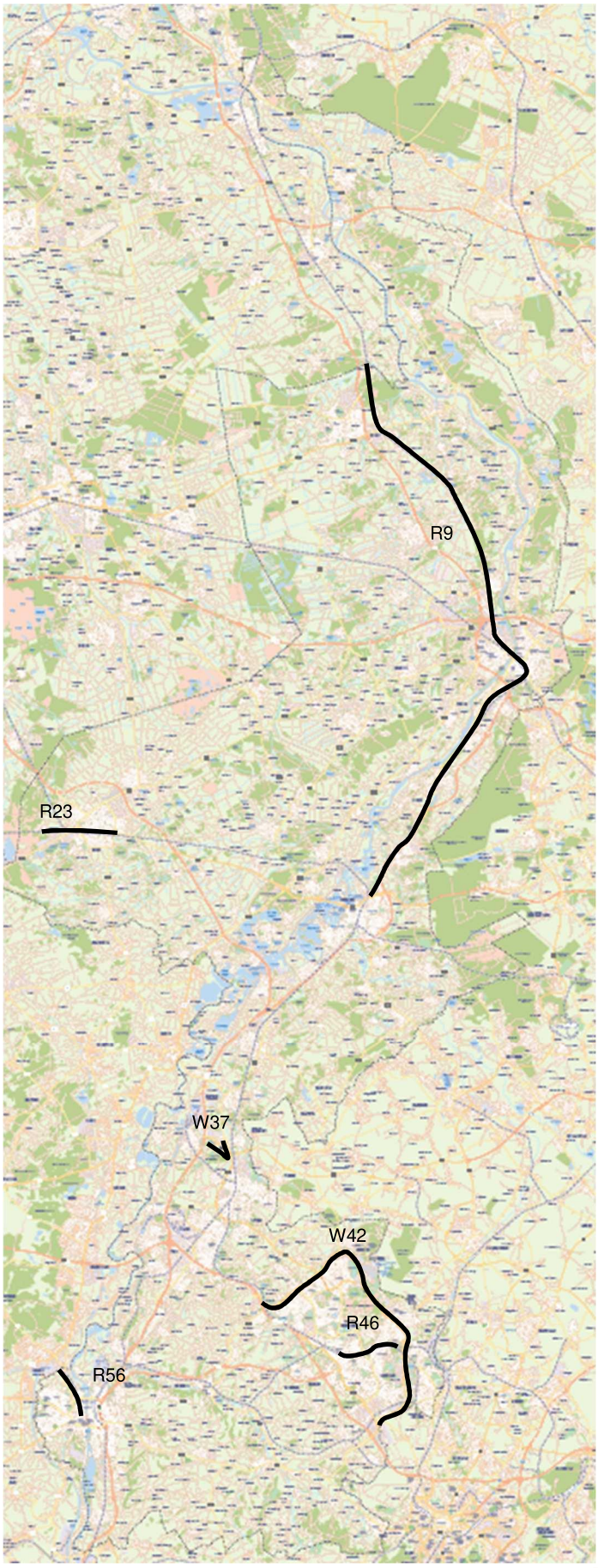
Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR2								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning		*Uitvoering derden*						
Uitgaven planning	3,030	Uitvoering derden						
Realisatie	1,670							

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

Dekking	Totaal
Provincie	0,200
EU*	2,830
Totaal	3,030

Bedragen in € mln.;
Geïndexeerd: n.v.t.
Raming: n.v.t.
Begroting: 3.2.1

R9	Maaslijn (Projectblad zie R9 8.9.)
W28	N280 Wegvak Roermond (Projectblad zie W28 8.4.)
W37	Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (Projectblad zie W37 8.4)
W42	N300 Buitenring Parkstad Limburg (BPL, Projectblad zie W42 8.4.))
R46	Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (Projectblad zie R46 8.9.)
R56	Tram Maastricht - Hasselt (Projectblad zie R56 8.9.)



Legenda
W: Weginfrastructuur
R: Railinfrastructuur

Besloten voor 1 januari 2021
(Wijziging) besloten in periode 1 januari 2021 - 1 juli 2021
Verwachte besluitvorming na 1 juli 2021

Datum: 1 juli 2021
Programmabureau Mobiliteitsopgave
© Provincie Limburg

provincie limburg

8.11.1. R9. Maaslijn, 12de voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2021, Projectblad zie R9 hoofdstuk 8.9)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2021 tot en met 1 juli 2021 toegevoegd. Deze voortgangsrapportage geeft de ontwikkelingen in de tijd weer en biedt informatie over de planvormingsfase.

In de opgenomen tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in de H3 2021 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 23 juli 2020 heeft ProRail gemeld dat er een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn, die de beschikbare dekking ruimschoots overstijgt, aan de orde is. Op twee momenten 11 september en 27 november 2020 is de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid hierover vertrouwelijk geïnformeerd. Dit mede naar aanleiding van motie 2477 van 21 juni 2019, waarin Gedeputeerde Staten zijn opgeroepen om in het Maaslijndossier Provinciale Staten in het vroegst mogelijke stadium op de hoogte te stellen van de te verwachten meerkosten en de in dit kader uitgevoerde onderzoek naar de oorzaak van de meerkosten, ook al is dit binnen een bandbreedte.

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 153 miljoen bij, naast de bijdrage van het Rijk van € 59,6 miljoen.

Provinciaal Inpassingsplan

Op 1 februari 2021 zijn het concept ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (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.

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. Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021. In de provincie Gelderland is voor de realisatie van de Maaslijn geen PIP nodig, omdat in deze provincie geen wijzigingen op de bestaande bestemmingsplannen nodig zijn. Om de realisatie van het project eind december 2024 gereed te hebben was de vaststelling en de ter inzagelegging van het ontwerp PIP en MER in april 2021 een noodzakelijke randvoorwaarde.

Bestuurlijk akkoord

Op 16 april 2021 bent u geïnformeerd over de brief aan staatssecretaris Van Veldhoven inzake de Maaslijn. Deze brief is mede namens de provincies Noord-Brabant en Gelderland verstuurd. In de brief aan uw Staten van 29 april 2021 (kenmerk 2021/11438) vroeg en kreeg het college en handelingsruimte op onder meer het project Maaslijn. In de vergadering van de Interim Statencommissie op 4 mei jongsleden informeerde het college uw commissie over een bestuurlijk overleg op 12 mei dat het college in dit kader voornemens was te voeren met staatssecretaris Van Veldhoven van I&W. Dit overleg heeft op 30 juni jl. plaatsgevonden. Bij de mededeling portefeuillehouder van 6 juli 2021 kenmerk 2021/17133 bent u geïnformeerd over de uitkomsten van dit overleg. Het dossiers Maaslijn is breed beschouwd. Hierbij is gekeken naar de ontstane kostenstijging, planning en de hierbij behorende risico's voor realisatie. De afspraken zijn in gezamenlijkheid gemaakt, met de benodigde financiële robuustheid en om binnen het afgesproken tijdpad in december 2024 de Opwaardering Maaslijn te kunnen realiseren. De afspraken worden uitgewerkt in een Statenvoorstel inclusief dekkingsvoorstel. Dit zal aan u worden voorgelegd zodat het direct na het zomerreces door uw Staten kan worden geagendeerd. Voorspoedige besluitvorming over dat voorstel is noodzakelijk om de afspraken in een (gewijzigde) overeenkomst met het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland vast te leggen. Deze informatie is tevens gedeeld met de Tweede Kamer. Afspraken zijn gemaakt onder voorbehoud van goedkeuring door uw Staten.

Totaaloverzicht

1 Ontwikkelingen in de tijd

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is de drukste en meest intensief bereden enkelsporige spoorlijn in Nederland die bovendien door dieseltreinen wordt bereden 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 concrete3 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:

	○ de Noordelijke- en Zuidelijke versnellingsmaatregelen, de elektrificatie van de Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo. ○ De kosten voor het project bedragen in totaal € 164 miljoen en de Limburgse bijdrage bedraagt in totaal € 64,75 miljoen - 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: ○ wijzigingen in de planning, die leiden tot latere oplevering (na 2020); ○ wijzigingen in budget, zijnde een overschrijding van het taakstellend budget dan wel een overschrijding van de bijdrage van de provincie Limburg; ○ 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: ○ 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; ○ 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 ○ 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 ○ 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 Portefeuillehouder 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	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. Wat betekent dit tekort voor het project Maaslijn? Is deze kostenstijging acceptabel? Hoe verhoudt dit tekort zich tot de eerdere adviezen van Beerenschot over de Provincie en rail-infraprojecten? In een breder perspectief. Is deze provincie wel in control bij grote infraprojecten? Motie 2682 Realisatie Maaslijn 2024 is aangenomen. 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).
20-04-2021	*Het ontwerp-PIP is op 20 april 2021 door GS vastgesteld.*
30-06-2021	*Bestuurlijk akkoord tussen het ministerie van I&W en provincie Limburg die na het zomerreces aan uw Staten worden voorgelegd, afdoening motie 2682.* *De gemaakte afspraken bevatten de volgende onderdelen:* ▪ *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.* *Dekking regio:*

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.

2	Maaslijn	H2	*H3*	Stand van zaken
	Planvormingsfase	2020	*2021*	

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 december 2018 en waarop het door PS vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd.

2.1 Financiën

Het financiële overzicht, voor dit moment, is als volgt

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning	*n.t.b.*							
Uitgaven planning	212,600	26,100	26,50**	74,000	74,000	12,000		
Realisatie	~~21,100~~ *22,595*	21,105	*1,490*					

Initiatief | Haalbaarheid | Planuitwerking | Uitvoering | Beheer

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

**dekking is gebaseerd op kostenraming 2018 met mijlpaal december 2023 (project gereed).

Verklaring ontwikkeling
Door uitloop van de planuitwerkingsfase van april 2021 naar Q4 2021 is op 4 maart jl. voor €3,64 miljoen meerwerk verleend aan ProRail. In totaal bedraagt het opgedragen werk (cumulatief) €19,04 miljoen. De uitgaven passen op dit moment binnen het ter beschikking gesteld krediet, echter op 23 juli 2020 heeft ProRail gemeld dat er een majeur oplopende kostenraming van het project Maaslijn, die de beschikbare dekking ruimschoots overstijgt, aan de orde is. Dekking en het ter beschikking gesteld krediet zijn daardoor niet meer in evenwicht.

Overleg met de Staatssecretaris heeft 12 mei jongstleden plaatsgevonden. De gezamenlijke inzet is daarbij niet alleen om het project financieel weer goed op de rails te krijgen, maar ook te zorgen voor een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen in de komende jaren. Het streven is om voor het zomerreces tot sluitende afspraken te komen. De daarbij te maken afspraken worden aan uw Staten voorgelegd.

2.2 Fiscaliteit

Btw

Verklaring ontwikkeling
Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de btw.

2.3 Dekking

Op 21 juni 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met een (voor het provinciale deel Limburg) aanvullende financiële bijdrage, voor deze fase van het project, van € 35,15 miljoen aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn. Dekking van deze aanvullende middelen geschiedt via de Reserve DU Verkeer en Vervoer ad € 8,53 miljoen uit de immunisatiereserve toe te voegen aan het saldo van de reserve DU Verkeer en Vervoer. De financiële consequenties worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (2e afwijkingenrapportage) en de programmabegroting 2020 en verder. Tevens is besloten dat het risico met betrekking tot de ZBO-omvorming ProRail geen onderdeel meer uitmaakt van het risicodeel waarvoor de Provincie Limburg medeverantwoordelijk was.

Maaslijn in € mln.	2016/2017	Toegevoegd in 2019	Totaal
A Totaal Bijdrage I&W	49,9	10	59,6
B Provincie Noord-Brabant	21,4	10,2	31,6
C Provincie Gelderland	17,5	4	21,5
D Provincie Limburg	64,75	35,15	99,9
Totale Dekking Maaslijn(A+B+C+D) in € mln.	164/153,55*		212,6**

*2016/2017 aangepast/bijstelling door scopewijziging station Grubbenvorst
** dekking conform Bestuursovereenkomst Maaslijn. De bedragen worden niet meer afgerond.

Daarmee komt de dekking van het totale budget voor het project Maaslijn uit op een bedrag van afgerond € 213 miljoen, bestaande uit € 186,7 mln. (Mu-waarde) raming ProRail december 2018 en een bedrag van € 26,3 miljoen dat beschikbaar is om de indexering van deze raming in de komende jaren op te vangen. Alle bedragen zijn exclusief btw. De enige uitzondering hierop is de aanleg/reconstructie van zogenaamde kruisende voorzieningen.

Verklaring ontwikkeling

Overleg met de Staatssecretaris heeft 12 mei jongstleden plaatsgevonden. De gezamenlijke inzet is daarbij niet alleen om het project financieel weer goed op de rails te krijgen, maar ook te zorgen voor een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen in de komende jaren. Het streven is om voor het zomerreces tot sluitende afspraken te komen. De daarbij te maken afspraken worden aan uw Staten voorgelegd.

2.4 Planning

Het project bevindt zich in de planvormingsfase. Oplevering van het project zal naar verwachting plaatsvinden uiterlijk december 2024. Daarbij zetten alle partijen zich maximaal in om een zo spoedig mogelijke oplevering mogelijk te maken zodat het belang van de reiziger zo spoedig mogelijk kan worden gerealiseerd. Een snelle realisering is ook een belangrijke beheersmaatregel voor de kosten, zowel in het project zelf als voor de OV-concessie. We blijven als gezamenlijke partijen, ook ProRail, sturen op eind 2024.

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
		X		

Verklaring ontwikkeling

				De vigerende planning voorziet, zoals eerder met uw Staten gedeeld, nog steeds in een tijdige ingebruikname van de geëlektrificeerde Maaslijn uiterlijk december 2024. *Het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan is op 20 april jl. door Gedeputeerde Staten vastgesteld.* Dit Provinciaal Inpassingsplan zal vervolgens uiterlijk in november 2021 moeten worden vastgesteld, waarbij ProRail een projectbeslissing tot uitvoering neemt, en de aanbestedingsprocedure van start zal gaan. Feitelijke uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden in 2023 en 2024. Deze planning is alleen haalbaar indien tot november 2021 geplande belangrijke projectbeslissingen (financiële, ruimtelijke besluiten en aanbestedingsstukken) volgens planning worden genomen. *Daarnaast geeft ProRail aan dat de planning slechts haalbaar is wanneer verwerving van gronden en het functievrij maken van kabels en leidingen derden, met name van de Gasunie spoedig wordt opgestart. Wordt een van bovenstaande randvoorwaarden niet gehaald, dan is er een kans dat de ingebruikname van de opgewaardeerde Maaslijn plaatsvindt na december 2024.*
2.5	Scope			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 december 2018 en waarop het door PS op 21 juni 2019 vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd. Verklaring ontwikkeling *Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de scope.*
2.6	Provinciaal Inpassingsplan			*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.* *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. Voorziene vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in november 2021.* Verklaring ontwikkeling *De ingediende zienswijzen worden onderzocht waarna beantwoording volgt. De beantwoording is onderdeel van de stukken behorend bij het vaststellen van het PIP die aan uw Staten worden aangeboden. De voorbereiding voor het aanbestedingsdossier voor realisatie is gestart. In het najaar vindt besluitvorming plaats over het tekort bij de Maaslijn. Na deze fase volgt het door ProRail te nemen uitvoeringsbesluit.*
2.7	Risico's			Indien het project meer kost dan € 212,7 miljoen dragen zowel Rijk als provincie Limburg evenredig de risico's, 50-50. Daarmee is het risicoprofiel van de provincie Limburg verlaagt van oorspronkelijk ongeveer 80% naar 50%. Provincie Brabant is niet langer risicodragende partij. Het Rijk is daarbij voor 50% risicodragende partij in het project gestapt. Provincie Gelderland was geen risicodragende partij en zal dit ook niet worden.

				Grootste financiële risico's - Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort - Concessie kan niet waar gemaakt worden door oplevering na 2024 als gevolg van vertraging - *Extra kosten a.g.v. het niet kunnen inzetten van elektrisch treinmaterieel door een vertraagde indienststelling van de opgewaardeerde infrastructuur* - *De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.* ***Grootste tijd risico's*** - *Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is op basis van de ingediende zienswijzen* - Gronden te laat verworven - Opstellen overeenkomst tussen I&W en Provincie Limburg moet gereed zijn voor start realisatie Verklaring ontwikkeling *Het risicodossier is geactualiseerd. Na besluitvorming over het ontstane dekkingstekort ontvangt u in de volgende rapportage een geactualiseerde projectreserve en risicovoorziening.*
2.8	Concessie			Arriva en de Provincie Limburg hebben het voornemen uitgesproken om de financiële effecten van de vertraging 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. Verklaring ontwikkeling *Er vindt overleg plaats met Arriva over de termijn van verlengen. Tot op heden is er nog geen overeenstemming over het aantal te verlengen jaren en wordt overwogen om gebruik te gaan maken van adviescommissie conform de VSO.*
2.9	Organisatie			De aansturing van het project is gewijzigd sinds juni 2019. Het ministerie I&W is inmiddels verantwoordelijk voor het project en de dagelijkse aansturing van ProRail. De provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de huidige planuitwerking en draagt zorg voor betaling in deze projectfase. Op 10 februari 2020 is de bestuursovereenkomst tussen alle partijen getekend. Het doel van deze overeenkomst is het maken van afspraken voor de samenwerking tussen, en de financiering door partijen. 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 volgt 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)*

Bijlage 2: Kredietbesluit Maaslijn 2019

Raming	**2016** Mu-waarde	**2017** Mu-waarde	**2017** Mu-waarde	**2018** Mu-waarde
Uitvoerder	ProRail	Provincie Limburg	Projectorganisatie Maaslijn	ProRail
Datum	2016	medio 2017	1-12-2017	dec-18
PS/GS	Medegedeeld aan PS in Kredietbesluit 2016	Medegedeeld aan PS in Heroverweging Railagenda 2017	Medegedeeld aan PS in Mededeling Portefeuillehouder en interpellatiedebat februari 2018	uitkomst gedeeld met PS in mededeling portefeuillehouder
Uitgangspunten:				
Grubbenvorst	**inclusief**	**exclusief**	**exclusief**	**exclusief**
Prijspeil	2014		2017	2018
Eindmijlpaal	**dec-20**	**dec-20**	**apr-21**	**dec-24**
Beschikbaar budget	164,00	153,10	153,10	153,10
Bedrag raming (A+B+C+D)	**164**	**147,4**	**154,6**	**186,7**
Waarvan:		Op basis van diverse bronnen, waaronder de ProRail raming en de second opinion van 2016, is een berekening gemaakt. Geen nieuwe raming. Indexering dient in beschikbaar budget te worden opgevangen		
A bouwkosten en kosten vastgoed	120		102,1	118,3
B PEAT-kosten	21		22	30,9
C Risico reservering	20		21,7	27,6
D Overige bijkomende kosten	3		8,7	9,9
Second opinion	**165**		**152, exclusief index!**	nvt
Scheefte	niet meegenomen		niet meegenomen	3,7
Indexering (3% per jaar)	Dient in beschikbaar budget te worden opgevangen		13,2	26
Benodigd bedrag raming inclusief indexering			**167,8**	**212,7**
Inschatting marktwerking	niet meegenomen		niet meegenomen	niet meegenomen

Maaslijn in € mln.	2016/2017	Toegevoegd in 2019	Totaal
A Totaal Bijdrage I&W	49,9	10	59,6
B Provincie Noord-Brabant	21,4	10,2	31,6
C Provincie Gelderland	17,5	4	21,5
D Provincie Limburg	64,75	35,15	99,9
Totale Dekking Maaslijn(A+B+C+D) in € mln.	164/153,55*		212,6**

*2016/2017 aangepast/bijstelling door scopewijziging station Grubbenvorst
** dekking conform Bestuursovereenkomst Maaslijn. De bedragen worden niet meer afgerond.

Bijlage 3: Risico's en risicobeheersing

Bij uw besluit G-19-014 Statenvoorstel Vaststellen aanvullend (provinciaal deel van het) krediet project Opwaardering Maaslijn op 21 juni 2019, heeft het project een totale risicoreservering van € 27,6 miljoen op basis van de huidige kostenraming behorend bij de € 213 miljoen. *Er is op dit moment geen actuele risicoreservering.*

Dat gegeven leidt tot onderstaande risicotabel

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Geen consensus tussen I&W en PL over dekking van ontstane financiële tekort.	▪ Stand PL t.a.v. ontstane ~~meerwerk~~ *dekkingstekort* bespreken met *staatssecretaris* I&W	*Partijen zijn in overleg.*
Door het uitblijven van de nadere uitwerking van de governance tussen I&W en ProRail zijn de belangen PL onvoldoende geborgd	▪ Governance moet z.s.m. worden opgesteld ▪ PL zoekt nadere samenwerking met ProRail ▪ Monitoren, signaleren en escaleren, deze PL werkwijze wordt opgenomen in een projectplan	PL werkwijze wordt gecontinueerd, in afwachting van de nadere uitwerking van de governance. Proactief benaderen projectpartners om tot afstemming te komen.
Doorlooptijd voor besluitvorming bij technische vraagstukken is te lang. Hiermee is er onvoldoende zicht op de impact in planning en kosten	▪ Conform Bestuursovereenkomst is de dagelijkse aansturing ondergebracht bij I&W ▪ Reguliere vraagstukken tijdig agenderen in de regiegroep en Hoog Ambtelijk overleg conform BOK. ▪ Besluitvorming wordt geagendeerd voor de regiegroep en het Hoog Ambtelijk overleg en vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg	*Partijen zijn in overleg over het dekkingstekort. In afwachting van zijn de besluitvormingsmomenten t.a.v. o.a. FIS niet doorlopen.*
Het effect van marktwerking leidt tot prijsopdrijving of zelfs tot geen inschrijvingen op tenders	▪ Marktontwikkelingen ophalen (procurement) om te kijken welke projecten het beste op de markt gezet kunnen worden ▪ Tussentijdse kostenontwikkelingen/ inzicht analyse ▪ SSK-raming bij vaststelling OntwerpPIP/MER, uitvoeringsbesluit en gunning ▪ Marktconsultatie is uitgevoerd (~~gepland in 2de helft van 2020~~)	Voor de realisatiefase is dit een reëel risico. (Beheersmaatregelen blijven hierdoor van toepassing).
Voor benodigd profiel kunnen niet alle gronden ~~minnelijk~~ *tijdig* verworven worden.	▪ Strak sturen op spoedige vaststelling aankoopgrenzen (grenzentekeningen), biedingen en besluitvorming m.b.t. start onteigening (evt. vooruitlopend op krediet en uitvoeringsbesluit) ▪ Tijdig in gesprek gaan met grondeigenaren om inzicht te geven over de situatie ▪ Tijdig onteigeningsproces ingaan, o.l.v. casemanager	Het aantal buiten de overheid te verwerven percelen is beperkt. De focus door ProRail dient vooral te liggen op het tijdig starten van verwerving en evt. procedures, (mede met het oog op de nieuwe omgevingswet). ProRail is nog niet gestart met verwerving gronden.
In het projectgebied Maaslijn is er tijdens de realisatiefase kans op het aantreffen van conventionele	▪ Aanvullend vooronderzoek om inzicht op aanwezigheid van	Onderzoeken zijn voorzien en gepland.

explosieven op plekken waar er spoorverdubbeling, nieuwe onderstations en palen moeten komen.	conventionele explosieven inzichtelijk te maken. ▪ Aanvraag subsidie voor opsporing en ruiming explosieven middels een bijdrage vanuit het gemeentefonds ingediend bij het Ministerie ▪ Nagaan of maatregelen tijdens uitvoering mogelijk is (detectie in het werk en aangepast materieel)	
Wijzigende interne en externe regelgeving en stikstof gaan mogelijk leiden tot vertraging.	In de planning is een buffer opgenomen Monitoren	Actief overleg tussen BG en project en actief delen van interpretatie (nieuwe) normen en regelgeving
Een onvoorziene toename van het toekomstige indexeringspercentage, leidt tot overschrijding van het taakstellend budget.	▪ Tussentijdse kostenontwikkelingen/ inzicht analyse ▪ Jaarlijks monitoren van de ontwikkeling van de indexering (o.b.v. publicatie CBS gegevens) ▪ SSK-raming bij vaststelling Ontwerp-PIP/ MER, uitvoeringsbesluit en gunning	Indexering *vormt onderdeel van besprekingen i.v.m. opgetreden dekkingstekort. De indexering wordt opnieuw bepaald door nieuwe kostenraming.*
Het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) dat niet voorzien is (op basis van de ingediende zienswijzen)	▪ *Langere beroepsprocedure bij Raad van State door meer te behandelen beroepen bij de Maaslijn monitoren* ▪ *Uitloop van procestijd/gebrek aan capaciteit bij Raad van State door zwaardere belasting in andere beroepszaken, COVID 19 monitoren* ▪ *Analyse maken welk werk wél tijdig uitgevoerd kan worden (i.r.t. projectdoelstellingen)* ▪ *Mogelijk tijdseffect op Onteigeningsprocedure gronden voorkomen*	*Er zijn 96 ingediende zienswijzen bij PL, 41 zienswijzen bij NB*
De nieuwe situatie ten aanzien van trillingen blijkt maatschappelijk onaanvaardbaar te zijn waardoor extra maatregelen (tijd/geld) benodigd zijn.	▪ *Mogelijkheden bezien om conform norm doelmatigheidsmaatregelen technische wijzigingen door te voeren.* ▪ *Effecten van voorziene maatregelen in beeld brengen.* ▪ *Extra kosten in beeld brengen.* ▪ *Kenbaar maken in overleg met partijen*	*E.e.a. wordt nader onderzocht en kenbaar gemaakt aan alle partijen.*

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Ongemerkt uitbreiden van de scope zonder dat expliciet een nieuwe scope wordt vastgesteld	▪ Goed wijzigingenbeheer van ProRail ▪ Bij signalen in overleg treden conform afspraken Bestuursovereenkomst	De realisatie van de scopewijziging geschiedt geheel voor rekening en risico van de Partij(en)die de wijziging heeft (hebben) geïnitieerd. Na vaststelling van het FIS volgt impact.
Er zijn meer aanpassingen van het baanlichaam en spoorgebonden kabels en leidingen nodig dan tot nu toe voorzien.	Om verduidelijking vragen en in overleg treden nadat consequenties bekend zijn	Een beslis/verschillen nota is door ProRail aangereikt. Vaststelling van het FIS (nu gepland in feb. 2021) heeft nog niet plaatsgevonden. Impact volgt.
Project wijkt af van standaardwerkwijze ProRail voor planuitwerkingsfase. Contractering van de marktpartij zal op basis van het FIS plaatsvinden.	▪ Voorbespreken op PT-niveau van ProRail en daarna in de week leggen producten bij besluitvormers (AM, directeur projecten, conditionering, juridische zaken, procurement) door ze erop voor te bereiden welke producten ze kunnen verwachten. ▪ Tijdig betrekken van Tenderboard ProRail ▪ Op week niveau het proces in beeld brengen incl. taken en verantwoordelijkheden. ▪ Afwijkingen expliciet vastleggen in producten en hier goedkeuring op te vragen.	Beheersing van dit risico heeft de aandacht ter voorbereiding op de besluitvormingsprocessen. Vaststelling van het FIS (nu gepland in feb. 2021) heeft nog niet plaatsgevonden. Impact volgt.
Uitloop op FIS/RVTO door complexe situatie emplacement Venlo	▪ Haalbaarheid technische oplossingen onderzoeken in FIS. ▪ Gesprekken met de relevante partners zijn gevoerd.	De technische oplossingen zijn opgenomen in het FIS 2.0. Vaststelling van het FIS heeft nog niet plaatsgevonden (nu gepland in feb. 2021). Impact volgt.
De planologische producten worden niet door het Bevoegd Gezag goedgekeurd	Intensief overleg en afstemming over eisen tussen project en BG Brabant en Limburg	Er is steeds betere communicatie tussen partijen.

8.11.2. W28. N280 West wegvak Roermond, *8ste* voortgangsrapportage (peildatum 01 *juli* 2021, Projectblad zie W28 hoofdstuk 8.4)

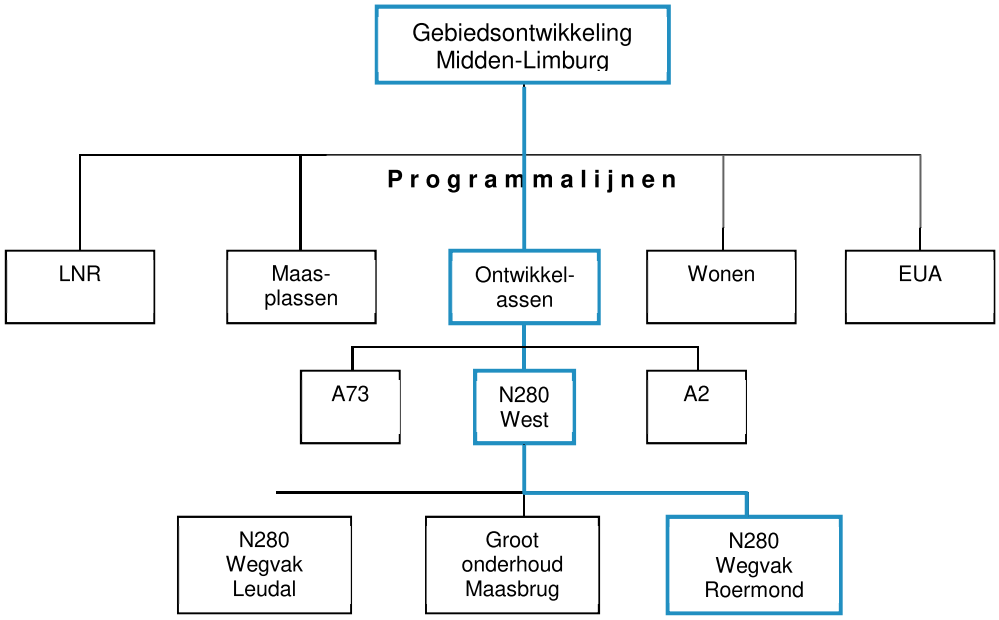
1. Inleiding

De N280 West is op 4 november 2011 door Provinciale Staten aangewezen als Groot Project en moet derhalve voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in de Regeling Grote Projecten. Conform artikel 8 van deze regeling is door Gedeputeerde Staten een basisrapportage opgesteld, welke op 10 februari 2017 is vastgesteld door Provinciale Staten. De eerste voortgangsrapportage is op 6 oktober 2017 besproken en akkoord bevonden in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid. Dit document is de zesde Voortgangsrapportage.

