



Provinciale Staten

Clustercode	MOB	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00976693	Maastricht	29 september 2026
Bijlage(n)	1	Verzonden	29 september 2026

Onderwerp

Informierend stuk inzake Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u de Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg voor de periode 2024-2028 aan. Deze voortgangsrapportage rapporteert over de periode vanaf 1 januari 2026 tot 1 juli 2026. In deze rapportage wordt conform het op 14 februari 2020 genomen heroverwegingsbesluit Mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang van lopende mobiliteitsopgaven. Dit is inclusief de projecten die onderdeel uitmaken van de Regeling Grote Projecten. Het betreft enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. Alle besluiten van het afgelopen half jaar zijn hierin verwerkt. In deze voortgangsrapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten/opgaven ter besluitvorming aangeboden.

Stand op 1 juli 2026

In algemene zin kan geconcludeerd worden dat de financiering van het programma zich op 1 juli 2026 binnen de beschikbare ruimte bevindt en de projecten verlopen binnen de afgesproken scope en planning. Conform het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij! infrastructurele projecten' en de 'Leidraad Kostenbegrotingssystematiek', worden financiële gevolgen verwerkt en worden financiën op het juiste moment bijgesteld. Op 1 juli 2026 is geen financiële noodzaak om het programma te herijken.

Dezelfde vier mobiliteitsopgaven als in de Twaalfde Voortgangsrapportage verdienen ook in deze Dertiende Voortgangsrapportage extra aandacht, omdat de bestaande scope, planning en/of financiën in grotere mate afwijkt van eerdere besluiten hierover. U vindt deze opgaven hieronder:

- F26. Fietsverbinding Roermond-Haelen

Als uitwerking van het provinciale coalitieakkoord 'In Limburg bereiken we meer!' 2015 – 2019 werd besloten om de helft bij te dragen aan een nieuwe door de gemeenten gewenste fietsverbinding tussen Roermond en Haelen. De gemeenten Roermond en Leudal staan garant voor het andere deel van de naar schatting € 7 mln. kostende fietsverbinding. In februari 2020 is deze bijdrage opgenomen in het door PS vastgestelde beleidskader Fiets en daarmee is tevens besloten dat de Provincie Limburg geen risicodragende partij is en enkel een gemaximaliseerde bijdrage van € 3,5 mln. zal reserveren in de provinciale begroting voor de totstandkoming van deze fietsverbinding.

De gemeenten Roermond en Leudal hebben meerdere tracés onderzocht en in Q3 2023 blijkt voor het enige alternatief, nabij de huidige spoorbrug over de Maas, naar schatting tussen de € 21 mln. en € 38 mln. nodig te zijn. De door de gemeenten eind 2025 afgeronde Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) sluit positief. Op basis daarvan wordt op 3 februari 2026 in een bestuurlijk overleg afgesproken dat de provinciale gemaximaliseerde bijdrage van € 3,5 mln. gereserveerd blijft in afwachting van de nieuwe gemeentelijke coalitieakkoorden 2026 – 2030 en dat na het zomerreces in een bestuurlijk overleg de financiële haalbaarheid opnieuw wordt afgewogen. Voor de Provincie Limburg blijft daarbij het vastgestelde beleidskader Fiets en bijbehorende afwegings- en besluitvormingsproces leidend en is de Provincie Limburg geen risicodragende partij.

- W24. N280 Leudal

Op 31 maart 2026 heeft de zitting bij de Raad van State inzake de in 2022 ingestelde beroepen op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en het besluit 'hogere grenswaarden' plaatsgevonden. De uitspraak wordt in Q3 2026 verwacht. De huidige projectbegroting is gebaseerd op de marktraming met prijspeil 1 juli 2024 inclusief indexering tot en met december 2028. Ten opzichte van de beschikbare dekking betekent dit een tekort van € 20.873.000.

Dit financiële tekort, voornamelijk veroorzaakt door de vertraging bij de RvS, is het grootste risico voor de doorgang van dit project. De marktraming, waarmee meer inzicht is verkregen in de verwachte inschrijfprijzen tijdens de aanbestedingsprocedure, was volgens het uitvoeringskader "Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten op het juiste moment opgesteld. Maar deze marktraming dient, gelet op de opgelopen vertraging door de later dan geplande zitting bij RvS, te worden geactualiseerd, net als de projectbegroting. Volgens het afgesproken proces wordt op basis van deze nieuwe marktraming tijdens het 1e bijstellingsmoment, een vast ijkpunt binnen het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij!', de juiste bijstelling van de dekking aan PS gevraagd. Afhankelijk van een uitspraak van de RvS is de verwachting dat dit bijstellingsmoment in Q3/Q4 2026 zal plaatsvinden.

Wanneer door Provinciale Staten het besluit over de dekking is genomen (het krediet is bijgesteld) kan de aanbestedingsprocedure worden opgestart.

Vanaf dat moment wordt project N280 Leudal volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W24 en de bijlage Regeling Grote Projecten gerapporteerd.

- W59. N595 Wittemerallee

Op 18 mei 2026 heeft de zitting bij de Raad van State inzake een beroepsprocedure¹ plaatsgevonden. De uitspraak wordt in Q3 2026 verwacht. Wanneer deze uitspraak gevolgen heeft voor scope, planning en financiën wordt dit verder onderzocht en eventuele aanpassingen ter besluitvorming voorgelegd. De voorbereidingen inzake contractvoorbereiding en grondverwerving zijn in volle gang en er wordt gestreefd naar een start van de uitvoering in Q2 2027. Indien onteigening nodig is, wordt op basis van het PS Beginselbesluit van 9 mei 2025, in Q3 2026 de start van de onteigeningsprocedure ter besluitvorming voorgelegd.

De onduidelijkheid over de zittingsdatum bij de Raad van State en de beperkte maakcapaciteit bij nutsbedrijven waren niet voorzien en omdat de gevolgen van deze risico's voor deze projectplanning op dat moment lastig waren in te schatten, blijft dit ook op 1 juli 2026 een aandachtsproject. In Q4 2026 wordt een bijstelling van de planning aan GS ter besluitvorming voorgelegd. Als de projectplanning is bijgesteld dan wordt dit project volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W59 gerapporteerd.

- W60a. N598 Reconstructie De Hut – De Plank – fase 1

Vanaf begin 2023 is de voortgang van deze opgave onveranderd en staat de start van de uitvoering gepland voor eind 2027. Diverse landelijke ontwikkelingen zoals de stikstofproblematiek en de beperkte maakcapaciteit bij nutsbedrijven waren niet voorzien en omdat de gevolgen hiervan voor deze projectplanning op dat moment lastig waren in te schatten, blijft dit ook op 1 juli 2026 een aandachtsproject.

Nu deze gevolgen bekend zijn, is afgelopen half jaar gestart met het actualiseren van onderzoeken en aanpassen van het ontwerp. Hierbij dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met de gewijzigde Waterschapsverordening 2025 van het Waterschap Limburg en de Provinciale Omgevingsvisie Limburg 2026. In Q3 2026 kan GS besluitvorming plaatsvinden over een bijgestelde projectplanning. Hierin wordt uitgegaan van de start van een nieuwe aanbesteding rond de jaarwisseling en gunning aan de civiele aannemer in het voorjaar van 2027 zodat naar verwachting de reconstructie medio 2028 kan starten.

¹ Bezwaar ingediend door de fietsersbond betreffende de ligging van het fietspad.

Als de projectplanning is bijgesteld dan wordt dit project volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W60a gerapporteerd.

Actualiteiten

Voor de periode van 1 juli 2026 t/m 29 september 2026 zijn onderstaande relevante actualiteiten te noemen:

- F26. Fietsverbinding Roermond-Haelen

Er heeft op 9 september 2026 een bestuurlijk overleg met de gemeenten plaatsgevonden. Tijdens dit overleg heeft de Provincie Limburg aangegeven dat vanwege het uitblijven van een financiële oplossing het onhoudbaar is om de gereserveerde provinciale middelen uit 2020 nóg langer vast te houden. De gemeenten zijn hierover per brief geïnformeerd. Gedeputeerde Staten hebben op 29 september 2026 herbevestigd om dit project vanuit de provincie zijde stop te zetten en het gereserveerde bedrag van € 3,5 mln. te laten vervallen en dit verwerkt in de voor de Provinciale Statenvergadering van 6 november 2026 geagendeerde najaarsnota 2026. Dit project zal niet meer opgenomen worden in VGR14.

Er wordt door gemeenten nog steeds gezocht hoe het financiële tekort van minimaal € 10,5 mln. tot € 27,5 mln. kan worden opgelost. Een eventueel nieuw verzoek om een provinciale bijdrage zal binnen de dan geldende kaders worden beoordeeld.

- Maatregelen RWS-bruggen Roosteren en Kelpen

De verkeersbruggen over het Julianakanaal bij Roosteren en het kanaal Wessem-Nederweert bij Kelpen zijn eigendom van en in beheer bij Rijkswaterstaat. Beide bruggen bieden plek aan provinciale wegen: bij Roosteren is dat de N296 en bij Kelpen de N280. Rijkswaterstaat heeft de Provincie geïnformeerd over het feit dat beide bruggen in slechte staat verkeren. Om die reden heeft Rijkswaterstaat de Provincie verzocht om haar bevoegdheden als wegbeheerder in te zetten en zwaar verkeer van de bruggen te weren. Sinds 25 december 2025 en 8 juni 2026 zijn daarvoor diverse maatregelen getroffen bij Roosteren respectievelijk Kelpen. Te denken valt aan bebording en de inzet van verkeersregelaars. Er is eveneens ingezet op omgevingsmanagement en proactieve, gerichte communicatie om deze beperkingen bekend te maken en het verkeer in goede banen te leiden.

In de voorbije maanden zijn beide bruggen nader geïnspecteerd door Rijkswaterstaat. Rapportages met de bevindingen worden dit najaar verwacht. De uitkomsten zullen meer inzicht bieden in het perspectief voor beide bruggen. Voor de Kelperbrug is al duidelijk dat deze over enkele jaren vervangen wordt als onderdeel van project N280 Leudal. De brug zal op een andere locatie gerealiseerd worden. Daarvoor zijn grootschalige werkzaamheden voor bijvoorbeeld het opvangen van het hoogteverschil noodzakelijk.

Omdat meteen bij de start van het project de werkzaamheden aan de brug zijn gepland, kan de brug daardoor niet sneller gerealiseerd worden dan reeds voorzien in de planning van het project N280 Leudal.

- Vrachtwagenheffing

Op 1 juli 2026 is de vrachtwagenheffing in Nederland ingevoerd. Vrachtwagens betalen sindsdien per gereden kilometer op het heffingsplichtige wegennet. In Limburg betreft dit onder meer de rijkswegen, de N280 en N281 en enkele gemeentelijke wegen rond Maastricht. Het tarief per kilometer is afhankelijk van de gewichtsklasse, de EURO- en de CO2-emissieklasse van het voertuig.

Om mogelijke uitwijk van vrachtverkeer naar het onderliggende wegennet te volgen, is een monitoringsproces ingericht. De eerste resultaten laten zien dat de invoering van de vrachtwagenheffing vooralsnog niet heeft geleid tot structurele uitwijk van vrachtverkeer. De monitoring wordt de komende jaren voortgezet.

- Grensoverschrijdende verbindingen

Op basis van de gezamenlijke verklaring waarin Nederland en België aankondigen de samenwerking op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer te intensiveren, hebben de afgelopen periode verschillende overleggen plaatsgevonden. Voor de actuele stand van zaken wordt verwezen naar de [Beantwoording schriftelijke vragen VVD- Bloi inzake Grensoverschrijdende spoorverbindingen, brief GS van 15-9-2026 \(GS DOC-00958827\)](#)

- R9. Maaslijn

De opwaardering van de Maaslijn tussen Nijmegen en Roermond kan definitief doorgaan na een uitspraak van de Raad van State op woensdag 9 september 2026. Op dit moment ligt tussen Cuijk en Nijmegen de eindsituatie met vernieuwd spoor en is de bovenleiding gereed. Er vinden op dit moment werkzaamheden plaats langs het gehele tracé.

- R56. Tram Hasselt-Maastricht

Op initiatief van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn is in 2015 formeel gestart met het voorbereiden van de realisatie van een grensoverschrijdende tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht en heeft de Provincie als een van de partners conform de interne provinciale Regeling Grote Projecten (RGP) halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang. Deze interne provinciale RGP is ingesteld voor risicovolle provinciale projecten, welke na voorbereiding tot uitvoering worden gebracht. Conform het Statenvoorstel P-20-020 ([PS 2020-44349](#)), vastgesteld op 11 december 2020, zijn de infraprojecten met een RGP-status, zoals de tram, vanaf VGR 2 (peildatum 1 januari 2021) geïntegreerd in de voortgangsrapportages van het IPML.

Vanwege het in 2023 eenzijdig beëindigen door de Vlaamse zijde, de uitspraak² van de rechtbank Maastricht op 12 november 2025 en het tussen I&W en provincie in gang gezette proces tot het beëindigen van de AROV-overeenkomst inclusief het besluit om de Rijksbijdrage van € 36,7 mln. een nieuwe bestemming te geven in de regio, zijn de verdere voorbereidingen aan de Nederlandse zijde eveneens stopgezet. Daarom is vanaf VGR11 (peildatum 1 juli 2025) deze grensoverschrijdende tramverbinding niet meer als afzonderlijk projectblad opgenomen in de voortgangsrapportage van het IPML.