In dit document wordt de voortgang van het project beschreven ten opzichte van de gegevens zoals vastgelegd in de vijfde voortgangsrapportage. De gegevens uit de vijfde voortgangsrapportage zijn opgenomen in zwarte tekst met daaronder in blauwe tekst de mutaties op basis van peildatum mei 2020.

Achtergrond project

Het project N280-West maakt deel uit van de Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). Daarin is één van de pijlers het programma Ontwikkelas N280. De N280 verbindt Weert met Roermond en is de belangrijkste Oost-Westverbinding in Midden-Limburg. Het project N280-West bestaat uit twee deelprojecten: wegvak Roermond en wegvak Leudal.



Als gevolg van alle ontwikkelingen met betrekking tot het project N280 West, betreffende beide deelprojecten (wegvak Roermond en wegvak Leudal) en het besluit van Provinciale Staten op 5 februari 2016, is afgesproken een Basisrapportage per deelproject vast te stellen. Hieruit volgt ook dat de voortgangsrapportages van beide deelprojecten (wegvak Roermond en wegvak Leudal) in het verlengde hiervan apart van elkaar worden aangeboden.

2. Planning van het deelproject

Het project N280 wegvak Roermond heeft een looptijd van 9 jaar (2012 – 2021).

7e voortgangsrapportage januari 2020

Planning is ongewijzigd. De nieuwe infrastructuur is in november 2020 in gebruik genomen. Op dit moment wordt gewerkt aan het afhandelen van restpunten en het vervaardigen van de overdrachtsdossiers. Als dit gereed is kan het werk opgeleverd worden, naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De werkzaamheden met de civiele hoofdaannemerscombinatie Werkend Hardt zijn in april 2021 opgeleverd. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het herstellen van kleine restpunten. De

overdracht naar de wegbeheerders wordt in de zomer van 2021 afgerond waarna de beheerfase zal aanvangen.

In de periode januari – april 2021 heeft de groenaannemer Donker Groen de aanplant van bomen en sierbeplanting verricht. Ook deze werkzaamheden zijn in april opgeleverd. De onderhoudsperiode hiervan loopt tot en met einde 2024.

Naar aanleiding van klachten over de inrichting van de fietspaden op en rondom de Louis Raemaekersbrug (Maasbrug) na de herinrichting van de N280 zijn in het voorjaar van 2021 verbetermaatregelen opgesteld en afgewogen aan het Afwegingskader. Besluitvorming hierover vindt plaats zodra er een nieuw College is geïnstalleerd, uitvoering wordt verwacht op zijn vroegst voor einde 2021.

De afhandeling en afsluiting van de lopende financiële verplichtingen zal hiermee niet voor het einde van 2021 plaatsvinden.

3. Financiën van het deelproject, kostenraming en ontwikkeling

Een volledig en actueel financieel totaaloverzicht is terug te vinden in bijlage B van deze voortgangsrapportage.

Eerste voortgangsrapportage
Dit bedrag is ongewijzigd en er zijn op dit moment geen indicaties voor een toekomstige kostenontwikkeling.

	Initiële kostenraming (nauwkeurigheidsmarge +/- 40%)	Kostenontwikkeling (nauwkeurigheidsmarge +/- 20%)
Datum	4 juni 2012	5 februari 2016
Deelproject wegvak Roermond	€ 39 mln.	€ 56,82 mln.

7e voortgangsrapportage januari 2020
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

a. Financiering en dekking

De dekking van deelproject wegvak Roermond is per peildatum november 2019 als volgt opgebouwd:

Dekking N280 Roermond		
Bestemmingsreserve	€	37.000.000
MIP onderhoud	€	2.000.000
Exploitatie geld asfalt onderhoud	€	350.000
Extra exploit. Mid. Prov. (tm april 2019)	€	243.023
MOA subsidie voor geluidsvoorzieningen	€	350.000
MIP geld voor extra geluidsvoorzieningen	€	150.000
Aanvulling t.b.v. scopewijziging	€	2.670.000
Provincie Limburg (totaal)	**€**	**42.763.023**
Kredietbesluit 2016	€	12.295.000
Extra exploit. Mid. gem. (tm april 2019)	€	8.102
Extra geld o.b.v. raadsbesluit (nov. 2019)	€	897.500
Gemeente Roermond (totaal)	**€**	**13.200.602**
Goml	**€**	**2.000.000**
Totaal dekking	€	57.963.625

b. Budgettaire inpassing in de begroting

Het kredietbesluit N280-west (G-16-022) is bij de eerste afwijkingenrapportage 2016 door Provinciale Staten vastgesteld. Hierdoor zijn de diverse begrotingsposten opgenomen in de meerjarenbegroting en is dekking gegarandeerd tot € 56,8 miljoen.

7e voortgangsrapportage januari 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen in beschikbaar budget.

c. Risicoreservering

Ten tijde van het besluit met betrekking tot de projectscopewijziging van deelproject wegvak Roermond op 5 februari 2016, bedroeg de risico reservering € 4 miljoen.

7e voortgangsrapportage januari 2021
Op peildatum januari 2021 bedroeg de risicoreservering €437.000,-:

5 februari 2016	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021
€ 4 miljoen	€ 1,58 miljoen	€ 1,52 miljoen	€ 0,92 miljoen	€ 0,437 miljoen

De risico reservering is ten opzichte van de 6e voortgangsrapportage afgenomen met €483.000,- Er zijn 2 risico's opgetreden die hebben geleid tot contractwijzigingen ter waarde van €218.000,- (Bodemvreemd materiaal en extra maatrelen i.v.m. afwatering). Er heeft vanwege het naderen van het einde van de uitvoeringsfase een bijstelling plaatsgevonden van het risicodossier waarbij een aantal risico's in waarde zijn afgewaardeerd ter waarde van €265.000,-. Dit bedrag is ten gunste overgeheveld naar de reservering 'onvoorzien – onvoorzien' In bijlage B: Financieel totaaloverzicht en bijlage D: Mutatieoverzicht is de financiële onderbouwing van bovenstaande bedragen te vinden.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Op peildatum 01 juli 2021 bedroeg de risicoreservering €50.000,-

5 februari 2016	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021	VGR 8 Juli 2021
€ 4 miljoen	€ 1,52 miljoen	€ 0,92 miljoen	€ 0,437 miljoen	*€ 0,050 miljoen*

De risicoreservering is ten opzichte van de 7e voortgangsrapportage afgenomen met €387.000,-. Het laatste deel van het opgetreden risico van aantreffen van bodemvreemd materiaal" is aan de aannemer betaald en had een waarde van €332.000,-. Daarnaast is het bedrag van €55.000,- wat nog gereserveerd stond voor het risico "Vertraging als gevolg van werkzaamheden nutsbedrijven" overgeheveld naar de onvoorzien / onvoorzien pot omdat dit risico is komen te vervallen. Laatste risico wat overblijft is het "indienen van planschade" en heeft een geraamde waarde van €50.000,-.

d. Onvoorzien / onvoorzien

Naast de risicoreservering heeft het project een post onvoorzien / onvoorzien om extra kosten die niet opgenomen zijn in het risicodossier op te kunnen vangen. Hieronder staan de mutaties voor voortgangsrapportage 5 en 6 weergegeven

7e voortgangsrapportage januari 2021

VGR 2 April 2018	VGR 3 November 2018	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021
€ 5,67 miljoen	€ 5,71 miljoen	€ 4,74 miljoen	€ 4,62 miljoen	€ 3,88 miljoen	€ 3,48 miljoen

De post onvoorzien/onvoorzien is afgenomen met €409.451,-. Er zijn onvoorziene uitgaves gedaan en er zijn een aantal bedragen vrijgevallen. Tot de onvoorziene uitgaves behoort onder andere ook het betalen van een schadepost aan de aannemer van € 297.425,46 i.v.m. de Coronamaatregelen. Getracht wordt nog deze schadepost bij de Rijksoverheid te verhalen. In bijlage B mutatieoverzicht zijn alle bedragen terug te vinden ter onderbouwing van het hierboven aangegeven bedrag.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021

VGR 3 November 2018	VGR 4 Mei 2019	VGR 5 November 2019	VGR 6 Mei 2020	VGR 7 Januari 2021	VGR 7 Januari 2021
€ 5,71 miljoen	€ 4,74 miljoen	€ 4,62 miljoen	€ 3,88 miljoen	€ 3,48 miljoen	*€ 3,48 miljoen*

De post onvoorzien/onvoorzien is afgenomen met €77.759,-. Er zijn onvoorziene uitgaven gedaan die grotendeels opgevangen zijn uit reserveringen uit het risicodossier, na verrekening met die gereserveerde risicobedragen bleef bovenstaand bedrag over. De grootste onvoorziene uitgaven bestaan uit het herstel van een gebrek aan de rioolhuisaansluiting van het pand Wilhelminasingel 2, het plaatsen van aanvullende geleiderail ter hoogte van de hoek Wilhelminasingel - Outlet Centre en het uitvoeren van onvoorzien onderhoud aan de betonnen constructies van bestaande kunstwerken. Deze zaken zijn gemeld de vergadering van de Stuurgroep.

4. Risico's en risicobeheersing

Gevraagde verduidelijking n.a.v. analyse Basisrapportage:
In de Basisrapportage N280 wegvak Roermond is een top vijf weergegeven van de grootste risico's op peildatum 1 juli 2016. Deze top 5 vertegenwoordigde een bedrag ter hoogte van € 1,5 miljoen en maakte onderdeel uit van het totaalbedrag van de risico reserveringen ten bedrage van € 4,88 miljoen.

7e voortgangsrapportage peildatum 01 januari 2021

Hieronder is de actuele top 5 risico's peildatum 01 januari 2021 opgenomen met daarbij een korte toelichting op de actuele status. In de kolom stand van zaken is in kleur (conform stoplichten systematiek) een waardeoordeel gegeven. Het project buiten is op een aantal restpunten na zo goed als klaar en het risicoprofiel is in de afgelopen maanden flink kleiner geworden en afgebouwd. Er zijn nog een aantal risico's die actueel blijven de belangrijkste zijn:

Interpretatie kleuren: Groen = effect is beperkt / Oranje = effect is redelijk / Rood = effect is groot

	Risico	Oorzaak	Kans (1-5)	Afgeleid bedrag	Gevolg(en)	Soort beheers-maatregel	Beheersmaatregel(en)	Stand van zaken VGR6
1	Contractuele discussie OG-ON inzake bodemvreemd materiaal bij aanleg verdiepte ligging	Onderzoeken tijdens voorbereiding incompleet of onjuist Onderzoek op basis van steekproef, kans op afwijkingen werkelijke situatie Gewijzigde wet- en regelgeving (PFAS)	5	€332.000,-	Extra kosten	Beperken	1. Laatst lopende discussie over verzoek tot wijziging van de aannemer. Deze zal naar verwachting binnen het voor dit risico gereserveerde bedrag gaan vallen	Zal in het komende kwartaal met de aannemer afgehandeld gaan worden
2	Het eindresultaat van ON voldoet niet aan de projectdoelstelling van OG	Contractuele interpretatie verschillen tussen ON en OG	2	-	Correcties in uitvoering	Beperken	Discussie over restpunten met aannemer voeren en oplossen	Risico is nog zeer beperkt, maar er zijn een aantal restdiscussies die gevoerd worden met de aannemer. De verwachting is dat dit niet leidt tot grote financiële gevolgen
3	Er zijn openstaande discussiepunten tussen OG/ON over interpretatie contracteisen	Contractuele interpretatie verschillen tussen ON en OG	2	-	Correcties in uitvoering	Beperken	Discussie over restpunten met de aannemer voeren en oplossen	Risico is nog zeer beperkt, maar er zijn een aantal restdiscussies die gevoerd worden met de aannemer. De verwachting is dat dit niet leidt tot grote financiële gevolgen
		Totaal		**€ 332.000**				

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De uitvoeringswerkzaamheden zijn afgerond. Opdrachtgever en opdrachtnemer zijn de laatste restpunten met elkaar aan het afhandelen. Risico's zijn er in deze fase niet meer, enige risico wat nu nog overblijft is dat de omgeving nog planschadeclaims in kan dienen. Dat is tot nu toe niet gebeurd en de verwachting is dat dit ook niet gaat gebeuren, echter kan dit wel. Vandaar dat dit risico en de bijbehorende risico reservering blijft staan:

	Risico	Oorzaak	Kans (1-5)	Afgeleid bedrag	Gevolg(en)	Soort beheers-maatregel	Beheersmaatregel(en)	Stand van zaken VGR8
1	Er worden claims in kader van planschade ingediend	Stakeholders vinden dat ze financieel schade hebben (verminderde omzet) als gevolg van de uitvoering van het project	2	€50.000,-	Extra kosten	Beperken	Beheersmaatregelen zijn uitgevoerd d.m.v. Stakeholdermanagement en omgeving goed informeren over de plannen	Indien nog planschade geclaimd wordt zal dit maximaal gaan om een bedrag van €50.000,-
		Totaal		**€ 50.000**				

5. Projectbeheer en projectbeheersing

In het kader van de artikel 217a uitgevoerde 'Onderzoek project N280-West deelproject Roermond', naar het rapport 'Onderzoek project N280-West, deelproject Roermond' is in de Statenanalyse van de Basisrapportage N280 Roermond, gevraagd om in de eerste Voortgangsrapportage aan te geven in hoeverre de resultaten uit dit rapport hebben geleid tot gewijzigde inzichten of wijzigingen ten aanzien van het deelproject.

Naar aanleiding van de onderzoeksresultaten zijn een groot aantal verbeteringen doorgevoerd op gebied van organisatie, planning en kosten, risicobeheersing en communicatie waardoor een adequaat functionerende projectorganisatie is gecreëerd.

Daarnaast heeft het deelproject zich gericht op het creëren van een goede basis, om constructieve samenwerking tussen de Gemeente Roermond en de Provincie Limburg te bevorderen. Dit heeft met name geresulteerd in een solide overlegstructuur en afspraken om elkaar frequent wederzijds te informeren (zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau). Tevens worden de besluitvormingsprocessen van beide organisaties telkens op elkaar afgestemd.

7e voortgangsrapportage januari 2021
De constructieve samenwerking tussen de Provincie Limburg en de gemeente Roermond is gecontinueerd.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
De constructieve samenwerking tussen de Provincie Limburg en de gemeente Roermond is gecontinueerd.

Bijlage A (conform format RGP)

7e voortgangsrapportage januari 2021
In de eerste tabel hieronder staan de kasuitgaven. De kas uitgaven van provincie en gemeente zijn afgelopen half jaar verder toegenomen. De aannemer ligt op planning (afronding eind 2020), en 32 van in totaal 40 termijnen zijn op dit moment goedgekeurd en betaald.

In de tweede tabel staat het totaal reeds verplicht. *Per 1 juli 2021* is 53,49 mln. van het projectbudget verplicht in opdrachten. Het resterende bedrag zijn kosten die begroot zijn en reserves (onvoorzien -

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Januari 2021***		Provincie Limburg			Derden (andere partijen)		
	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde Financiering (intentie)	Reeds besteed	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds besteed
KAS	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	**37,08**	13,20 Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	13,20	**11,32**

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Januari 2021***	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds verplicht	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds verplicht
Verplichtingen	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	**53,49**	13,20 Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	13,20	**0**

De provincie Limburg voert namens het project N280 Roermond de financiële administratie. Conform realisatieovereenkomst factureert de provincie Limburg de kosten door naar de gemeente Roermond.

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
In de eerste tabel hieronder staan de kasuitgaven. De kas uitgaven van provincie en gemeente zijn afgelopen half jaar verder toegenomen. De aannemer is zover klaar met zijn uitvoering en zijn bezig met de afrondende fasen. De eindtermijnen 38-40 moeten nog tussen opdrachtgeven

In de tweede tabel staat het totaal reeds verplicht. Per 1 juli 2021 is 54,41 mln. van het projectbudget verplicht in opdrachten. Het resterende bedrag zijn kosten die begroot zijn en reserves (onvoorzien -

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Juli 2021***		Provincie Limburg			Derden (andere partijen)		
	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde Financiering (intentie)	Reeds besteed	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds besteed
KAS	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	***41,68***	*13,20* Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	*13,20*	***12,73***

Bedragen in Euro 1 mln. Peildatum:* ***Juli 2021***	Kosten raming	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds verplicht	Toegezegde financiering	Beoogde financiering	Reeds verplicht
Verplichtingen	57,01	44,52 PS besluit d.d.: 17 juni 2016	44,76	***54,41***	*13,20* Gemeenteraad besluit Roermond d.d.: 4 februari 2016 + november 2019	*13,20*	***0***

De provincie Limburg voert namens het project N280 Roermond de financiële administratie. Conform realisatieovereenkomst factureert de provincie Limburg de kosten door naar de gemeente Roermond.

Bijlage B: Financieel totaaloverzicht

Voor de uitvoering van het werk is ten tijde van het kredietbesluit, door Provinciale Staten op 17 juni 2016 een geraamd bedrag vastgesteld ter hoogte van circa 45 miljoen euro. Uit de aanbesteding is een gunning voortgekomen ter hoogte van 39 miljoen euro.

Naast de aanneemsom zijn er ook andere kosten gemoeid met de uitvoering van het werk, welke niet kunnen worden ondergebracht bij de aannemer. Om de budgetpost onvoorzien en de mutaties hierin te verklaren, is de budgetpost ‘Uitvoering werken’ (zie toegevoegde financiële tabel onderstaand) opgesplitst in ‘aanneemsom uitvoering werken’ en ‘uitvoeringswerk overig’. Onder ‘uitvoeringswerk overig’ worden verstaan, kosten voor compensatie flora & fauna, verleggen kabels & leidingen, bomenkap en leges.

Kredietbesluit 17 juni 2016	€44.196.313
Aanneemsom uitvoering werken	€39.041.635 –
Uitvoeringswerk overig	€1.565.843 –
Aanbestedingsvoordeel	€3.588.835

7e voortgangsrapportage januari 2021

Na bestuurlijke vaststelling van de zevende voortgangsrapportage wordt de risicoreservering aangepast naar een bedrag van €432.000,- en het bedrag onvoorzien / onvoorzien naar €3.475.224,-. Het financieel totaaloverzicht peildatum mei 2020 ziet er dan als volgt uit:

Projectbegroting		Raming cf. kredietbesluit	Begroting	Reserveringen	Verplichtingen (incl. meerwerk)	Resultaat (reservering + vpl)	KAS Uitgaven
Taakcod	**Kostensoort**						
71101	Adviesdiensten & onderzoek	4.333.084,00		-	2.084.513	2.084.513	1.985.737
71102	Grondverwerving	69.695,00		-	20.736	20.736	31.310
71103	Aanneemsom uitvoering werken	-			44.658.439	44.658.439	41.387.880
	Uitvoeringswerk overig			452.000	1.577.176	2.029.176	564.981
71104	Fietsstructuur	2.008.932,00	2.000.000	-	2.038.622	2.038.622	1.950.760
71105	Projectondersteunende kosten	65.825,00		30.245	124.671	154.915	111.913
71106	Inhuur	1.485.841,00		79.763	2.990.237	3.070.000	2.369.339
71107	Investering Gemeente Roermond	655.310,00	1.500.000			-	-
71108	Risico reserveringen	4.000.000,00		432.000		432.000	
71109	Bijdragen derden						
	Project reserves (na VRAP 7 mei tm december 2020: 3.475.224,- onvoorzien en 432.000,- risico)			3.475.224		3.475.224	
Totaal projectbegroting		€ 12.618.687		€ 4.469.231	€ 53.494.394	€ 57.963.625	€ 48.401.921

Verwacht projectresultaat per	4-12-2020	€ -0
Actueel financiële reserves (onvoorzien + risicoreservering)		€ 3.907.224
Prognose financiële reserves na bijstelling in volgende voortgangsrapportage (bijstelling n.a.v. verwacht projectresultaat)		€ 3.907.224

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021

Na bestuurlijke vaststelling van de achtste voortgangsrapportage wordt de risicoreservering aangepast naar een bedrag van €50.000,- en het bedrag onvoorzien / onvoorzien naar €3.397.265,-. Het financieel totaaloverzicht peildatum juli 2021 ziet er dan als volgt uit:

Financieel overzicht N280 Wegvak Roermond

FCL code 71181

Kredietbesluit project G-16-022 (d.d. 31 mei 2016 PS 1e afwijkingenrapportage)

Projectbegroting		Raming cf. kredietbesluit	Begroting	Reserveringen	Verplichtingen (incl. meerwerk)	Resultaat (reservering + vpl)	KAS Uitgaven
Taakcode	**Kostensoort**						
71101	Adviesdiensten & onderzoek	€ 4.333.084,00		€ -	€ 2.135.877	€ 2.135.877	€ 2.075.291
71102	Grondverwerving	€ 69.695,00		€ -	€ 20.736	€ 20.736	€ 31.310
71103	Aanneemsom uitvoering werken	€ -			€ 45.099.973	€ 45.099.973	€ 43.577.816
	Uitvoeringswerk overig			€ -	€ 1.995.848	€ 1.995.848	€ 952.902
71104	Fietsstructuur	€ 2.008.932,00	€ 2.000.000	€ -	€ 2.038.622	€ 2.038.622	€ 1.950.760
71105	Projectondersteunende kosten	€ 65.825,00		€ 30.245	€ 125.060	€ 155.304	€ 111.079
71106	Inhuur	€ 1.485.841,00		€ 79.763	€ 2.990.237	€ 3.070.000	€ 2.379.064
71107	Investering Gemeente Roermond	€ 655.310,00	€ 1.500.000			€ -	€ -
71108	Risico reserveringen	€ 4.000.000,00		€ 50.000		€ 50.000	
71109	Bijdragen derden						
	Project reserves (na vaststelling VRAP 8 januari tm juni 2021)			€ 3.397.265		€ 3.397.265	
Totaal projectbegroting		**€ 12.618.687**		€ 3.557.272	€ 54.406.353	**€ 57.963.626**	€ 51.078.222

Verwacht projectresultaat per	**1-7-2021**	**€ -0**
Actueel financiële reserves (onvoorzien + risicoreservering)		**€ 3.447.265**

Bijlage A (Dekking N280 West deelproject Roermond)

7e voortgangsrapportage januari 2021
Er zijn geen veranderingen aan de dekkingskant van het project. De totale dekking voor het project blijft €57.971.727,-

8e voortgangsrapportage peildatum juli 2021
Er zijn geen veranderingen aan de dekkingskant van het project. De totale dekking voor het project blijft €57.971

8.11.3. W37. Onderdeel infrastructuur van Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, Basisrapportage

(peildatum 01 juli 2021, Projectblad zie W37 hoofdstuk 8.4)

Inleiding

PS hebben op 18 december 2020 het PIP “Uitbreiding VDL Nedcar” en het daaraan verbonden budgettaire kader vastgesteld.
Provinciale Staten hebben eveneens op 18 december 2020 bij amendement 100 besloten het project “Uitbreiding VDL Nedcar” aan te wijzen als Groot Project in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP) en aan Gedeputeerde Staten opdracht gegeven om voor 1 maart 2021 een basisrapportage ter vaststelling voor te leggen aan Provinciale Staten.
De basisrapportage Groot Project **“Duurzame Verankering VDL Nedcar”** is op 23 februari 2021 aangeboden aan PS. Een erratum op de basisrapportage is op 23 maart 2021 aangeboden aan PS (GS 2021-4307) en Mededeling portefeuillehouder inzake erratum Basisrapportage Duurzame Verankering VDL Nedcar, kenmerk GS2021/7674). Deze basisrapportage is volledigheidshalve als bijlage 1 bijgevoegd.

De aanpassing van de provinciale infrastructuur is een substantieel onderdeel van het “Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar”. Voor een schematisch overzicht van het programma wordt verwezen naar bijlage 2. Onder de naam **“Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar”** wordt reeds over de voortgang daarvan gerapporteerd aan Provinciale Staten via de halfjaarlijkse IPML-rapportage (projectblad W37).

In bovengenoemde basisrapportage RGP is ten aanzien van de aanhaking bij de IPML rapportage aan PS het volgende opgenomen:
“Voor wat betreft het onderdeel infrastructuur verwijzen wij in deze basisrapportage en de daaropvolgende voortgangsrapportages naar de halfjaarlijkse rapportage **IPML** aan PS, die eveneens als peilmomenten 1 januari en 1 juli kent. Op deze wijze wordt dubbele informatievoorziening voorkomen.
In de IPML rapportage zal voor het onderdeel VDL Nedcar (W37) naast het IPML blad ook een inhoudelijke toelichting geschreven worden over voortgang en eventuele wijzigingen. De basisafspraken over scope, geld, tijd, planning en risico’s zijn daarin opgenomen en worden gerapporteerd conform de in de RGP gestelde eisen”

De nu aan de orde zijnde – zelfstandig leesbare - rapportage betreft de bovengenoemde inhoudelijke toelichting behorende bij het IPML blad W 37. Met andere woorden: de ontwikkelingen in de infra worden in de rapportages RGP op hoofdlijnen beschreven en de nadere detaillering vindt plaats via de IPML rapportages.

De onderhavige inhoudelijke IPML rapportage dient als basisrapportage te worden beschouwd met als peildatum 1 juli 2021.

A. Doelstelling(en) en reikwijdte

A.1. Doelstelling

Het aanpassen van de provinciale wegen N276/N297 c.a. nabij VDL Nedcar, ter waarborging van de bereikbaarheid van VDL Nedcar en omgeving na de beoogde fabrieksuitbreiding van VDL Nedcar. Daarbij is een optimale verkeersveiligheid en –doorstroming een vereiste evenals de naleving van wettelijke voorschriften.

A.2. Uitgangspunten

De gewenste uitbreiding van de fabriek en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal werknemers betekent ook een toename van de hoeveelheid verkeer, voor zowel de logistiek (aanvoer van grondstoffen en onderdelen en de afvoer van geproduceerde auto's) als ook van het personeelsverkeer.
De toename van verkeer heeft effect op de omliggende infrastructuur, met name op de aansluitingen van VDL Nedcar op de omliggende provinciale wegen N297 en N276 en deze wegen zelf. Daarnaast zijn er knelpunten die zich zullen manifesteren als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De toename in verkeer door de fabrieksuitbreiding en de autonome groei van het verkeer is de aanleiding voor een toekomst vast en robuust ontwerp van de omliggende infrastructuur om de verkeersknelpunten aan te pakken.

A.3. Alternatieven

In het kader van het "Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Uitbreiding VDL Nedcar" en de bijbehorende m.e.r.-procedure zijn de volgende vijf alternatieven onderzocht:

Integrale alternatieven voor de m.e.r.-procedure	Infrastructuur
Alternatief 1A	Variant A1 aanpassing bestaande infra (2x1)
Alternatief 1B	Variant A2 aanpassing bestaande infra (2x2)
Alternatief 1C	Variant A3 vereenvoudigde variant aanpassing bestaande infra (1x2)
Alternatief 2A	Variant C2 (randweg 2x1)
Alternatief 2B	Variant C3 vereenvoudigde variant van randweg (1x2)

In alle alternatieven heeft het fabrieksterrein een nagenoeg gelijke indeling.
Bij de varianten A1 en A2 blijft de N276 liggen en wordt deels aangepast voor een vergroting van de capaciteit en de verkeersveiligheid.
Bij variant A3 blijft de N276 liggen op het huidige tracé, maar is de aanpassing van de infrastructuur vereenvoudigd.
Bij de drie varianten A1, A2 en A3 wordt er een ongelijkvloerse verbinding gemaakt over de N276 om het terrein aan de oostkant van de weg conflictvrij bereikbaar te maken vanaf het fabrieksterrein. Deze varianten zijn ook wel aangeduid als de varianten met een middenweg.

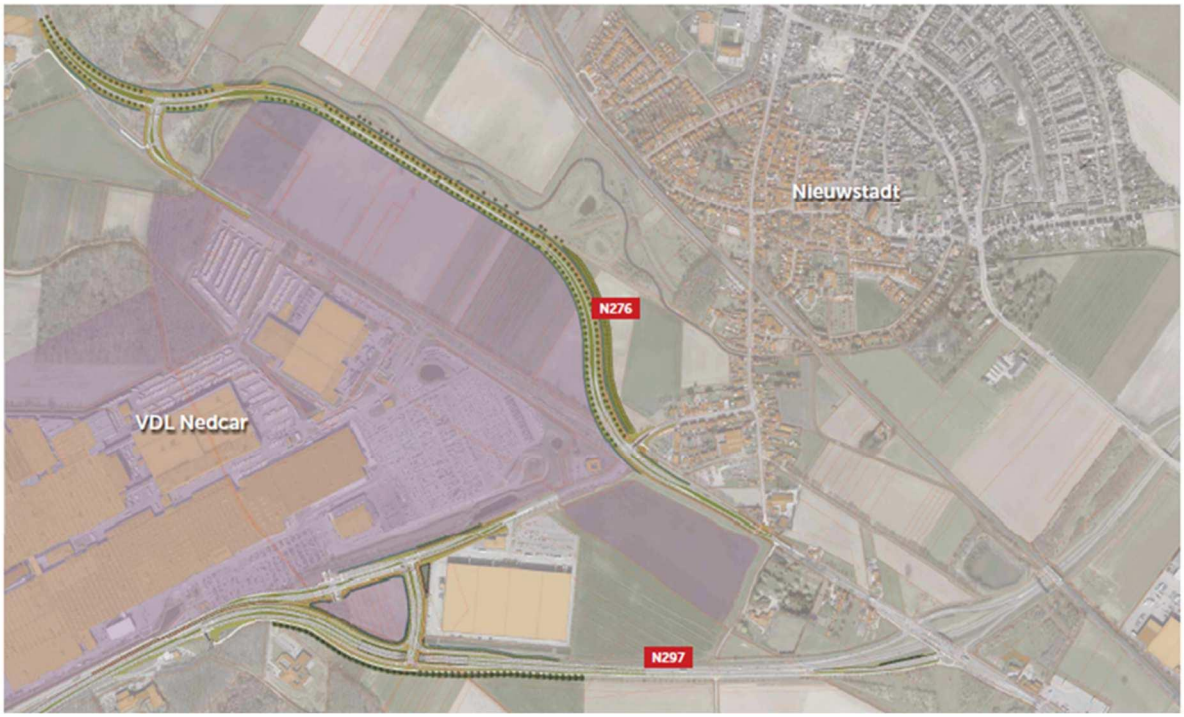
De alternatieven 2A en 2B gaan uit van het verschuiven van de N276 in oostelijke richting, tot naast de Geleenbeek. Bij deze alternatieven ontstaat een aaneengesloten fabrieksterrein, waardoor de ongelijkvloerse verbinding over de N276 niet nodig is. De alternatieven 2A en 2B zijn daarom ook aangeduid als de randwegalternatieven. Van deze alternatieven is alternatief 2B een vereenvoudigde invulling.

Alternatief 1A	Alternatief 1B	Alternatief 1C	Alternatief 2A	Alternatief 2B
Middenweg: N276 niet verplaatst			Randweg: N276 verschuift	
oorspronkelijke uitgangspunten		vereenvoudigd	oorspronkelijke uitgangspunten	vereenvoudigd

Alle alternatieven hebben een positief effect op doorstroming, bereikbaarheid van de fabriek en de omgeving, en verkeersveiligheid maar hebben ook te maken met een toename van verkeer. De onderlinge verschillen voor de alternatieven zijn op alle wegvakken relatief klein.

Gekozen Voorkeursalternatief
Op 18 februari 2020 heeft ons college een besluit genomen over het voorkeursalternatief (VKA). Wij hebben inhoudelijk-bestuurlijk de voorkeur uitgesproken voor de sobere en doelmatige variant van de Randweg, ofwel alternatief 2B zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) en Milieueffectrapportage (MER) behorende tot het PIP.
Dit alternatief biedt de beste kansen voor VDL Nedcar om de automotive industrie in Limburg verder duurzaam te verankeren. Alternatief 2B is het alternatief dat uitgaat van fabrieksuitbreiding in het Sterrenbos en voor de infrastructuur uitgaat van een sobere en doelmatige variant van de Randweg.
Het VKA voldoet aan de verkeerskundige doelstellingen van het project en heeft ook de voorkeur van de omgevingspartijen. Alternatief 2B komt overeen met infravariant 3.1 C3 zoals weergegeven in onderstaand beeld.
Uw Staten zijn over het gekozen voorkeursalternatief geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder d.d. 21 februari 2020 (GS 2020-8572),

Infravariant 3.1 C3 | Randweg | Sober en doelmatige variant (N276 1x2)



A.4. Projectscope

1) Het realiseren van een kunstwerk/ongelijkvloerse kruising op de N297, ter hoogte van hm 11.4, inclusief de benodigde toe- en afritten;
2) Het herinrichten van het kruispunt gelegen aan de N276 ter hoogte van Aan de Linde;
3) Het nieuw aanleggen van een kruispunt op de N276 voor de ontsluiting van de Yard E;
4) Het realiseren van een nieuw kunstwerk/ongelijkvloerse kruising van de N276 met de Geleenbeek;
5) Het verleggen in oostelijke richting van de N276 van hm 20.5 tot 22.2 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
6) Het aanleggen van 2 nieuwe kruispunten op de Mitsubishi Avenue ter ontsluiting van VDL Nedcar en Katoen Natie/Mitsubishi;
7) Het toevoegen van een linksafstrook aan de huidige afrit N297 (komende vanaf Born richting Nieuwstadt) ter hoogte van het kruispunt N297-N276;
8) Het herinrichten van de N276 van hm 20.0 tot 20.5 met een wegprofiel 1 x 2, snelheid 80km/u, voor verkeer in 2 richtingen;
9) Realiseren van een vrij liggend (brom)fietspad aan beide zijden van de weg 1-richting (tussen Aan de Linde en de N297) en een oostelijk gelegen fietspad in 2- richtingen (ter hoogte van de verlegde N276 tussen Aan de Linde Nieuwstadt en Oude Rijksweg Zuid te Susteren);
10) Het herinrichten van een parallelvoorziening langs de N297 ter hoogte van de nieuwe ongelijkvloerse kruising N297;
11) Het reconstrueren van de N297 van hm 10,4 (aansluiten op tracé verbreding A2) tot 11,9;
12) Tijdelijk ontsluiten van Yard-E door middel van een geregelde gelijkvloerse kruising indien nodig ten behoeve van bedrijfsvoering VDL Nedcar.

A.5. Raakvlakprojecten

Er zijn projecten van derden in voorbereiding die gelegen zijn in of nabij het projectgebied. Deze zogenaamde raakvlakprojecten kunnen van invloed zijn op de realisatie het project. Het projectteam stemt de voortgang, planning en inhoud waar nodig af op de navolgende raakvlakprojecten:

- W33 Verbreding A2 Voorbereidingen van de verbreding A2 (o.a. verleggen kabels & leidingen) vinden plaats in 2024, de realisatie staat gepland voor de periode 2025-2027. Tijdens deze periode zal het verkeer op de A2 hinder door wegwerkzaamheden ondervinden en daardoor mogelijk uitwijken naar de N276 en N297. Indien de bovengenoemde “go” wordt opgeschort zal dit leiden tot meer verkeershinder op de N276 en N297
- Fabrieksuitbreiding VDL Nedcar De planning voor de fabrieksuitbreiding kan pas worden afgegeven zodra er zicht is op een nieuwe klant voor VDL Nedcar.. De wegontsluiting van de nieuwe fabriek is een cruciaal onderdeel in het acquisitietraject van VDL Nedcar.
- Nieuwbouw Katoen Natie Het binnen het projectgebied gelegen bedrijf Katoen Natie heeft eveneens uitbreidingsplannen. Deze plannen zijn al uitgewerkt maar ook afhankelijk van de komst van een nieuwe klant.

A.6. Kritische prestatie indicatoren

Hieronder staan de belangrijkste kritische prestatie indicatoren voor de infrastructuur weergegeven.

Categorie	Kritische Prestatie indicator	Target	Status	stavaza **h1 2021**	Toelichting
1. Kritische project processen	Vergunningen en ontheffingen voor uitbreiding infra	WNB ontheffing (voor eind 2022)			
	Contractering	Start aanbesteding opstellen concept Bouwteamovereenkomst augustus 2021			
		Gunning opstellen concept uitvoeringscontract januari 2022			
		Opleveren concept uitvoeringscontract oktober 2022			
		GO/NO GO besluit uitvoering oktober 2022			
		Gunning uitvoeringscontract januari 2023 (start realisatie)			
2. Financiën	Voortgang op kredietbesluit	Projectvoorbereiding verloopt binnen de financiële kaders zoals gemaakt in het kredietbesluit			
3. Planning	Voortgang op strategische planning GS en PS besluit	Project loopt op planning zoals afgesproken in onderliggende besluiten			minnelijke grondverwerving is vertraagd van start gegaan. Getracht wordt achterstand weg te werken
4. Omgeving	Klachten	Minder dan 10 klachten per half jaar			
5. Kennis en capaciteit	Medewerkers hebben voldoende tijd om volgens gestelde kaders in het projectteam hun taken uit te voeren	Voldoende capaciteit binnen het team, geen inhuur			Cluster Wegaanleg kampt met onderbezetting, waardoor niet onvoldoende capaciteit beschikbaar is. Wervingsprocedure is gaande.
	Het kennisniveau van de projectteamleden voldoet om het project binnen de gestelde eisen voor te bereiden en uit te voeren	Voldoende kennis binnen team zodat inhuur van ontbrekende kennis niet nodig is			

B. Overzicht van besluitvormingsmomenten en betrokkenheid van PS

Hiervoor wordt kortheidshalve verwezen naar pag. 8 en 9 van de in bijlage 1 toegevoegde basisrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar (peildatum 1 januari 2021)

C. Planning

De overzichtsplanning, is als **bijlage 3** aan deze basisrapportage toegevoegd. De planning kent onzekerheden en voorziet in twee scenario's.

1) Een minnelijke verwerving van benodigde gronden én geen beroep in de vergunningsprocedures voor de infra. In dit scenario is ervan uit gegaan dat het door uw Staten vastgestelde PIP binnen een half jaar (termijn van orde) door de Raad van State als onherroepelijk wordt vastgesteld.
2) Er is gerekend met een half jaar vertraging door uitloop van Raad van State procedure en uitloop van grondverwerving.

Beide scenario's gaan uit van de meest ideale doorlooptijd. Bezwaren- en beroepen kunnen de planning negatief beïnvloeden.

NB De planning is tot stand gekomen in de haalbaarheidsfase van het project waarbij nog geen volledig beeld bestond van de reikwijdte van het project. De verdere uitwerking en controle van de planning vindt in de planvormingsfase plaats.

"Go/no go"- moment

In een addendum bij de anterieure overeenkomst tussen provincie en VDL Nedcar is vastgelegd dat de infrastructurele aanpassingen worden gerealiseerd, indien op (of kort voor) het moment van gunning van de infrastructurele aanpassingen (momenteel op zijn vroegst voorzien in oktober 2022) zicht bestaat op continuïteit van VDL Nedcar en de daarmee samenhangende werkgelegenheid.

Indien dat op dat moment niet het geval is, wordt de gunning van de infrastructurele aanpassingen opgeschort tot een nader door VDL Nedcar en Provincie overeen te komen moment, waarop opnieuw getoetst zal worden of alsnog aan dit uitgangspunt wordt voldaan en, indien dat dan het geval is, alsnog gunning van de Infrastructurele aanpassingen zal plaatsvinden.
Uw Staten zijn over het addendum inzake de go-no geïnformeerd bij mededeling portefeuillehouder 17 december 2020 (GS 2020-51669).

De planvoorbereiding (inclusief vergunningprocedures en grondverwerving) is onafhankelijk van het "go-no go"-moment reeds gestart. Op deze wijze kan bij een "go" direct worden overgegaan tot realisatie.

De ontwikkelingen omtrent de continuïteit van VDL Nedcar en het "go-no go"-moment maken onderdeel uit van het project "Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar".

D. Financiën

Uw Staten hebben op 18 december 2020 het PIP "Uitbreiding VDL Nedcar" c.a. vastgesteld. Daarnaast is besloten in te stemmen met een aanvullend investeringskrediet ter hoogte van € 19.556.009.
Het besluit gaat uit van een projectbudget van € 73,9 mln. In dit budget zijn aanvullende risico-opslagen opgenomen die samenhangen met de planfase waarin dit project zich bevindt. Daarmee is gehandeld conform de lijn om uit te gaan van een P85 budget en niet van een P50 budget (risicovolle benadering). Het P85 budget is hoger en daarmee is de kans op overschrijding lager. Desondanks moet worden benadrukt dat meer zekerheid over de kosten pas op het moment van gunning gegeven kan worden. Op dit moment is nog steeds sprake van een probabilistische raming met intrinsieke onzekerheid.

Samenhang met financiële programmarapportage

Zoals in de inleiding vermeld zal over het Programma "Duurzame verankering VDL Nedcar" conform de RGP separaat worden gerapporteerd aan Provinciale Staten. Deze projectrapportage gaat enkel over de kostenposten die betrekking hebben op de aanpassingen aan de infrastructuur. Voor de duidelijkheid zijn deze kostenposten in de navolgende tabel blauw gekleurd.

Uitgaven voor het "go-no go" moment

Zoals in paragraaf A1 uiteengezet is er een "go no go" moment ingebouwd voor de definitieve start van de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden. Dit moment is op zijn vroegst voorzien in oktober 2022. Vooruitlopend daarop worden planvoorbereidings- en eventueel grondverwervingskosten gemaakt omdat het proces nu doorloopt gericht op een "go". Deze kosten zullen ten laste van het door uw Staten beschikbaar gestelde krediet gebracht worden en bij een no-go deels (14%) worden verrekend met VDL Nedcar.

Terugkoopregeling gronden VDL

Conform de tussen VDL Nedcar en ons college gesloten anterieure overeenkomst worden met VDL Nedcar de condities uitgewerkt waartegen aangekochte percelen over en weer kunnen worden terug geleverd

Fiscale aspecten

Ten aanzien van de Rijksbijdragen is het uitgangspunt geweest dat dit in de vorm van een decentralisatie uitkering geschiedt. Rijksbreed lijkt nu een beweging ingezet om hiervan afzien te zien. Wij moeten in het finaliseren van de afspraken met het Rijk beducht zijn op eventuele BTW aspecten (ongewenste afroming van een deel van de bijdrage ad 21% in het BTW compensatiefonds), zodoende dat de gehele bijdrage in beschikbaar is ten behoeve van het project.

Totaaloverzicht kosten en dekking

Kosten			Dekking		
Onderdeel van het PS besluit d.d. 18-12-2020; G-20-076	subtotaal		Productnummer: A30205 Onderhoud, beheer en rehabilitaties provinciale wegen	subtotaal	
Programma VDL Nedcar			**1. Provincie Limburg**	**€ 47.756.009**	
Project Infra aanpassing		besteed per 1-7-2021	a. Investering uit immunisatiereserve		€ 24.771.428
Planvoorbereidingskosten	€ 4.720.711	€ 589.000	b. Grondtransacties gebiedsontwikkeling		€ 2.734.813
Realisatiekosten (P50) [1]	€ 56.469.872	-	c. Restant FCL rail terminal		€ 693.759
Bovenwettelijke maatregelen [2]	€ 1.412.264	-	d. Ten laste van de toekomstige begrotingsruimte		€ 19.556.009
Wettelijke maatregelen VDL [3] Nedcar	€ 750.000	-	**2. VDL Nedcar**	**€ 11.937.114**	
Projectreserve [4]	€ 10.640.276	-	a. Bijdrage VDL Nedcar kosten WRO/BRO		€ 6.000.000
			b. Prijsindexering bijdrage VDL Nedcar aan OGK		€ 892.114
			c. Kosten commissie MER, rekening VDL Nedcar		€ 45.000
			d. Extra bijdrage VDL Nedcar		€ 5.000.000
			3. Ministerie EZK [7]	**€ 9.300.000**	
			a. bijdrage vanuit GREX IPS/yard		€ 5.000.000
			b. resultaat afhankelijke bijdrage vanuit GREX IPS/Yard [5]		€ 1.800.000
			c. extra bijdrage		€ 2.500.000
			4. Bijdrage I&W [6, 7]	**€ 5.000.000**	
Totaal	**€ 73.993.123**	**€ 589.000**	**Totaal**	**€ 73.993.123**	

1) inclusief risicoreservering van € 6.461.142 voor onder meer de toprisico's zoals nader beschreven in hoofdstuk F
2) inclusief reservering van €450.000 voor de aanleg van een tweerichtingen fietspad richting Susteren. exclusief toegezegde gemeentelijke bijdrage van € 450.000
3) betreft geluidsmaatregelen a.g.v. fabrieksuitbreiding (gevelisolatie, geluidreducerend asfalt gemeentelijke wegen). Voortgangsrapportage via Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar.
4) de projectreserve is bestemd voor de opslag naar P85-niveau (€ 6.455.790) en opslag onvoorzien overige kosten € 4.184.486.
5) toezegging gebaseerd op verwacht resultaat GREX, gesprekken over onvoorwaardelijke gestanddoening vinden plaats. In de eerste voortgangsrapportage zal hierop worden teruggekomen.
6) toezegging heeft plaatsgevonden via MIRT, formalisering dient nog te worden afgehandeld
7) Er is uitgegaan van netto bijdragen van het Rijk. Over de BTW-component dient nog te worden overlegd.

- (zie vorige bladzijde)

E. Risico's en risicobeheersing

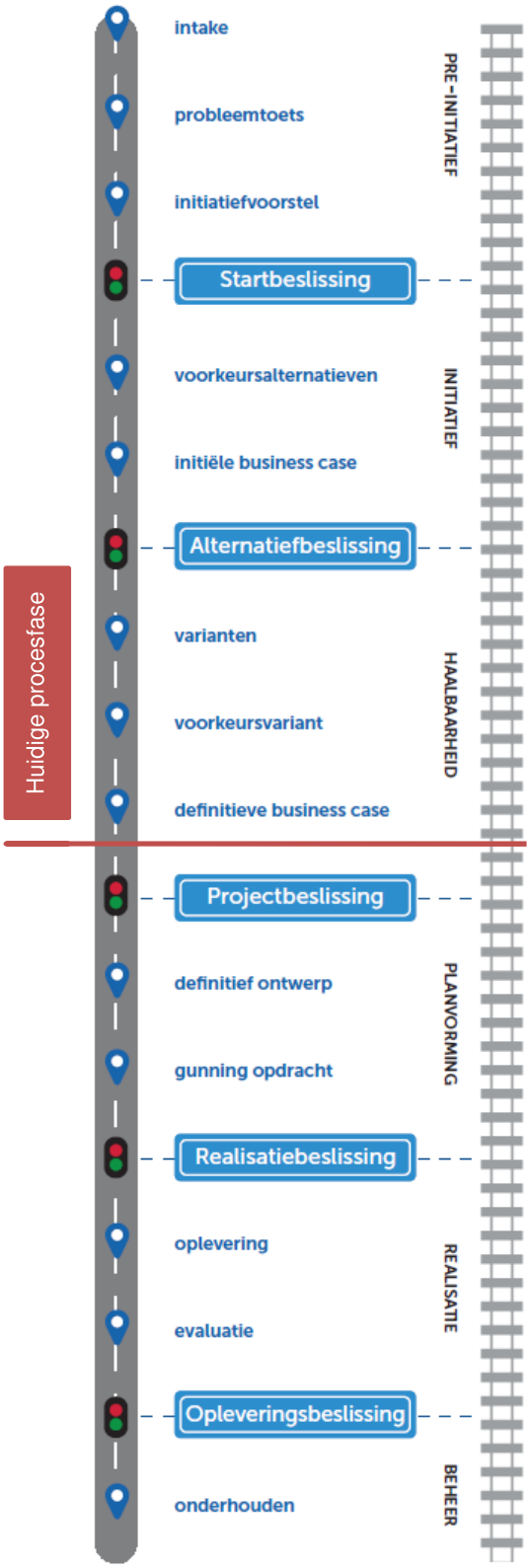
Op dit moment is er in totaal € 6,46 miljoen gereserveerd voor risicodekking. Dit bedrag is gebaseerd op gebruikelijke percentages in projecten voor risico-opslag. Bij de verdere planuitwerking wordt in de komende maanden het bedrag getoetst aan onder meer de risico's zoals genoemd in onderstaande tabel. De top risico's in willekeurige volgorde zijn:

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
1	Beroepen / voorlopige voorzieningen bij RvS na vaststelling PIP door PS	Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving	Bij gegrond beroep (gedeeltelijke) vernietiging van het PIP door RvS. Extra kosten en vertraging bij fabrieksuitbreiding en realisatie infra	Er is een zorgvuldig proces gevolgd waarbij omgeving intensief is betrokken en gecompenseerd	Provincie, VDL Nedcar	Vier partijen hebben beroep aangetekend en één partij heeft een voorlopige voorziening aangevraagd
2	Realisatie wordt uitgesteld op basis van "go/no go"-beslissing	Onzekerheid over de continuïteit van VDL Nedcar en/of vertraging in de planvoorbereiding infra	Extra kosten door vertraging zoals prijsindexering en aanvullende planvoorbereidingskosten	VDL Nedcar polsen en planvoorbereiding infra monitoren en bijsturen.	VDL Nedcar., Provincie (infra uitbreiding)	-
3	Niet minnelijk kunnen verwerven van benodigde gronden voor uitbreiding infra	Eigenaren willen grond niet verkopen of vragen te hoge prijs	Extra kosten door vertraging, hogere aankoopsom en/of onteigeningsprocedure	▪ Investeren in relatie met grondeigenaren; ▪ Inzet ruilgronden; ▪ Aanpassen van ontwerp zodat gronden niet / minder nodig zijn	Provincie	-
4	Niet of niet tijdig verkrijgen van de benodigde vergunningen en ontheffingen voor de realisatie van de infrastructuur	▪ Bevoegd gezag verstrekt vergunning niet (tijdig); ▪ Onvoldoende draagvlak bij stakeholders en/of omgeving waardoor bezwaar en beroep wordt ingediend	Extra kosten door vertraging en aanvullende voorbereiding	▪ Maken van vergunningenscan; ▪ Vroegtijdig in gesprek gaan met bevoegde gezagen om proces zo soepel mogelijk te laten verlopen; ▪ Investeren in communicatie met omgeving	Provincie, gemeenten	▪ Vergunningenscan uitgevoerd; ▪ Second Opinion op Vergunningenscan wordt uitgevoerd (resultaten Q3-2021)
5	Tegenvallende bodemgesteldheid (grond(water)verontreiniging / archeologie / explosieven)	Niet bekende vervuiling / archeologische vondsten (de waarde is al bepaald op basis van het vooronderzoek) / explosieven	Extra kosten door vertraging, aanvullende onderzoeken en onvoorziene maatregelen	▪ Bodemonderzoeken z.s.m. starten ▪ Bouwteam contract waarbij aannemer onderdeel is van voorbereiding	Provincie, aannemer	-

	Risico	Oorzaak	Gevolg(en)	Beheersmaatregel(en)	Risico beheersing	Stand van zaken
6	Fiscaal risico grondverwerving, niet compensabele BTW en Rijksbijdragen	▪ Herzienings-BTW door vroegtijdige eigendomsoverdracht van grond waarop BTW compensabele werkzaamheden hebben plaatsgehad; ▪ Werkzaamheden vinden plaats op eigendom van gemeenten; ▪ Grondaankoop tegen lager prijs dan economische waarde; ▪ Afroming Rijksbijdragen met BTW; ▪ Wijzigingen in fiscale wetgeving	Extra kosten door BTW of fiscale (straf)heffing	▪ Verwervings- en aankoopstrategie afstemmen op fiscale wetgeving; ▪ Afspraken maken met grondeigenaren over uitvoering van werkzaamheden; ▪ Aan gemeente over te dragen gronden minimaal 2 jaar na ingebruikname in eigendom houden en afspraken maken over voortgezet gebruik; ▪ BTW-afspraken maken met Rijk.	Provincie, gemeenten, Rijk	
7	Kabels en leidingen verleggen kennen langere doorlooptijd en hogere kosten	▪ Onvoldoende afstemming met beheerders; ▪ Beheerders te laat betrokken; ▪ Discussies tussen aannemers; ▪ Onverwachte eisen VDL Nedcar ▪ capaciteit beperkt als gevolg van werkzaamheden voor verbreding A2 en andere grootschalige projecten in Limburg ▪ Lange levertijden materialen	Extra kosten door vertraging en aanvullende werkzaamheden.	▪ Vroegtijdig betrekken beheerders en VDL Nedcar; ▪ Duidelijke bepalingen in contract; ▪ Afstemmen leiding tracés. ▪ verzoeken tot aanpassingen op basis van een voorlopig ontwerp i.p.v. een definitief ontwerp versturen.	Provincie, nutsbedrijven, aannemer	Gesprekken met beheerders en VDL Nedcar zijn lopende
8	Bodemverontreiniging en verlegging hoofdtransportleidingen in te vervallen weggedeelten die aan VDL Nedcar worden overgedragen	Onvoorziene bodemverontreiniging en hoofdtransportleidingen blijken niet inpasbaar bij fabrieksuitbreiding	Extra kosten door onvoorziene maatregelen	▪ bodemonderzoek ▪ bemiddeling en afstemming tussen VDL Nedcar en kabel- en leidingbeheerders	Provincie, nutsbedrijven, VDL Nedcar	-

F. Projectbeheer en projectbeheersing

Algemeen is er sprake van een procesgerichte uitvoering van activiteiten. Er worden verschillende fases doorlopen met eigen werkprocessen en eindoplevering:



Pre-initiatief
Voordat een project vorm krijgt wordt eerst de pre-initiatieffase doorlopen. De doelstelling van de pre-initiatieffase is het opstellen en goedkeuren van een initiatiefvoorstel en het faseplan voor de volgende fase. Om tot een initiatiefvoorstel te komen wordt eerst een intake uitgevoerd, de initiatiefnemer identificeert een probleem of kans. Vervolgens wordt een probleemtoets uitgevoerd (toetsteam). De probleemtoets heeft tot doel inzichtelijk te maken van hoe groot het probleem of de kans is en welke rol de Provincie Limburg hierin heeft. Wanneer daadwerkelijk sprake is van een probleem of kans waar Provincie Limburg zich aan wil conformeren, wordt een initiatiefvoorstel opgesteld en wordt de beoogde aanpak voor de volgende fase vastgelegd in een faseplan. We spreken dan van een startbeslissing.

Initiatief
Het doel van de initiatieffase is om vanuit oplossingsrichtingen diverse reële (voorkeurs)alternatieven te onderzoeken. Op basis van deze voorkeursalternatieven worden kostenschattingen opgesteld. Daarnaast worden de (voorkeurs)alternatieven gewogen door het afwegingskader, waarmee onder andere de bijdrage van de voorkeursalternatieven aan de mobiliteitsdoelen worden gemeten. Op het einde van de initiatieffase wordt een alternatiefbeslissing genomen. Een kredietbesluit voor procesmiddelen wordt genomen om het onderzoek in de haalbaarheidsfase voort te zetten. Dit betreft dus het voorbereidingsbudget en niet het projectbudget. Tenslotte wordt het faseplan voor de volgende fase (haalbaarheidsfase) vastgesteld.

Haalbaarheid
In de haalbaarheidsfase worden de voorkeursalternatieven verder ontwikkeld, onderzocht en uitgewerkt in een aantal varianten. Dit alles leidt uiteindelijk tot een definitieve businesscase met een projectbeslissing. De varianten worden door middel van onderzoeken en verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeurs-alternatieven verder ontwikkeld. Aan het einde van de haalbaarheidsfase wordt de definitieve businesscase inclusief een initieel kredietbesluit voor het projectbudget definitief vastgelegd. In de planvormingsfase is er een mogelijkheid om het bestaande kredietbesluit voor het projectbudget aan te passen in een eerste en tweede bijstellingsmoment.

Planvorming
In de planvormingsfase worden meerdere activiteiten parallel aan elkaar uitgevoerd. Het betreft: uitwerken van het ontwerp, opstellen van een contract, grondverwerving, stakeholdersanalyse, doorlopen van vergunningsprocedure en een aanbesteding. Het schetsontwerp of voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uit de haalbaarheidsfase verder uitgewerkt tot het gewenste detailniveau. Daarnaast worden eventueel aanvullende onderzoeken uitgevoerd zoals die in de haalbaarheidsfase zijn benoemd. In de contractfase wordt bepaald welke contractvorm gekozen wordt. Verder is het mogelijk om vlak voor het uitzetten van de aanbesteding een marktraming op te stellen. Tot slot wordt de aanbestedingsprocedure doorlopen en het project gegund aan een uitvoerende partij.

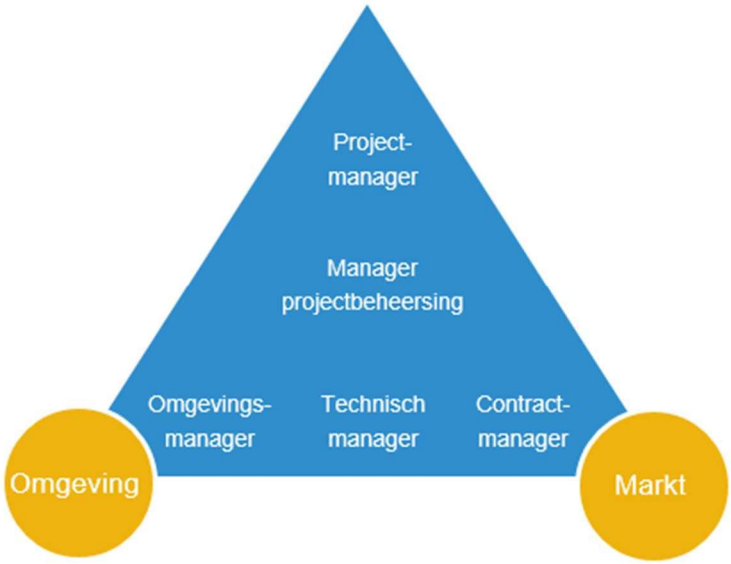
Realisatie
In deze fase wordt het project daadwerkelijk uitgevoerd. Tijdens de realisatie worden diverse activiteiten uitgevoerd zoals, contractmanagement, omgevingsmanagement, technisch management en projectbeheersing. De uitvoerende partij wordt gecontroleerd op de gemaakte afspraken en nakoming van de normen, richtlijnen, het contract en de wettelijke regels. Afhandeling van betalingen, verzoek tot wijzigingen en het beheersen van de projectkosten vallen onder contractmanagement en projectbeheersing. Na realisatie wordt het project afgesloten door middel van een technische oplevering. In de financiële eindrapportage worden de belangrijkste ontwikkelingen in budget en uitgaven gecheckt en geanalyseerd met een toelichting van oorzaken en gevolgen. Het overdrachtsdossier wordt vervolgens aangeleverd aan wegbeheer.

Beheerfase
Wanneer het project gerealiseerd en opgeleverd is en de aannemer decharge heeft gekregen, wordt het werk opgenomen binnen het areaal van Provincie Limburg. Tijdens deze fase worden alle areaalaspecten beheerd, inclusief begroting voor regulier beheer en onderhoud. Hierbij wordt het areaal in stand gehouden en waar noodzakelijk vervangen vanwege het bereiken van de levensduur, cyclisch onderhoud of noodzakelijk onderhoud. Het team wegbeheer voert dagelijks het beheer uit van de infrastructurele assets die in eigendom zijn van de Provincie Limburg. Onderhoud en beheer wordt bijgehouden in het Beheer Management Systeem voor het Cluster Wegbeheer.

F.1. Projectorganisatie

Het projectgebied is gelegen binnen de gemeenten Sittard-Geleen en Echt-Susteren. Er is sprake van een nauwe en constructieve samenwerking met beide gemeenten. Periodiek vindt er afstemmingsoverleg plaats op zowel op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dit waarborgt een goede onderlinge betrokkenheid en draagt ook bij aan korte en effectieve communicatielijnen, die het project en de voortgang ten goede komen.

Het provinciale projectteam ten behoeve van de infra is ingericht volgens het integraal projectmanagementmodel. Het IPM model onderscheidt 5 processen. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Zo ontstaat het 5-rollenmodel. De 5 rollen worden primair door 5 verschillende personen vervuld. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft een eigen ondersteunend team.



Projectmanagement
Het projectmanagement is gericht op het borgen van kwaliteit, draagvlak en afstemming. Daarbij is de projectmanager (eind)verantwoordelijk voor het boeken van een goed projectresultaat.

Projectbeheersing
Projectbeheersing richt zich op het beheersen van de risico's en alle beheersaspecten in het project. De manager projectbeheersing is hier verantwoordelijk voor het identificeren en beheersen van (mogelijke) integrale risico's.