In 2027 volgt een voorstel voor het opheffen van de RGP-status en wordt enkel via mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over de verdere juridische afhandeling van deze projectvoorbereiding. Zo zijn PS op 11 februari 2026 via mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00886770](#)) geïnformeerd dat het Vlaamse Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de bovengenoemde uitspraak van de rechtbank in Maastricht.

- W19. N266-N275 Nederweert

Bij aanvang van de planvorming in 2023 is dit project opgeknipt in 5 op zichzelf staande deelprojecten. Deze knip was voor de hand liggend omdat elk deelproject zijn eigen opgave op het gebied van ontwerp, planologie en omgeving heeft. Hierdoor zijn de risico's specifiek voor elk deelproject en wordt een eigen tempo in de planvorming gevolgd. Nu blijkt dat, anders dan bij aanvang van de planvorming ingeschat, de realisatietermijn van de drie resterende deelprojecten grotendeels overlappend is, kan dit als één gecombineerd werk gerealiseerd worden. Voordeel is dat hierdoor minder aanbestedingsprocedures nodig zijn, middelen efficiënter kunnen worden ingezet en risico's beter beheerst kunnen worden, zoals het risico op omgevingshinder tijdens de uitvoering. Een integrale planning is afgestemd met de gemeente Nederweert en op 29 september 2026 besloten Gedeputeerde Staten om de projectplanning bij te stellen en het resultaat daarvan te verwerken in de eerstvolgende voortgangsrapportage van het IPML.

- W24. N280 Leudal

Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N280 Leudal is op 1 juli 2026 onherroepelijk geworden na een uitspraak van de Raad van State. Tijdens de Statencommissie LEO van 11 september 2026 is het [G-26-022 Statenvoorstel inzake N280 Leudal – bijstelling krediet \(GS DOC-00967199\)](#) als hamerstuk doorgeleid naar de Statenvergadering van 25 september 2026.

- W37. Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar.

Op 12 augustus 2025 besloten GS om de voorbereiding van grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur rondom VDL Nedcar te staken vanwege de ontwikkelingen bij VDL Nedcar. PS zijn geïnformeerd over het besluit over de beëindiging van de anterieure overeenkomst VDL NC ([mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken beëindiging anterieure overeenkomst VDL Nedcar, GS DOC-00799904](#)).

² De rechtbank Maastricht oordeelt dat het Vlaams Gewest toerekenbaar is tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst en dat het Vlaams Gewest aansprakelijk is voor de schade die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht geleden hebben.

Omdat de planvoorbereiding is gestaakt en de provinciale infrastructuur rondom VDL Nedcar niet wordt aangepast is vanaf VGR12 dit niet meer als zelfstandig projectblad opgenomen in het IPML. Het areaal is weer opgenomen in het reguliere beheerproces provinciale infrastructuur en bijbehorende programmering van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIK), zoals ook opgenomen in de beheerprojecten van hoofdstuk 10. Op 15 september 2026 is de eindevaluatie van de gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar toegevoegd aan het Statenvoorstel Beëindiging status 'Groot Project' ([GEWIJZIGD G-26-018 Statenvoorstel Beëindiging status 'Groot Project' Gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar, brief GS van 15-9-2026 \(GS DOC-00981654\)](#)).

- W59. Reconstructie N595 Wittemerallee

Op 15 juli 2026 is de uitspraak van de Raad van State inzake een beroepsprocedure³ geweest, waarbij het beroep ongegrond is verklaard. Hierdoor is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden. Het zijn met name de optredende risico's ten aanzien van kabels en leidingen en onteigening die ons noodzaken om de projectplanning bij te stellen. Een voorstel wordt in Q4 2026 ter besluitvorming voorgelegd aan GS. Daarbij wordt nagedacht over het opdelen van het project in twee fasen. Zodat voor een deel in Q3 2027 met de uitvoering kan worden gestart. Voor het andere deel (buiten de bebouwde kom) dient, indien onteigening nodig is, in Q2 2027 PS besluitvorming plaats te vinden.

- W60a. N598 Reconstructie De Hut – De Plank – fase 1

Zoals opgenomen in eerdere voortgangsrapportages van het IPML hebben Gedeputeerde Staten in november 2022 het besluit genomen om de Europese aanbestedingsprocedure voor dit project op te starten. In 2023 is deze procedure gepauzeerd vanwege de stikstofproblematiek. Afgelopen juni is op basis van een juridische afweging conform de aanbestedingswet- en regelgeving ervoor gekozen om de gepauzeerde aanbestedingsprocedure te beëindigen. Het risico op kansrijke bezwaren van marktpartijen werd hoog ingeschat vanwege procedurele gebreken door gewijzigde juridische, ecologische en civieltechnische uitgangspunten. Op 1 juli is dit besluit gepubliceerd op TenderNed (het officiële online aanbestedingssysteem van de Nederlandse overheid). Zie hiervoor ook [beantwoording schriftelijke vragen VVD-Bloi inzake beëindiging aanbestedingsprocedure reconstructie N598 De Hut - De Plank, brief GS van 8-9-2026 \(GS DOC-00949963\)](#)

Sinds de aanbestedingsprocedure in 2023 is gepauzeerd, zijn een aantal kaders gewijzigd zoals de Waterschapsverordening van het Waterschap Limburg, de Provinciale Omgevingsvisie Limburg en het mobiliteitskader Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur (LIPI). In de tussentijd zijn onderzoeken van onder andere flora & fauna en milieukunde niet meer geldig. Pas nadat voor stikstof het kader voorhanden was, kon gestart worden met het actualiseren van deze onderzoeken. Dit heeft gevolgen gehad voor de projectplanning.

³ Bezwaar ingediend door de fietsersbond betreffende de ligging van het fietspad.

In de bijgestelde projectplanning is een informatiebijeenkomst gepland in december 2026 voor omwonenden, ondernemers en belanghebbenden, waarbij inzicht wordt gegeven in de laatste ontwikkelingen. Wij beschouwen hiermee toezegging 9786 als afgedaan.

De gewijzigde kaders hebben tevens gevolgen voor het ontwerp. Dit vormt de basis voor aan te vragen vergunningen en uit te voeren conditionerende werkzaamheden (o.a. verleggen nutsvoorzieningen en kappen van bomen). Voor zover we nu kunnen overzien, kunnen deze aanpassingen worden doorgevoerd in de voorgenomen reconstructie.

Op 7 september vond een sonderend bestuurlijk overleg plaats met de gemeenten Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten over de gevolgen van de gewijzigde kaders voor de projectplanning en het ontwerp. Op basis van dit sonderend bestuurlijk overleg en deze gewijzigde kaders besloten Gedeputeerde Staten op 29 september 2026 om de projectplanning en de ontwerpprincipes bij te stellen en het resultaat daarvan te verwerken in de eerstvolgende voortgangsrapportage van het IPML.

Behandeling Dertiende Voortgangsrapportage IPML

De Dertiende Voortgangsrapportage IPML staat geagendeerd voor de Statencommissie LEO van vrijdag 27 november 2026.

Voorafgaand aan de Statencommissie LEO van 27 november 2026 vindt op vrijdag 20 november 2026 van 10.00u tot 11.30u in het Statenrestaurant een informatiebijeenkomst plaats over de Dertiende Voortgangsrapportage IPML. Tijdens deze bijeenkomst wordt de Dertiende Voortgangsrapportage IPML toegelicht en is ruimte voor het stellen van technisch inhoudelijke vragen.

Mochten uw Staten voorafgaand aan de Statencommissie LEO van 27 november 2026 nog andere technisch inhoudelijke vragen hebben, dan kunnen deze gesteld worden door een mail te sturen naar de commissiegriffier van de Statencommissie LEO, tot uiterlijk maandag 23 november 2026.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Informerend stuk

Mobiliteit

Onderwerp Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)

Onderwerp

Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)

Samenvatting

Naar aanleiding van het heroverwegingsbesluit mobiliteitsopgaven 2020 en de afspraak om halfjaarlijks een voortgangsrapportage aan te bieden van alle mobiliteitsopgaven in Limburg, wordt hierbij de dertiende halfjaarlijkse rapportage Integraal Mobiliteitsprogramma Limburg 2024-2028 (IPML) met peildatum 1 juli 2026 aangeboden.

Kennisnemen van

Bijgevoegd vindt u de aanbiedingsbrief van de Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) en de voortgangsrapportage zelf waarin alle actualiteiten, projecten en informatie over de integrale mobiliteitsportefeuille zijn opgenomen. De rapportage heeft als peildatum 1 juli 2026. In de aanbiedingsbrief zijn voor de periode van 1 juli 2026 t/m 29 september 2026 actualiteiten opgenomen.

Aanleiding en bestuurlijke context

De aanleiding voor het halfjaarlijks aanleveren van de voortgangsrapportage IPML is gelegen in het heroverwegingsbesluit mobiliteitsopgaven 2020. De peildata van de voortgangsrapportages zijn ieder jaar 1 januari en 1 juli. Hierdoor blijven Provinciale Staten goed aangehaakt bij de ontwikkelingen, de stand van zaken van de mobiliteitsopgaven en andere relevante zaken. De hyperlinks naar openbare documenten zijn in de Dertiende Voortgangsrapportage IPML opgenomen, waardoor alles voor Provinciale Staten goed terug te vinden is.

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 Dertiende Voortgangsrapportage IPML 2024-2028, met een financiële doorkijk aan u voor.

Kernboodschap

Provinciale Staten worden middels de aanbiedingsbrief, dit informerend stuk en de Dertiende Voortgangsrapportage IPML geïnformeerd over alle actualiteiten, projecten en informatie over de integrale mobiliteitsportefeuille.

De nadere toelichting met een complete leeswijzer is te vinden in de Dertiende Voortgangsrapportage IPML die als bijlage bij dit informerend stuk wordt meegestuurd.

Communicatie

Provinciale Staten ontvangen de aanbiedingsbrief, het informerend stuk en de Dertiende Voortgangsrapportage IPML. Samen met de analyse van de Statenonderzoeker en de reactie van het College van Gedeputeerde Staten hierop wordt dit geagendeerd voor de Statencommissie LEO van vrijdag 27 november 2026.

Vervolg

Nadat het College van Gedeputeerde Staten de Dertiende Voortgangsrapportage IPML heeft gepubliceerd, volgt de publicatie van de analyse door de Statenonderzoeker van de Griffie en de reactie van het College van Gedeputeerde Staten hierop. Op vrijdag 20 november 2026 zal er een informatiesessie voor Provinciale Staten worden gehouden (uitnodiging hiervoor volgt nog) en op vrijdag 27 november 2026 vindt de inhoudelijke behandeling in de Statencommissie LEO plaats.

Bijlage(n)

1. Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).

Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2024 – 2028

‘Transparant en in balans’



Voortgangsrapportage 13
Peildatum
1 juli 2026

Maastricht, 29 september 2026

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).

Deze voorliggende dertiende IPML-voortgangsrapportage rapporteert over de periode 1 januari 2026 tot 1 juli 2026. Dit is een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. In deze rapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten / opgaven ter besluitvorming aangeboden.

Wij sturen er continue op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op 1 juli 2026 kan in algemene zin geconstateerd worden dat het integrale mobiliteitsprogramma loopt conform planning, kwaliteit en binnen budget. Via de voorliggende rapportage rapporteren wij hierover op transparant wijze en leggen zo verantwoording af over het brede en integrale mobiliteitsprogramma van de Provincie Limburg. Hiermee zien wij toe op een strakke beheersing van het mobiliteitsprogramma.



Samenvatting

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

Voortgang Mobiliteitsprogramma

Er kan worden geconcludeerd dat op 1 juli 2026 de financiering van het programma zich nog binnen de ruimte van het financieel kader bevindt en op dit moment geen noodzaak is om het programma te herijken.

Voor bepaalde lopende mobiliteitsopgaven en -projecten hebben de door GS of PS genomen besluiten enige impact gehad op onze beoogde mobiliteitsdoelen. In de voortgangsmonitor uit [hoofdstuk 4](#) wordt dit overzichtelijk weergegeven en de nadere toelichting is terug te vinden op de specifieke thema- en bijbehorende projectbladen uit hoofdstuk 8 en verder. Daar is per project de afzonderlijke stand van zaken voor planning, kwaliteit en financiën weergegeven.