Omgevingsmanagement
We maken tijdens het project gebruik van omgevingsmanagement om de relatie met de omgeving en stakeholders in balans te houden gedurende het project. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het contact met de omgeving.

Technisch management
Technisch management is er voor het beheersen van de risico's vanuit de techniek en organisatie. De technisch manager draagt de verantwoordelijkheid voor de technische en inhoudelijke inbreng in het project.

Contractmanagement
Contractmanagement is erop gericht om de risico's die (kunnen) ontstaan tussen opdrachtgever en de markt te beheersen. Dat geldt ook tijdens de inkoopfase. Daarbij is de contractmanager verantwoordelijk voor de contacten en contracten met de verschillende marktpartijen.

Bovenstaande rollen worden ingevuld door medewerkers van het cluster wegaanleg.

Bijlage 1 Basisrapportage programma Duurzame Verankering VDL Nedcar

Ontvangen door PS op 25 februari 2021, Informerend stuk inzake Basisrapportage Groot Project Duurzame Verankering VDL Nedcar, brief GS van 25-2-2021 (GS 2021-4307):
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/641df103-82c5-4e49-960a-51eaef643cff

Ontvangen door PS op 23 maart 2021, Mededeling portefeuillehouder inzake erratum Basisrapportage Duurzame Verankering VDL Nedcar, brief gedeputeerde van den Akker van 23-3-2021 (GS 2021-7674):
https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/1ed8250b-34f9-4799-bdec-a1b286d32817

Bijlage 2 Programmaschema “Duurzame Verankering VDL Nedcar”

Doel

Duurzaam verankeren- en het inbedden van VDL NedCar in de economische structuur van Limburg door het versterken van de ruimtelijke en economische infrastructuur voor de automotive/maakindustrie, als randvoorwaarde voor de duurzame doorontwikkeling van VDL Nedcar.
Voor de verankering is een economische doorontwikkeling met de elementen acquisitie, duurzame innovatie en arbeidsmarkt nodig, geflankeerd door een Gebiedsontwikkeling met ruimtelijk-logistieke maatregelen, bestaande uit uitbreidingsruimte voor bedrijfsfuncties, bereikbaarheid en compensatiemaatregelen in de omgeving.

Effect: economische structuurversterking, bedrijfsinvesteringen/ productie in de automotive/maakindustrie en werkgelegenheid.

Gebiedsontwikkeling:
Realiseren van de uitgangspunten van het gecoördineerd PIP en de aanleg van infrastructuur.

Economische doorontwikkeling:
Integraal plan

Afronden en monitoren gecoördineerd PIP

Realisering Infrastructuur

Afhandeling grondtransacties

Acquisitie

Ondersteunen VDL Nedcar bij werving van nieuwe OEM-ers.

Doorontwikkeling productie
Ondersteunen innovatieve, duurzame doorgroei van de huidige productielocatie

Arbeidsmarkt
Verbinden arbeidsmarktpartijen, anticiperend op noodscenario.

Samenhang

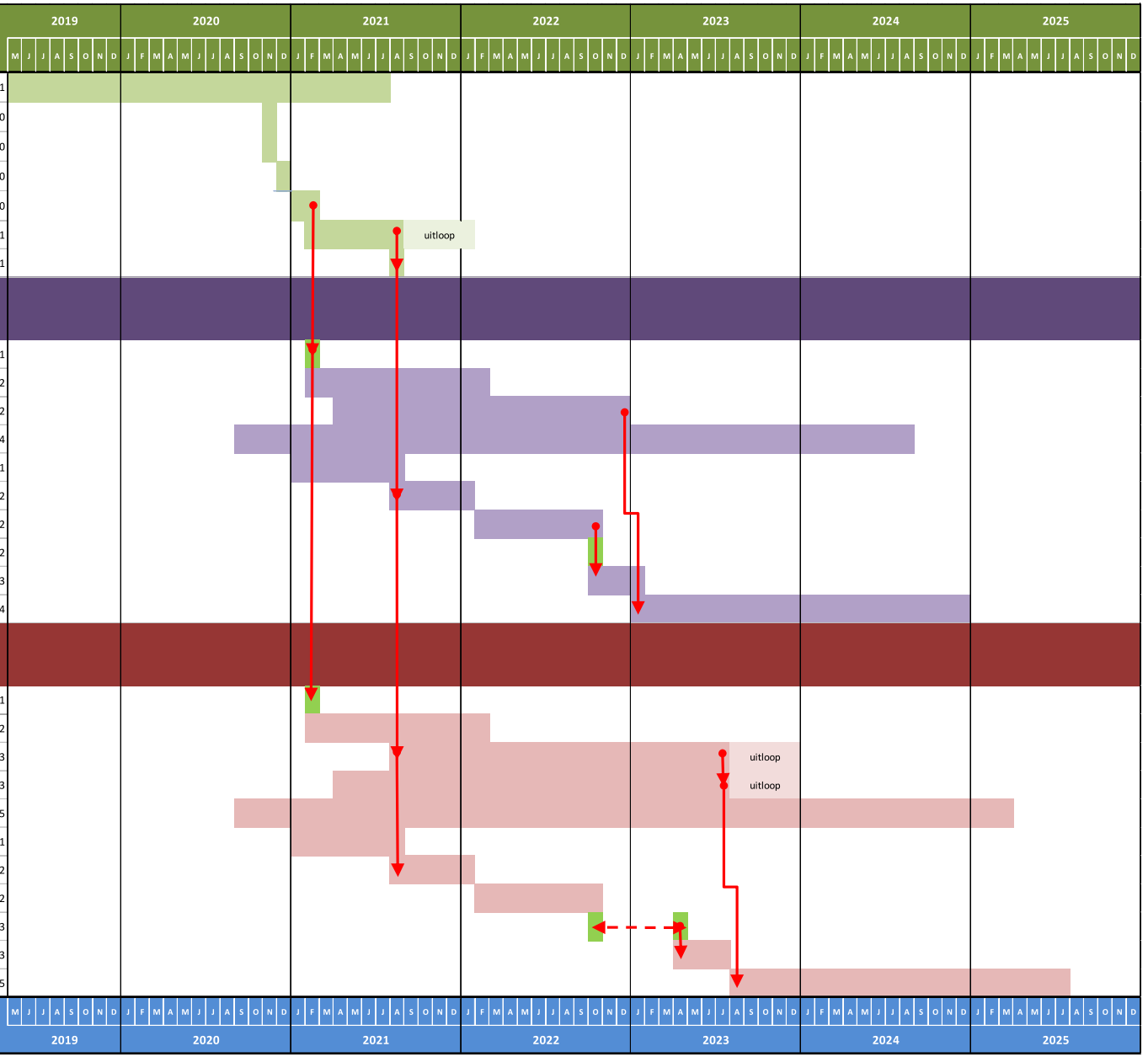
Governance: samenwerking partners
Aanvraag Groeifonds
Communicatie: publiek en bestuurlijke gremia
Verantwoording: RGP

Uitvoering

Uitvoering

Bijlage 3 Overzichtsplanning

	Overzichtsplanning GOW VDL NEDCAR (9 november 2020) Provinciaal Inpassinsplan	Periode
1	PIP procedure	23-05-2019 t/m 31-07-2021
2	GS besluit definitief ontwerp PIP	10-11-2020
3	Commisiebehandeling PIP	27-11-2020
4	PS besluit vaststelling PIP	18-12-2020
5	Beroepstermijn PIP	07-01-2020 t/m 18-02-2020
6	Beroepsprocedure(s) Raad van State	19-02-2021 t/m 18-08-2021
7	Onherroepelijk PIP (afhankelijk van behandeling)	18-8-2021
	Infrastructurele werken SCENARIO 1: minnelijke grondverwerving, geen beroepsprocedure(s)	
8	Go / no go start planvoorbereiding infra	18-2-2021
9	Minnelijke grondverwerving	19-02-2021 t/m 18-02-2022
10	Vergunningen en ontheffingen (incl. onderzoeken)	04-2021 t/m 12-2022
11	Voorbereiding en verleggen kabels & leidingen	09-2020 t/m 08-2024
12	Voorbereiding, inkoop & uitwerking bouwteamovereenkomst	04-01-2021 t/m 18-08-2021
13	Aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst	19-08-2021 t/m 31-01-2022
14	Uitwerking UAV gc contract in bouwteam	01-02-2022 t/m 31-10-2022
15	Go/no go start uitvoering infra	okt-22
16	Onderhandeling en opdrachtverlening infra uitbreiding	08-11-2022 t/m 16-01-2023
17	Enginering en uitvoering aannemer	2023 t/m 2024
	Infrastructurele werken SCENARIO 2: incl. onteigenings- en beroepsprocedure(s)	
18	Go / no go start planvoorbereiding infra	18-2-2021
19	Minnelijke grondverwerving	19-02-2021 t/m 18-02-2022
20	Onteigeningsprocedure gronden	08-2021 t/m 31-01-2023
21	Vergunningen en ontheffingen incl beroep (incl. onderzoek)	04-2021 t/m 07-2023
22	Voorbereiding en verleggen kabels & leidingen	09-2020 t/m 03-2025
23	Voorbereiding, inkoop & uitwerking bouwteamovereenkomst	04-01-2021 t/m 18-08-2021
24	Aanbestedingsprocedure bouwteam overeenkomst	19-08-2021 t/m 31-01-2022
25	Uitwerking UAV gc contract in bouwteam	01-02-2022 t/m 31-10-2022
26	Go/no go start uitvoering infra	oktober 2022 - april 2023
27	Onderhandeling en opdrachtverlening infra uitbreiding	04-2023 t/m 07-2023
28	Enginering en uitvoering aannemer (afhankelijk van gronden, vergunningen/ontheffingen)	08-2023 t/m 07-2025



8.11.4. W42. Buitenring Parkstad Limburg (BPL), Voortgangsrapportage (peildatum *30 juni 2021*, Projectblad zie **W42** hoofdstuk 8.4)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 *januari tot en met 30 juni 2021* 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 2021* 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 2020-2024 (IPML) van 1 september 2020 (2020-35886), in de basisrapportage en latere aanvullingen.

Gezien het feit dat het project zich in een afrondende fase bevindt, kan het zijn dat er geen afwijkingen te melden zijn.

De voortgang wordt gemonitord en als volgt weergegeven:

Lichtgroen	Er zijn geen risico's, het werk is gereed en zal in de eerstvolgende rapportage niet meer vermeld worden.
Groen	Het werk verloopt conform planning en binnen budget, de risico's zijn met de bestaande beheersmaatregelen beheersbaar.
Geel	Het werk dreigt niet conform planning dan wel buiten budget te verlopen. Indien er niet actief wordt ingegrepen kan het risico daadwerkelijk optreden met alle gevolgen van dien.
Rood	Zeer grote kans / feit dat het werk niet conform planning dan wel buiten budget verloopt. Risico's treden op. De gevolgen moeten inzichtelijk worden gemaakt en er dienen aanvullende maatregelen genomen te worden om (zo goed mogelijk) binnen de randvoorwaarden van uw Staten te blijven

Het project Buitenring Parkstad Limburg kent een aantal strakke sturingscriteria. Onderstaande ontwikkelingen hebben zich de afgelopen periode voorgedaan:

- De werkzaamheden in wegvak Aansluiting A76 Nuth – aansluiting Kathagen zijn afgerond.

Een aantal restwerkzaamheden worden in Q1 2021 afgerond. Dit betreft het herstellen van een 8 tal taluds, repareren van de rotonde De Horsel en het herstellen van de geluidschermen. Het amoveren van de op- en afritten in Schinnen zal *niet meer in het kader van dit project* plaatsvinden *in verband met het ontbreken van een onherroepelijk Koninklijk Besluit. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het nemen van dit besluit en voert de amovering zelf uit nadat het Koninklijk Besluit onherroepelijk is geworden*. De aanplant van de bomen langs de aansluiting Nuth is afgerond.

- Op de wegvakken in (de voormalige gemeente) Nuth na zijn alle gemeentelijke wegvakken die bij de BPL zijn aangelegd of gereconstrueerd in beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeenten.

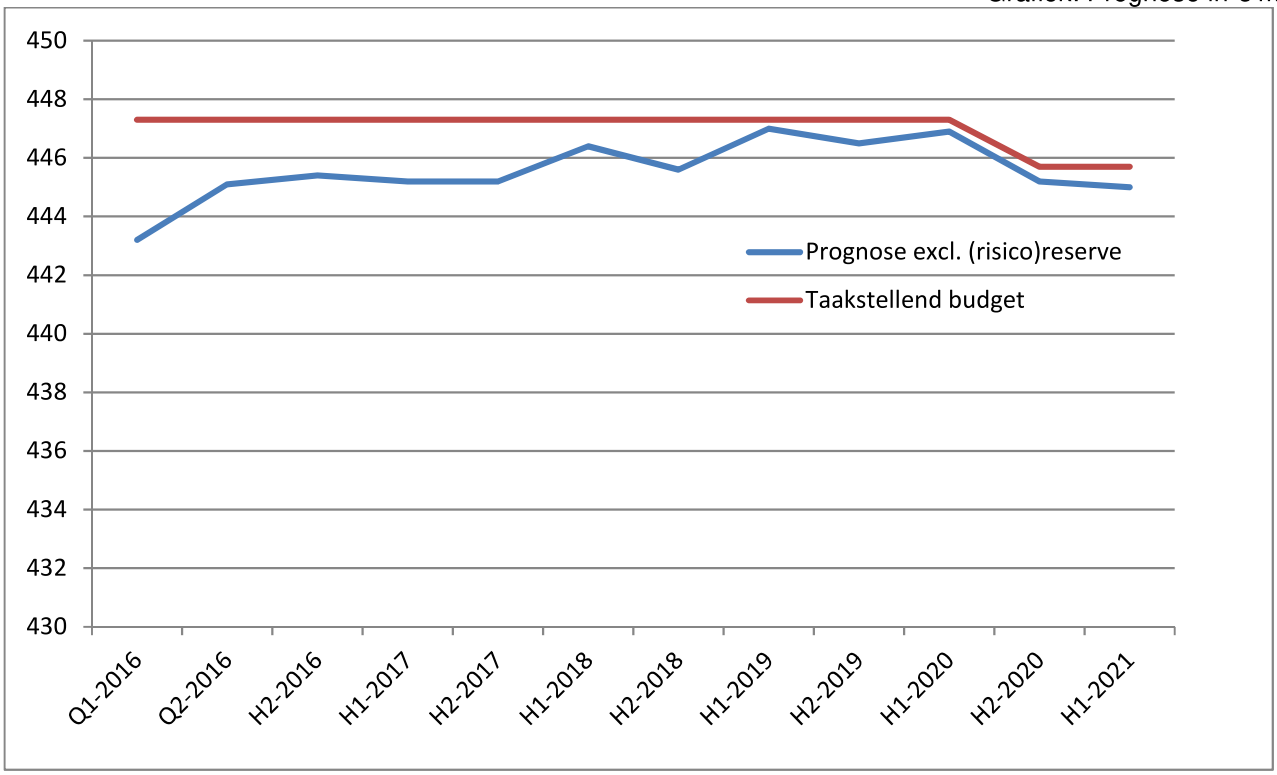
Overdracht van beheer en onderhoud van de laatste wegvakken (omgeving aansluiting BPL/A76) die voor derden (gemeente Beekdaelen en Rijkswaterstaat) werden aangelegd is in het *najaar* 2021 voorzien. In de Nota Kapitaalgoederen is rekening gehouden met de uitbreiding van dit areaal. Zie ook het themablad beheer provinciale wegen.
Ten aanzien van klachten over het gebruik van de BPL zien we sinds 2016 (3) een gestage toename van klachten in de periode 2017 (4), 2018 (43), 2019 (169) en 2020 (166). *Het aantal klachten in H1 2021 bedraagt tot nu toe 76. Dit zijn voornamelijk klachten over gebreken die zijn ontstaan na de ingebruikneming van de weg.* Voorts gaan klachten over geluidsoverlast, snelheid op de N300 en vandalisme. Bij vandalisme wordt de wegbeheerder vooral geconfronteerd met een groot aantal gevallen beschadigde glasplaten in geluidsschermen en graffiti.

- Beheer en onderhoud van de BPL-natuur is geen kerntaak van de provincie. Hiertoe zijn/worden overeenkomsten met derden gesloten. Is er (nog) geen overeenkomst afgesloten dan voert de provincie het beheer en onderhoud uit. Dit proces zal naar verwachting in 2021 worden afgerond.

Prognose

Het taakstellend budget *bedraagt 445,70 mln.* De prognose per ultimo H*1* 202*1* bedraagt € 445,*0* mln. Dit is € 0,*2* mln. lager dan de prognose per ultimo H*2* 2020 (gecorrigeerd met besluit G-20-057 om het vergelijkbaar te houden).

Grafiek: Prognose in € mln.

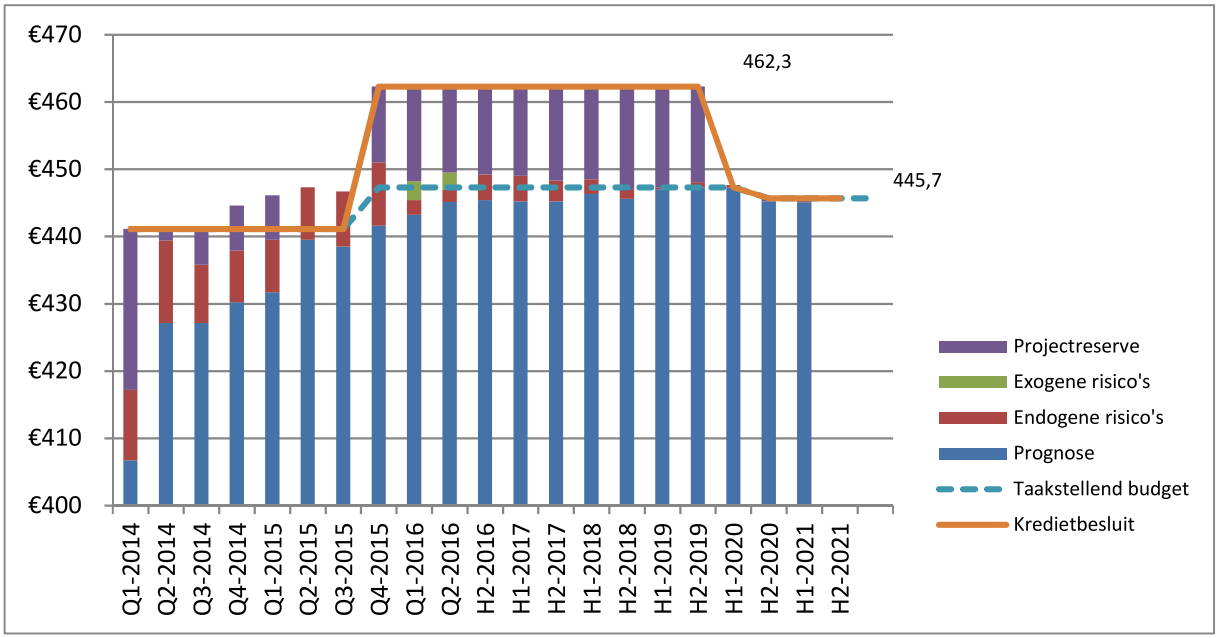


Verklaring ontwikkeling
Het taakstellend budget is met € 1,6 mln. verlaagd, dit verklaart de parallelle lijn tussen prognose en taakstellend budget.
De volgende mutaties hebben o.a. plaatsgevonden:

Meevallers		
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	0,1	
Landschappelijke Inpassing	0,*5*	
Diverse kleine mutaties/ afronding	0,*1*	
Niet-compensabel btw	*0,2*	
		0,*9*
Tegenvallers		
Grondverwerving tracé	-0,1	
Contractering	*-0,1*	
Diverse kleine mutaties/afronding	*-0,1*	
Planschade en nadeelcompensatie	*-0,4*	
		-0,*7*

Risicoreservering
Niet van toepassing.

Totale overzicht financiën
Niet van toepassing.



Grafiek: Verdeling financiën binnen budget in € mln.

Planning

De contractuele werkzaamheden *met de bouwaannemer zijn afgerond.* Restwerkzaamheden waaronder herstellen van een 8-tal taluds, het herstellen van geluidschermen en het repareren van de betonnen rotondes De Horsel *en de Afwatering Reijmersbekerweg* zijn *eveneens afgerond*. De instemmingsverklaring van *RWS* is ontvangen. De instemmingsverklaring van de Provincie Limburg *is* aangevraagd. Het amoveren van de op- en afritten in Schinnen *vervalt omdat het Koninklijk Besluit* (procedure via RWS) t.b.v. het onttrekken van genoemde afritten aan de rijksweg A76 *vertraagd is*. *De werkzaamheden worden inzichtelijk gemaakt als minderwerk en overgedragen aan RWS. Hierover vinden op dit moment overleggen plaats met RWS.*

Verdere detaillering van de werkzaamheden wordt in hoofdstuk 2.0 per wegvak nader toegelicht.

Planschade

Ten opzichte van de *H2*-2020 rapportage hebben zich geen wijzigingen in het aantal claims voorgedaan. Er zijn geen nieuwe claims ingediend. We handelen de reeds ingediende claims af.

Drie dossiers zijn door de aanvragers “on-hold” gezet omdat zij een fysieke taxatie van de Schadecommissie wensen. Dit was gedurende de COVID-19 beperkingen niet mogelijk. In 7 dossiers heeft de Schadecommissie een advies uitgebracht. Er zijn twee bezwaren afgehandeld door de Adviescommissie bezwaarschriften. In deze dossiers heeft ons college van Gedeputeerde Staten een besluit genomen. Door aanvragers is inmiddels beroep ingesteld.

Vanwege COVID-19 is de afhandeling van beroepszaken bij de Rechtbank Limburg en de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State vertraagd. Een aantal zittingen is inmiddels wel gepland. Dit geldt voor zowel de Rechtbank als de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State. Deze zittingen zullen medio 2021 plaatsvinden.

Naar verwachting kunnen de kosten die samenhangen met het hoger beroep opgevangen worden binnen het budget planschade en nadeelcompensatie.

Nadeelcompensatie

Ten opzichte van de H*2*-2020 rapportage hebben zich geen wijzigingen in het aantal claims voorgedaan. Er zijn geen nieuwe claims ingediend. We handelen de reeds ingediende claims af.

Het aantal dossiers m.b.t. de ingediende verzoeken om nadeelcompensatie bedraagt op dit moment 11 en is ongewijzigd t.o.v. de H2 2020 rapportage.

In één dossier is om een voorschot verzocht. Dit voorschot is toegewezen. Er liggen inmiddels 2 dossiers bij de Adviescommissie bezwaarschriften. In deze dossiers is door de indiener gevraagd om de bezwaarschriftprocedure voorlopig “on-hold” te zetten. In één geval is er direct beroep ingesteld door de

aanvrager bij de Rechtbank Limburg. In één dossier heeft de Schadecommissie geadviseerd en dient Gedeputeerde Staten een besluit te nemen. De overige dossiers liggen bij de Schadecommissie.

Verklaring ontwikkeling
Op dit moment is het aantal ingediende nadeelcompensatieclaims stabiel. De verwachting is dat het aantal claims niet zal toenemen.

Natuur(compensatie)
In totaal is vanuit het project Buitenring op dit moment 169 ha. nieuwe natuur gerealiseerd.

Verkoop ruilgronden
Momenteel wordt onderzocht hoe de ruilgronden (strategisch) kunnen worden ingezet voor (nieuwe) projecten van de provincie dan wel kunnen worden verkocht. Doelstelling is om alle ruilgronden te verkopen dan wel als strategisch eigendom te behouden.
Op dit moment zijn 10 van de 12 panden verkocht conform taxatie/prognose. Een van de twee nog te verkopen panden wordt in een herziening van het PIP (het zogenaamde veeg-PIP) herbestemd zodat het beter verkoopbaar wordt *(toezegging 8930).*

Overdracht BPL gronden aan cluster *Grond en Vastgoed*
Het BPL project is nagenoeg gereed. Echter er zijn nog ruilgronden niet verkocht en er is een aantal dossiers die overdracht naar de lijnorganisatie vragen. Daarover lopen gesprekken met het nieuwe cluster Grond en Vastgoed. Gedachte is om de gronden over te hevelen naar het cluster inclusief bijbehorende prognose (waarin de nu bekende risico's zijn opgenomen) en gerelateerde werkzaamheden. *Het cluster Grond en Vastgoed inventariseert momenteel de risico's en categoriseert de gronden en dit zal in het najaar van 2021 ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.* Met deze afspraken worden alle grond gerelateerde zaken voor het BPL project overgedragen en afgerond.

Bouwcommunicatie
Niet van toepassing.

Aantal aangiftes
In de periode *januari 2021* t/m *juni 2021* zijn door de aannemer geen aangiftes gedaan wegens diefstal en/of vernieling.

Aangiften bedreiging/mishandeling
In de periode *januari 2021* t/m *juni 2021* zijn geen aangiftes gedaan van bedreiging/mishandeling van medewerkers bij het project Buitenring en hebben zich ook geen incidenten op dat vlak voorgedaan.

Totaaloverzicht

1 Ontwikkelingen in de tijd

29 juni 2012 12 oktober 2012	Provinciale Staten stellen het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast met het bijbehorende Kredietbesluit. In het plan wordt ervan uit gegaan dat het project Buitenring voor alle verkeer opengesteld zal zijn vóór 1 januari 2016 en gerealiseerd kan worden binnen een (taakstellende) budget van € 441,06 miljoen.
27 juni 2013	Provinciale Staten stellen het zgn. **scenario A** vast waarbij de scope van de BPL v.w.b. het aspect tijd wordt bijgesteld. Het project Buitenring wordt nu op 1 januari 2020 opengesteld, uitgaande van een projectplanning waarbij projectdeel 'wegvakken 2 (deels) t/m 14' in maart 2017 (inclusief een tijdelijke aansluiting op de A76) en projectdeel 'wegvakken 1 t/m 2 (deels)' op 1 januari 2020 opgeleverd worden.
4 september 2013	Raad van State stemt in met de aanleg van de 'no-regret' wegvakken 3 t/m 5 (deels) en de reconstructie en ingebruikname van de rotonde Avantis (deel wegvak 14 Heerlen).
3 juni 2014	Raad van State stemt in met de aanleg van wegvak 14c (van rotonde Avantis tot de Hamstraat Kerkrade)
8 juli 2014	Provinciale Staten nemen kennis van het zgn. **Nieuwe scenario** waarbij de scope van de BPL v.w.b. het aspect tijd wordt bijgesteld. Het project Buitenring wordt nu medio 2020 opengesteld, uitgaande van een projectplanning waarbij projectdeel 'wegvakken 3b t/m 14' in oktober 2017 en projectdeel 'wegvakken 1 t/m 3a' medio 2020 worden opgeleverd.
11 maart 2015	Definitieve uitspraak van de Raad van State inzake het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring, Wijzigingsplan 'Verdiepte ligging Vaesrade' en de Natuurbeschermingswet. Hiermee zijn het PIP. Het wijzigingsplan en de Nbwet-vergunning onherroepelijk. Het project gaat hiermee definitief over van de voorbereidings- en planfase naar de uitvoeringsfase.
	Indicatieve projectplanning (opleverdata)

	scenario A	prognose	Realisatie
Projectdeel A (rotonde Avantis en wegvak 14B)	1 mei 2014	december 2015	17 december 2015
Projectdeel B (wegvakken 3B t/m 14A)	1 maart 2017	april 2018	
Projectdeel B (wegvakken 2 t/m 3A)		april 2018	
Projectdeel C (wegvak 1)		2020/2021	

11 september 2015	Provinciale Staten hebben een 2de Gewijzigd Statenvoorstel G-15-010 'Actualisatie planning en begroting project Buitenring naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State' ontvangen. De planning en ramingen zijn geactualiseerd. Voorgesteld wordt in te stemmen met aanpassing van de scope voor de aspecten tijd en geld. Aanvullend heeft u een Overzicht van optionele versoberingen en de daarbij behorende risico's en financiële consequenties met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg ontvangen.
9 oktober 2015	▪ Provinciale Staten hebben het Statenvoorstel 'Actualisatie planning en begroting project Buitenring naar aanleiding van de definitieve uitspraak van de Raad van State' waarbij de scope is gewijzigd in tijd en geld aangenomen en hierbij het kredietbesluit 2015 vastgesteld. ▪

	18 maart 2016	Provinciale Staten hebben het Statenvoorstel G-16-004 Herziening PIP BPL Optimalisatie Kranenpool Brunssum aangenomen. Het vastgestelde plan ligt vanaf 31 maart 2016 ter inzage. Tegen het ontwerp-plan waren vier zienswijzen ingediend, waarvan er voor vaststelling twee werden ingetrokken na overleg met de indieners (Natuurmonumenten en Milieufederatie Limburg). Met de andere twee (particuliere) partijen is overleg gevoerd omdat de aanleiding voor het indienen van de zienswijzen niet zo zeer op de optimalisatie Kranenpool was gericht maar op de afhandeling van de grondverwerving. Aan een partij is medewerking toegezegd bij een eventuele bedrijfsverplaatsing en aan de andere is medewerking toegezegd bij het planologisch mogelijk maken van een tankstation. In beide gevallen gebeurt dat voor het project kostenneutraal. Naar verwachting kan na de inzagetermijn worden begonnen met de uitvoering van de optimalisatie Kranenpool. Tegen het vaststellingsbesluit zijn twee beroepen bij de Raad van State ingediend, door de bedrijven Piet Maat en BLIS BV. Laatstgenoemde heeft tevens een voorlopige voorziening (VoVo) ingediend om het besluit te schorsen. De Voorlopige Voorziening diende 14 juni voor de RvS. Op dinsdag 29 juni is de uitspraak van de RvS geweest en is de gevraagde Voorlopige Voorziening door BLIS BV afgewezen.
	19 oktober 2016	Inmiddels heeft de Raad van State op 19 oktober 2016 uitspraak gedaan in de zaak waarin beroep werd ingesteld tegen het besluit van Provinciale Staten om de Buitenring Parkstad Limburg in Brunssum verhoogd aan te leggen ter hoogte van de mijnsteenberg Hendrik. Tegen dit plan, de zogenaamde Optimalisatie Kranenpool, waren door drie partijen beroepen ingediend. Die waren met name gericht op geluidbelasting, uitzichtvermindering en waardedaling van de eigendommen van de betrokkenen. De Raad van State heeft de beroepen ongegrond verklaard. Daarmee is de wijziging van het plan van de Buitenring onherroepelijk geworden en kan de Provincie aan de slag met de uitvoering hiervan. De aannemer is gestart met de voorbereiding hiervan. Volgens planning is dit deel van de Buitenring in Brunssum Oost gereed in het voorjaar van 2018.
	14 feb 2020	Provinciale Staten hebben met het Statenvoorstel G-20-004 Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 besloten de projectreserve à € 15 mln in te zetten voor de dekking van de inspanningsverplichting van zowel de regio als de Provincie zelf. *(Toezegging 2161)*
	16 nov 2020	G-20-057 terugdraaien Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek brief GS van 26-8-2020 (GS 2020-34398). De hierdoor vrijkomende € 1.6 mln. worden conform Amendement 91 Van Wageningen cs inzake Bestem vrijvallende middelen Reijmersbeek voor landschappelijke inpassing elders in Limburg overgeheveld naar het budget van de bereikbaarheidsmiddelen.

2	BPL	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Wegvak 1			Wegvak 1 (Aansluiting A76 Nuth aansluiting Kathagen) De werkzaamheden in wegvak 1 *inclusief de restpunten* zijn afgerond. *De instemmingsverklaring van de provinciaal wegbeheerder is aangevraagd, Er loopt een onderzoek naar de aangebrachte voegen op kunstwerk 1 en 2. De voegen zijn als wijziging opgedragen aan de bouwaannemer. Nader onderzoek moet uitwijzen of het onderhoudsregiem van deze voegen aangepast moet worden.* *Met RWS is gestart met de afronding van het project.* *Er zijn een vijftal aandachtspunten die onderwerp van gesprek zijn, te weten:*

			1. *Toe- en afrit 4 Schinnen* 2. *Toe en afrit 5 Nuth zuid* 3. *Overeengekomen meerwerken* 4. *In opdracht van de Staat uitgevoerde meerwerken* 5. *Tweede termijn ter beschikking gestelde bedrag* *Ad 1 Minderwerk over te dragen aan RWS* *Ad 2 Minderwerk over te dragen aan RWS* *Ad 3 Factureren* *Ad 4 Factureren* *Ad 5 Contractuele afstemming en afhandeling.* *De kans bestaat dat punt 1 en 2 tot een financiële discussie met RWS gaan leiden.* *Punt 5 is een fiscaal aandachtpunt.* Landschappelijke Inrichting terrein Reijmersbeek. De werkzaamheden zijn definitief stopgezet. Hiermee is het geen onderdeel meer van de scope van de BPL
Wegvak 2			*Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.*
Wegvak 3			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 4			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 5			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 6			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 7			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 8			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 9			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 10			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 11			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 12			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 13			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Wegvak 14			Het wegvak is opgeleverd, aanvaard en overgedragen naar de beheerder(s) en opengesteld voor het verkeer.
Openstelling en oplevering			Het project BPL kende 3 mijlpalen. Hier wordt een 4de mijlpaal aan toegevoegd. A. Wegdeel Wegvak 14 Aansluiting Avantis (gereed december 2015 en opgeleverd aan provincie) B. Wegdeel Wegvak 2 t/m 13 Hamstraat t/m tijdelijke aansluiting Nuth (gereed juni 2018 en opgeleverd en overgedragen in september 2018). **C.** Wegdeel Wegvak 1 aansluiting Nuth inclusief de aansluiting op de A76. Openstelling september 2019. Oplevering en overdracht in Q2 2020. Rotondes Daelderweg worden ondergebracht bij mijlpaal D. D. Wegdeel rotondes Daelderweg gereed november 2020.

3	Natuur	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Natuur compensatie			Op dit moment is van de 125 hectare verplichte natuurcompensatie circa 124 ha door de provincie aangelegd en worden momenten overgedragen aan de gemeenten. Hiermee zijn de werkzaamheden ten aanzien van de natuurcompensatie voor de Provincie afgerond.

4	Begroting/ budget	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Project-Begroting Zie ook bijlage 6a RGP en kredietbesluit 2015			D.d. 9 oktober 2015 hebben Uw Staten ingestemd met het statenvoorstel “Actualisatie planning en begroting BPL” (G-15-010):

Projectbegroting		
A	Taakstellend	€ 447,3
B	Projectreserve	€ 15,0
		€ 462,3

Dekking[3]			
C	Provinciale bijdragen		
	• Stortingen	€ 179,4	[1]
	• Te activeren, maximaal	€ 116,0	
	Bijdragen derden		
D	• Ministerie van I & M	€ 73,7	
E	• Parkstad Limburg	€ 61,5	[1,2]
F	• EFRO subsidie	€ 1,5	[2]
G	• Werk-met-werk / gebiedsontwikkeling	€ 30,2	
		€ 462,3	

[1] inclusief verrekening provinciale bijdrage ad € 14,0 mln. t.a.v. de Binnenring
[2] inclusief € 3,4 mln. EFRO subsidie; De totale EFRO subsidie bedraagt € 4,9 mln.
[3] zie ook opmerking/ stand van zaken dekking financiering € 22.5 mln.

In het kredietbesluit van oktober 2015 was een projectreserve opgenomen van € 15 mln. Deze is bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 ingezet om de tekorten op de inspanningsverplichtingen van de regio en de Provincie zelf deels weg te werken. Daarmee is de projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Onderstaand het nieuwe kosten- en dekkingsoverzicht waarmee het bovenstaande komt te vervallen.

Met het instemmen van GS (Besluit G-20-057) met het terugdraaien van het Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek is het taakstellend budget met € 1,6 mln. verlaagd van € 447,3 naar € 445,7 mln.

(Kosten) Raming			
	Krediet Besluit		*Prognose*
A	*Taakstellend*	*€ 445,7*	*€ 445,0*

Dekking				
				nog te ontvangen
C	*Provinciale bijdragen*			
	Stortingen	*€ 179,4*	*1*	
	Te activeren, maximaal	*€ 114,4*		

						Heroverweging Mobiliteitsmiddelen feb 20	*€ 3,2*		
						Bijdragen derden	-	-	-
					D	*· Ministerie van I & M*	*€ 73,7*		*€ 13,5*
					E	*· Parkstad Limburg*	*€ 61,5*	*1,2*	-
					F	*· EFRO subsidie*	*€ 1,5*	*2*	-
					G	*· Regio Parkstad resultaatsverplichting*	*€ 12,0*	*4*	*€ 0,0*
	Projectbudget	*€ 445,7*	*€ 445,0*				*€ 445,7*		*€ 13,5*

[4)] Bijdrage gemeente Brunssum € 2,0 mln. ontvangen op 20 december 2019 Bijdrage Stadsregio Parkstad Limburg € 10,0 mln. ontvangen op 27 november 2020.

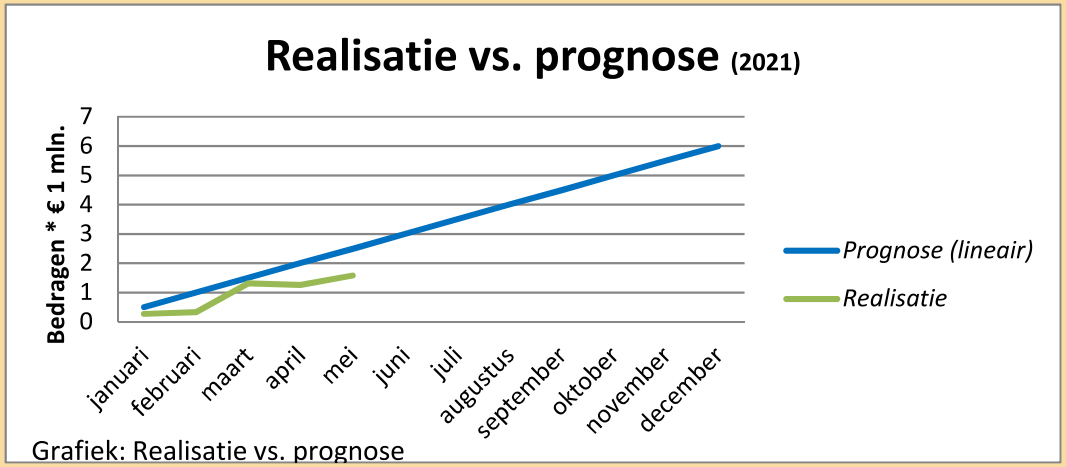
Prognose
Zie ook bijlage 1 Begroting prognose ultimo H1 20*21*

Taakstellend budget € 445,7 mln.
De prognose H*1* 202*1* bedroeg € 445,*0* mln. (prognose 445,*0* mln. + VW-risico dossier 0,0 mln.). In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen.

Onderstaande de grootste wijzigingen in de prognose.

Meevallers		
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	0,1	
Landschappelijke Inpassing	0,*5*	
Diverse kleine mutaties/ afronding	0,*1*	
Niet-compensabel btw	*0,2*	
		0,*9*
Tegenvallers		
Grondverwerving tracé	-0,1	
Contractering	*-0,1*	
Diverse kleine mutaties/afronding	*-0,1*	
Planschade en nadeelcompensatie	*-0,4*	
		-0,*7*

In de prognose is geen rekening gehouden met het risico dat het Ministerie van Infrastructuur & Milieu een btw-bedrag in mindering brengt op de nog openstaande bijdrage groot € 13,5 mln (zie ook bij "dekking Ministerie van Infrastructuur & Milieu"). Een eventueel optreden van dit risico kan gedekt worden uit het taakstellend budget.

			De uitgaven en verkoopopbrengsten van de ruilgronden worden verantwoord binnen het projectbudget (deelbudget grondverwerving ruilgronden). Gelet op de voortgang van het project gaan we ervan uit dat de ruilgronden niet binnen de einddatum van het project allemaal zijn verkocht. Hierover zijn we met zowel het cluster Ontwikkeling als het cluster Financiën in overleg. Dit betekent dat deze nog niet gerealiseerde verkopen aan het einde van het project mogelijk het projectbudget zullen overstijgen. Per 1 juli 2021 H1 2021 is dit bedrag € 4,2 mln.
Projectreserve			In het kredietbesluit van oktober 2015 was een projectreserve opgenomen van € 15 mln. Deze is bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 ingezet om de tekorten op de inspanningsverplichtingen van de regio en de Provincie zelf deels weg te werken. Daarmee is de projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Onderstaand het nieuwe kosten- en dekkingsoverzicht waarmee het bovenstaande komt te vervallen.
Risicobeheer			De Buitenring is geopend voor verkeer zijn de werkzaamheden nagenoeg gereed. In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen. Het openstaande exogene risico zal conform voorgaande rapportages enkel in de bijlage worden vermeld. Zie bijlage 2 Overzicht exogene risico's
Uitgaven			De inschatting ten aanzien van de uitgaven in het jaar 2021 bedraagt € 6 miljoen. In 2021 is tot en met mei 2021 (peildatum) ruim € 1,6 mln. gerealiseerd.  Grafiek: Realisatie vs. prognose
Dekking			Ministerie van Infrastructuur & Milieu Het Ministerie van Infrastructuur & Milieu draagt in totaal € 73,7 mln. bij, waarvan € 58,4 mln. ten aanzien van de "aansluiting Nuth" en € 15,25 mln. BDU bijdrage.

			Overeengekomen is dat het restant ad € 13,5 mln. betaald wordt na de oplevering (2019). Deze bijdrage is inclusief btw. Afhankelijk van het dan geldend (btw) standpunt van het Ministerie van Financiën, wordt over dit bedrag al dan niet btw ingehouden. Vooralsnog wordt dit bedrag ingeschat op € 2,1 mln. Op voordracht van het cluster Financiën wordt, gezien binnen het perspectief van de totale begrotingsomvang, dit risico vanaf de begroting 2016 niet meer opgenomen in de weerstandsparagraaf bij begroting en jaarstukken. Dit betekent dat er voor de BPL, voor wat betreft de uitgaven ter hoogte van het restant bedrag, een potentieel dekkingstekort is van € 2,1 miljoen (zie exogeen risico R-0150).
Dekking			Parkstad Limburg Met Parkstad Limburg zijn de financieringsafspraken geregeld in de financieringsovereenkomst van oktober 2013. De afspraken zijn gesplitst in een resultaatsverplichting groot € 75,5 mln., een inspanningsverplichting groot € 15,0 mln. en meerkosten inpassingsplan groot € 7,7 mln. In juni 2019 hebben wij het restant van de resultaatsverplichting ontvangen. De resultaatsverplichting is hiermee volledig ontvangen.
Dekking			Werk-met-werk Het betreft hier de verwachte (regionale) opbrengsten uit “werk-met-werk” (€ 7,7 miljoen). Gebiedsontwikkeling Het betreft hier gebiedsontwikkeling (€ 15 miljoen) en de inspanningsverplichting vanuit de regio voor een bedrag van € 7,5 miljoen. Financiering € 22,5 miljoen In overeenkomsten van 2009 en 2013 zijn Parkstad en Provincie een inspanningsverplichting overeengekomen dat de regio Parkstad zorgt voor dekking van het tekort van de BPL voor een bedrag van € 22,5 mln. Afgesproken is dat dit vorm gegeven kan worden door gebiedsontwikkeling en daaruit te genereren opbrengend vermogen en dat de randvoorwaarden en uitgangspunten daarvoor in overleg tussen Provincie en Parkstad worden vastgesteld. Nu de aanleg van de BPL gestaag vordert is het zaak om de afspraken uit overeenkomsten tussen Provincie en Parkstad over de inspanningsverplichting voor het opbrengend vermogen te concretiseren en daarna daadwerkelijk uit te voeren. Uitwerking/Voortgang In september ’17 heeft de regio de eerste voorlopige resultaten van haar inventarisatie van de dekkingsmogelijkheden voor de inspanningsverplichting gepresenteerd. Deze dekkingsmogelijkheden zijn in het vervolg van het 3e en 4e kwartaal van 2017 door de regio nader uitgewerkt tot een eenduidig voorstel voor de aanpak met een lijst met potentiele dekkingsbronnen. Op basis van dit voorstel is door gemeenten en Provincie in samenwerking met Stadsregio Parkstad een bestuur afspraak opgesteld waarin de regionale inspanning (wie), het proces (op welke wijze) en uiteindelijke lijst met dekkingsbronnen (wat) wordt vastgelegd als uitwerking van de eerdere inspanningsverplichting/financieringsovereenkomst uit 2013 Op 1 maart 2018 is de bestuursafspraak ondertekend. Met de ondertekening van deze bestuursafspraak door de gemeenten nemen de gemeenten de verantwoordelijk voor de realisatie van de inspanningsverplichting en spannen zij zich in om bij te dragen aan de dekking van het restantbedrag. De totale inspanning bedraagt € 30,2 mln. (€ 7,7 mln. + € 15,0 mln. + € 7,5 mln.). Het aandeel van de Regio in deze bedraagt € 22,7 mln. De Provincie heeft aangeboden dit bedrag te willen verlagen met € 10,0 mln. tot € 12,7 mln. Van deze € 12,7 mln. heeft de Regio

				Parkstad (excl. gemeente Brunssum) inmiddels € 8,0 mln. toegezegd. Hierop volgend zijn nog besprekingen gaande met de Regio Parkstad over een mogelijke extra € 3 mln. en met de gemeente Brunssum over een bijdrage hunnerzijds. Met de regio Parkstad en de gemeente Brunssum zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om de zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mln. om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mln. Hierdoor zal de provincie Limburg met de regio Parkstad en de gemeente Brunssum zijn bestuurlijke afspraken gemaakt om de zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mln. om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mln. Hierdoor zal de provincie Limburg zelf, naast de eigen inspanningsverplichting van € 7,5 mln. voor de regionale inspanningsverplichting € 10,7 mln. beschikbaar moeten stellen. Het totaal aan extra benodigde dekking bedraagt daarmee € 18,2 mln. en kan niet geheel worden gedekt uit de projectreserve van €15 mln. binnen het budget van de Buitenring. Bij de vaststelling van de (G20-004) Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023 in uw vergadering van 14 februari 2020 is deze projectreserve per die datum formeel komen te vervallen. Het nog resterende benodigde deel van € 3,2 mln. is gedekt uit de bereikbaarheidsmiddelen.
5	Organisatie	H2 20	H1 21	Stand van zaken
	Inzet personeel			De capaciteitsplanning voor de periode *H2 2021* is vastgesteld.
6	Lijst vgb	H2 20	H1 21	Stand van zaken
				In de vergadering van Provinciale Staten van 30 september 2016 heeft PS ingestemd met het Statenvoorstel lijst categorieën van gevallen waarvoor een verklaring van geen bedenkingen van Provinciale Staten niet is vereist. De reden voor het opstellen van de lijst was de volgende. In de praktijk is gebleken dat een aantal aanvragen omgevingsvergunning in voorbereiding inzake het project BPL, afwijken van het inpassingsplan “Buitenring Parkstad Limburg 2012’. Een voorbeeld is de verplaatsing van de Gaiabrug in Kerkrade. De gemeente Kerkrade wil de bestaande brug op een andere locatie in Kerkrade hergebruiken. Het inpassingsplan staat echter op de nieuwe locatie een dergelijke bouwhoogte niet toe. Ten tijde van de planontwikkeling van de BPL was deze verplaatsing nog niet aan de orde. Om medewerking te kunnen verlenen aan deze plannen is een omgevingsafwijkingsvergunning nodig. Onderdeel van deze procedure is het vragen van een verklaring van geen bedenkingen van Provinciale Staten. Feitelijk zouden PS eerst een besluit moeten nemen over een ontwerp-verklaring en na afloop van de zienswijzentermijn nog eens een besluit moeten nemen over de definitieve verklaring. Voor de verlening van deze vergunningen is het college van GS het bevoegde orgaan. De wet biedt PS de mogelijkheid om categorieën van gevallen aan te wijzen waarvoor een dergelijke verklaring niet nodig is. Door de aanwijzing is het nu mogelijk om vergunningaanvragen voortvarend te kunnen afhandelen en is het besluitvormingsproces aanzienlijk vereenvoudigd. In H2 2017 is er één vergunning waarbij een uitgebreide procedure is doorlopen en de lijst is gebruikt. Dit betreft de omgevingsvergunning voor geluidsscherm 25. Het besluit is op 14 september 2017 genomen en op 19 september 2017 gepubliceerd. Overigens hebben we bij schrijven van 18 september 2017 Provinciale Staten hiervan kennis gegeven. In de periode van 1 *januari 2021 tot en met 30 juni 2021* is er géén vergunning verleend waarbij een uitgebreide procedure is doorlopen en de lijst is gebruikt.

			NB. Conform afspraak worden de Staten, na verlening van een vergunning, via een mailing/link hiervan in kennis gesteld.
7 B&O	H2 20	H1 21	Stand van zaken
			Alle provinciale wegvakken van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg zijn aan de wegbeheerder overgedragen en door de wegbeheerder in beheer genomen. Op de wegvakken in (de voormalige gemeente) Nuth na zijn alle gemeentelijke wegvakken die bij de BPL zijn aangelegd of gereconstrueerd in beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeenten. Overdracht van beheer en onderhoud van de laatste wegvakken (omgeving aansluiting BPL/A76) die voor derden (gemeente Beekdaelen en Rijkswaterstaat) werden aangelegd is *voor eind 2021* voorzien. Beheer en onderhoud van de BPL-natuur is geen kerntaak van de provincie. Hiertoe zijn/worden overeenkomsten met derden gesloten. Is er (nog) geen overeenkomst afgesloten dan voert de provincie het beheer en onderhoud uit. Kwalitatieve verplichtingen en een kettingbeding maken deel uit van een overeenkomst om dit beheer en onderhoud duurzaam te borgen. Relevant (aanbestedings-)beleid en regelgeving zijn ook in dit proces van toepassing. In het kader van het grondverwervingsproces van de BPL werden al beheer en onderhoudsovereenkomsten met private partijen gesloten. Beheer en onderhoud van de natuur die op gemeentelijke en provinciale eigendom werd aangelegd willen we over dragen aan de betrokken Parkstadgemeenten. Dit proces zal naar verwachting *voor eind* 2021 worden afgerond. Voor wegvakken, die als gevolg van de aanleg van de BPL niet meer tot het regionaal verbindend wegennet behoren, zijn met de betrokken gemeenten overeenkomsten afgesloten over de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud. Het betreft wegvakken van de N276 (Brunssum), N298 (Heerlen), N299 (Kerkrade) en N300 (Kerkrade, Heerlen). De feitelijke overdracht ter uitvoering van deze overeenkomsten is nagenoeg afgerond. De wegvakken van de N299 *en de* N300 *in de gemeente Kerkrade* zijn inmiddels in beheer en onderhoud bij de gemeente, de *N298, N300 (gemeente Heerlen) en de* N276 z*ullen* naar verwachting *eind* 2021 bij *de gemeenten Heerlen respectievelijk* Brunssum in eigendom, beheer en onderhoud zijn. Om bovenstaande afspraken uit te voeren zullen zeer veel eigendomstransacties moeten plaats vinden. In totaliteit zullen circa 1100 kadastrale percelen aan derden moeten worden over gedragen. Het gaat dan niet alleen om de eigendomsoverdracht voor de wegvakken van derden en natuur maar ook om restpercelen en vastgoed die bij het grondverwervingsproces BPL moesten worden gekocht. De gehele provinciale weg N300 (Buitenring Parkstad) is in de lopende beheer- en onderhoudscontracten opgenomen. In de Nota Kapitaalgoederen is *reeds* rekening gehouden met de uitbreiding van dit areaal. *De laatste* restpunten en verlengde garanties van het aanlegcontract welke zich hoofdzakelijk toespitsen op de voegovergangen kunstwerk turborotonde over de A76, het herstel gebreken aan de betonnen geluidsschermen, afschuivende taluds en verstopte bermsloten *zijn voorjaar 2021 afgerond*. In overleg met projectbureau BPL*, wegbeheerder* en aannemer *zijn* deze items afgehandeld. *Voor wat betreft afschuivende taluds en voegovergangen kunstwerk turborotonde spelen nog enkele discussies die naar verwachting voor einde 2021 worden afgehandeld.*

			Ten aanzien van klachten zien we sinds 2016 – 2017 (respectievelijk 4 en 3 klachten voor de wegbeheerder) een gestage toename van klachten in de periode 2018 (43), 2019 (169), 2020 (166) *en 2021 (tot medio juni 76 klachten)*. Een groot aantal klachten is inherent aan het openstellen en in gebruik nemen van een nieuwe weg. Denk hierbij aan kleine onvolkomenheden in markeringen (ontbreken), bebording (scheefstand) en dergelijke. Voorts gaan klachten gaan over geluidsoverlast, snelheid op de N300 en vandalisme. Bij vandalisme wordt de wegbeheerder vooral geconfronteerd met een groot aantal gevallen beschadigde glasplaten in geluidsschermen en graffiti. Ook zijn er klachten over de toename van verkeersdrukte op onderliggend wegennet. Nu als gevolg van Corona de wegintensiteiten geen representatief beeld geven is monitoring van *verkeersintensiteit geen optie*.

Bijlagen

1. Begroting prognose ultimo *H1 2021*
2. Overzicht exogene risico's
3. Kredietbesluit 9 oktober 2015
4. Besluitvorming aan Provinciale Staten *eerste* halfjaar *2021* (voor historie zie Q2 2014)

Bijlage 1: Begroting prognose ultimo H1 2021

bedragen in €		Prognose		
Budget	**Kredietbesluit 2015**	**2020 H2**	**2021 H1**	**H1 t.o.v. herijking 2015**
ALGEMENE KOSTEN				
Overige voorbereidingskosten t/m 2014	**7.730.802**	7.730.802	7.730.802	
Communicatie	**2.982.634**	1.961.559	1.960.572	-1.022.062
Automatisering	**479.814**	325.000	325.000	-154.814
Audits	**514.357**	325.000	332.857	-181.500
Juridische advieskosten	**2.685.375**	2.500.000	2.540.303	-145.072
Uitbesteding, overige kosten	**15.247.447**	15.150.000	15.100.001	-147.446
Projectmanagement	**1.159.570**	949.699	996.480	-163.090
VOORBEREIDINGSKOSTEN (incl. afwikkeling)	**30.800.000**	28.942.060	28.986.015	-1.813.985
ALGEMENE KOSTEN				
subtotaal Algemene kosten	***30.800.000***	***28.942.060***	***28.986.015***	***-1.813.985***
PERSONEELSKOSTEN				
Personeelskosten	**14.516.455**	14.516.455	14.516.455	0
Contracting	**15.283.545**	16.861.984	16.951.302	1.667.757
subtotaal Personeelskosten	***29.800.000***	***31.378.439***	***31.467.757***	***1.667.757***
INVESTERINGSKOSTEN				
Projectdeel A	**8.915.522**	7.358.075	7.358.075	-1.557.447
Projectdeel B	**125.884.477**	143.733.167	143.733.167	17.848.690
Projectdeel C Provincie		17.209.634	17.209.634	17.209.634
Projectdeel C RWS		PM	PM	
Wijzigingen	**50.240.661**	24.196.427	24.061.280	-26.179.381
Vertragingskosten	**17.250.000**	18.546.290	18.546.290	1.296.290
Verdiepte ligging Vaesrade	**2.540.000**	2.410.411	2.410.411	-129.589
Beheermaatregelen	**-6.280.660**	490.885	490.885	6.771.545
Rekenvergoeding	**250.000**	250.000	250.000	0
afronding				0
Contract Boskalis Nederland Infra B.V.	**198.800.000**	**214.194.889**	**214.059.742**	15.259.742
Overige omgevings issues	**8.300.000**	10.316.674	10.334.376	2.034.376
Kabels & Leidingen	**16.800.000**	20.772.328	20.703.836	3.903.836
Archeologie	**3.500.000**	1.512.836	1.512.836	-1.987.165
ProRail	**11.000.000**	7.805.630	7.805.630	-3.194.371
Landschappelijke inpassing	**6.200.000**	4.850.704	4.318.589	-1.881.411
Bijstelling budget Reijmersbeek 16/11/2020	**-1.600.000**			
Bew egw ijzering en OV	**6.000.000**	9.484.836	9.489.198	3.489.198
subtotaal Investeringskosten	***249.000.000***	***268.937.897***	***268.224.207***	***17.624.207***
GRONDEXPLOITATIE (incl. stikstof maatregelen)	**89.000.000**	**91.320.367**	**91.454.402**	**2.454.402**
Verw ervingskosten (overig)	**4.000.000**	4.060.225	4.081.887	
Grondverw erving tracé	**76.900.000**	76.082.121	76.378.484	
Grondverw erving ruilgronden	**-4.000.000**	805.126	621.136	
Landschappelijke inpassing	**7.500.000**	8.426.012	8.426.012	
Geleenbeekdal, aankoop landbouw gronden	**4.587.000**	1.933.883	1.933.883	
Brunssummerheide, verlengd ecoduct	**0**	0	0	
Brunssummerheide, ammoniakpakket	**13.000**	13.000	13.000	
KWALITEITSIMPULS NATUUR	**9.400.000**	**8.198.404**	**8.268.858**	-1.131.142
Geleenbeekdal, inrichting landbouw gronden				
Geleenbeekdal, hydrologische maatregelen				
Brunssummerheide, renaturering Roode Beek				
Teverener Heide, aanleg ecoduct				
Brunssummerheide, hydrologische maatregelen				
Brunssummerheide, inrichting landbouw grond				
Brunssummerheide, extra beheerpakket				
AANPASSING N274	**4.700.000**	**5.283.649**	**5.283.649**	**583.649**
RESERVES EN STELPOSTEN	**33.000.000**	**11.153.704**	**11.351.445**	**-21.648.555**
Planschade en Nadeelcompensatie	**7.300.000**	1.500.000	1.865.962	-5.434.038
Reserve risico's, endogeen	**7.800.000**	0		-7.800.000
Reserve project	**0**	0		0
Indexeringskosten	**16.400.000**	6.785.000	6.772.346	-9.627.654
Niet-compensabele btw	**1.500.000**	2.868.704	2.713.137	1.213.137
				0
Totaal	**445.700.000**	**445.214.520**	**445.036.333**	***-663.667***

Bijlage 2: Overzicht risico's

In het KT van 24 november 2020 is besloten (BS-0551) om het risicodossier op te heffen en de endogene risico's met status in behandeling met de bijbehorende verwachtingswaarde in de prognose op te nemen. Het openstaande exogene risico zal conform voorgaande rapportages enkel hier worden vermeld.