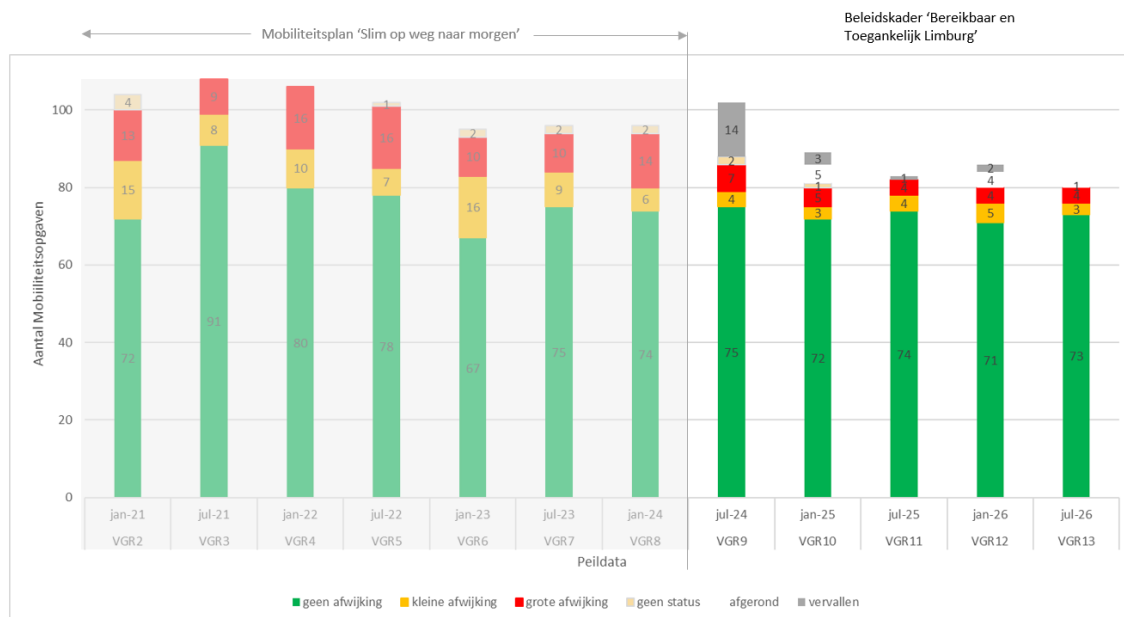
De provinciale organisatie hanteert deze voortgangsinformatie tussentijds om vroegtijdig te kunnen sturen op dreigende afwijkingen. Conform het uitvoeringskader “Zo Werken Wij! infrastructurele projecten” en de financiële verordening 2026 worden eventuele gevolgen voor scope, planning en financiën bij het eerstvolgende bijstellingsmoment ter besluitvorming voorgelegd.

Vanaf VGR9 IPML is een nieuwe indeling van de VGR overeenkomstig het beleidskader ‘Een bereikbaar en toegankelijk Limburg’ geïntroduceerd. Vanaf VGR10 IPML is de aansluiting op de beleidsindicatoren uit de doelenboom, de financiële documenten en de voorgaande voortgangsrapportages verder verbeterd. Op deze manier blijven de voortgangsrapportages onderling vergelijkbaar.

Voortgangsmonitor

In de voortgangsmonitor in [hoofdstuk 4](#) worden voor de peildatum 1 juli 2026 (VGR13) afwijkingen ten opzichte van eerdere besluiten gesignaleerd. Heeft het afgelopen half jaar besluitvorming plaatsgevonden dan heeft dat vrijwel altijd te maken met een aanpassing van scope, planning of financiering. De voortgangsrapportage laat een momentopname zien van deze afwijkingen. Om de ontwikkeling van de voortgang goed te kunnen duiden, toont de voortgangsmonitor ook de stoplichtmethodiek van de voorafgaande halfjaarlijkse rapportage.

Onderstaande weergave laat op basis van de voortgangsmonitor, geïntroduceerd vanaf VGR2, de ontwikkeling van de voortgang zien voor het totale mobiliteitsprogramma.



Voortgangsmethodiek

De huidige voortgangsmethodiek (bijlage 14.3) blijft ongewijzigd. De toepassing van de methodiek is verbeterd door duidelijker onderscheid te maken naar mobiliteitsopgaven en mobiliteitsprojecten, projectfasering en de rolkeuze.

Mobiliteitsopgaven hebben een structureel karakter en zijn opgenomen op de themabladen. De voortgang van deze structurele activiteiten wordt kwalitatief beschreven en de in het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' opgenomen mijlpalen zijn overgenomen.

Mobiliteitsprojecten hebben een incidenteel karakter, zijn uniek, worden begrensd in tijd en middelen en afgesloten met een projectresultaat. Voor de mobiliteitsprojecten is de voortgangsbewaking gekoppeld aan het te doorlopen proces, zoals opgenomen in het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij!' infrastructurele projecten. De voortgang van een opgave kan pas goed beoordeeld worden als een besluit genomen is over scope, tijd en geld. Dit vindt plaats in de haalbaarheidsfase. In de voorbereidende fasen (pré-initiatief- en initiatieffase) wordt daarom nog 'geen status' toegekend aan het mobiliteitsproject. Tijdens de navolgende planvorming- en realisatiefase wordt de voortgang gemonitord en beoordeeld. Na de fysieke oplevering wordt middels de financiële afhandeling het project officieel afgerond en overgedragen naar de beheercyclus.

In de voorbereidende pré-initiatieffase wordt de rol van de Provincie bepaald. Wanneer de Provincie alleen een financiële bijdrage, eventueel aangevuld met expertise levert, dan is niet de Provincie, maar onze projectpartner verantwoordelijk voor de voortgang. In overeenkomsten liggen de afspraken over scope, planning en de provinciale bijdrage vast. De projectpartner bewaakt de voortgang en legt hierover verantwoording af aan de andere projectpartners. Deze informatie wordt in de themabladen opgenomen.

Als de Provincie zelf (eind)verantwoordelijk is voor een mobiliteitsproject dan wordt het project toegevoegd aan de VGR met een projectblad.

De voortgang wordt conform de huidige voortgangsmethodiek verduidelijkt door onderscheid te maken naar:

- Geen status omdat er sprake is van een mogelijk initiatief of een initiatief waarvoor nog geen scope, tijd of geld is besloten.
- Geen afwijking ten opzichte van eerder genomen besluiten ten aanzien van scope, tijd of geld.
- Kleine afwijking ten opzichte van eerder genomen besluiten ten aanzien van scope, tijd of geld.
- Grote afwijking ten opzichte van eerder genomen besluiten ten aanzien van scope, tijd of geld.
- Afgerond. Het project is zowel technisch als financieel afgerond en overgedragen aan de beheerder.
- Vervallen omdat door ontwikkelingen de mobiliteitsopgave of het mobiliteitsproject niet meer uitgevoerd kan worden binnen de eerder besloten scope, tijd of geld.

Afgeronde projecten

Het afgelopen half jaar zijn de volgende opgaven financieel afgerond en opgenomen in de beheercyclus:

- W42. N300 BPL.

Aandachtsprojecten

Wanneer sprake is van een grote afwijking dan verdienen deze projecten extra aandacht. Op de peildatum van deze voortgangsrapportage laten 4 van de in totaal 81 mobiliteitsopgaven en -projecten een flinke vertraging (meer dan 20% ten opzichte van de planning) of een aanpassing van de scope met grote gevolgen voor de gebruikers/omgeving of hogere kosten (meer dan 5%) zien ten opzichte van eerdere besluitvorming. De laatste voortgangsrapportages laten een gestage daling van het aantal aandachtsprojecten zien. Door de motie 'Infra in control' zien we nog strakker toe op onze mobiliteitsportefeuille en verwachten we dat we in de mobiliteitsportefeuille altijd minimaal 5% aandachtsprojecten behouden. Voor VGR13 IPML kan gesteld worden dat we met deze vier aandachtsprojecten in control zijn.

Het betreft onderstaande vier projecten. Voor detailinformatie wordt verwezen naar de betreffende projectbladen.

Bijdragen aan infrastructuur van derden

- [F26](#). Fietsverbinding Roermond-Haelen

Als uitwerking van het provinciale coalitieakkoord 'In Limburg bereiken we meer!' 2015 – 2019 werd besloten om de helft bij te dragen aan een nieuwe door de gemeenten gewenste fietsverbinding tussen Roermond en Haelen. De gemeenten Roermond en Leudal staan garant voor het andere deel van de naar schatting € 7 mln. kostende fietsverbinding. In februari 2020 is deze bijdrage opgenomen in het door PS vastgestelde beleidskader Fiets en daarmee is tevens besloten dat de Provincie Limburg geen risicodragende partij is en enkel een gemaximaliseerde bijdrage van € 3,5 mln. zal reserveren in de provinciale begroting voor de totstandkoming van deze fietsverbinding.

De gemeenten Roermond en Leudal hebben meerdere tracés onderzocht en in Q3 2023 blijkt voor het enige alternatief, nabij de huidige spoorbrug over de Maas, naar schatting tussen de € 21 mln. en € 38 mln. nodig te zijn. De door de gemeenten eind 2025 afgeronde Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) sluit positief. Op basis daarvan wordt op 3 februari 2026 in een bestuurlijk overleg afgesproken dat de provinciale gemaximaliseerde bijdrage van € 3,5 mln. gereserveerd blijft in afwachting van de nieuwe gemeentelijke coalitieakkoorden 2026 – 2030 en dat na het zomerreces in een bestuurlijk overleg de financiële

haalbaarheid opnieuw wordt afgewogen. Voor de Provincie Limburg blijft daarbij het vastgestelde beleidskader Fiets en bijbehorende afwegings- en besluitvormingsproces leidend en is de Provincie Limburg geen risicodragende partij.

Provinciale infrastructuur

▪ [W24](#). N280 Leudal

Op 31 maart 2026 heeft de zitting bij de Raad van State inzake de in 2022 ingestelde beroepen op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) en het besluit 'hogere grenswaarden' plaatsgevonden. De uitspraak wordt in Q3 2026 verwacht. De huidige projectbegroting is gebaseerd op de marktraming met prijspeil 1 juli 2024 inclusief indexering tot en met december 2028. Ten opzichte van de beschikbare dekking betekent dit een tekort van € 20.873.000 mln..

Dit financiële tekort, voornamelijk veroorzaakt door de vertraging bij de RvS, is het grootste risico voor de doorgang van dit project. De marktraming, waarmee meer inzicht is verkregen in de verwachte inschrijfprijzen tijdens de aanbestedingsprocedure, was volgens het uitvoeringskader "Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten op het juiste moment opgesteld. Maar deze marktraming dient, gelet op de opgelopen vertraging door de later dan geplande zitting bij RvS, te worden geactualiseerd, net als de projectbegroting. Volgens het afgesproken proces wordt op basis van deze nieuwe marktraming tijdens het 1e bijstellingsmoment, een vast ijkpunt binnen het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij!', de juiste bijstelling van de dekking aan PS gevraagd. Afhankelijk van een uitspraak van de RvS is de verwachting dat dit bijstellingsmoment in Q3/Q4 2026 zal plaatsvinden.

Wanneer door Provinciale Staten het besluit over de dekking is genomen (het krediet is bijgesteld) kan de aanbestedingsprocedure worden opgestart. Vanaf dat moment wordt project N280 Leudal volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W24 en de bijlage Regeling Grote Projecten gerapporteerd.

▪ [W59](#). N595 Wittemerallee

Op 18 mei 2026 heeft de zitting bij de Raad van State inzake een beroepsprocedure¹ plaatsgevonden. De uitspraak wordt in Q3 2026 verwacht. Wanneer deze uitspraak gevolgen heeft voor scope, planning en financiën wordt dit verder onderzocht en eventuele aanpassingen ter besluitvorming voorgelegd. De voorbereidingen inzake contractvoorbereiding en grondverwerving zijn in volle gang en er wordt gestreefd naar een start van de uitvoering in Q2 2027. Indien onteigening nodig is, wordt op basis van het PS Beginselbesluit van 9 mei 2025, in Q3 2026 de start van de onteigeningsprocedure ter besluitvorming voorgelegd.

De onduidelijkheid over de zittingsdatum bij de Raad van State en de beperkte maakcapaciteit bij nutsbedrijven waren niet voorzien en omdat de gevolgen van deze risico's voor deze projectplanning op dat moment lastig waren in te schatten, blijft dit ook op 1 juli 2026 een aandachtsproject. In Q4 2026 wordt een bijstelling van de planning ter GS besluitvorming voorgelegd. Als de projectplanning is bijgesteld wordt dit project volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W59 gerapporteerd.

▪ [W60a](#). N598 Reconstructie De Hut – De Plank – fase 1

Vanaf begin 2023 is de voortgang van deze opgave onveranderd en staat de start van de uitvoering gepland voor eind 2027. Diverse landelijke ontwikkelingen zoals de stikstofproblematiek en de beperkte maakcapaciteit bij nutsbedrijven waren niet voorzien en omdat de gevolgen hiervan voor deze projectplanning op dat moment lastig waren in te schatten, blijft dit ook op 1 juli 2026 een aandachtsproject.

Nu deze gevolgen bekend zijn, is afgelopen half jaar gestart met het actualiseren van onderzoeken en aanpassen van het ontwerp. Hierbij dient bijvoorbeeld rekening te worden gehouden met de gewijzigde Waterschapsverordening 2025 van het Waterschap Limburg en de Provinciale Omgevingsvisie Limburg 2026. In Q3 2026 kan GS besluitvorming plaatsvinden over een bijgestelde projectplanning. Hierin wordt uitgegaan van de start van een nieuwe aanbesteding rond de jaarwisseling en gunning aan de civiele aannemer in het voorjaar van 2027 zodat naar verwachting de reconstructie medio 2028 kan starten. Als de projectplanning is bijgesteld dan wordt dit project volgens de voortgangsmethodiek niet meer als aandachtsproject opgenomen en worden de op dat moment geldende projectrisico's inclusief beheersmaatregelen geactualiseerd in het risicodossier. Over de grootste risico's voor tijd en geld wordt op het projectblad W60a gerapporteerd.

¹ Bezwaar ingediend door de fietsersbond betreffende de ligging van het fietspad.

Regeling Grote Projecten

Conform het [Statenvoorstel P-20-020 \(PS 2020-44349\)](#), vastgesteld op 11 december 2020, krijgen de projecten die onderdeel uitmaken van de Regeling Grote Projecten (RGP) additionele aandacht. Het betreft de onderstaande projecten. De gedetailleerde uitwerking volgens de regels van de RGP is opgenomen in hoofdstuk 13.