Nr.	Allocatie	Onzekerheid	Beheersmaatregel (wordt genomen, in overweging)	Kans	Verwachtings-waarde geld pre mitigated	Verwachtings-waarde geld post mitigated
R-0150	Exogeen	2e tranche bijdrage RWS aan BPL € 13,5 miljoen valt lager uit als gevolg van gedeeltelijke afstorting door RWS naar BTW compensatiefonds .	Verhouding bijdrage RWS versus BPL en verhouding grondaankopen (vrij van BTW) versus totale aankopen uitwerken t.b.v. gesprek / onderhandeling met RWS. Actualiseren van de BTW-opstelling o.b.v. de actuele cijfers.	25%	437,50	87,50
			Exogene verwachtingswaarde		437,50	87,50

Bijlage 3: Kredietbesluit 2015

volgn omschrijving investeringsuitgaven		totale projectraming	kredietbesluit 2012	mutatie t.o.v. kredietbesluit 2012	werkelijke realisatie t/m 2014	Prognose fasering restant-uitgaven 2015 tot einde project 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	>2021
A1	Algemene kosten	30.800.000	22.974.929	7.925.071	24.995.526	2.000.000	500.000	500.000	1.000.000	1.000.000	500.000	304.474	
A2	Personeelskosten	29.800.000	19.792.849	10.007.151	26.425.917	4.000.000	2.500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	876.083	
1	intern	14.516.455	14.516.455	0	12.127.719	1.500.000	868.736					0	
2	inhuur	15.283.545	5.276.394	10.007.151	8.298.198	2.500.000	1.631.264	500.000	500.000	500.000	500.000	876.083	
B1	Investeringskosten	250.600.000	219.813.617	31.786.383	46.767.156	68.139.089	46.835.045	28.100.000	13.486.666	14.000.000	13.000.000	19.218.046	
1	contract Boskalis Nederland	198.800.000	177.300.000	21.500.000	40.467.427	50.400.000	38.900.000	24.100.000	11.100.000	11.250.000	10.000.000	13.232.573	
2	overige omgevings issues	8.300.000	0	8.300.000	83.465	4.000.000	639.584					3.576.951	
3	kabels & leidingen	16.800.000	23.000.000	-6.200.000	3.227.409	6.000.000	4.000.000	1.000.000	1.940.021			632.570	
4	archeologie	3.500.000	3.413.617	86.383	1.000.240	2.000.000			440.645			59.115	
5	ProRail	11.000.000	8.400.000	2.600.000	961.753	6.000.000	3.955.461					82.786	
6a	landschappelijke inpassing	6.200.000	1.562.000	4.638.000	947.132	818.823				2.800.000		1.634.045	
7	bewegwijzering en openbare verlichting	6.000.000	4.000.000	2.000.000				3.000.000			3.000.000	0	
8	overig		1.138.000	-1.138.000	79.724	-79.724						0	
B2	Grondexploitatie	89.800.000	105.987.251	-16.987.251	76.814.016	3.927.847	4.486.352	0	0	0	0	1.851.791	
1	algemeen	76.900.000	87.045.251	-10.145.251	73.127.088	2.144.449						1.628.453	
2	landschappelijke inpassing	7.500.000	6.392.000	1.108.000	5.619.512	1.783.398	26.500					70.590	
3	stikstof maatregelen	4.600.000	12.550.000	-7.950.000	67.430		4.379.852					152.718	
B3	Kwaliteitsimpuls natuur	9.400.000	8.200.000	1.200.000	1.321.192			4.000.000	4.078.808			0	
B4	Aanpassing N274	4.700.000	4.600.000	100.000	0			4.700.000				0	
C	Reserves en stelposten	48.900.000	60.788.589	-12.788.589	59.554	7.300.000	4.100.000	3.100.000	4.400.000	3.700.000	5.400.000	17.640.446	2.500.000
1	planschade en nadeelcompensatie	7.300.000	6.862.500	437.500	59.554	100.000	400.000	400.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	840.446	2.500.000
2	reserve risico's	15.000.000	0	15.000.000								15.000.000	
3	onvoorzien	7.800.000	34.425.000	-26.625.000		3.000.000	500.000		1.900.000	500.000	1.500.000	400.000	
4	indexering	16.400.000	19.500.000	-3.100.000		4.200.000	3.200.000	2.700.000	1.500.000	1.700.000	2.400.000	700.000	
5	btw (niet compensabel)	1.500.000	0	1.500.000						500.000	500.000	500.000	
VARIANT a: max.variant Reijmersbeek		462.300.000	441.956.849	21.243.354	172.381.349	86.366.946	67.101.397	36.278.808	19.380.666	19.200.000	19.400.000	39.690.834	2.500.000
6b	versobering Reijmersbeekdal	-2.000.000		-2.000.000						-2.000.000		0	
VARIANT b: incl. versobering Reijmersbeek		460.300.000	441.956.849	19.243.354	172.381.349	86.366.946	67.101.397	36.278.808	19.380.666	17.200.000	19.400.000	39.690.834	2.500.000

volgn omschrijving financiering		totale projectraming	kredietbesluit 2012	wijziging t.o.v. kredietbesluit 2012	werkelijke realisatie t/m apr. 2015	Prognose fasering restant-financiering mei 2015 tot einde project 2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	> 2021
D	Bijdragen derden	166.860.000	173.960.000	-7.100.000	71.231.004	55.600.000	1.428.996	0	0	0	0	16.100.000	22.500.000
1	bijdrage Parkstad	53.500.000	53.500.000	0	53.500.000							0	
2	bijdrage BDU (motie van Geel 1ste deel)	10.160.000	10.160.000	0	10.160.000							0	
3	bijdrage BDU (motie van Geel 2de deel)	5.090.000	5.090.000	0	5.090.000							0	
4	Resultaatverplichting Parkstad	8.000.000	10.000.000	-2.000.000	2.326.830	4.600.000	1.073.170					0	
5	Inspanningsverplichting Parkstad	7.500.000	7.500.000	0									7.500.000
6	Opbrengst gebiedsontwikkeling Parkstad	15.000.000	15.000.000	0									15.000.000
7	Rijksbijdrage (aansluiting Nuth)	58.400.000	63.500.000	-5.100.000		50.000.000						8.400.000	
8	EFRO subsidie aansluiting Avantis	1.500.000	1.500.000	0	144.174	1.000.000	355.826					0	
9	Bijdrage Parkstad stikstofmaatregelen	7.710.000	7.710.000	0	10.000							7.700.000	
E	Provinciale bijdragen	179.371.953	172.471.953	6.900.000	172.471.953	-2.100.000	9.900.000	0	0	0	0	0	0
	reguliere stortingen in reserve BPL	32.500.000	32.500.000	0	32.500.000							0	
	storting surplus MRB in reserve BPL	3.954.000	3.954.000	0	3.954.000							0	
	regiofonds Parkstad (investeringsfonds)	37.500.000	37.500.000	0	37.500.000							0	
	cofinanciering aansluiting Avantis	1.250.000	1.250.000	0	1.250.000							0	
	rentetoevoeging voorziening BPL	6.347.953	6.347.953	0	6.347.953							0	
	bijdrage ILG (optimumvariant beekdalen ca)	4.800.000	6.900.000	-2.100.000	6.900.000	-2.100.000						0	
	bijdrage ILG (ecoduct Europalaan)	1.800.000	1.800.000	0	1.800.000							0	
	storting in reserve BPL uit coalitieakkoord 20	79.420.000	79.420.000	0	79.420.000							0	
	bijdrage impuls natuur en landschap	2.800.000	2.800.000	0	2.800.000							0	
	BDU verkeer en vervoer	9.000.000		9.000.000			9.000.000					0	
		346.231.953	346.431.953	-200.000	243.702.957	53.500.000	10.428.996	0	0	0	0	16.100.000	22.500.000
VARIANT a: netto te activeren projectuitgaven		115.068.047	94.824.893	21.443.354	-71.321.608	32.866.946	56.672.401	36.278.808	19.380.666	19.200.000	19.400.000	23.590.834	-20.000.000
VARIANT b: netto te activeren projectuitgaven		114.068.047	94.824.893	19.443.354	-71.321.608	32.866.946	56.672.401	36.278.808	19.380.666	17.200.000	19.400.000	23.590.834	-20.000.000

Gekozen is voor de variant: A.

Aldus besloten in de vergadering van Provinciale Staten van 9 oktober 2015

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer drs. Ph.J.F.M. Rovers, voorzitter

Naar inhoudsopgave

Bijlage 4: Besluitvorming[1] **rondom** BPL periode januari 2021 t/m juni 2021

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
Berichtgeving aan PS 31 januari 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in verband met het niet doorgaan van de B258n
Berichtgeving aan PS 22 maart 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in verband met eerdere oplevering Mijlpaal C d.d. 22-03-2017
Berichtgeving aan PS 28 juni 2017	Mededeling portefeuillehouder inzake de planning van project Buitenring Parkstad Limburg in relatie tot verwerving gronden wegvak 1 (aansluiting Nuth) te Nuth d.d. 28-06-2017.
Informeren PS 6 oktober 2017	Portefeuillehouder informeert PS over het Groeimodel ingebruikname Buitenring Parkstad Limburg
Informeren PS 21 maart 2018	Portefeuillehouder informeert PS over de laatste stand van zaken tijdens een tracébezoek
Berichtgeving aan PS 22 maart 2018	Mededeling portefeuillehouder inzake Buitenring Parkstad Limburg (BPL) i.v.m. aanpassing tussenmijlpaal B
Berichtgeving aan PS augustus 2018	Portefeuillehouder informeert volgens Toezegging 2482 Evaluatie Sociale Return on Investment (SROI) taakstelling Buitenring Parkstad Limburg (BPL) waarbij succesfactoren en verbeterpunten worden benoemd.
Berichtgeving aan PS 13 november 2018	Portefeuillehouder informeert over verantwoordelijkheden betreffende beheer en onderhoud provinciale aangekochte natuurpercelen.
Informeren PS 23 november 2018	Portefeuillehouder informeert ter vaststelling provinciaal inpassingsplan “herziening PIP BPL Merkelbeekerstraat Brunssum”
Informeren PS 22 februari 2019	Portefeuillehouder informeert PS en oud PS-leden over de laatste stand van zaken tijdens een tracébezoek aan de in aanleg zijnde turboverkeersrotonde te Nuth (Beekdaelen)
Informeren PS 12 april 2019	Portefeuillehouder informeert in interim Statencommissie van 12 april 2019 middels de aangeboden voortgangsrapportage H2 2018
Uitnodiging voor 27 november 2019	PS is uitgenodigd voor 2 bijzondere films over de Buitenring. De Buitenring als belangrijke infrastructuur en zicht “vanuit de ruimte” op de natuurcompensatie.
Informeren PS 18 december 2019	GS informeren PS door toezending van de voortgangsrapportage H1 2019
Besluit 14 februari 2020	G-20-004 Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 – 2023: inzet projectreserve voor dekkingstekort inspanningsverplichting regio en Provincie.
Besluit 16 nov 2020	G-20-057 Amendement 91 Van Wageningen cs inzake Bestem vrijvallende middelen Reijmersbeek voor landschappelijke inpassing elders in Limburg G-20-057 Statenvoorstel Landschappelijke inpassing Kasteel Reijmersbeek brief GS van 26-8-2020 (GS 2020-34398) In 2015 heeft PS € 2.000.000 extra beschikbaar gesteld voor de landschappelijke inpassing van Kasteel Reijmersbeek (Nuth) op het eigendom van de eigenaar als gevolg van de aanleg van de Buitenring en de Aansluiting Nuth. Sindsdien is het niet gelukt om te komen tot een eenduidig en helder voorstel voor deze herinrichting en de uitvoering daarvan. Daarnaast is in de onteigeningsprocedure de waardevermindering van het landgoed als

[1] Zie voor historische lijst BPL besluiten/documenten Q2 2014.

Besluiten / documenten	Randvoorwaarde / uitgangspunt voor de uitvoering BPL
	gevolg van de aanleg van de Buitenring meegenomen. Gedeputeerde Staten concludeert dat de eigenaar reeds voldoende wordt gecompenseerd vanuit de onteigeningsprocedure waardoor het uitvoeren van deze landschappelijke inpassing zal leiden tot een dubbele vergoeding ten behoeve van een betere inpassing van het landgoed. De inpassing van de Buitenring buiten het eigendom van de eigenaar van Reijmersbeek wordt wel gerealiseerd en staat niet ter discussie. Dit Statenvoorstel is behandeld in de Statencommissie MD van 16-10-2020. De commissie heeft besloten om het voorstel als bespreekstuk door te leiden naar PS van 13-11-2020. Voorgesteld besluit Provinciale Staten wordt gevraagd: het eerder genomen besluit omtrent de inpassing van kasteel Reijmersbeek te Nuth terug te draaien en de daardoor vrijvallende middelen toe te voegen aan de bereikbaarheidsmiddelen. *https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Limburg/9fbb9864-837f-4d65-977e-09105239f1cc*
Besluit 2 juni 2021	*2021/13358 Voorstel aan de gemeente Beekdaelen over de afhandeling van het project BPL.* *GS heeft Ingestemd met het voorstel dat in het bestuurlijk overleg van 19 januari 2021 aan de gemeente Beekdaelen is gedaan over de afhandeling van de openstaande punten van de BPL (besluit GS nr. 2021/13358)*

8.11.5. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 12de voortgangsrapportage (peildatum: *1 juli 2021*, Projectblad zie R46 hoofdstuk 8.9)

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van *1 januari 2021 tot 1 juli 2021* 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 *H3 2021* 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 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. In afwachting van de uitkomst van deze zitting is er (nog) geen onherroepelijk PIP.*

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.

———INEA/CEF/TRAN/A2016/1351675 2016-EU-TA-0108-W 2EUStates2cross

Totaaloverzicht

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;
- seintechnische 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). <u>Deel 1. Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf</u> 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 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. <u>Deel 2. Kredietbesluit 2020 SVHL</u> 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.*

2	SVHL Realisatiefase	H2 2020	*H3* *2021*	Stand van zaken

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.

2.1 Financiën

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)).

Dit maakt het financiële overzicht, voor dit moment, als volgt:

Planning / Realisatie	Totaal	≤2020	2021	2022	2023	2024	2025	>2025
Fasering VGR1								
Fasering VGR3								
Inkomsten planning			*n.t.b.*					
Uitgaven planning	68,140	7,024	23,396	37,720				
Realisatie	7,024~~*79*~~	7,024	*0,055*					
Initiatief	Haalbaarheid	Planuitwerking	Uitvoering	Beheer				

Verklaring ontwikkeling
Uitgaven passen binnen het ter beschikking gesteld krediet.

2.2 Fiscaliteit

Btw

Verklaring ontwikkeling
Bij de gemeente Heerlen en Landgraaf worden er afspraken vastgelegd inzake kruisende voorzieningen. Dit om kostenverhoging te vermijden. De overeenkomsten worden in Q3 2021 gesloten.

2.3 Dekking

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

CEF-subsidie

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.

Verklaring ontwikkeling

Aangekondigd is dat begin juli 2021 de Europese Unie een besluit neemt over het ingediende amendement.

2.4 Planning

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

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
	X	X	X	

Verklaring ontwikkeling

Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de planning.

2.5 Scope

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 Glas Mij-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.
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.

			Heerlen Oost (veiligheidsknelpunten) 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. Verklaring ontwikkeling *Het overleg met het ministerie is opgestart. In de volgende rapportage ontvangt u een actuele stand van zaken.* **Overweg Glas Mij-weg/de Kissel** 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. Het verleggen van de Glasmij-weg wordt door de gemeente Heerlen voorbereid, aanbesteding gereed gemaakt en uitgevoerd. Een en ander wordt in een af te sluiten realisatieovereenkomst tussen Provincie Limburg en gemeente Heerlen vastgelegd. Verklaring ontwikkeling *De concept-overeenkomst ligt voor bij de gemeente Heerlen. Naar verwachting wordt de overeenkomst in Q3 2021 gesloten.*
2.6	Risico's		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. ***Grootste financiële risico's*** ▪ Bestaand areaal slechter dan verwacht ▪ Hergebruik materialen minder mogelijk dan verwacht ▪ Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP ***Grootste tijd risico's*** Werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP
2.7	Provinciaal Inpassingsplan		Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend. Er is nog geen onherroepelijk PIP. Verklaring ontwikkeling *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.*

2.8 Organisatie		**Projectbeheer en projectbeheersing** 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. Verklaring ontwikkeling *De samenwerking met ProRail voor de uitvoeringsfase is opgestart. Het intern projectteam SVHL wordt uitgebreid.*

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)*

Bijlage 2 Kredietbesluit SVHL 2020

volg-nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	Projectraming		Reeds gerealiseerd 2017	2018	2019	2020	Prognose 2021	2022	2023
A	Planuitwerking - & Aanbestedingsfase									
1	IB kosten	3.325.956		624.083	1.411.476	1.290.397	0			
2	IB onvoorzien	0		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	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		

Afschrijvingstermijn:40 Jaar

Bijdrage provincie (2015-nr.34)	10.000.000
Nieuwe bijdrage provincie	10.228.214
Totale bijdrage provincie	20.228.214

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
Er kan minder hergebruik van materiaal plaatsvinden dan aangenomen in de raming	▪ 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	▪ 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.	▪ 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.
CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.	▪ Opstellen planning en bespreken binnen het Projectteam ▪ Uitzoeken wat maximale termijn is voor uitloop van de planning ▪ Bestaande administratie herinrichten o.b.v. voorwaarden CEF ▪ Declarabiliteit uitzoeken	Amendement is ingediend. Uitkomst Europe Unie wordt in *juli* 2021 verwacht.

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Ongemerkt uitbreiden van de scope zonder dat expliciet een nieuwe scope wordt vastgesteld	▪ 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.

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
-		

8.11.6. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 11de voortgangsrapportage (peildatum 1 juli 2021, Projectblad zie R56 hoofdstuk 8.9)

Doelstellingen en scope van het project

Het project 'Tram Maastricht-Hasselt' betreft de realisatie van (het Nederlandse deel van) de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, die op haar beurt onderdeel is van het Spartacusplan in oostelijk Vlaanderen. Het doel van dit plan is om een kwaliteitsimpuls in het openbaar vervoer in Belgisch Limburg te realiseren.

De Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn is initiatiefnemer van het project en zal te zijner tijd de OV-exploitatie van deze verbinding verzorgen. Een overkoepelende doelstelling in de uitvoering van het Nederlandse project is 'oplevering van een werkend vervoersysteem'. Daarmee omvat het project naast de bouw van de in Nederland benodigde traminfrastructuur tevens het verzorgen van het veiligheidsbewijs alsmede 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).

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.

Scope:
Het vervoerssysteem "Tram Maastricht-Hasselt" is in de Kaderovereenkomst gesplitst in twee projectdelen:

- Projectdeel Vlaanderen (VL): het projectdeel dat bestaat uit de Vlaamse Railinfrastructuur, het trammaterieel en de vervoersdiensten;
- Projectdeel Nederland (NL): het project bestaande uit de Nederlandse Railinfrastructuur.

Projectteam Nederland is verantwoordelijk voor de realisatie van projectdeel NL.

Ontwikkelingen ten aanzien van de doelstelling(en) van het project

De doelstellingen van het project zijn ongewijzigd.

Ontwikkelingen ten aanzien van de scope van het project

Onttrekking van het goederenspoor

Het proces m.b.t. de onttrekking van het goederenspoor Lanaken-Maastricht aan het hoofdspoor en het proces van statuswijziging is lopende. Met zowel ProRail als het ministerie van I&W is de onttrekking van het spoortracé vanaf de grens tot Centraal Station aan de hoofdspoorweginfrastructuur alsmede de statuswijziging van het gedeelte dat nodig is voor de tram in lokaal spoor verder uitgewerkt (vanaf de grens tot aan de eindhalte Mosae Forum).

Aan Vlaamse zijde heeft de Vlaamse minister aan toenmalig federaal minister Bellot van Mobiliteit eveneens de vraag gesteld of het goederenverkeer onttrokken kan worden aan het bestaande goederenspoor te Lanaken en vervolgens geïntegreerd kan worden in de Spartacuslijn. Infrabel heeft hiervoor opdracht gekregen en het dossier is goedgekeurd door de Raad van Bestuur van Infrabel. Het dossier wordt nu door Infrabel gereed gemaakt om aan de federaal minister voor te leggen.

Tracé Hasselt

In Hasselt wordt gekeken naar de definitieve uitwerking van het stadstracé, waarbij voormalig Vlaams minister Weyts in de bestuurlijke werkgroep heeft aangegeven dat dit binnen de gestelde projectkaders plaatsvindt. *Zoals middels de mededeling portefeuillehouder van 21 februari 2020 aan u gecommuniceerd heeft zijn opvolgster, Minister Peeters, in het overleg van 13 januari 2020 aangegeven dat de Stad Hasselt graag mogelijkerwijs een aanpassing van het tracé zou willen hebben.* Minister Peeters wenst *echter* voor wat betreft de aanpassing van het tracé in Hasselt niet te spreken over een scopewijziging. Wij zijn in overleg om duidelijk te krijgen op welke wijze en binnen welke tijdsspanne deze lokale kwestie wordt opgelost zodat het project door kan. *De Kaderovereenkomst is helder over scopeaanpassingen: er kan een aanpassing worden doorgevoerd als de projectpartners zowel over de*

inhoud van de wijziging als over de gevolgen van de wijziging overeenstemming hebben bereikt. Voorstellen tot (scope)wijziging dienen welwillend beoordeeld te worden indien deze o.a. kostenneutraal zijn en niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht. Met betrekking tot de beoogde aanpassing van het tracé te Hasselt hebben tijdens het overleg van 17 februari 2020 projectpartners onderschreven dat een eventuele aanpassing op Hasselts grondgebied geen vertraging in de procedure mag opleveren, niet tot meer kosten aan Nederlandse zijde mag leiden en geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel mag hebben. Alle inzet blijft erop gericht om het tramproject te realiseren.

In het eerste halfjaar van 2020 is er juridisch onderzocht op welke wijze met de gunningsfase gestart kan worden waarbij het totale projecttracé in de aanbesteding is gebracht met de aankondiging dat voor het tracé in Hasselt op een later moment in dat aanbestedingsproces mogelijk een aanpassing/wijziging wordt ingebracht. De juridische houdbaarheid daarvan is vooraf goed onderzocht. Het technisch bestek zal *ingeval van overeenstemming tussen de projectpartners* gedurende de gunningsfase voor wat betreft tracé tussen Hasselt-Dusartplein en station middels een terechtwijzend bericht worden bijgestuurd. Het alternatief tracé voor Hasselt wordt aan Vlaamse zijde verder onderzocht/uitgewerkt in technische werkgroepen samen met o.a. de stad Hasselt zelf. *De Nederlandse partijen zijn hierbij niet betrokken. De (tussentijdse) rapportages / documenten / studies die in het kader van het alternatieve tracé worden opgesteld / uitgevoerd door de Vlaamse partners worden pas na vaststelling gedeeld met de Nederlandse partners.*

De verwachting aan Vlaamse zijde was dat de Vlaamse project-MER gefaseerd ingediend zou kunnen worden. Daarbij zou het onderdeel Hasselt later worden ingediend als helderheid bestaat over de definitieve tracékeuze in Hasselt. *De Lijn heeft aangegeven dat, i*n tegenstelling tot deze verwachting de Project-MER voor het hele Vlaamse tracé in één keer *moet* worden ingediend. Dat betekent dat het definitieve referentieontwerp voor het tramtracé inclusief het tracé-gedeelte door Hasselt klaar moet zijn en verwerkt moet worden in de Project-MER. Het basistracé door Hasselt en/of het alternatief tracé moeten op gelijk detailniveau in de project-MER opgenomen worden.
De indiening van de omgevingsvergunning is gekoppeld aan de indiening van de MER. Dit betekent dat de indiening van de omgevingsvergunningen voor de onderdelen Diepenbeek, Bilzen en Lanaken *die* gepland stond voor eind 2020 later plaatsvindt, *namelijk* gelijktijdig met de indiening van het onderdeel Hasselt *en* nadat de project-MER is ingediend.

De gevolgen hiervan zijn opgenomen in de concept integrale planning die geagendeerd st*ond* voor het bestuurlijk overleg van 25 januari 2021. *De planning is tijdens dit overleg niet vastgesteld kunnen worden, vanwege de onduidelijkheid aan Vlaamse zijde over de besluitvorming omtrent het definitieve tramtracé in Hasselt. Zoals aangegeven in de Mededeling portefeuillehouder van 1 april 2021, hebben de Nederlandse partijen veelvuldig geprobeerd de constructieve samenwerking met de Vlaamse partners op te zoeken. De Vlaams minister heeft zich tweemaal afgemeld voor het Bestuurlijk Overleg zonder een alternatieve datum voor te stellen, één van de redenen waardoor de communicatie moeizaam verloopt. De Vlaamse regering lijkt zich in diverse uitingen ook te distantiëren van de eerder gemaakte afspraken dat er geen gevolgen van een aangepast tracé in Hasselt voor de Nederlandse partijen zouden zijn.*

In de diverse andere contactmomenten met Vlaams minister Peeters hebben de Nederlandse partijen er sterk op aangedrongen dat zij de situatie in Hasselt snel tot een oplossing brengt.

De Nederlandse partijen hebben daarnaast contact opgenomen met de Vlaams Afgevaardigde in Den Haag en de Nederlandse Ambassadeur in Brussel om te pogen middels een diplomatieke weg een oplossing voor de complexe situatie te vinden. Dit heeft geleid tot een informeel overleg.

Aanbesteding
Fase 1, zijnde de selectiefase, is in december 2019 afgerond. Er zijn enkele consortia geselecteerd die aan de gunningsfase mogen deelnemen. Fase 2 zijnde de gunningsfase had qua planning aansluitend aan de selectiefase kunnen beginnen, alle stukken daarvoor waren daarop gericht. Door het Vlaams kabinet is de start aangehouden vanwege discussies over het tracé in het centrum van Hasselt.

Vanwege deze discussies over het tracé in Hasselt heeft de raad van bestuur van VVM De Lijn aanvullende eisen gesteld aan het opstarten van de gunningsfase waaraan het Vlaams kabinet dient te voldoen

Onder voorbehoud dat Vlaams kabinet aan deze aanvullende eisen zou voldoen werd door de RvB van VVM De Lijn op 18 maart 202 goedkeuring verleend aan de biedingsleidraad van het bestek infra en de biedingsleidraad van het bestek materieel.

In deze periode w*erd* door de Nederlandse partijen aangedrongen op helderheid en start van de gunningsfase.

Op 17 juli 2020 heeft de Vlaamse regering formeel ingestemd met de extra eisen die door de Raad van Bestuur van De Lijn waren gesteld, waarna op 22 juli de geselecteerde consortia de Biedingsleidraad en bijbehorende stukken hebben ontvangen.

De aanbestedende dienst heeft voor zowel de aanbesteding van het trammaterieel als de aanbesteding voor de infrastructuur de eerste offertes ontvangen. De offertes zijn beoordeeld en het beoordelingsverslag dient door de penvoerder (De Lijn) nog vastgesteld te worden.

Ontwikkelingen in de planning van het project

Als gevolg van de latere behandeling van de beroepsprocedure door de Raad van State aan Nederlandse zijde *respectievelijk de afwijzing door de minister om op risico van de Nederlandse partijen vooruitlopend op de definitieve goedkeuring van het bestemmingsplan het proces te vervolgen* en een drietal oorzaken aan Vlaamse zijde (de toegevoegde stap van goedkeuring van de actualisatienota door de Vlaamse regering, het verlengde uitstel van de vaststelling van de Biedingsleidraad door de Raad van Bestuur van De Lijn én de aanvullende eis van De Lijn m.b.t. een vrijwaring van de Vlaamse regering inzake gevolgen van de beoogde tracéaanpassing in Hasselt) treedt er ten opzichte van de vigerende planning aanvullende vertraging op, waardoor de afronding van de aanleg van het gehele vervoersysteem en de ingebruikname daarvan in 2024 niet meer haalbaar is. Er wordt daarmee afgeweken van de doorlooptijd die was gepland *voor* de aanbesteding, als gevolg van de problematiek in Hasselt.

De integrale planning is in concept geactualiseerd en zal in de volgende Bestuurlijke Werkgroep besproken worden. Daarbij zijn de vertragingen met de oorzaken daarvan in beeld gebracht en *deze worden* ter vaststelling aan de Bestuurlijke Werkgroep voorgelegd. *Doordat er in Vlaanderen nog geen helderheid is inzake de situatie in Hasselt is de planning de voorbije periode niet vastgesteld kunnen worden en loopt de vertraging verder op.*

Zoals in de mededeling portefeuillehouder/raadsinformatiebrief van 27 mei 2020 vermeld heeft minister Peeters aangegeven dat er, ondanks de vertraging in het aanbestedingsproces, naar haar oordeel wellicht geen sprake van enige vertraging op de gehele duur van het project is. Volgens de nieuwe concept planning van het totale project is dit wel het geval. *Het maken van afspraken* met de Vlaams minister inzake de opgelopen vertraging *staat geagendeerd voor het overleg van de Bestuurlijke Werkgroep. In de brief aan minister Peeters van 4 februari 2021 hebben de Nederlandse partijen haar in kennis gesteld van de meerkosten aan Nederlandse zijde en dat deze meerkosten bij het Vlaams Gewest in rekening worden gebracht.*

Huidige fase:

Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase
		X	X	

Conditionerende werkzaamheden zijn reeds gestart vandaar de ‘x’ bij de uitvoeringsfase.

Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project

Raming

In december 2019 is de actualisatie van de raming (zogenaamde SSK-raming) afgerond. Binnen de begroting is een risico-reservering van € ~~8~~*11* mln. opgenomen (Prijspeil 202*1*).

Afspraken omtrent de indexering van het budget zijn in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg vastgelegd en zullen – indien dat nodig mocht zijn – worden geëffectueerd.

Het project is nog steeds binnen de geldende financiële afspraken te realiseren.

Indien de door de Vlaamse partijen veroorzaakte vertragingen tot extra kosten leiden aan Nederlandse zijde, zullen deze meerkosten zoals dat eerder is afgesproken bij de Vlaamse partners in rekening gebracht worden.

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.

Ontwikkelingen ten aanzien van btw
Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen waarmee de conclusie dat de btw geen extra kostenpost voor het project is overeind blijft.

Projectbeheer en projectbeheersing
Het project Tram Maastricht-Hasselt is een grensoverschrijdend project waar sprake is van een samenwerking van een viertal partijen waarvan twee aan Vlaamse zijde en twee aan Nederlandse zijde, die elk vanuit bepaalde bevoegdheden en verantwoordelijkheden en onder voor elk specifieke wettelijke kaders samen integraal aan het project werken. Wat betreft de inhoud is het een complex project met weinig ervaringen in den lande. Het kent een aantal processen waarbij stakeholders een eigenstandige betrokkenheid hebben hetgeen zich uit in een meedenkende rol, een gevraagde en ongevraagde adviesrol tot en met op onderdelen een meebeslissende rol.

De organisatie is vormgegeven volgens het beproefde IPM-model dat wordt gehanteerd bij complexe, majeure infra werken. De TMH-organisatie bestaat uit 6 kernrollen namelijk: projectmanagement, omgevingsmanagement, technisch management, contractmanagement, projectbeheersing en communicatie. Daarnaast zijn er diverse werkgroepen gecreëerd die verantwoording afleggen aan het projectteam.
De huidige actieve grensoverschrijdende werkgroepen zijn: Communicatie, Aanbesteden, Exploitatie overeenkomst, Techniek, Projectbeheersing en Wet Lokaal Spoor. Zij hebben onder andere als taak om de mogelijkheden te bekijken, om gemeenschappelijke processen (zoals bijv. aanbesteden) gezamenlijk vorm te geven en uit te voeren.

Naar aanleiding van het Berenschot-rapport (2017) wordt er op reguliere basis een externe analyse op het risicodossier gedaan. Tevens sluit een strategisch adviseur van Berenschot op reguliere basis aan bij overleggen van het project Tram Maastricht Hasselt. *De adviseur van Berenschot heeft aangegeven dat de projectorganisatie aan Nederlandse zijde, voor deze fase van het project, gesteld staat voor het uitvoeren van het project.*

Risico's en risicobeheersing
In onderstaande tabel zijn de belangrijkste risico's opgenomen. In de raming bedraagt de actuele reservering voor de benoemde risico's € 2,8 miljoen. Dit bedrag wordt op dit moment voldoende geacht om de benoemde projectrisico's af te dekken. Binnen de begroting bedraagt de totale risico-reservering € 8 mln. (benoemde en onvoorziene risico's).