▪ [R9. Maaslijn](#)

Op 11 februari 2026 heeft de zitting bij de Raad van State inzake een beroepsprocedure plaatsgevonden. De uitspraak wordt in Q3 2026 verwacht. Provincie Limburg en IenW hebben kennisgenomen en ingestemd met het voorstel van ProRail om zonder onherroepelijk PIP door te gaan met de uitvoering. Het betreffen werkzaamheden in 2026 die geen directe relatie hebben met de bezwaren van de appellanten. De voorbereidende werkzaamheden door de aannemer verlopen volgens planning. In de trein vrije periodes (TVP) in 2026 zijn met name werkzaamheden uitgevoerd aan de noordelijke Maaslijn (nieuw viaduct Heumensebaan, nieuwe hogesnelheidswissels, eerste elektrificatie nabij Nijmegen-Heyendaal). De TVP voor 2027 liggen vast. Naar verwachting zal dit project technisch worden opgeleverd in Q4 2027 en vanaf dat moment in gebruik worden genomen.

De gesprekken met Arriva over de verdragingskosten voor de vervoerder (die door de provincie Limburg en door IenW ieder voor 50% moeten worden vergoed) zijn afgerond en hebben tot financiële afspraken geleid ([Statenvoorstel G25-0-12 inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn, GS DOC-00814848](#)). De € 44,5 mln. zijn doorgevoerd als begrotingswijziging 2025. Het Rijk heeft haar bijdrage voor de vertraging tot en met 2027 via de meicirculaire provinciefonds 2026 verstrekt.

In de Vaststellingsovereenkomst Maaslijn is de afspraak vastgelegd dat de Provincie een keuze maakt voor het wel of niet verlengen van de leasetermijn van de dieseltreinstellen voor de Maaslijn in 2028. Als de elektrificatie van de Maaslijn volgens planning verloopt en in december 2027 gereed is, dan is deze maatregel niet nodig. Hoewel de huidige projectuitvoering daar geen aanleiding toe geeft, kunnen er tussen nu en december 2027 situaties optreden die tot vertraging kunnen leiden. Als risicobeheersingsmaatregel heeft het college besloten om Arriva te verzoeken de lease van de dieseltreinstellen in 2028 te continueren. Dit verzoek leidt er toe dat de kosten voor deze lease in mindering zullen worden gebracht op de terugbetaling die Arriva aan de Provincie doet wanneer de Maaslijn wel per december 2027 is geëlektrificeerd.

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

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen het in IPML onder nummer R46a (als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) verder te rapporteren.

In Q3 2024 is de eindafrekening, final payment claim, (voor project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) ingediend bij Ministerie van I&W (i.v.m. bijdrage I&W) en Europa (CINEA) (i.v.m. CEF-subsidie). Vervolgens is de verwachting dat in Q4 2026 de definitieve instemming wordt verkregen en de betaling van het Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie gedaan wordt.

De vertraagde afhandeling van de eindafrekening inzake de CEF-subsidie heeft geen inhoudelijke oorzaak. Door de grote hoeveelheid af te handelen, zogenaamde, final payment claims binnen CINEA is vertraging opgetreden in de afhandeling van de final payment claim voor het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. Dit heeft verder geen juridische of financiële gevolgen, behalve het later beschikbaar komen van de financiële bijdrage. Naar verwachting kan Q2 2027 het Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf worden ingediend.

▪ [R56. Tram Hasselt-Maastricht](#)

Op initiatief van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn is in 2015 formeel gestart met het voorbereiden van de realisatie van een grensoverschrijdende tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht en heeft de Provincie als een van de partners conform de interne provinciale Regeling Grote Projecten (RGP) halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang. Deze interne provinciale RGP is ingesteld voor risicovolle provinciale projecten, welke na voorbereiding tot uitvoering worden gebracht. Conform het [Statenvoorstel P-20-020 \(PS 2020-44349\)](#), vastgesteld op 11 december 2020, zijn de infraprojecten met een RGP-status, zoals de tram, vanaf VGR 2 (peildatum 1 januari 2021) geïntegreerd in de voortgangsrapportages van het IPML.

Vanwege het in 2023 eenzijdig beëindigen door de Vlaamse zijde, de uitspraak² van de rechtbank Maastricht op 12 november 2025 en het tussen I&W en provincie in gang gezette proces tot het beëindigen van de AROV-overeenkomst inclusief het besluit om de Rijksbijdrage van € 36,7 mln. een nieuwe bestemming te geven in de regio, zijn de verdere voorbereidingen aan de Nederlandse zijde eveneens stopgezet. Daarom is vanaf VGR11 (peildatum 1 juli 2025) deze grensoverschrijdende tramverbinding niet meer als afzonderlijk projectblad opgenomen in de voortgangsrapportage van het IPML.

In 2027 volgt een voorstel voor het opheffen van de RGP-status en wordt enkel via mededeling portefeuillehouder geïnformeerd over de verdere juridische afhandeling van deze projectvoorbereiding. Zo zijn PS op 11 februari 2026 via mededeling

² De rechtbank Maastricht oordeelt dat het Vlaams Gewest toerekenbaar is tekortgeschoten in de nakoming van de overeenkomst en dat het Vlaams Gewest aansprakelijk is voor de schade die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht geleden hebben.

portefeuillehouder ([GS DOC-00886770](#)) geïnformeerd dat het Vlaamse Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de bovengenoemde uitspraak van de rechtbank in Maastricht.

▪ [W24. N280 Leudal](#)

Op 7 februari 2025 hebben Provinciale Staten de [Basisrapportage RGP vastgesteld \(G-24-041\)](#). In de elfde voortgangsrapportage IPML is W24. N280 Leudal voor de eerste keer opgenomen bij het hoofdstuk Regeling Grote Projecten.

Beleidsdoelen en -indicatoren

De beleidsdoelen en –indicatoren zijn in het ‘Indicatorenplan Statenperiode 2023-2027’ opgenomen en als bijlage van de Voorjaarsnota 2024 op 28 juni 2024 door PS vastgesteld. Vanaf de voorjaarsnota 2025 worden deze indicatoren via de P&C beleidsmonitor beschikbaar gesteld. In de [P&C beleidsmonitor voor Limburg voorjaar 2026](#) is de laatste stand van zaken te raadplegen. Een deel van de indicatoren uit het indicatorenplan zijn in ontwikkeling, een toelichting op de stand van zaken en planning is onderdeel van [hoofdstuk 8: structurele beleidsvoorbereidende taken](#).

Risicobeheersing

Voor alle lopende opgaven wordt de werkwijze Zo Werken Wij! gehanteerd en op deze manier wordt al in een vroeg stadium een risicodossier opgebouwd. Gedurende het projectproces wordt dit risicodossier bijgesteld en naarmate de scopebepaling van alternatieven naar varianten vordert wordt op basis van afstemming met partners, belanghebbenden en nadere onderzoeken dit risicodossier steeds meer accuraat en kan een top 3 risico's voor scope en tijd worden begroot. De financiering van de beheersmaatregelen waarmee deze risico's kunnen worden gemitigeerd, is opgenomen in de projectbegroting. De top 3 risico's zijn per opgave opgenomen op het projectblad.

Omdat niet alleen risico's uit het risicodossier van een lopende opgave maar ook algemene onvoorziene risico's, zoals pandemieën, oorlogen, natuurrampen, nieuwe wet- en regelgeving en prijsontwikkelingen kunnen optreden gedurende de looptijd van een opgave, is een financiële buffer, de risicocomponent ingesteld. Deze stelt in staat om vroegtijdig in te kunnen spelen op deze risico's en hiermee wordt verdere vertraging of aanpassingen van scope voorkomen.

Ontwikkelingen

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

Stikstofproblematiek

Het onderstaande overzicht geeft de actuele stand van zaken weer voor de periode 1 januari 2026 tot 1 juli 2026.

Project	Beschrijving
N281 Rehabilitatie (fase 2)	Onderhoudsproject zonder omleidingen. Hiervoor is geen Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten benodigd.
N266-N275 Nederweert	AERIUS-berekeningen en Voortoets zijn uitgevoerd. Hiervoor is geen Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten benodigd (aanleg- en gebruiksfase).
N280 Leudal	Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten benodigd en aangevraagd voor bouw- en gebruiksfase. Extern salderen via provincie.
N595 Wittemer Allee	AERIUS-berekeningen zijn uitgevoerd. Hiervoor is geen Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten benodigd.
N598 (De Hut – De Plank)	AERIUS-berekeningen zijn uitgevoerd. Hiervoor is geen Omgevingsvergunning voor Natura 2000-activiteiten benodigd.

Financiële verordening

Op 19 juni 2026 hebben Provinciale Staten de Financiële verordening Provincie Limburg 2026 vastgesteld ([Gewijzigd G25-024 Statenvoorstel inzake Financiële verordening 2026 \(GS DOC-00860467\)](#)). Artikel 9 regelt daarbij de investeringen in regionale bereikbaarheid. Provinciale Staten stellen het kwaliteitsniveau van de provinciale weginfrastructuur vast en oefenen hun budgetrecht uit via investeringskredieten en programmalasten. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen investeringen ‘binnen kader’, die betrekking hebben op bestaand areaal en via de reguliere P&C-cyclus lopen, en investeringen ‘buiten kader’, zoals nieuwe infrastructuur, waarvoor een apart Statenvoorstel nodig is. Gedeputeerde Staten mogen binnen de vastgestelde begroting en planning projecten prioriteren en faseren.

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024–2027 vormt hierbij het financiële uitgangspunt. Daaruit blijkt dat de financiële effecten in de huidige periode beheersbaar zijn, maar dat na deze Statenperiode een duidelijke stijging van de investeringen wordt verwacht. Per 1 juli 2026 bedroeg de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's 49,84 miljoen euro. Dit bedrag is als buffer opgenomen in de totale kapitaallasten. De meerjarige financiële doorkijk tot en met 2030 is verwerkt in de programmabegroting en bijlage 14.5, met nadere informatie over projecten in de thema- en projectenbundel.

Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet in werking getreden. Vooruitlopend daarop zijn er afgelopen half jaar een aantal afspraken gemaakt waardoor de werkwijze binnen de mobiliteitsopgaven op sommige onderdelen zal gaan wijzigen. Dit wordt meegenomen bij de actualisatie van het uitvoeringskader ‘Zo Werken Wij’. Dit staat gepland voor eind 2026.

Kabels en leidingen

Bij veel infrastructurele projecten moeten kabels en leidingen worden verlegd. Landelijk is hierbij nog steeds sprake van een grote vervangingspiek. Deze vervangingspiek leidt in combinatie met de beperkte maakcapaciteit bij de nutsbedrijven tot vertragingen. De planning van een infrastructureel project wordt hier continu op aangepast en er wordt in een eerder stadium afgestemd over toekomstige projecten. Dit leidt tot een realistischere planning en een wederkerigheid doordat de nieuwe initiatieven van de nutsbedrijven mogelijk meegenomen kunnen worden in deze toekomstige projecten.

Op 1 juli 2026 is het aantal infrastructurele projecten waarover intensief wordt afgestemd en waarvoor de planning is geactualiseerd gelijk gebleven.

Inhoudsopgave

Ter ingeleide	2
Samenvatting	3
Inhoudsopgave	9
1. Inleiding	12
1.1. Algemene leeswijzer	12
2. Doelstelling	13
3. Reikwijdte	14
3.1. Algemeen	14
3.2. Kaders en scope	14
4. Voortgang	15
4.1. Voortgangsmonitor mobiliteitsopgaven en mobiliteitsprojecten	15
4.2. Voortgang besluitvorming	15
4.3. Voortgang programmering	27
5. Financiën	29
5.1. Financiële verordening	29
5.2. Stand op 1 juli 2026	30
5.3. Meerjarige doorkijk tot en met 2030	30
6. Programmabeheersing	31
6.1. Risicocomponent onder de kapitaallasten	31
6.2. Bevindingen rapport Berenschot 'budgetverhoging grote infrastructurele projecten'	31
6.3. Omgevingswet	31
7. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven	32
7.1. Leeswijzer themablad	33
7.2. Leeswijzer projectblad	34
8. Thema Structurele beleidsvoorbereidende taken	35
8.1. Nieuwe mobiliteitsvisie 2050	35
8.2. Behartigen Limburgse belangen in (inter)nationale programma's	35
8.3. Monitoring, data en digitalisering	36
8.3.1. Mobiliteitsdata en instrumenten	36
8.3.2. Mobiliteitsindicatoren	38
8.3.3. Data top 15	39
8.4. Onderzoek en verkenning	40
8.5. Verkeersmanagement	42
8.6. Verkeersveiligheid	42
8.6.1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Uitvoeringsprogramma	43
8.6.2. Verkeersactieve school	43
8.6.3. Doelgroepenaanpak gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (18 jaar en ouder), Limburgse campagnekalender, Doortrappen en fietshelm	44
8.6.4. Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen	44
9. Thema Openbaar Vervoer	45
9.1. OV-concessie 2016 – 2031	46
9.1.1. Beheren en Ontwikkelen	46
9.2. Tarieven en bijdragen	50
9.2.1. Tarieven openbaar vervoer	50
9.2.2. Exploitatiebijdrage openbaar vervoer	51
9.3. Initiatieven	51
9.3.1. Verkennen en onderzoeken	51
9.3.2. Initiatieven	53
9.4. Bestuurlijke afspraken	54
9.4.1. Bestuursakkoord Zero Emissie-busvervoer	54
9.4.2. Bestuursakkoord toegankelijkheid	54
9.5. Subsidieregelingen en subsidies	55
9.5.1. Uitvoeren subsidieregeling	55
9.5.2. Verlenen subsidies	55
10. Thema Provinciale Infrastructuur	56
10.1. Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027	56
10.1.1. Beheren en ontwikkelen	56
10.1.1. Technisch kader	57
10.1.2. Functioneel kader	59

10.1.3.	Natuur-inclusief kader	60
10.1.4.	Duurzame en Circulaire Grond-, Weg- en Waterbouw (DCGWW) kader	60
10.1.5.	Administratief kader	61
10.2.	Lopende infraprojecten	62
10.3.	Initiatieven derden	62
10.4.	Overzicht projecten	64
	B5. N270 K06 Koninginnebrug over de Maas	65
	B48. Rehabilitatie N281 fase 1 + B47 Viaduct Terworm	66
	B50. ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtreinmaatschappij	67
	S86. Intelligente Verkeersregelinstallaties (iVRI's)	68
	W7a. N270 Via Venray – fase 1A	69
	W7b. N270 Via Venray – fase 1B	70
	W19. N266-N275 Nederweert	71
	W20. N273 kom Neer	72
	W24. N280 Leudal	73
	W35. N276 Pissummerweg	74
	W59. N595 Wittemerallee	75
	W60a. N598 Reconstructie De Hut - De Plank (fase 1)	76
	W60b. N598 Reconstructie De Hut - De Plank (fase 2)	77
11.	(Inter)nationale mobiliteitsopgaven	78
11.1.	Lobby/Fundraising	78
11.2.	(Inter)nationale verbindingen	79
	11.2.1. Railinfrastructuur	79
	11.2.1. Grensoverschrijdende OV-diensten	79
11.3.	Logistiek	80
	11.3.1. Binnenvaart	82
	11.3.2. Modal shift	83
	11.3.3. Beveiligd Vracht Wagen Parkeren (BVWP)	83
11.4.	Rijksweginfrastructuur	84
11.5.	Overzicht projecten	85
	R9. Maaslijn (RGP, zie 13.1)	86
	R14. Spoorwegovergang Vierpaardjes	87
	R23. Inframaatregelen Weert - Hamont – Antwerpen	88
	R46. Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf (RGP, zie 13.2)	89
	R46a. Emplacement station Heerlen	90
	W12. A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken	91
	W33. A2 Wegverbreding Kerensheide - Het Vonderen	92
12.	Regionale mobiliteitsopgaven	93
12.1.	Fiets	93
	12.1.1. Onderzoek en ontwikkeling	93
	12.1.2. Fietsprojecten	94
12.2.	Knooppunten/hubs/deelmobiliteit	95
12.3.	Slimme oplossingen	96
12.4.	Elektrische laadinfrastructuur	97
12.5.	Gedragbeïnvloeding en doelgroepenbenadering	98
12.6.	Overzicht projecten	100
	F26. Fietsverbinding Roermond – Haalen	101
	F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570	102
	F43. Parkstadroute	103
	F53. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht – Meerssen)	104
	F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek-Elsloo – Brightlands Chemelot Campus)	105
	F55. Fietsbrug Borgharen Rivierpark Maasvallei	106
	F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert	107
	W10. N556 LVO Horst - Sevenum	108
	W49. Rotonde Voortestraat	109
	O41. Station Beek – Elsloo	110
	S84. Samenwerkingsverbanden	111
13.	Regeling Grote Projecten	112
13.1.	R9. Maaslijn, 20e voortgangsrapportage	113
13.2.	R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 17e voortgangsrapportage	130
13.3.	R56. Tram Maastricht-Hasselt, 17e voortgangsrapportage	139
13.4.	W24. N280 Leudal, 3e voortgangsrapportage	142
14.	Bijlagen	153
14.1.	Bijlage Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders	153
	14.1.1. Beleidskaders en Collegeprogramma	153
	14.1.2. Beleidskader Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg	153
	14.1.3. OV-concessie	153
	14.1.4. Collegeprogramma Elke Limburger telt!	153
14.2.	Uitvoeringskaders	153
14.3.	Bijlage Voortgangsmonitor	154
	14.3.1. Toelichting methodiek	154
	14.3.2. Interpretatie kleurweergave	154
14.4.	Bijlage – Bestuurlijke processen en besluitvorming	155
	14.4.1. Besluitvormingsmomenten	155
	14.4.2. Bestuurlijke informatie	156

14.4.3.	Overzicht moties en toezeggingen	159
14.5.	Bijlage – Financiële samenvatting	162
14.6.	Bijlage Programmabeheersing.....	169
14.6.1.	Inhoud	169
14.6.2.	Stand van zaken afwegingsmethodiek	169
14.6.3.	Stand van zaken Zo Werken Wij! en Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.....	169
14.6.4.	Proces verbeteringen Programmabeheersing	170
14.6.5.	Capaciteit.....	170
14.6.6.	Risico's	170
14.6.7.	Betrokkenheid Provinciale Staten	170
14.7.	Bijlage – Eindrapport Berenschot rapportage onderzoek budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten ...	172
14.7.1.	Reactie op eindrapportage Berenschot	172
14.7.2.	Berenschotaanbevelingen in één oogopslag	176
14.7.3.	Uitwerking overzicht aanbevelingen	177
14.7.4.	Berenschot rapportage – W42. Buitenring Parkstad Limburg	180
14.7.5.	Reactie op rapport 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg'	181
14.8.	Bijlage lijst van afkortingen VGR IPML	183

1. Inleiding

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

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

GS hebben ervoor gekozen om in lijn met de Regeling Grote Projecten (RGP) te rapporteren. De opbouw en beschreven onderdelen in deze rapportage zijn dan ook uit de RGP overgenomen. De informatie over de mobiliteitsthema's wordt op themabladen getoond en actuele mobiliteitsprojecten worden zowel op kaart als op projectbladen getoond.

In deze integrale voortgangsrapportage zijn daarnaast de grote projecten, waarover tot nu toe separaat conform de RGP gerapporteerd werd, geïntegreerd.

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 de voorgaande rapportage duidelijk zichtbaar op de thema- en projectbladen (hoofdstukken 8 t/m 13) worden weergegeven.

1.1. Algemene leeswijzer

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

- [Samenvatting](#)
- Voortgangsmonitor ([hoofdstuk 4](#), één-oogopslag-dashboard)
- Thema- of projectblad (hoofdstukken 8 t/m 12)
- Voortgangsrapportage conform regeling grote projecten ([hoofdstuk 13](#)).

Voor de thema- en projectbladen is een aparte leeswijzer opgesteld zie [hoofdstuk 7.1](#) en [7.2](#).

U kunt door het document navigeren door middel van snelkoppelingen. Deze zijn herkenbaar zoals dit [voorbeeld](#). Daarnaast bestaat de inhoudsopgave volledig uit snelkoppelingen. Vanuit daar kunt u naar alle onderwerpen navigeren.

2. Doelstelling

Met het op 26 april 2024 vastgestelde [Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'](#) geven we in de periode 2024 t/m 2028 uitvoering aan het mobiliteitsbeleid in de provincie. Hiermee bouwen we voort op de koers die sinds 2018 is uitgezet waarbij de focus niet enkel meer gericht is op infrastructurele opgaven en waarbij we ons steeds meer ontwikkeld hebben als een gebiedsgerichte partner in integrale mobiliteitsopgaven.

We werken aan een aaneengesloten netwerk van verbindingen om elkaar te ontmoeten, om te leven, te ondernemen en te recreëren. Door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen willen we voor de Limburgers, in de (inter)nationale context, toe naar een goede bereikbaarheid waarin mensen en goederen zich vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam en sociaal inclusief verplaatsen.

De meeste impact kunnen wij realiseren vanuit onze rol als bevoegd gezag / wettelijke taak (OV-concessie en beheer en onderhoud van de Provinciale infrastructuur). Vanuit deze rol zetten wij ons primair in voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor iedereen. Daarnaast dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem in Limburg. Ook moeten we keuzes maken. We kunnen niet alles doen en daarom hebben we, voor deze collegeperiode (2023-2027), de volgende doelstellingen:

- In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar t.o.v. 2023
- In 2027 vinden er meer duurzame verplaatsingen plaats (goederen en personen) t.o.v. 2023
- In 2027 is de verkeersveiligheid verbeterd t.o.v. 2023
- In 2027 is de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de Limburgers verbeterd t.o.v. 2023
- In 2027 is er sprake van een verbeterde bereikbaarheid van Limburg nationaal en internationaal (goederen en personen) t.o.v. 2023
- In 2027 voldoet het provinciale infrastructurele areaal aan het kwaliteitsniveau 'Basis'

De komende 15 jaar investeert de Provincie ruim € 1,8 miljard in de Limburgse mobiliteitsopgaven. In deze rapportage zijn deze opgaven opgenomen. 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 te informeren over de voortgang van alle mobiliteitsopgaven. Tevens dient deze rapportage als kompas/sturingsinstrument voor de interne provinciale organisatie en als afstemming en informatievoorziening naar partners en belanghebbenden.



3. Reikwijdte

3.1. Algemeen

De op 14 februari 2020 vastgestelde heroverweging Mobiliteitsopgaven- en ambities 2020 – 2024 is het vertrekpunt voor de voortgangsrapportages van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) geweest. 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, in onderlinge samenhang afgewogen en dit heeft geresulteerd in het IPML.

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

3.2. Kaders en scope

Voorliggende rapportage informeert over het totale mobiliteitsprogramma. *Welke projecten met welke scope realiseren we en op welke termijn?* Het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' en de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 zijn als verdere uitwerking van het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt!' daarbij onze richtinggevende kaders. Deze op 26 april 2024 vastgestelde kaders hebben geresulteerd in een nieuwe indeling van de voortgangsrapportage vanaf VGR9. De lopende mobiliteitsopgaven en -projecten zijn conform deze kaders en nieuwe indeling allemaal ondergebracht bij de juiste thema's.

Met de vaststelling van de [Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027](#) en het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024 – 2027' zijn alle onderliggende uitvoeringskaders komen te vervallen. Voor een nadere toelichting over de aanwezige kaders (beleidskaders en uitvoeringskaders) wordt verwezen naar de [bijlage 14.1](#) en [14.2](#).

4. Voortgang

De vastgestelde visies, kaders en bijbehorende Statenvoorstellen vormen de basis voor deze rapportage. Een rapportage waarin alle opgaven op het gebied van mobiliteit zijn geïntegreerd en verdeeld naar de verschillende mobiliteitsthema's en regio's. Het IPML rapporteert halfjaarlijks, gekoppeld aan de voorjaarsnota en begroting, over de voortgang. In dit hoofdstuk is op hoofdlijnen de voortgang opgenomen van 1 juli 2025 tot 1 januari 2026. Essentieel hierbij zijn ontwikkelingen ten aanzien van kwaliteit (scope/inhoud), planning of financiën.

Hoofdstuk 8 t/m 13 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 op de thema- en projectbladen.

4.1. Voortgangsmonitor mobiliteitsopgaven en mobiliteitsprojecten

Onderstaande voortgangsmonitor geeft met het in-één-oogopslagstoplicht weer wat de stand van zaken is op 1 januari 2026 (VGR12) ten opzichte van het laatst genomen besluit over scope, tijd en financiën. In de [bijlage 14.3](#) is een toelichting over methodiek en interpretatie van de kleurweergave weergegeven.

Als op basis van actuele informatie 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 kleur weer van de stand van zaken van de voorgaande voortgangsrapportage.

4.2. Voortgang besluitvorming

In onderstaand overzicht worden diverse besluitvormingsmomenten, besluitvormingsdocumenten en bestuurlijke informatie genoemd. In [bijlage 14.4](#) is dit samengebracht in een drietal actuele overzichten:

- [Besluitvormingsmomenten](#) (paragraaf 14.4.1). Een overzicht met daarin de geplande momenten waarop GS of PS via informatiesessies worden geïnformeerd over de laatste stand van zaken of besluiten conform de besluitvormingsprocessen worden geagendeerd.
- [Bestuurlijke informatie](#) (paragraaf 14.4.2). Een overzicht met daarin alle gepubliceerde moties, Statenvoorstellen, schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten van het afgelopen half jaar.
- Overzicht [moties en toezeggingen](#) (paragraaf 14.4.3). Een overzicht met daarin alle afgedane moties en toezeggingen van het afgelopen half jaar en conform de mededeling portefeuillehouder inzake reactie op analyse Statenonderzoeker van de Negende Voortgangsrapportage IPML' van 26 november 2024 ([GS DOC-00719276](#)) is dit aangevuld met de meest actuele stand van zaken tot 10 maart 2026.