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 *voor* het in de volgende Bestuurlijke werkgroep besproken *geagendeerd. Met I&W in gesprek blijven, informeren, beheersing laten zien van eventuele problemen, oorzaken duiden etc.*	*Dit is met het Vlaams gewest besproken tijdens het informeel overleg en staat geagendeerd voor het volgende bestuurlijk overleg met de contractpartners. Tevens vindt er regulier overleg met I&W plaats.*
Wijziging tracé Hasselt Er is onduidelijkheid omtrent het tracé in Hasselt (een mogelijke aanpassing van het tracé). Dit kan leiden tot een voorstel tot	Bestuurlijk besproken. Aanpassing mag voor NL geen aanvullende kosten betekenen, niet leiden tot verlies van	In afwachting van besluitvorming omtrent aanbesteding o.b.v. Basistracé, vervolgens alternatieve tracé inbrengen

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 gevolgen en risico's op, bijvoorbeeld voor de Rijkssubsidie in Nederland.	reizigerspotentieel en niet leiden tot vertraagde procedures.	binnen vaste termijn, anders Basistracé als terugvaloptie. De afspraak is dat de situatie in Hasselt geen vertraging in de procedure mag opleveren, niet tot meer kosten aan Nederlandse zijde mag leiden en geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel mag hebben. Deze afspraken worden afgezet tegenover actualiteit rondom situatie in Hasselt op basis waarvan eventuele verdere acties worden bezien.
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.*	*Tijdens de onderhandelingsfase kunnen elementen die de aanbieders als risicovol bestempelen besproken worden en kunnen de aannemers indien mogelijk van aanvullende informatie worden voorzien waardoor de aanbiedere risico's nauwkeuriger kan inschatten.*
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.*	*Na het zomerreces vindt er een bestuurlijk overleg tussen de contractpartners plaats.*
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.	Er vindt overleg met I&W en ProRail plaats om naar aanleiding van recente ontwikkeling inzake de spoorbrug de scope van de werkgroep te herzien.
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.	Er vinden diverse afstemmingsoverleggen plaats tussen het projectteam, bevoegd gezag, beheerder, vervoerder en ILT.
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.	Werkgroepen actief
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	Het programma van eisen NL wordt medio 2021 als bijlage van de Realisatie & Exploitatie overeenkomst vastgesteld.

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.	Er vindt regulier overleg plaats met het bevoegd gezag.
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.	Vanuit het projectteam wordt het proces nauwgezet opgevolgd. Het Ministerie van I&W heeft de opdracht tot onttrekking in januari 2019 formeel bevestigd. De opdracht is tevens aan te merken als een voorgenomen besluit van het Ministerie voor de onttrekking van het tracé Lanaken-Maastricht aan de hoofdspoorweg-infrastructuur. De raad van bestuur van Infrabel heeft groen licht gegeven om het Vlaams deel van het spoor te onttrekken aan de goederenlijn. Dit dient door de bevoegd federaal minister nog bekrachtigd te worden.
Onvolledig contract/verstrekte 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 verstrekte informatie onvolledig is, waardoor Opdrachtnemer termijnverlenging en/of kostenvergoeding claimt.	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.	Deskundigen ingeschakeld, werkgroep aanbesteden actief.
Overwegen Bilzen Indien overweg OW44a te Bilzen niet tijdig geregeld geraakt zal Bilzen niet akkoord gaan om de andere overwegen aan te pakken, het project zal vertraging oplopen	In overleg blijven met stad Bilzen, AWV en initiatiefnemer Infrabel	De Lijn is verantwoordelijk om dit proces te volgen. Inmiddels heeft de Raad van Bestuur van VVM De Lijn op 9 december 2020 de samenwerkingsovereenkomst goedgekeurd met Infrabel, de stad Bilzen en AWV (Vlaams Gewest).
Afhaken aanbieders tijdens gunningsfase *Doordat er onduidelijkheid is inzake de scope van het tracé in Hasselt kan het zijn dat er aanbieders afhaken waardoor de kosten hoger worden of de aanbesteding mislukt.*	*Er wordt een terechtwijzend bericht naar de aanbieders gestuurd inzake het definitieve tracé in Hasselt.*	*Het terechtwijzend is nog niet verzonden vanwege het uitblijven van een besluit aan Vlaamse zijde. De Nederlandse partijen zijn met De Lijn in gesprek over de communicatie richting de aanbieders.*

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.

Ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS

Er zijn geen ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS.

Bijlage 1: financieel overzicht

X 1 mln.

Tram Maastricht-Hasselt	KOSTEN	DEKKING			
	Kostenraming INVESTERING	Provincie	Rijk	Derden	DEKKING TOTAAL
Peildatum: prijspeil 2021 ~~1 juli 2020~~	~~73.300.000~~ *70,5*	~~15.600.000~~ *16,108*	~~36.670.685~~ *36,670*	~~22.226.772~~ *23,537*	~~74.497.457~~ *76,316*

Alle bedragen exclusief BTW,

9. Bijlage - Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders

9.1. Beleidskaders en collegeprogramma

In het overzicht van 4.2 zijn de kaders en projecten opgenomen, die de Provincie Limburg op het gebied van mobiliteit hanteert. Hieronder een toelichting voor het onderdeel beleid.

9.1.1. 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 2025 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 (hoofdstuk 8.3.).

9.1.2. 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 (hoofdstuk 8.5.).

9.1.3. 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.

9.1.4. 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 themablad Beleidsvoorbereiding (hoofdstuk 8.2.).

9.1.5. 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 themablad Fiets (hoofdstuk 8.6.).

9.1.6. 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.

9.2. 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.

9.2.1. 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 weginspecteurs.
Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het themablad Beheer Provinciale Wegen (hoofdstuk 8.3.).

9.2.2. 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 themablad Openbaar Vervoer (hoofdstuk 8.5.).

9.2.3. 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 themablad Verkeersveiligheid (hoofdstuk 8.7.).

9.2.4. 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 themablad Slim, Veilig en Duurzaam (hoofdstuk 8.8.).

9.2.5. 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 ontplooien 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 (hoofdstuk 8.10.)

Colofon
Provincie Limburg
Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht
+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

Limburgs Parlement

provincie limburg

Informerend stuk van de Griffie

15-10-2021

1. Onderwerp

Analyse van VGR IPML3 in relatie tot de RGP2020.

2. Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat

In het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg en rapportages Mobiliteit (IPML) hebben GS alle opgaven op het gebied van mobiliteit geïntegreerd. De derde voortgangsrapportage van het IPML (VGR IPML3), met peildatum 1 juli 2021, is op 28 september 2021 aan PS aangeboden.
Conform PS besluit d.d. 27-11-2020 (P-20-2020) hebben de navolgende projecten uit het IPML de status Groot Project:

A. Maaslijn
B. tram Maastricht-Hasselt
C. spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
D. Buitenring Parkstad Limburg
E. N280-wegvak Roermond
F. N280-wegvak Leudal[1]

Bij PS besluit van 18 december 2020 heeft de Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar de status Groot Project gekregen.

A. Informatie-elementen RGP 2020

Analyses en quick scan

In IPML3 zijn alle informatie-elementen uit de RGP 2020 (o.a. financiën, risico's en risicobeheersing) opgenomen. De teksten zijn toegankelijk beschreven en geconstateerd wordt dat de voortgangsrapportage een doorontwikkeling kent naar een overzichtelijk halfjaarlijks overzicht voor PS.
De projecten met de status Groot Project zijn in controle-technisch opzicht geanalyseerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlagen A. tot en met F.

Voor een tweetal projecten uit het IPML die niet de status Groot Project hebben is een quick scan gemaakt van de voortgangsinformatie uit het IPML. Hiervoor zijn 2 projecten geselecteerd uit de lopende opgaven met grote afwijkingen (rood), zoals gepresenteerd op pagina 5 van VGR IPML3:

- W60 N598 Hut- de Plank
- O52 Station Maastricht Noord fase 2

Indien gewenst, kunnen Statenleden voor het volgende IPML andere (of dezelfde) projecten aandragen voor de quick scan bij de volgende voortgangsrapportage IPML (IPML4).
De quick scan is terug te vinden in bijlage G.

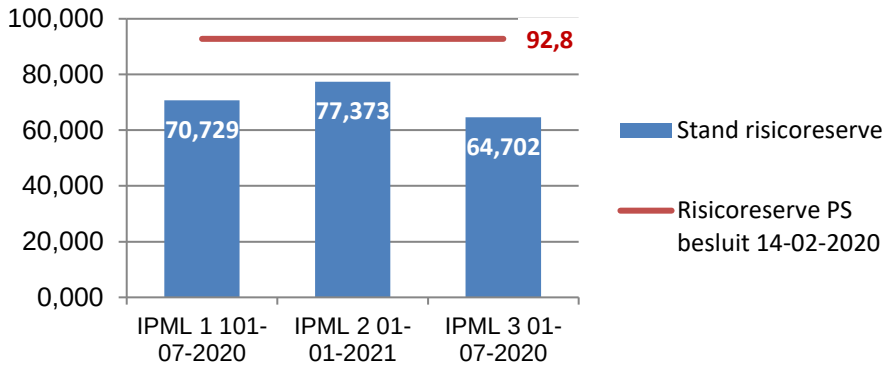
[1] Voor de N280-wegvak Leudal is het PIP in juni 2021 in procedure gebracht. In Q2 2022 volgt de basisrapportage. Dit project is in dit stuk verder buiten beschouwing gelaten.

Samenvatting (hoofdstuk 1)
Op pagina 5 geven GS aan dat in het komende half jaar een aantal noemenswaardige besluiten wordt verwacht. Onduidelijk is of dit besluiten van GS of besluiten van PS betreft. Een overzicht van voorzienbare PS besluiten inclusief een bijbehorende planning kan raadzaam zijn, ook als input voor de voorraadagenda van Statencommissies en vergaderingen van PS.

De voortgangsmonitor (hoofdstuk 5)
De voortgangsmonitor is opgezet aan de hand van een stoplichtenmodel. Dit maakt helder waar GS aandachtspunten signaleren en waar interventie mogelijk aan de orde is.
Hier valt een aantal zaken op:

a. W30 (rood in IPML2) en W32 (rood in IPML2) kennen in IPML3 de kleurcode ‘groen’; in de tekst op pagina 15 IPML3 is niet duidelijk aangegeven welke ontwikkeling hier heeft plaatsgevonden die verklaart waarom de kleuraanduiding is gewijzigd;
b. Bij W4 (geel in IPML2) en W7 (geel in IPML2) is de kleurcode gewijzigd in ‘groen’. Bij de toelichting geven GS aan dat besluitvorming over een aangepaste planning aan de orde is, waarmee niet duidelijk is waarom de kleurcode gewijzigd is naar ‘groen’;
c. O80 (rood in IPML2) kent nu de kleurcodering ‘groen’ terwijl GS aangeven dat Covid-19 de uitgangspositie van het Ontwikkelplan beïnvloedt, met nog onbekende effecten op structureel mobiliteitsgedrag en daarmee op OV-gebruik.

Risicoreserve (hoofdstuk 6)
De ontwikkeling van de risicoreserve is onderstaand in beeld gebracht. GS hebben aangegeven deze in VGR IPML4 te specificeren wanneer de implicaties van de resultaten uit het onderzoek ‘Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten’ bekend zijn.



Thema- en projectbladen (hoofdstuk 8)
Op pagina 41 is de volgende tekst opgenomen door GS:

Het gebruiken van de term ‘scope’ voor meerdere aspecten leidt tot verwarring en het gebruiken van eenduidige terminologie kan dit voorkomen.

Beheer provinciale wegen (pagina 49)
Tot en met 2033 zijn extra middelen beschikbaar gesteld om de verwachte uitgaven in deze periode te kunnen dekken. GS geven aan dat 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 een kleine € 100 mln. aan grote kunstwerken gepland (Torenstraat, Gravenweg, Koninginnebrug en Noorderplas).
Hier wordt een gat geconstateerd tussen beschikbare en benodigde middelen, hetgeen een risico inhoudt. De Zuidelijke Rekenkamer heeft in haar rapport 'Beheer en onderhoud infrastructurele kunstwerken provincie Limburg' uit 2018, aanbevolen om het meerjarig beleid inclusief beheerplannen spoedig op orde te brengen, met aandacht voor de benodigde middelen voor zowel onderhoud als vervanging.

B. Analyse van moties en toezeggingen
Als onderdeel van de bijlages A. tot en met G. is (waar aan de orde) een overzicht opgenomen met een analyse van de wijze waarop GS uitvoering geven aan de openstaande toezeggingen en overgenomen/aangenomen moties per project (peildatum 01-10-2021).

C. Actuele ontwikkelingen
Naast de door GS aangegeven actualiteiten in de aanbiedingsbrief van IPML3 (pagina 2), wordt gewezen op de volgende actualiteiten:
- *Onderzoek 'Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten'*

Het onderzoek naar 'Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten' (Berenschot) is onder regie en verantwoordelijkheid van de onafhankelijk concern-controller uitgevoerd.
Dit onderzoeksrapport is geagendeerd op 15 oktober 2021 in de Statencommissie MD.

- *Onderzoek OV concessie Limburg afspraken aangaande de te leveren kwaliteit OV door Arriva in relatie tot de OV concessie Limburg (periode 2015-2020)*

Dit onderzoek is onder regie en verantwoordelijkheid van de Controlecommissie uitgevoerd.
Dit onderzoeksrapport is geagendeerd op 15 oktober 2021 in de Statencommissie MD.

- *Buitenring Parkstad Limburg*

GS vragen in IPML3 om de status 'groot project' voor de Buitenring Parkstad Limburg te laten vervallen. Hiervoor wordt, conform de procedure uit de RGP 2020, een sonderend stuk/ Statenvoorstel aan de Statencommissie MD voorgelegd.

- *Versnellingsagenda*

Voor een twintigtal mobiliteitsopgaven zijn in het kader van de Covid 19 pandemie afspraken gemaakt om te versnellen. Ongeveer een kwart hiervan kan om verschillende redenen niet worden versneld. Dit betreft:
- N270 Via Venray fase 1
- N266-N275 Nederweert
- N598 Reconstructie de Hut + de Plank
- Snelfietsroute Beek – Elsloo – Chemelot
- Hoogwaardige fietsverbinding Greenport Bikeway America-Deurne, Horst aan de Maas

3. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) wordt de door GS verstrekte informatie in een voortgangsrapportage geanalyseerd o.a. door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten.

In de betreffende Statencommissie (in voorliggend geval is dit de Statencommissie MD) wordt de voortgangsrapportage geagendeerd en vindt (inhoudelijke) behandeling van de voortgangsrapportage van GS plaats (uitsluitend ten aanzien van eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang). De voorliggende analyse kan hierbij worden betrokken.

4. Risico's

De Regeling Grote Projecten geeft PS de mogelijkheid om meer controle op een project uit te kunnen oefenen. Via door GS opgestelde voortgangsrapportages houden PS een goed en frequent zicht op de ontwikkelingen (inhoudelijk, financieel, risico-technisch) van een project. Indien een IPML-project niet als Groot Project is aangewezen hebben PS besloten om deze projecten ook deel uit te laten maken van de integrale IPML-voortgangsrapportage.
De voortgangrapportages bieden ruimte om de stand van zaken ten aanzien van de verschillende risico's die onderkend worden bij de projecten, te beschrijven in samenhang met risico-beperkende maatregelen. Het risico van een ontoereikende rapportage over de voortgang kan zijn dat PS op enig moment onverwachts kunnen worden geconfronteerd met voorstellen om extra financiële middelen en/of kredieten beschikbaar te stellen.

Specifieke informatie over de voortgang hebben GS samen gevat op pagina 3 tot en met 6. In paragraaf 1.2.4 zijn de lopende opgaven met grote afwijkingen (scope, tijd en/of financiën) op een rijtje gezet. Twee projecten uit deze categorie zijn meegenomen in de eerder vermelde quick scan.
In de aanbiedingsbrief worden 3 risico's beschreven door GS:

- Vertraging uitbreiding parallelbaan Zaarderheiken, Venlo;
- Werkzaamheden fietsveiligheid Louis Raemakersbrug, Roermond;
- Ophoging projectkrediet Maaslijn en dekking vertragingskosten Arriva bij Maaslijn.

5. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

GS overleggen twee maal per jaar een voortgangsrapportage IPML. PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van de hiertoe behorende projecten.

6. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De projecten: Tram Maastricht – Hasselt, Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf en de Maaslijn zijn opgenomen in de Programmabegroting 2022 onder 3.1.2 Railagenda.
Het project Buitenring Parkstad Limburg is opgenomen in de Programmabegroting 2022 onder 3.2 Bereikbaarheid en mobiliteit: 3.2.6. Project Buitenring Parkstad Limburg. De N280-wegvak Roermond is opgenomen onder 3.2.7 project N280- West.

Alle overige projecten vallen onder 3.1 openbaar vervoer en railagenda of 3.2 bereikbaarheid en mobiliteit.

7. Meegezonden bijlagen

A. Maaslijn
B. tram Maastricht-Hasselt
C. spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
D. Buitenring Parkstad Limburg
E. N280-wegvak Roermond
F. VDL Nedcar
G. Quick scan overige IPML-projecten

BIJLAGE A. Maaslijn

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Projectblad De informatie in het IPML over de Maaslijn (peildatum1 juli 2021) is door de actualiteit achterhaald. Vandaar dat hier wordt teruggevallen op het gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 met het PS besluit van 1 oktober 2021. PS hebben op 1 oktober 2021 ingestemd met het ophogen van het krediet Maaslijn met € 18,48 mln. ten laste van de meerjarige begrotingsruimte. Ook hebben zij ingestemd met het inzetten van de risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen ten behoeve van 1 jaar vertragingskosten Arriva á € 13,60 mln. In het gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 zijn als resterende risico's benoemd: • Btw: over beheersing van het btw-risico zijn afspraken met het Rijk gemaakt. Indien deze afspraken onvoldoende blijken te zijn is de provincie Limburg mede risicodragend. Daarbij draagt de provincie Limburg 25% van het btw-risico over de actuele kostentoename van € 79,15 mln. Alle overige btw-risico's draagt de provincie Limburg voor 50%; • Meerkosten: met de huidige afspraken is een voorziening gecreëerd om kostenfluctuaties tot P85 niveau op te kunnen vangen. Dat betekent dat er een kans van 85% is dat de kosten niet hoger uit zullen vallen. Er resteert echter nog een kans van 15% dat de kosten wél boven dit niveau uitkomen. In dat geval draagt Limburg 50% van de optredende meerkosten boven P-85 niveau; • OV-concessie: buiten het project Opwaardering Maaslijn wordt Limburg geconfronteerd met gevolgkosten voor vervoerder Arriva indien het project Opwaardering Maaslijn na 2024 vertraagd. Conform het nu bereikte akkoord zal I&W voor 50% in deze risico's gaan participeren. Er is een voorziening getroffen om een eventuele 1-jarige vertraging op te kunnen vangen. Bij onverhoopte langere vertraging dan 1 jaar ná 2024 draagt Limburg 50% van de gevolgkosten voor vervoerder Arriva; • De bestaande afspraken over de relatie met onderdoorgang Vierpaardjes in Venlo blijven ongewijzigd. Dat betekent dat, indien de onderdoorgang Vierpaardjes niet wordt gerealiseerd, er aanvullende overwegveiligheidsmaatregelen elders op de Maaslijn moeten worden getroffen. Limburg draagt in dat geval het risico voor deze aanvullende maatregelen. Mocht dit scenario optreden dan zien GS mogelijkheden om de kosten van dit risico te dekken uit middelen die thans voor Vierpaardjes zijn bestemd.

Medio september heeft ProRail een waarschuwing afgegeven over de haalbaarheid van de vigerende projectplanning (die ziet op ingebruikname per november 2024). Zowel het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als de betrokken provincies houden vast aan tijdig opleveren. Daarom is ProRail verzocht om een nadere onderbouwing van de planningsrisico's te maken, vergezeld van stevige beheers- en versnellingsmaatregelen die ingezet kunnen worden om het project binnen de gestelde termijn te realiseren.
Analyse moties en toezeggingen
Zie onderstaande tabel (peildatum 11-10-2021)

Omschrijving motie/toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 11-10-2021)	Constatering bij de analyse
T8971 **(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021** Gedeputeerde Van Gaans zegt toe schriftelijk een verduidelijking te geven van de fiscale vraagstukken en de oplossingen waaraan in relatie tot de Maaslijn wordt gewerkt en zal deze voorafgaand aan de Statenvergadering van 01-10-2021 aan de Staten doen toekomen.	Afgehandeld met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021	Toezegging is nagekomen met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021
T8970 **(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021** Gedeputeerde Van Gaans zegt toe in overleg met ProRail en het ministerie van I&W te gaan en de Staten over de uitkomsten te schriftelijk informeren voorafgaand aan het Statendebat van 01-10-2021.	Afgehandeld met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021	Toezegging is nagekomen met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021
T8969 **(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021** Gedeputeerde Van Gaans zegt toe ProRail te verzoeken om de Gateway review na definitieve vaststelling beschikbaar te stellen voor Provinciale Staten en de Staten hierover te informeren zodra deze beschikbaar is.	Afgehandeld met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-202	Toezegging is nagekomen met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021
T8968 **(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021** Gedeputeerde Van Gaans zegt toe voor de Statenvergadering van 01-10-2021 een kopie van de opdrachtformuleringen van het technisch ontwerp en de second opinion(s) toe te zenden.	Afgehandeld met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-202	Toezegging is nagekomen met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021

T8967 **(MD) Mobiliteit en Duurzaamheid 24-09-2021** Gedeputeerde Van Gaans zegt toe voor de Statenvergadering van 01-10-2021 schriftelijk in beeld te brengen hoe de financiële ontwikkelingen van de reserves in de bereikbaarheidsmiddelen na de heroverweging in 2019 zijn verlopen.	Afgehandeld met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-202	Toezegging is nagekomen met mededeling portefeuillehouder DOC-00186477 d.d. 29-09-2021

BIJLAGE B. Tram Maastricht-Hasselt

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Er is nog geen overeenstemming met het Vlaams Gewest over de opgetreden vertraging en de financiële impact daarvan (pagina 19 IPML3). In Q4 2021 worden afspraken verwacht op bestuurlijk niveau (België en Nederland) over de opgetreden vertraging en financiële gevolgen. Als risico worden door GS onder andere aangegeven: ‘afhaken aanbieders’ en ‘aanbieders schrijven hoger in’ (pagina 127 IPML). In de raming bedraagt de actuele reservering voor de door GS benoemde risico’s 2,8 mln euro. GS achten dit bedrag voldoende om de benoemde projectrisico’s af te dekken.
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 01-10-2021)

BIJLAGE C. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een Provinciaal Inpassingsplan dat op 21 juli 2021 onherroepelijk is geworden. In de planning van het project ligt een relatie met de voorwaarden van de CEF-subsidie; de Europese Unie heeft de opleverdatum inmiddels verlengd tot einde project. De risicoreservering bedraagt 5 mln euro. Als grootste financiële risico's zijn door GS benoemd: • bestaand areaal slechter dan verwacht. Onduidelijk is waar dit risico betrekking op heeft (betreft dit de aanpassingen aan bestaande kunstwerken?) • hergebruik materialen minder mogelijk dan verwacht • werk niet uitvoerbaar binnen grenzen van PIP (dit is ook het grootste risico in tijd)
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 01-10-2021)

BIJLAGE D. Buitenring Parkstad Limburg

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
GS hebben op pagina 175 vermeld: *De kans bestaat dat aandachtspunten 'Toe- en afrit 4 Schinnen' en 'Toe- en afrit 5 Nuth Zuid' gaan leiden tot een financiële discussie met RWS.* Ook is door GS op pagina 175 aangegeven: *Punt 5 ('Tweede termijn ter beschikking gestelde bedrag') is een fiscaal aandachtpunt.* Bovenstaande vermelding strookt niet met kleurcodering 'groen' in de tabel. De Buitenring Parkstad Limburg is voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en de nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen. GS verzoeken PS in IPML3 om specifiek voor de Buitenring Parkstad Limburg de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML3 als eindrapportage te beschouwen. Over de voortgang van de resterende juridische afrondende werkzaamheden stellen GS voor om via het standaard IPML-projectblad te rapporteren. Hiervoor wordt, conform de procedure uit de RGP2020, een sonderend stuk aan de Statencommissie MD voorgelegd. Op pagina 73 van IPML3 is door GS vermeld dat de risicoreservering op 0 staat en de totale projectkosten 445,7 mln euro bedragen. Resterende aandachtspunten zijn: - wordt het BTW deel van resterende RWS bijdrage toch afgestort in compensatiefonds?; - wordt bij de kosten voor beheer en onderhoud ervoor gewaakt dat hier geen kosten toe worden gerekend die eigenlijk bij de projectuitvoering horen? - hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project? - in hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd? - een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd; - actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd. Bij de financiële eindafrekening dienen deze aandachtspunten inzichtelijk te zijn gemaakt door GS. Dit kan aangegeven worden in IPML4 of in de op te stellen eindevaluatie (afhankelijk van voorkeur Statencommissie MD/besluitvorming door PS).

Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 01-10-2021)

BIJLAGE E. N280-wegvak Roermond

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
De N280 Roermond is voor een groot deel (technisch, administratief en financieel) afgerond en deze nieuwe en aangepaste wegvakken zijn opgenomen in het beheerprogramma van de provinciale wegen. Voor de N280 Roermond kondigen GS in de aanbiedingsbrief van IPML3 aan dat bij de 4e VGR IPML 2022 – 2026 een verzoek zal worden gedaan om de status 'groot project' te laten vervallen en de voortgangsrapportage zoals opgenomen in het IPML als eindrapportage te beschouwen. Het laatste resterende risico is het "indienen van planschade" en heeft een geraamde waarde van €50.000,-. (risicoreservering). Er resteren nog enkele discussiepunten met de aannemer, maar GS schatten de risico's daarvan in al zeer beperkt. Naar aanleiding van klachten over de inrichting van de fietspaden op en rondom de Louis Raemaekersbrug (Maasbrug) na de herinrichting van de N280 zijn in het voorjaar van 2021 verbetermaatregelen opgesteld en afgewogen aan het Afwegingskader. Inmiddels hebben GS het besluit genomen om deze maatregelen tot uitvoering te brengen. De voorbereidingen voor de uitvoering van de verbetermaatregelen zijn hiertoe al in gang gezet. Het streven is om de maatregelen zo mogelijk nog in het najaar van 2021 uit te voeren (zie Mededeling portefeuillehouder Aanvullende maatregelen N280 Louis Ramaekersbrug, brief gedeputeerde Van Gaans van 20-7-2021, GS 2021-17684)
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 01-10-2021)

BIJLAGE F. VDL Nedcar

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Het project ‘Duurzame Verankering VDL Nedcar‘ is door Provinciale Staten (PS) op 18 december 2020 aangewezen als Groot Project (door het aannemen van amendement 100 Gewijzigd Van Caldenberg cs inzake VDL NedCar en PIP aanwijzen als Groot Project). De Griffie heeft de door Gedeputeerde Staten (GS) opgestelde basisrapportage Groot Project ‘Duurzame Verankering VDL Nedcar‘ geanalyseerd in relatie tot de RGP 2020. Deze analyse is op 10 september 2021 sonderend besproken in de Statencommissie FEB waarbij een voorkeur is uitgesproken voor behandeling van de voortgangsrapportages in de commissie FEB. <u>Procesafspraak</u> Dat betekent dat GS over de voortgang van het project, voor wat betreft het onderdeel infra (dus projectblad W37.), rapporteren via het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). Dit IPML wordt behandeld in de Statencommissie MD. De overige onderdelen (anders dan infra) van het project ‘Duurzame Verankering VDL Nedcar’, worden door GS opgenomen in een aparte voortgangsrapportage die wordt behandeld in de Statencommissie MD. Bij de laatstgenoemde voortgangsrapportage wordt het projectblad als bijlage toegevoegd. Dit betekent dat i.h.k.v. het IPML uitsluitend projectblad W37. wordt betrokken in de analyse van de Griffie en dat de voortgangsrapportage overige onderdelen (anders dan infra) van het project ‘Duurzame Verankering VDL Nedcar’ apart wordt geanalyseerd door de Griffie (en via de Statencommissie FEB) wordt aangeboden aan PS. <u>Risico’s</u> GS verwijzen naar de risico’s bij de aan de aanleg van de infra verbonden risico’s, zoals vermeld in het IPML (VGR3) pagina 72; • de aanwezigheid van vervuilde grond, bodemvreemd materiaal en of -water, archeologie en Niet Gesprongen Explosieven anders dan bekend bij aanbesteding; • duurdere grondverwerving dan verwacht; • eventuele verlegging kabels en leidingen. Daarnaast worden in het IPML, naast het risico van vernietiging van het PIP bij de Raad van State, ook de volgende risico’s vermeld: • beroep op benodigde vergunningen en ontheffingen; • benodigde gronden niet minnelijk te verwerven (onteigeningsprocedure) Voor de risico’s is een risicoreservering aangelegd van 17,1 mln euro.