VGR		Hoofdstuk 8 <u>Thema Structurele beleidsvoorbereidende taken</u>	
12	13	8.1 Nieuwe mobiliteitsvisie 2050	
		<u>Voortgang:</u> ▪ De Toekomstvisie Limburg 2050 is opgesteld en op 20 maart 2026 aangeboden aan Provinciale Staten. <u>Doorkijk:</u> ▪ Met de Toekomstvisie Limburg 2050 is richting gegeven aan een samenhangende langetermijnontwikkeling van Limburg op meerdere beleidsterreinen, waaronder mobiliteit, energie, economie en wonen en dient dit als basis voor het mobiliteitsbeleid.	
12	13	8.2. Behartigen Limburgse belangen in (inter)nationale programma's	
		<u>Voortgang:</u> ▪ De Provincie Limburg behartigt Limburgse belangen in (inter)nationale programma's via diverse overleggen en samenwerkingsverbanden. <u>Doorkijk:</u> ▪ Structureel en geborgd via regulier proces.	
12	13	8.3. <u>Monitoring Data Digitalisering (MDD)</u>	
		8.3.1 Mobiliteitsdata en instrumenten	<u>Voortgang:</u> ▪ Geplande metingen in 2025 uitgevoerd, geleverd en gepresenteerd. ▪ In het tweede kwartaal van 2026 is de eerste actualisatie van het verkeersmodel afgerond. ▪ Rapportage via de P&C-Beleidsmonitor volgens het Indicatorenplan 2023–2027. ▪ In de eerste helft 2026 hebben proefberekeningen betreffende geluidsproductieplafonds plaatsgevonden. ▪ Onderzoek inzicht in reisgedrag is doorgezet. <u>Doorkijk:</u> ▪ Metingen 2026 zijn gepland. Vanaf 2027 werken we samen met de regio's en het Rijk volgens een uniforme projectmonitoring.

		- In tweede helft 2026 wordt gestart met de voorbereidingen voor het vervolg van het verkeersmeetnet waaronder afweging over verlenging of nieuwe aanbesteding. - Vanaf het najaar 2026 is een uniforme trendmonitor beschikbaar in de vorm van het dashboard Mobiliteitstransitie. - Vanaf 1 juli 2026 worden de geactualiseerde verkeersmodellen in gebruik genomen. In de tweede helft van 2026 worden de voorbereidingen voor de tweede actualisatie gestart. - Start met proefberekeningen als doel de zorgvuldige vaststelling van de geluidproductieplafonds. - Voor provinciale wegen worden GGP's uiterlijk vóór 1 januari 2027 vastgesteld. - Testen van de bruikbaarheid en het evalueren van het onderzoek naar reisgedrag.
	8.3.2 Mobiliteitsindicatoren	<u>Voortgang:</u> - Ontwikkeling indicatoren voor het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. <u>Doorkijk:</u> - Er worden doelstellingsindicatoren in 2026/2027 nader uitgewerkt.
	8.3.3 Data top 15	<u>Voortgang:</u> - De digitaliseringsopgave is vanaf 2024 ondergebracht in het landelijke Digitale Stelsel Mobiliteit (DSM). - Het plan van aanpak van het IPO is in juni 2026 aangeboden aan het Digitaal Stelsel. Alle provincies hebben afgesproken een bijdrage te leveren aan de uitvoering van dit plan. <u>Doorkijk:</u> - Structureel en geborgd via regulier proces. - Gelet op Europese wet- en regelgeving zal het Rijk DSM in 2026 uitwerken naar landelijke regelgeving.
12	13	8.4. Onderzoek en verkenning
		<u>Voortgang:</u> - Actualisatie Netwerkvisie Wegen provincie Limburg. - Gebiedsontwikkeling: - Eijsden-Margraten werkt aan een omgevingsplan tussen Cadier en Keer en Maastricht, met woningbouw en natuurroutes. - PIO 'Gouden Driehoek' (N570): Roermond heeft voor bedrijventerrein Roerstreek een verkeerscirculatieplan opgesteld, inclusief de N570 en fietsroute F29. - N281 Trilandis/Avantis: mobiliteitsstudie afgerond; vervolgstappen volgen na het haalbaarheidsonderzoek naar de ontsluiting richting Duitsland. - N277 Toverland: uitbreiding heeft consequentie voor de provinciale infrastructuur (N277): - Samenwerkingsovereenkomst over de verkeersafwikkeling ondertekend in november 2025; - Gemeenteraad heeft eind december 2025 het vastgestelde bestemmingsplan aangevochten en is nog niet onherroepelijk. <u>Doorkijk:</u> - Vaststelling Netwerkvisie Wegen provincie Limburg in Q4 2026. - Gebiedsontwikkeling: - Eijsden-Margraten: over de ontsluiting op de N278 volgt overleg met de provincie. - PIO 'Gouden Driehoek' (N570): de uitwerking volgt in 2026, waarbij de provincie wordt betrokken vanwege mogelijke kruispuntaanpassingen. - N281 Trilandis/Avantis: in 2026 duidelijkheid over het haalbaarheidsonderzoek naar de ontsluiting richting Duitsland en de vervolgstappen op de initiatieffase. - N277 Toverland: in afwachting van de uitspraak van de Raad van State.
12	13	8.5. Verkeersmanagement
		<u>Voortgang:</u> - Structureel en geborgd via reguliere proces. - Provincie blijft de regisseur voor de afstemming van de wegwerkzaamheden en evenementen. <u>Doorkijk:</u> - Intensiveren en professionaliseren samenwerking met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland.
12	13	8.6. Verkeersveiligheid
	8.6.1 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en uitvoeringsprogramma	<u>Voortgang:</u> - Limburg werkt conform een uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2024-2027 met een risico gestuurde aanpak om verkeersongevallen te voorkomen. <u>Doorkijk:</u> - Gemeenten stellen in 2025 en 2026 uitvoeringsprogramma's op.
	8.6.2 Verkeersactieve school	<u>Voortgang:</u> - Tot 1 juli 2026 zijn de cijfers als volgt: 325 scholen voor (speciaal) basisonderwijs (94%) 34 scholen voor speciaal (voortgezet) onderwijs (81%)

			64 scholen voor voortgezet onderwijs (94%) <u>Doorkijk:</u> - Resultaten van het schooljaar 2025/2026 volgen eind 2026.
		8.6.3 Doelgroepen aanpak	<u>Voortgang:</u> - Tot 1 juli zijn 1266 fietshelmen met korting gekocht. - In 2026 nemen 28 gemeenten deel aan Doortrappen tot je 100e. - In de periode januari tot 1 juli 2026 zijn campagnes CarnavalsBob, MONO, Snelheid, Fietshelm (Zet 'm Op) en e-bike ('t Kan hard gaan) uitgevoerd. - Drie prioritaire thema's 2025 t/m 2028: vanaf 1 januari tot 1 juli hebben 33 interventies plaatsgevonden. <u>Doorkijk:</u> - Vervolg implementatie drie prioritaire thema's (t/m 2028).
		8.6.4 Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen	<u>Voortgang:</u> - Provincie heeft de subsidieaanvraag ingediend voor de derde tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en op 23 maart 2026 ontvingen wij € 1.159.669,01 exclusief btw uit de specifieke uitkering stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030. <u>Doorkijk:</u> - Voor de resterende middelen uit de derde tranche volgt in het najaar van 2026 een aanvraag via de veegronde.

VGR		Hoofdstuk 9 Thema <u>Openbaar Vervoer</u>	
12	13	9.1. <u>OV concessie 2016 – 2031</u>	
		9.1.1. Beheren en ontwikkelen	<u>Voortgang:</u> - Sonderend stuk inzake concessie openbaar vervoer na 2031 – besluit inzake verlenging (GS DOC-00862522). De personeelstekorten bij bus en trein zijn weggewerkt. In de volgende VGR wordt vanwege het oplossen van het tekort niet meer hierover gerapporteerd. - Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn: G-25-012 Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn, brief GS van 12-8-2025 (GS DOC-00814848) Limburg - iBabs Publieksporaal - Op 30 juni 2026 is landelijk de verkoop van anonieme OV-chipkaarten gestopt. 2026 staat in het teken van migratie naar de nieuwe betaalwijzen. <u>Doorkijk:</u> 2026: - Gehele Limburgse openbaar vervoer per bus vindt plaats met ZE (zero emissie)-voertuigen. Met Arriva wordt overleg gevoerd wat de alternatieven zijn om de resterende circa 30% van de vloot per december 2026 in te vullen. - Sonderende nota voorgenomen GS-besluit niet verlengen Concessie. - Q4 vaststellen Nota van Uitgangspunten 2027: - Oplevering geëlektrificeerde Maaslijn - Vaststellen Nota van Uitgangspunten aanbesteding - Opstellen Programma van Eisen aanbesteding - Verwachte keuze voor de toekomstige Marktordening Spoor (de basis voor opdrachtverleningen voor de HRN-en regionale spoorconcessies)
12	13	9.2. <u>Tarieven en bijdragen</u>	
		9.2.1. Tarieven openbaar vervoer	<u>Voortgang:</u> - Voor 2026 en 2027 zijn bij het Rijk via het amendement Grinwis financiële middelen vrijgemaakt, om de gevolgen van de herijking van het studentenreisproduct (en daarmee de lagere inkomsten voor vervoerders) te compenseren. <u>Doorkijk:</u> - Vervolg invulling middelen motie Bikker en Grinwis. - In 2026 wordt de voorfinanciering vanuit de Provincie Limburg uitgekeerd en door Arriva aangewend ter dekking van de SOV-derving (subsidie openbaar vervoer). - Compensatie voor de inkomstenderving studentenreisproduct 2026 en 2027 vindt zoals eerder beschreven vanuit het Rijk plaats.
		9.2.2. Exploitatiebijdrage openbaar vervoer	<u>Voortgang:</u> - Voor het vaststellen exploitatiebijdrage 2024 heeft Arriva op 28 juni 2026 haar verantwoordingsinformatie verstrekt. Het traject van het vaststellen van de exploitatiebijdrage 2024 heeft inmiddels geleid tot een door het college voorlopig vastgestelde exploitatiebijdrage. - Op 30 juni 2026 heeft Arriva haar verantwoordingsinformatie over 2025 bij ons ingediend. Het traject tot vaststellen van de exploitatiebijdrage 2025 wordt daarmee gestart. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: besluit tot het definitief vaststellen van de exploitatiebijdrage 2024.
12	13	9.3. <u>Initiatieven</u>	
		9.3.1. Verkennen en onderzoeken	<u>Voortgang:</u> Mededeling portefeuillehouder inzake onderzoek veiligheidsbeleving in het openbaar vervoer in Limburg en verbeteren contactmogelijkheden (moties 3106 en 3164) (GS DOC-00810651). In 2026 is gestart met de voorbereiding voor de eerste toepassing van Publieke Mobiliteit (via de Regiodeal Noord-Limburg), specifiek in de combinatie van openbaar vervoer en Wmo-vervoer. Deze pilot is medio 2026 opgestart in Noord-Limburg en loopt tot eind 2028. <u>Doorkijk:</u> - In 2026 wordt de rol van deelmobiliteit binnen Publieke Mobiliteit nader bekeken. - De pilot wordt stapsgewijs uitgebreid, met meer functionaliteit en/of naar meer gemeenten/gebieden tot eind 2028. - We gaan verder aan de slag met onderstaande moties. Dit doen we gezamenlijk met relevante partijen. Afhandeling vindt plaats binnen gestelde termijnen: - Gewijzigde Motie 3239 Vaessen en Mùlders c.s. inzake Veilig thuis in de nacht. - Gewijzigde Motie 3249 Berghorst c.s. inzake Ruimte voor veiligheidsbeleving vrouwen en kwetsbare groepen in Limburg. - Motie 3256 Hoks c.s. inzake Lach eens naar het vogeltje.

			o Gewijzigde Motie 3264 Bloi c.s. inzake Veilige en betrouwbare grensoverschrijdende spoorverbindingen.
		9.3.2. Initiatieven	<u>Voortgang:</u> - De verbeterde serviceverlening is structureel geborgd in de dienstverlening van Arriva. <u>Doorkijk:</u> - Uitrol van het project is voorzien in 2026 (met levering van de servicezuilen omstreeks de zomer van 2026).
12	13	9.4. Bestuurlijke afspraken	
		9.4.1. Bestuursakkoord Zero Emissie busvervoer	<u>Voortgang:</u> - Arriva heeft in haar offerte bij aanbesteding een plan ingediend om met ingang van 2027 te komen tot een volledig emissieloze busvloot. - In de afgelopen periode heeft Arriva onderzocht welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een zo maximaal mogelijke vervanging van dieselbussen door Zero Emissie-bussen per december 2026. Het lukt om per eind 2026 de Zero Emissie-vloot te laten groeien naar circa 70% van de totale vloot. Dat is minder dan aanvankelijk voorzien en afgesproken. <u>Doorkijk:</u> - Volledige realisatie. - Met Arriva wordt overleg gevoerd wat de alternatieven zijn om de resterende circa 30% van de vloot per december 2026 in te vullen.
		9.4.2. Bestuursakkoord toegankelijkheid	<u>Voortgang:</u> - Uitvoeren van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027. <u>Doorkijk:</u> - Uitvoeren van het programma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027.
12	13	9.5. Subsidieregelingen en subsidies	
		9.5.1. Uitvoeren subsidieregeling	<u>Voortgang:</u> - Alle 33 subsidieverzoeken Wensbus zijn gehonoreerd. - De Wensbus heeft in 2025 ongeveer 155.000 reizigers vervoerd. <u>Doorkijk:</u> - Tot en met 2027 uitvoering geven aan de subsidieregeling Wensbus.
		9.5.2. Verlenen subsidies	<u>Voortgang:</u> Arriva is bezig met de implementatie van de reisassistentie zoals per subsidie verleend op 24 juni 2025.

VGR		Hoofdstuk 10 <u>Thema Provinciale Infrastructuur</u>	
12	13	10.1. <u>Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 - 2027</u>	
		10.1.1 Beheren en ontwikkelen	<u>Voortgang:</u> - Uitvoering Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 (G-24-002 2e Gewijzigd Statenvoorstel NIK 2024-2027, GS DOC-00640424, PS van 26 april 2024) <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Start voorbereiding actualisering Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027
		10.1.2 Technisch kader	<u>Voortgang:</u> - Doorlopend proces om bestaande infrastructuur op niveau basis te onderhouden. - Uitvoering van beheerprojecten.
	B5	N270 Koninginnebrug	<u>Voortgang:</u> - Voorbereiding voor de aanbesteding versterkingsmaatregel. <u>Doorkijk:</u> 2027: Uitvoering groot onderhoud en constructieve maatregelen.
	B8	N554 / N556 Rehabilitatie	<u>Voortgang:</u> - Uitvoeren van de laatste werkzaamheden zodat het areaal in een goede kwalitatieve staat kan worden overgedragen. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: overdracht aan gemeente Horst aan de Maas.
	B22	N564 brug Nyrstar (vervangen)	<u>Voortgang:</u> - Beheer en onderhoudsovereenkomst voor N564 en doorgangsregeling zijn gereed en liggen ter ondertekening bij Nyrstar. <u>Doorkijk:</u> 2026: Actualisatie netwerkvisie (bepalend voor scope) en starten met de voorbereidingen conform de Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur (LIPI).
	B47 + B48	N281 Viaduct Terworm (versterken) en rehabilitatie fase 1	<u>Voortgang:</u> - Q1 2026: Aanbestedingsprocedure fase 2A (Asfalt) afgerond. - Q2 2026: Fysiek gestart fase 2A (Asfalt) <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Oplevering fase 2A - Q1 2027: Afronden aanbestedingsprocedure fase 2B (kunstwerken) - Q3 2027: Fysieke start fase 2B (kunstwerken)
	B50	ZLSM	<u>Voortgang:</u> - Voorbereiding onderhoud spoorareaal 2027 – 2033 <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Besluitvorming over de benodigde middelen voor het onderhoud aan het spoorareaal ZLSM voor de periode 2027-2033.
	B93	N281 kruising Nijswillerweg	<u>Voortgang:</u> - De maatregelen voor het wegvak Ronde Nijswiller – afslag Simpelveld zijn voorbereid. <u>Doorkijk:</u> 2028: De maatregelen worden meegenomen in de onderhoudswerkzaamheden van het wegdek.
	B97	Beheeropgaven N300 Buitenring Parkstad Limburg	<u>Voortgang:</u> - Vanwege opgetreden gebreken na ingebruikname van de N300 is eind 2025 nader onderzoek gedaan naar de technische staat en het functioneel ontwerp van voorzieningen zoals taluds, geleiderail, markering en pechhavens. - In het asfaltonderhoud van 2026 zijn kleinschalige verbeteringen meegenomen. <u>Doorkijk:</u> - Kleinschalige verbeteringen worden ook meegenomen in het asfaltonderhoud dat gepland staat voor 2026 en 2027.
		10.1.3 Functioneel kader	<u>Voortgang:</u> - Doorlopend proces om functionele aanpassingen toe te voegen aan planning van het technisch kader. - Uitvoering van beheerprojecten.
		Diverse kleinschalige verbeteringen verkeersveiligheid	<u>Doorkijk:</u> Doorlopend proces binnen Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027.

		Rijkssubsidie Stimuleringsregeling verkeersveiligheid	<u>Voortgang:</u> - Realisatie verkeersveiligheidsaanpassingen provinciale infrastructuur conform de afgegeven beschikking van I&W. <u>Doorkijk:</u> - Uitvoering gereed Q4 2027.
	S86	Intelligente verkeersregelininstallatie	<u>Voortgang:</u> - Realisatie van de iVRI's in relatie tot de corridor aanpak Noord-Limburg. <u>Doorkijk:</u> 2026: Afronding van de realisatie.
		10.1.4 Natuur-inclusief kader <u>Voortgang:</u> Doorlopend proces om natuurbescherming en verkeersveiligheid integraal op te pakken en toe te voegen aan planning van het technisch kader.	
		10.1.5 Duurzame en circulaire GWW <u>Voortgang:</u> Mededeling portefeuillehouder inzake CEL4LIFE (GS DOC-00815913). De voetafdruk DCGrondWegWaterbouw 2025 is afgerond en de data hiervan zijn opgenomen in de begroting 2027 en jaarstukken. - Het Actieplan MVOI (Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen) is geactualiseerd en door GS vastgesteld. <u>Doorkijk:</u> - Uitvoering geven aan DCGWW-maatregelen.	
		10.1.6 Administratief kader <u>Voortgang:</u> Doorlopend proces om eigendom, beheer en onderhoudsafspraken, beheer- en eigendomsgrenzen op elkaar af te stemmen.	
		Overdracht aan provinciale infrabeheerder	N.v.t.
12	13	10.2. Lopende infraprojecten	
	W7a	N270 Via Venray fase 1A	<u>Voortgang:</u> - Uitvoering. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Oplevering fase 1A. - Q1 2027: Financiële afhandeling fase 1A.
	W7b	N270 Via Venray fase 1B	<u>Voortgang:</u> 2026: Voorbereidingen en uitvoering werkzaamheden fase 1B <u>Doorkijk:</u> - Q1 2027: Financiële afhandeling fase 1B.
	W19	N266 - N275 Nederweert	<u>Voortgang:</u> - Uitvoering. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Planvoorbereiding deelprojecten B, C en E afronden en oplevering deelproject A. 2027: Start realisatiefase deelprojecten B, C en E.
	W20	N273 Kom Neer	<u>Voortgang:</u> - Haalbaarheidsfase afronden. - Q2 2026: Beginselfbesluit inzake grondverwerving. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Start planvormingsfase. - Q3 2027: start uitvoering.
	W24	N280 Leudal	<u>Verklaring:</u> - Laatste ramingen laten een financieel tekort zien. <u>Voortgang:</u> - In afwachting op uitspraak Raad van State. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Uitspraak Raad van State over beroepen op PIP en besluit Hogere grenswaarden. - Q3 2026: Bijstelling krediet en planning. - Q4 2026: Start aanbestedingsprocedure - Q4 2026: Ondertekening addendum gemeente Leudal bij realisatieovereenkomst naar aanleiding van aanvullende financiële bijdrage.
	W35	N276 Echt - Susteren, oversteek Pissummerweg	<u>Voortgang:</u> 2026: Doorlopen haalbaarheidsfase. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Afronding haalbaarheidsfase en kredietbesluit.

			2027: Doorlopen planvormingsfase en uitvoering onderdeel nr. 1 en 2.
	W42	N300 BPL	<u>Afgerond:</u> Project opgenomen in het reguliere beheerproces.
	W59	N595 Wittemerallee	<u>Verklaring:</u> - Vertraging a.g.v. beroepsprocedure Raad van State en doorlooptijd Enexis. <u>Voortgang:</u> - Doorlopen planvormingsfase. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Opstarten procedure onteigening (indien nodig) - Q4 2026: GS besluit projectplanning
	W60a	N598 Hut - de Plank - fase 1	<u>Verklaring:</u> - Vertraging is nog steeds actueel vanwege stikstofproblematiek en doorlooptijd nutsbedrijven. <u>Voortgang:</u> - Doorlopen planvormingsfase <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: Beëindiging lopende aanbestedingsprocedure en GS besluit projectplanning. - Q4 2026: Start uitvoering conditionerende maatregelen. 2027: Start realisatiefase.
	W60b	N598 Hut - de Plank - fase 2	<u>Voortgang:</u> - Doorlopen haalbaarheidsfase. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2027: Afronding haalbaarheidsfase
12	13	10.3. Initiatieven derden	
	B92	N296 Pater Sangersbrug	<u>Voortgang:</u> - Q2 2026: Het Belgische ministerie is gestart met de realisatie. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2028: Verwachte afronding van realisatie.
	B94	N270 Groene Rivier	<u>Voortgang:</u> - Een realisatieovereenkomst is afgesloten tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Waterschap Limburg, gemeente Bergen en Provincie Limburg. <u>Doorkijk:</u> - Q1 2028: Waterschap Limburg verwacht te kunnen starten met de realisatie.

VGR		Hoofdstuk 11 <u>Thema (Inter-)nationale mobiliteitsopgaven</u>	
12	13	11.1. Lobby/Fundraising	
		Lobby/Fundraising	<u>Voortgang:</u> - Vervolg selectie van prioritaire dossiers, samenwerking met partners, en ondersteuning bij aanvragen voor fondsen. <u>Doorkijk:</u> - In het najaar van 2026 volgt de tweede monitoringsrapportage. - Limburg treft voorbereidingen om tijdig en gericht te kunnen inspelen op de door de Europese Commissie in voorbereiding zijnde nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK of MFF (Multiannual Financial Framework)), met een looptijd van zeven jaar (2028-2034).
12	13	11.2. Internationale treinverbindingen	
		11.2.1. Railinfrastructuur <u>Voortgang:</u> Voortzetting van de samenwerking in het kader van onderstaande opgaven:	
	R9	Maaslijn (RGP)	<u>Voortgang:</u> Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 inzake Maaslijn (GS DOC-00628257) G-25-012 Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn (GS DOC-00814848). - Zitting Raad van State inzake behandeling van bezwaren op het Provinciaal Inpassingsplan op 11 februari 2026. <u>Doorkijk:</u> - Uitspraak Raad van State inzake Provinciaal Inpassingsplan.
	R14	Spoorwegovergang Vierpaardjes	<u>Voortgang:</u> - Q2 2026: De inrichting van de openbare ruimte is gerealiseerd. <u>Doorkijk:</u> - Q1 2027: De volledige eindafrekening
	R23	Inframaatregelen Weert – Hamont – Antwerpen	<u>Verklaring:</u> - Uitloop in planning en tekort aan middelen nog aan de orde. <u>Voortgang:</u> - Q1 2026: Intentieovereenkomst België – Nederland grensoverschrijdende spoorverbindingen (19 febr 2026) <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Uitwerking intentieovereenkomst België – Nederland, waaronder Weert-Hamont-Antwerpen, Eindhoven-Düsseldorf, Eindhoven-Aken.
	R46	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (RGP)	<u>Voortgang:</u> - Beoordeling eindafrekening door Ministerie van I&W (i.v.m. bijdrage I&W) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie). <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Definitieve instemming en betaling Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie. - Q2 2027: Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf.
	R46a	Emplacement station Heerlen	<u>Voortgang:</u> - Voorbereiding uitvoering . <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Verwachte uitvoering en gereedkomen van het project.
		11.2.2. Grensoverschrijdende OV-diensten <u>Voortgang:</u> Voortzetting van de samenwerking in het kader van onderstaande opgaven:	
		Drielandentrein (Luik-Heerlen-Aken)	<u>Voortgang:</u> - Restpunten worden verder afgerond. - Met het Rijk zijn in het BO MIRT van 8 januari 2026 afspraken gemaakt over een decentralisatie van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het Nederlandse deel van deze treinverbinding aan de Provincie Limburg.
		Grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven-Venlo-Dusseldorf	<u>Voortgang:</u> - De planning wordt geactualiseerd door het ministerie van I&W. <u>Doorkijk:</u> - Vastleggen van geactualiseerde planning.

		Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken	<u>Voortgang:</u> - Op korte termijn kan alleen een verbinding in de dagranden worden gerealiseerd. De stip op de horizon blijft een structurele intercity (IC) naar Aken. In het BO MIRT 8 januari 2026 is afgesproken om te blijven focussen op dit einddoel. <u>Doorkijk:</u> - In 2026 worden in enkele grensregio's samen met de buitenlandse partner studies naar het OV-netwerk uitgevoerd.
12	13	11.3. Logistiek	
			<u>Voortgang:</u> - Robuust basisnet: ammoniak convenant loopt tot einde 2026. - Voortzetting 7x24 uren bediening sluizen tot en met 2030. - In 2026 stelde het Rijk een nieuwe SPUK-regeling open voor Clean Energy Hubs. Landelijk is € 20,79 miljoen beschikbaar en voor Limburg € 2 miljoen. - Landelijk Programma Clean Energy Hubs: Rijk en provincies verduurzamen zwaar wegtransport en binnenvaart. <u>Doorkijk:</u> - Vaststelling en financiering realisatiepact knooppunt Sittard-Geleen/Stein in BO MIRT 2026.
		11.3.1. Binnenvaart	<u>Voortgang:</u> - CEF 2021-subsidie: de subsidie is in juni 2026 vastgesteld. - CEF 2022-subsidie Rhombus Upside is geëindigd op 31 januari 2026. - CEF 2023-subsidie Rhombus Upside II loopt en eindigt op 30 november 2026. - De projecten in Stein en Maastricht zijn nagenoeg afgerond. - De werkzaamheden in de Willem-Alexanderhaven in Roermond zijn in juni 2026 gestart. - Blueports Limburg: de havenvisie is in januari 2026 gepresenteerd. In juni zijn het jaarplan en een concept-samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Maasgouw wordt penvoerder. <u>Doorkijk:</u> - CEF 2022-subsidie Rhombus Upside: de subsidievaststelling wordt verwacht in 2026-2027. - CEF 2023-subsidie Rhombus Upside II: door vertraging in het werkproces van de partijen in de Willem-Alexander haven Roermond zal een verlenging van de subsidie worden aangevraagd. - CEF 2024-subsidie Rhombus Upside III: de subsidie, die afliep op 31 juli 2026, wordt vanwege vertraging in het werkproces eind juli 2026 met twee jaar verlengd. - Blueports Limburg: eind 2026 ondertekenen Provincie Limburg en 11 havengemeenten de samenwerkingsovereenkomst. Daarmee krijgt BluePorts Limburg verder vorm als samenhangend havennetwerk.
		11.3.2. Modal shift	<u>Voortgang:</u> - Na het beëindigen van Supply Chain Valley per 1 december 2025 is in april 2026 een nieuwe regeling getroffen, waarbij de logistiek makelaar tijdelijk bij de Provincie is aangesteld. - De logistiek makelaar zet activiteiten op het gebied van modal shift van weg naar water en spoor voort en verkent nieuwe kansen. - In het BO MIRT Goederenvervoercorridors van 8 januari 2026 is besloten de subsidieregeling modal shift te verlengen en met € 9 mln. uit te breiden. <u>Doorkijk:</u> - De logistiek makelaar ondersteunt bedrijven bij het aanvragen van de verlengde modal shift-subsidie. - Sinds de invoering van de vrachtwagenheffing per 1 juli 2026 adviseert de logistiek makelaar bedrijven over de gevolgen en over mogelijkheden om vervoer te verplaatsen naar water of spoor.
12	13	11.4. Rijksweginfrastructuur	
	W12	A73 Zaarderheiken – parallelbaan	<u>Verklaring:</u> - Project heeft vooruitgang door besluit van Ministerie van I&W voor het oprichten van projectorganisatie. <u>Voortgang:</u> - Ministerie van I&W heeft de verwachting dat het project doorgaat, ondanks de herprioritering. - Q1 2026: In BO MIRT 8 januari 2026 zijn afspraken gemaakt over het belang van dit project omtrent de actualisatie verkeersgegevens, inzicht in stikstofopgave, keuze voor tracé- of projectbesluit en actualisatie planning (mede afhankelijk van de maakcapaciteit bij RWS). <u>Doorkijk:</u> - Q4 2027: Aanlevering door ministerie van I&W van ontwerp en definitieve raming.
	W33	A2 Verbreding Kerensheide – Het Vonderen.	<u>Voortgang:</u> 2026: Werkzaamheden worden conform planning uitgevoerd. - RWS heeft aanvullende middelen toegekend vanwege de extra scope en vertraging a.g.v. de aanwezigheid van vleermuizen. <u>Doorkijk:</u> 2026 - 2029: Uitvoering.