Analyse moties en toezeggingen
Zie onderstaande tabel (peildatum 01-10-2021)

Omschrijving motie/toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 01-10-2021)	Constatering bij de analyse
T8959 (FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 10-09-2021 Met gedeputeerde Van Gaans wordt besproken of, en zo ja, op welke wijze bij de aanleg van de infrastructuur aandacht zal zijn voor het aspect duurzaamheid. Hierover volgt schriftelijke informatie aan PS.	28-09-2021 Hierover bent u geïnformeerd via de mededeling PFH. d.d. 7 sept. 2021 (DOC-00178952).	In de mededeling PFH. d.d. 7 sept. 2021 (DOC-00178952), is vermeld: *In het aanbestedingstraject zal aandacht worden gegeven aan duurzaamheid en circulariteit door aan de selectiecriteria een daarop gerichte geschiktheidseis toe te voegen.*
T8958 (FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 10-09-2021 De voortgangsrapportages worden voorzien van een financieel overzicht zodat er sprake is van een op zichzelf staand stuk	28-09-2021 In behandeling. In de eerste en verdere voortgangsrapportage(s) wordt een financieel overzicht opgenomen.	Basisrapportage moet nog worden vastgesteld door PS (planning november 2021)
T8957 (FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 10-09-2021 De volgende onderwerpen worden in de voortgangsrapportage opgenomen: 1. De voortgang van de afspraken over de SROI. 2. De voortgang van de grondverwerving voor de infrastructuur. 3. Ten aanzien van de wettelijke natuurcompensatie, voor zover mogelijk, ook kwalitatieve aspecten mee te nemen. 4. Bij het (vertrouwelijk) verschaffen van inzicht in de stand van zaken van de acquisitie de effecten op de werkgelegenheid beschrijven. 5. Een tijdlijn op te nemen voor het traject tot aan het go-no go moment in oktober 2022.	22-09-2021 In behandeling. Wordt meegenomen in de eerste (en verdere) voortgangs-rapportage.	Basisrapportage moet nog worden vastgesteld door PS (planning november 2021)

6. Te rapporteren over de wijze waarop de werknemers door VDL Nedcar worden betrokken bij het integraal plan. 7. Te rapporteren over de stand van zaken van de financiering van het project dit mede in relatie tot bijvoorbeeld aanvraag Groeifonds.		
T8956 (FEB) Financiën, Economische Zaken en Bestuur 10-09-2021 Via de reguliere voortgangsrapportage wordt inzicht gegeven in het minnelijke verwervingstraject, met dien verstande dat bijzonderheden in algemene zin worden vermeld.	28-09-2021 In behandeling. Wordt meegenomen in de eerste (en verdere) voortgangs-rapportage.	Basisrapportage moet nog worden vastgesteld door PS (planning november 2021)
Motie 2709 Ernst inzake Regionale arbeid PIP VDL-Nedcar, Provinciale Staten (PS) 18-12-2020 *Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om:* - *Juridisch te laten onderzoeken of en op welke wijze bij de aanbesteding van de infrawerken een "social-returnclausule" opgenomen kan worden en bij positieve uitkomst deze op te nemen, zodat bedrijven en mensen uit de regio optimaal profiteren van deze investering. PS hierover te informeren.* - *Zich er bij VDL hard voor te maken dat men bij de uitbreiding waar mogelijk gebruik maakt van lokale/regionale (onder)aannemers en arbeidskrachten.*	18-02-2021 Wordt opgepakt zodra de aanbesteding van de infra aan de orde is. Het go / no go moment is op zijn vroegst voorzien in oktober 2022.De aanbesteding en de gunning zijn voorzien in 4e kwartaal 2022. 28-09-2021 Over de actualiteiten inzake de aanbesteding bent u geïnformeerd via de MP d.d.7 sept. 2021 (DOC-00178952).	In de mededeling PFH. d.d. 7 sept. 2021 (DOC-00178952), is vermeld: *Conform de wens van uw Staten (motie 2709 – eerste deel) zullen bij de opdrachtverlening de Social Return On Investment uitgangspunten van het Inkoop- en aanbestedingsbeleid 2019 van de Provincie Limburg worden toegepast.*
Motie 2681 Gewijzigd Kuntzelaers cs inzake VDL Nedcar, Provinciale Staten (PS) 16-11-2020 *Roept het college op om:* - *Met het kabinet, VDL en andere partners tot een integraal plan te komen, over de in de motie Graus cs. genoemde mogelijkheden tot nationale (co)financiering, ten behoeve van de doorontwikkeling van VDL Nedcar.*	18-2-2021 Over de stand van zaken inzake het integraal plan VDL Nedcar bent u geïnformeerd via de Beantwoording schriftelijke vragen PvdA-Berghorst e.a. inzake het ontslag voor 750 medewerkers bij VDL Nedcar, brief GS van 15-12-2020 (GS 2020-50974). 28-9-2021 In behandeling.	GS hebben alle moties en toezeggingen vermeld in de basisrapportage (Mededeling portefeuillehouder inzake erratum Basisrapportage Duurzame Verankering VDL Nedcar, kenmerk GS2021/7674) en geven aan dat bij de resultaatdoelstellingen c.q.

- *De Staten te informeren, voor de vaststelling van het PIP in december, en daarbij een overzicht te verstrekken over de actuele stand van zaken van het integrale plan en de financiering zoals gesteld in de motie Graus cs.* - *De samenwerkingsovereenkomst met VDL Nedcar onderdeel uit te laten maken van de te maken van dit plan, om daarmee het behoud van Limburgse werkgelegenheid en het behoud van de autoproductie voor de lange termijn te garanderen.*		streefwaarden, de thema's en indicatoren waarover de voortgang aan PS wordt gerapporteerd, zoveel als mogelijk nu al wordt aangehaakt bij de in de moties en toezeggingen genoemde punten en suggesties. GS geven in de basisrapportage ook aan dat PS middels med. PFH tussentijds worden geïnformeerd over de diverse processtappen al dan niet in combinatie met hetgeen in de door GS vermelde moties en toezeggingen is opgenomen zoals de gedeeltelijke kap van het Sterrebos, de voortgang van de natuurcompensatie, werkgelegenheid, acquisitie van VDL Nedcar, de aanvraag voor het Groeifonds, de uitspraak van de Raad van State etc
Toezegging 8876 Provinciale Staten (PS) 18-12-2020 Deze toezegging luidt: *Gedeputeerde Van den Akker zegt toe zich in te spannen voor betrokkenheid van een vertegenwoordiging van werknemers bij de totstandkoming van het integraal plan voor de doorontwikkeling van VDL Nedcar.*	28-09-2021 Wordt conform toezegging opgepakt. Voortgang wordt gerapporteerd in de voortgangs-rapportages RGP. Basisrapportage is vòòr 1 maart 2021 aan PS gezonden. Sonderende behandeling basis-rapportage in cie FEB heeft op 10-09-2021 plaatsgevonden. Inhoudelijke behandeling in cie FEB op 08-10-2021. Wordt meegenomen in de eerste (en verdere) voortgangs-rapportage.	Basisrapportage moet nog worden vastgesteld door PS (planning november 2021)

Toezegging 8875 Provinciale Staten (PS) 18-12-2020 Deze toezegging luidt: *Gedeputeerde Van den Akker zegt toe dat GS zich wil inspannen om de kwaliteit van werk te verbeteren, te waarborgen en afspraken te maken over SROI. Daarbij zal GS pleiten voor cursussen laaggeletterdheid die op dit moment nog niet worden aangeboden.*	28-09-2021 Wordt conform toezegging opgepakt. Voortgang wordt gerapporteerd in de voortgangs-rapportages RGP. Basisrapportage is vòòr 1 maart 2021 aan PS gezonden. Sonderende behandeling basis-rapportage in cie FEB heeft op 10-09-2021 plaatsgevonden. Inhoudelijke behandeling in cie FEB op 08-10-2021. In de eerste voortgangs-rapportage zal dienaangaande worden gerapporteerd.	In de basisrapportage is geen specifieke informatie over de kwaliteit van het werk en SROI opgenomen, anders dan het vermelden van de tekst van de toezegging. Basisrapportage moet nog worden vastgesteld door PS (planning november 2021)
Toezegging 8874 Provinciale Staten (PS) 18-12-2020 Deze toezegging luidt: *Gedeputeerde Van den Akker zegt toe PS te informeren, al dan niet in beslotenheid, over de voortgang van de acquisitie. Tevens wordt de voortgang rondom de bomenkap van het Sterrebos hierin opgenomen*.	28-09-2021 Op dit moment is geen nadere informatie over lopende acquisitie-trajecten beschikbaar. Op het moment dat er wel nieuwe ontwikkelingen zijn, zal in overleg met VDL Nedcar worden bepaald op welke wijze PS hierover (vertrouwelijk) worden geïnformeerd. Idem ten aanzien van de voorgenomen kap van een deel van het Sterrebos.	Geen nadere informatie over lopende acquisitie-trajecten beschikbaar.

BIJLAGE G. Quick scan overige IPML-projecten

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Voor de projecten uit het IPML die niet de status Groot Project hebben is een quick scan gemaakt van de voortgangsinformatie uit het IPML. Voor de quick scan zijn 2 projecten (een wegenproject en een railproject) geselecteerd uit de lopende opgaven met grote afwijkingen (rood), zoals gepresenteerd op pagina 5 van VGR IPML3: - W60 N598 Hut- de Plank - O52 Station Maastricht Noord fase 2 Indien gewenst, kunnen Statenleden voor het volgende IPML andere (of dezelfde) projecten aandragen voor de quick scan bij de volgende voortgangsrapportage IPML (IPML4). - **W60 N598 Hut- de Plank** GS hebben vermeld: *W60 N598 Hut - de Plank. Na afronding planvormingsfase en bijbehorende raming kan een financieel tekort ontstaan. Q4 2021 start realisatiefase inclusief besluitvorming eventueel financieel tekort en afstemming hierover met gemeenten.* *Doorkijk: 2021 keuze inrichting voorleggen aan gemeenteraden.* De navolgende risico's worden opgesomd: • grootste financiële risico's: onvoldoende dekking voor de scope en onvoorziene zaken in ondergrond • grootste tijd risico's: Voor PIP fase 2 een mogelijke onteigeningsprocedure noodzakelijk Op het projectblad, pagina 78 is aangegeven dat dit project onderdeel uitmaakt van de versnellingsopgave. Op andere pagina's is aangegeven dat dit project niet kan worden versneld en wordt verwezen naar het projectblad. Dit is niet duidelijk voor de lezer.

- **O52 Station Maastricht Noord fase 2** GS hebben op pagina 5 vermeld: *O52 Naar aanleiding van een nieuwe raming is er een dekkingstekort. In Q3 2021 wordt een besluit gevraagd over de voortzetting van dit project.* Grootste financiële risico's: nog niet bekend, project is heroverwogen en wordt ter besluitvorming voorgelegd. Grootste tijd risico's: nog niet bekend, project is heroverwogen en wordt ter besluitvorming voorgelegd.
Analyse moties en toezeggingen
Zie onderstaande tabel (peildatum 01-10-2021)

Omschrijving motie/toezegging	**Stand van zaken iBabs (peildatum 01-10-2021)**	**Constatering bij de analyse**
Motie 2606 **PS 29-06-2020 (Gewijzigd Vaessen cs inzake Vaart achter de IC naar Aachen)** Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - *Zich blijvend en onverminderd in te zetten voor een IC-verbinding naar de regio Aachen, als cruciale verbinding voor Nederland en Limburg met internationale HSL-station Aachen Hbf gelegen aan het Europese Hogesnelheidsnetwerk;* - *In gesprek te blijven met alle relevante partners aan Duitse en Nederlandse zijde en te bevorderen dat het ministerie van I&W in gesprek gaat met partners aan de Duitse zijde van de grens om zo te komen tot een*	De Provincie werkt samen met het Ministerie van IenW, de Provincie Noord-Brabant en ProRail aan een snelle IC verbinding naar Aken. 24-8-2021 De Provincie werkt samen met het Ministerie van IenW, de Provincie Noord-Brabant en ProRail aan een snelle IC verbinding naar Aken. ProRail heeft in een zorgvuldig ingericht en breed gedragen proces, op basis van de alternatieve plannen van NS en Arriva mogelijkheden uitgewerkt om een intercityverbinding op korte termijn (2025) mogelijk te maken. De conclusie is dat een intercityverbinding naar Aken per 2025 niet mogelijk blijkt omdat beide	GS hebben op pagina 16 en 17 vermeld: *Actualiteit:* - *2021 is het Europese jaar van de rail.* - *Het onderzoek naar grensoverschrijdende ticketing en tarifering is afgerond* - *De snelle verbinding naar Aken staat op de bestuurlijke agenda van Den Haag (motie 2606 – vaart achter de IC naar Aken).* *Doorkijk: De resultaten van ticketing en tarifering worden gebruikt voor O81 MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit en er wordt een ingroeimodel ontwikkeld voor de snelle verbinding naar Aken.*

gedragen internationale IC-verbinding tussen Nederland en Aachen; - *Zich in te zetten om deze IC naar Aachen onderdeel te laten zijn in de Hoofdrailnetconcessie per 2025, dan wel via een andere afspraak zal bereiken dat deze IC in 2025 kan starten;* - *Provinciale Staten te informeren over de voortgang van de inzet en besprekingen.*	varianten niet inpasbaar zijn binnen de beschikbare infrastructuur en dienstregelingsmodellen, zonder aanvullende maatregelen. De gefaseerde aanpak gaat uit van verbetering van de verbinding Heerlen-Aken op korte termijn door na het gereedkomen van infrastructuur aan Nederlandse en Duitse zijde een tweede regionale sneltrein te rijden van Maastricht en Heerlen naar Herzogenrath (2023) en Aken (2025). De uitkomsten van de nadere verkenning van ProRail benadrukken nogmaals de noodzaak voor maatregelen rond station Eindhoven om dit station als (internationale) knoop verder te kunnen ontwikkelen. Op 7 juli is tijdens de procedurevergadering in de Tweede kamercommissie aangeboden een technische briefing te houden op 16 september 2021, 10.00- 11.30 uur, door ProRail over 1) knelpunten bij de overwegenaanpak en 2) infrastructurele aanpassingen ten behoeve van de verbinding Eindhoven Aken. Tevens is afgesproken dat er een onderzoek gaat plaats vinden naar regionale	

	mogelijkheden rondom de verbinding naar Aken. De provincie zal hier gezamenlijk met de vervoerders aan meewerken. In een brief van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer op 11 juni 2020 is ook toegezegd dat er een marktverkenning wordt opgestart naar grensoverschrijdende verbindingen onder open toegang. Deze verkenning zal ook in het najaar van 2021 worden opgeleverd.	
T8906 (PS) Provinciale Staten 05-02-2021 Gedeputeerde Mackus zegt toe te komen met een mededeling over de stand van zaken spoorproject Weert-Hamont-Antwerpen. Het element waterstof wordt hierin meegenomen.	Overleg met I&W en België partners loopt nog.	Specifieke informatie over het traject Weert-Hamont-Antwerpen is opgenomen op pagina 125: 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.
T8304 Provinciale Staten (PS) 22-06-2018 Deze toezegging luidt:	8-4-2020 De realisatieovereenkomst ligt nu voor bij de gemeente Bergen. Eind april wordt overeenstemming verwacht	Op pagina 15 hebben GS de volgende informatie gepresenteerd ten aanzien van de N271 rotonde Well:

Gedeputeerde Koopmans zegt, namens gedeputeerde Geurts, toe PS na 3-7-2018 te informeren over de aanpak van de verkeersproblematiek rondom de N271 ter hoogte van Well in gemeente Bergen.	over de inhoud. Het ingenieursbureau is bezig met de voorbereiding van het werk, dit loopt mogelijk enige vertraging op vanwege de burgerparticipatie en de corona-maatregelen. Of dit gevolgen heeft voor de totaalplanning moet nog blijken. 17-08-2020 De aanleg van de rotonde ligt pal tegen het natuurgebied De Maasduinen aan. Via de gemeente Bergen wordt momenteel bekeken of er stikstof ruimte gevonden kan worden voor de realisatie van dit project. Als hier zicht op is, dan wordt alsnog de realisatie-overeenkomst gesloten tussen gemeente en provincie. PS wordt middels Med. PFH geïnformeerd. 24-8-2021 overleg met de gemeente heeft niet tot het gewenste resultaat geleid. Er gaat op basis van de huidige wetgeving tav stikstof nog nader onderzoek plaatsvinden om het verschil in uitstoot omlaag te brengen. Daarna zal wederom met de gemeente Bergen overlegd worden over de verdeling van de stikstofcompensatie. Mogelijk dat	*Verklaring: Vertraging wegens stikstofproblematiek.* *Doorkijk:* - *Q3 2021 besluitvorming over afdoening toezegging 8304 (informeren over aanpak verkeersproblematiek).* - *Q1 2022 start uitvoering en besluitvorming over de aangepaste planning.*

	vanuit het project ook stikstofruimte aangekocht moet worden bij externe partijen. - GS besluit om PS voor te stellen hierover te informeren via de voortgangsrapportages van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven en -ambities.	
T8816 Provinciale Staten (PS) 06-11-2020 (Uitvoeringsprogramma gedragsbeinvloeding Fiets) Deze toezegging luidt: *Gedeputeerde Brugman zegt toe PS mee te nemen in verkenning uitvoeringsprogramma gedragsbeïnvloeding Fiets. Dit zal medio 2021 zijn.*	24-8-2021 in de tweede helft van 2021 zullen een aantal gedrags-beïnvloedingsprojecten ter accordering aan GS voorgelegd worden. Na besluitvorming zal PS hierover geïnformeerd worden.	Op pagina 17 hebben GS vermeld: *Doorkijk: Q4 2021 Resultaten verkenning projecten gedragsbeïnvloeding fiets ter besluitvorming aan GS (Toezegging 8816).*
T8817 Provinciale Staten (PS) 06-11-2020 (Geactualiseerd fietsnetwerk (inclusief Leisure Lane) Zuid-Limburg) Deze toezegging luidt: *Gedeputeerde Brugman zegt toe dat rond de zomer van 2021 het geactualiseerd fietsnetwerk (inclusief Leisure Lane) Zuid-Limburg klaar is en PS hierover zal informeren.*	24-8-2021 16 zuidelijke Limburgse gemeenten hebben samen met het ingenieursbureau RHDHV het regionaal hoofdfietsnetwerk van Zuid-Limburg opgesteld. Binnen dit traject is verkend hoe de Leisure Lane verder doorgetrokken dient te worden. Eind september 2021 wordt het hoofdfietsnetwerk door de regio Zuid-Limburg bestuurlijk vastgesteld. Pas daarna is het mogelijk PS te informeren	Op pagina 102 IPML3 is aangegeven door GS: ***Grootste financiële risico's*** Tracé deel ZLSM Simpelveld Kerkrade niet uitvoerbaar / realiseerbaar binnen vastgesteld budget ***Grootste tijd risico's*** • Bezwaren en / of lange bezwaarprocedures op de ruimtelijke procedures • Minder draagvlak in omgeving

	over de doortrekkingsmogelijkheden van de Leisure Lane.	Op pagina 18 is gemeld: *Doorkijk: 2024 uitvoering gereed.* Over de doortrekkingsmogelijkheden is geen andere informatie opgenomen.
T8841 **(PS) Provinciale Staten 06-11-2020** Gedeputeerde Mackus zegt toe PS in het eerste of begin tweede kwartaal van 2021 de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie inzake vrachtwagenparkeerplaatsen in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg te sturen.	23-3-2021 Zie MP van 23-3-2021 (GS 2021-7411). 24-8-2021 Besluitvorming over het betreffende document vindt pas na het zomerreces plaats. Daarna wordt PS geïnformeerd.	GS geven aan (pagina 19 IPML3): *Doorkijk: Q4 2021 besluitvorming GS over uitkomsten haalbaarheidsstudie (toezegging 8841 en motie 2649).*
Motie 2722 **PS 05-02-2020 (Berghorst inzake Stop de verschraling van Limburgse stations)** verzoekt het college: - Er bij de directie van de NS op aan te dringen dat de loketten op de stations Venlo en Roermond en de servicemedewerkers op station Heerlen en Maastricht behouden blijven - Er bij de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op aan te dringen dat zij in het kader van kwaliteit van de dienstverlening van de NS, in haar rol als concessieverlener, haar uiterste best zal doen om verschraling van Limburgse NS stations te voorkomen."	24-8-2021 Er heeft overleg plaats gevonden met NS met het doel invloed uit te oefenen op de voorgenomen besluitvorming en het belang van behoud van dienstverlening op de stations onder de aandacht te brengen. NS beschouwt de operatie tot afschalen van de bemande servicepunten als een interne aangelegenheid en heeft in het proces voorafgaande aan besluitvorming de visie van vakbonden, medezeggenschap, Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer en belangenvereniging van reizigers met een beperking meegewogen. In september zal aan gedeputeerde van Gaans een voorstel worden gedaan om bestuurlijk in contact	GS geven aan (pagina 17 IPML3): *Doorkijk: Q4 2021 Reactie GS op voornemen van NS de servicepunten op stations af te schalen. (Motie 2722).*

	te treden met NS en een alternatieve invulling rond serviceverlening aan de (minder digitaal vaardige) reiziger bespreekbaar te maken.	

provincie limburg

Provinciale Staten
Van Limburg

Cluster	MOB	**Behandeld**	T.M.G. Peters
Ons kenmerk	DOC-00197560	**Telefoon**	+31 6 52 55 50 47
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	2 november 2021
Bijlage(n)	-	**Verzonden**	16 november 2021

Onderwerp
Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML

Geachte Staten,

Deze mededeling heeft betrekking op de derde voorgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025 (IPML) peildatum 1-7-2021 welke wordt behandeld in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid op 26 november aanstaande.

De Statenonderzoeker heeft de derde voorgangsrapportage IPML geanalyseerd. Alle informatie-elementen uit de Regeling Grote Projecten (RGP) 2020 zijn opgenomen en geconstateerd wordt dat de voortgangsrapportage een doorontwikkeling kent naar een overzichtelijk halfjaarlijks overzicht voor PS. Onderstaande suggesties worden ter verbetering meegenomen bij het opstellen van de vierde voortgangsrapportage IPML en specifieke vragen zijn nader toegelicht.

Bevindingen Statenonderzoeker	**Blz.**	**Toelichting/Reactie**
Overzicht van voorzienbare PS besluiten inclusief bijbehorende planning.	Blz. 2	In VGR 4 zal in paragraaf 5.3 met daarin de toekomstig verwachte besluitvorming worden uitgebreid met een overzicht van de planning van voorziene PS-besluitvorming als input voor de voorraadagenda van Statencommissies en vergaderingen van PS.
Voortgangsmonitor: Ook de verbeteringen in de voortgang verklaren.	Blz. 2	In VGR 4 zal in de voortgangsmonitor nader worden verklaard waardoor de voortgang van een opgave is verbeterd. Specifiek voor de opgaven (W4) N271 wegvak Well, (W30) Bus halteren op de rijbaan, (W32) N276 Ei van St. Joost en (O80) ontwikkelplan OV is op

		1 juli 2021 voortgang geboekt in de planning vanwege de verdere implementatie van het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij'.
Risicoreserve: Weergave risicoreserve toelichten.	Blz. 2	In VGR4 IPML zal deze weergave nader worden toegelicht. Overigens vindt hierover tevens een werksessie plaats, gepland op 19 november 2021.
Beheer provinciale wegen na 2035.	Blz. 3	Investeringen in het beheer en onderhoud van de provinciale wegen na 2035 zijn geprogrammeerd en inzichtelijk. In het IPML wordt financieel 15 jaar vooruit gekeken.
Risico Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf	Blz. 11	Het risico bestaat dat, ondanks een grondige inspectie, het bestaande areaal zoals de aanwezige onderdoorgangen of signaleringen langs het spoor kwalitatief onder de maat scoren en aanvullende aanpassingen zoals versterking of eventueel vervanging noodzakelijk zijn. Hiermee is rekening gehouden in de risicoreservering van het project.
Resterende aandachtspunten Buitenring Parkstad Limburg	Blz. 12	Afhankelijk van de voorkeur Statencommissie MD/besluitvorming door PS kan een toelichting op de resterende aandachtspunten BPL óf in VGR 4 van het IPML óf in de op te stellen eindevaluatie worden aangegeven. De totale projectkosten blijven binnen het taakstellende budget. De resterende aandachtspunten hebben voornamelijk betrekking op de administratieve afhandeling van de eindafrekening van het project BPL.
Rapportages conform RGP VDL Nedcar.	Blz. 15	Conform de uitgesproken voorkeur op 10 september 2021 in de Statencommissie FEB worden de voortgangsrapportages VDL Nedcar in de commissie FEB behandeld. In VGR 4 IPML zullen wij voor de compleetheid en overzichtelijkheid van het IPML het oorspronkelijke projectblad W37 van VDL Nedcar toevoegen.
Versnellingsopgaven algemeen.	Blz. 20	In VGR4 zal ook op het projectblad worden aangegeven welke versnelling wordt gerealiseerd en waarom een versnelling eventueel niet meer mogelijk is. Specifiek voor (W60) N598 Hut – de Plank fase 1 kan na afronding van de planvormingsfase een financieel tekort blijken waarover afstemming nodig is met partners en zo nodig aanvullende besluitvorming dient plaats te vinden.

Gedeputeerde Brugman zegt toe dat rond de zomer van 2021 het geactualiseerd fietsnetwerk (inclusief Leisure Lane) Zuid-Limburg klaar is en PS hierover zal informeren.	Blz. 26	De bestuurlijke vaststelling door de regio's heeft nog niet plaatsgevonden. Deze vaststelling zal in januari 2022 plaatsvinden, waarna verdere stappen kunnen worden gezet.

Op 19 november 2021 vindt een werksessie plaats waar de derde voortgangsrapportage wordt toegelicht en tevens wordt gesproken over de implementatie van de het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij', de leidraad kostenbegrotingssystematiek (mededeling portefeuillehouder d.d. 12 maart 2021 kenmerk GS 2021 6468), de stand van zaken met betrekking tot de risicoreserve (amendement 56) en het rapport van Berenschot 'Onderzoek naar budgetoverschrijdingen in grote infrastructurele projecten'.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

M.W.A. van Gaans-Gijbels

provincie limburg

Provinciale Staten
Van Limburg

Cluster	MOB	**Behandeld**	T.M.G. Peters
Ons kenmerk	DOC-00203481	**Telefoon**	+31 6 52 55 50 47
Uw kenmerk	-	**Maastricht**	16 november 2021
Bijlage(n)	-	**Verzonden**	23 november 2021

Onderwerp
Mededeling portefeuillehouder Mededeling portefeuillehouder inzake analyse griffie VGR3 IPML, beantwoording vragen over de Buitenring Parkstad Limburg (BPL)

Geachte Staten,

Deze mededeling heeft betrekking op de mededeling van 16 november 2021 inzake de analyse griffie VGR3 IPML. Wanneer de status ‘groot project’ (conform de regeling grote projecten) voor de gerealiseerde BPL vervalt dan wordt de beantwoording van de vragen uit de analyse van de griffie opgenomen in de VGR4 IPML of in een aparte eindrapportage. Deze keuze ligt voor als sonderend stuk (PS DOC-00190683) ter behandeling in de commissie van 26 november 2021.
Met deze mededeling wordt u geïnformeerd over de beantwoording van de vragen over de BPL. U kunt deze informatie betrekken bij de behandeling hiervan in de commissie Mobiliteit en Duurzaamheid van 26 november 2021.

1. Wordt het btw-deel van resterende RWS bijdrage toch afgestort in compensatiefonds?

De afspraken over de afstorting van de btw ten behoeve van btw-compensatiefonds zijn beschreven in de Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijkswaterstaat en de Provincie Limburg d.d. 17-03-2015 inzake de realisering van de aansluiting Nuth. De Provincie is op dit moment in overleg met Rijkswaterstaat over de eindafrekening van het project. Zodra de resultaten van dit overleg bekend zijn, zullen deze worden opgenomen in de voortgangsrapportage IPML.

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

+ 31 43 389 99 99
www.limburg.nl

2. Wordt bij de kosten voor beheer en onderhoud ervoor gewaakt dat hier geen kosten toe worden gerekend die eigenlijk bij de projectuitvoering horen?

Het kredietbesluit van de BPL is excl. de kosten voor beheer en onderhoud. Deze kosten dekt de Provincie uit de Nota Infrastructurele kapitaalgoederen, waarover Provinciale Staten op 14 februari 2020 een besluit heeft genomen. De reguliere werkwijze is dat de kosten voor de overdracht van de infrastructuur / natuurgronden aan een derde partij, tot het moment van oplevering van het project (of onderdelen daarvan), ten laste van het projectbudget komen. Met partijen zoals Rijkswaterstaat en gemeente Beekdaelen worden momenteel beheer- en onderhoudsovereenkomsten opgesteld. Over de voortgang hiervan wordt gerapporteerd via de voortgangsrapportage IPML.

3. Hoeveel bedragen de uiteindelijke (totale) kosten van het project?

Het taakstellend budget van de BPL bedraagt € 445,70 miljoen excl. btw. Er dienen nog een aantal dossiers te worden afgehandeld en de kosten hiervan worden gedekt uit het taakstellend budget. Voor deze dossiers zijn kosten geraamd die in het projectbudget zijn meegenomen. Verder is er nog een budgetruimte van ca. € 0,6 mln. om mogelijke onvoorziene risico's bij optreden te kunnen opvangen. Bij de VGR4 IPML zal de actuele prognose worden opgenomen.

4. In hoeverre is de oorspronkelijke en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?

Het fysieke project is binnen het taakstellend budget en de projectplanning gerealiseerd. De kosten van de nog af te handelen dossiers zijn meegenomen in de projectprognose.

5. Een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd.

Met de vaststelling van de leidraad kostenbegrotingssystematiek en het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij' begin 2021 zijn de processen omtrent risicobeheersing bij grote infrastructurele werken verbeterd. Samen met de bevindingen uit het onderzoek naar budgetoverschrijdingen bij grote infrastructurele werken in opdracht van de controlecommissie en de totstandkoming van het project BPL zijn de ervaringen verwerkt in deze onlangs vastgestelde documenten. Ze worden ingezet en toegepast bij de lopende projecten en op basis van bijvoorbeeld risicosessies worden de risicodossiers geactualiseerd.

6. Actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd.

De beheersing van het project heeft plaatsgevonden o.b.v. plannings-, financieel en risicomanagement. Daar waar nodig is het functioneren van de projectorganisatie verder geoptimaliseerd. Dit is tevens meegenomen in de totstandkoming van de bestaande uitvoeringskader 'Zo Werken Wij' en de leidraad kostenbegrotingssystematiek.

Overigens zijn er op dit moment nog een aantal lopende dossiers welke raakvlakken hebben met het afgeronde BPL-project. Zo zijn er nog een aantal gronden over te dragen, lopen er nog een aantal planschade- en nadeelcompensaties, zijn er in de nabije omgeving van de BPL Provinciale Inpassing Plannen (PIP) in voorbereiding en is er vanuit de provinciale beheerorganisatie een aankondiging bij de bpl-aannemer neergelegd inzake het voornemen tot in gebreke stelling vanwege instabiele steile taluds. Gelet op bovengenoemde raakvlakken wordt u zondermeer via de volgende voortgangsrapportages IPML geïnformeerd over de afwikkeling van de lopende zaken. In het geval van politiek bestuurlijk wijzigingen in de voorziene afdoening wordt u tussentijds middels een mededeling portefeuillehouder hierover separaat geïnformeerd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

M.W.A. van Gaans-Gijbels