VGR		Hoofdstuk 12 <u>Thema Regionale mobiliteitsopgaven</u>	
12	13	12.1. <u>Fiets</u>	
		12.1.1. <u>Onderzoek en ontwikkeling</u>	Voortgang: - Naar aanleiding van de Slotverklaring getekend op 1 april 2025 heeft de Benelux Unie de kansen voor de grensoverschrijdende fietsinfrastructuur met provincie Noord-Brabant geconcretiseerd en twee kansrijke routes geïdentificeerd. - Fietsonderzoek Louis Raemaekersbrug: - onderzoek afgerond; - bestaande fietsverbinding voldoet niet aan richtlijnen; - RWS ziet geen mogelijkheden of initiatief voor aanpassing van de bestaande brug. - Subsidie: in juni 2026 zijn de projecten Fregatweg Beatrixhaven Maastricht en Sittarderweg Heerlen aangemeld voor subsidie. Doorkijk: - Slotverklaring de Benelux Unie: gezamenlijke verdere uitwerking van de routes Mol-Weert en Smeermaas-Maastricht. - Subsidie: In de BO MIRT van november 2026 wordt duidelijk of deze twee laatstgenoemde projecten worden gehonoreerd.
		12.1.2. <u>Fietsprojecten</u>	
		<u>Verklaring:</u> - Voorgaande collegeperiodes zijn door derden fietsprojecten geïnitieerd. De provincie levert een financiële bijdrage aan de realisatie. De voortgang van fietsprojecten is om verschillende redenen vertraagd (zie hieronder): <u>Voortgang:</u> - Voortzetting van de samenwerking ter afronding van onderstaande opgaven.	
	<u>E26</u>	Fietsverbinding Roermond – Haalen	<u>Verklaring:</u> - De gemeenten Roermond en Leudal melden dat de kosten veel hoger uitvallen dan eerder ingeschat. Er is geen dekkend financieel voorstel. <u>Voortgang:</u> - In een bestuurlijk overleg op 3 februari 2026 besloten gemeenten om na het zomerreces 2026 de financiële haalbaarheid te beoordelen op basis van de coalitieakkoorden. <u>Doorkijk:</u> - Eind Q3 2026 volgt hierover gezamenlijk bestuurlijk uitsluitel.
	<u>F29</u>	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven – terrein Roerstreek N570	<u>Verklaring:</u> - De subsidie is verleend. <u>Voortgang:</u> - De gemeente voert onderzoeken uit voor de planvorming. Vergunningverlening door ProRail volgt zodra de Belgische overheid goedkeuring heeft gegeven op basis van het Verdrag van Londen (1839). Conform dit Verdrag kan België deze spoorverbinding reactiveren. <u>Doorkijk:</u> 2030: Vaststellingsbesluit subsidie.
	<u>F43</u>	Parkstadroute (voorheen Leisure Lane)	<u>Voortgang:</u> 2026: Civieltechnische oplevering per 30 juni 2026. <u>Doorkijk:</u> - Eindafrekening project.
	<u>F53</u>	Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Maastricht - Meerssen)	<u>Voortgang:</u> - Realisatie. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026 Oplevering.
	<u>F54</u>	Snelfietsroute Maastricht – Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)	<u>Verklaring:</u> - Mogelijkheid tot termijnverlenging subsidie. <u>Voortgang:</u> - Behandeling subsidie termijnverlenging. <u>Doorkijk:</u> - Q3 2026: toekenning uitstel subsidie. - Start uitvoering staat gepland in Q3 2026.
	<u>F55</u>	Fietsbrug Borgharen	<u>Voortgang:</u> - Voorjaar 2026 gestart met de bouw. <u>Doorkijk:</u> - Oplevering medio 2027.
	<u>F72</u>	Hoogwaardige regionale	<u>Voortgang:</u> - Nieuw ontwerp voor het fietspad binnen bebouwde kom Weert - Behandeling termijnverlenging.

		Fietsverbinding Nederweert-Weert	<u>Doorkijk:</u> Tweede helft 2026 nieuwe planning beschikbaar.
12	13	12.2. Knooppunten / hubs / deelmobiliteit	
		<u>Voortgang:</u> - De uitvoering van de eerste en tweede tranche deelmobiliteitshubs is voortgezet. - Provincie Limburg heeft deelgenomen aan het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit en de daarin opgedane kennis gedeeld met Limburgse gemeenten en uitvoeringsorganisaties. - Stationsomgeving Venray (O64): in Q1 2026 is in overleg met Arriva, ProRail en NS besloten het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen, omdat het eerdere ontwerp niet uitvoerbaar bleek. - Stationsomgeving Houthem-St. Gerlach: in 2026 is een groot deel van de mobiliteitshub gerealiseerd, waaronder parkeervoorzieningen en een keerlus. In overleg met ProRail over de perronopgang en de inpassing in relatie tot het ontvangstdomein. - Stationsomgeving Eijsden (O91): na vaststelling van de Gebiedsvisie Stationsgebied Eijsden en omgeving is verder gewerkt in een gemeentelijke werkgroep met NS, Arriva, Provincie en ProRail. <u>Doorkijk:</u> - Voortzetting van de uitvoering van de eerste en tweede tranche deelmobiliteitshubs. - Stationsomgeving Venray (O64): de verdere uitwerking en voorbereiding lopen door tot en met Q4 2026. Uitvoering is voorzien in 2027. - Verdere planuitwerking van de stationsomgevingen Venray, Houthem-St. Gerlach en Eijsden in samenwerking met betrokken partners.	
	W10	N556 LVO Horst - Sevenum	<u>Voortgang:</u> - Q2 2026: Start uitvoering <u>Doorkijk:</u> - Q3 2027: afronding LVO-project.
	W49	Voorterraat (voorheen N300n Ronde Continium – station)	<u>Voortgang:</u> 2026: Uitvoering en subsidieverlening. <u>Doorkijk:</u> 2026 – 2027: Periode uitvoering en subsidieverlening afronden.
	Q41	Station Beek – Elsloo	<u>Voortgang:</u> - Q2 2026: Uitvoeren herstelwerkzaamheden. <u>Doorkijk:</u> - Q4 2026: Afhandelen restpunten, administratieve en financiële afhandeling project.
12	13	12.3. Slimme oplossingen	
		<u>Voortgang:</u> - De samenwerking met het Startup in Residence (SIR)-programma is voortgezet. - Voor A2 Weert–Eindhoven is in januari 2026 MIRT-financiering verkregen voor de eerste fase van de doorfietsroute Eindhoven–Heeze/Waalre en de tweede fase van de vluchstrookverbreding Budel-Leenderheide (noordelijke richting). - De strategie voor mobiliteitshubs langs de corridor A2 Weert–Eindhoven is verder uitgewerkt. <u>Doorkijk:</u> - Verdere uitvoering van de gefaseerde maatregelen binnen A2 Weert–Eindhoven. - Structurele inbedding van slimme mobiliteitsoplossingen via de reguliere processen.	
12	13	12.4. Elektrische laadinfrastructuur	
		<u>Voortgang:</u> - Binnen de lopende concessie (de derde collectieve aanbesteding voor publieke laadpalen) is besloten versneld netaansluitingen voor publieke laadpalen veilig te stellen, vooruitlopend op het ACM-prioriteringskader per 1 juli 2026. Binnen RAL Zuid zijn hiervoor 4.448 aansluitingen tijdig veiliggesteld. - De gunningsprocedure voor de heruitgifte van de eerste collectieve aanbesteding voor laadinfrastructuur is voortgezet. Deze aanbesteding heeft betrekking op maximaal 1.000 locaties in Noord-Brabant en 240 locaties in Limburg. - De uitvoering van de bedrijventerreinenaanpak Logistiek Laadadvies is voortgezet. Ondernemers hebben zich aangemeld voor laadadvies. - Binnen RAL Zuid is aangesloten bij de landelijke aanpak rond de veiligheidsnorm NEN1010. Gemeenten zijn hierover geïnformeerd en de situatie wordt samen met concessiehouder en gemeenten gemonitord. - Het Expertisecentrum RAL Zuid heeft gemeenten ondersteund met kennisdeling over laadinfrastructuur. <u>Doorkijk:</u> - Afronding van de gunning van de heruitgifte van aanbesteding B1, met beoogde start van de exploitatieperiode op 1 juli 2027. - Eerste evaluatie van de bedrijventerreinenaanpak Logistiek Laadadvies in Q3 2026. - Voortzetting van de gefaseerde uitvoering van het strategisch plan voor laadinfrastructuur voor elektrisch bouw materieel. - Verdere ondersteuning van gemeenten via het Expertisecentrum RAL Zuid.	
12	13	12.5. Gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering	
	S84	<u>Voortgang:</u> De jaarplannen 2026 van de drie uitvoeringsorganisaties zijn in Q1 2026 vastgesteld.	

- De provincie heeft deelgenomen aan SmartwayZ.NL, Trendsportal, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar.
 - Binnen deze samenwerkingsverbanden is uitvoering gegeven aan de werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, fietsstimulering, logistieke aanpak en deelmobiliteit/hubs.
 - De samenwerking met Trendsportal is in 2026 voortgezet via een subsidierelatie.
- Doorkijk:
- De provincie blijft deelnemen aan SmartwayZ.NL, Trendsportal, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar.
 - Binnen deze samenwerkingsverbanden wordt uitvoering gegeven aan de werkgeversaanpak, onderwijsaanpak, fietsstimulering, logistieke aanpak en deelmobiliteit/hubs.
 - De samenwerking met Trendsportal blijft in 2026 voortgezet via een subsidierelatie.

4.3. Voortgang programmering

De voortgangsrapportage rapporteert over onze reguliere, structurele mobiliteitsopgaven en de lopende mobiliteitsprojecten. Het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) geeft ook een doorkijk, een programmering, voor deze lopende mobiliteitsopgaven en -projecten.

De reguliere, structurele mobiliteitsopgaven zijn jaarlijks terugkerend en standaard met een doorkijk opgenomen in het IPML. Deze opgaven zijn in bovenstaande voortgangsmonitor opgenomen en meer informatie hierover is terug te vinden op de themabladen.

Uit onze eigen monitoring kan blijken dat initiatieven moeten worden opgepakt om mobiliteitsknelpunten op te lossen. Daarnaast worden mobiliteitsverzoeken uit onze omgeving ingediend om (gezamenlijk) knelpunten in ons mobiliteitssysteem op te lossen of mobiliteitsambities na te streven. Alvorens deze initiatieven op te pakken wordt conform het afwegingsproces bepaald in hoeverre dit een provinciale verantwoordelijkheid betreft, of de provincie een belang heeft bij het oplossen van het mobiliteitsknelpunt, of dat een mobiliteitsambitie in voldoende mate bij gaat dragen aan de provinciale mobiliteitsdoelen uit het huidige beleidskader.

Onderzoek

Op basis van onze eigen monitoring kan het nodig zijn om aanvullend onderzoek uit te voeren naar de aard van het mobiliteitsknelpunt. De komende jaren zal nader onderzoek gaan plaatsvinden naar:

- afwaardering N271 tussen aansluiting A77 en N291.
- langzaam verkeer ter plaatse van de Maasbrug N280 Roermond.
- autonome ontwikkeling N281 in relatie tot de rijksweg A76.
- autonome ontwikkeling N276 tussen Watersleyerweg en de Urmonderbaan (N294).
- gebiedsontwikkeling rondom N295, Greenport.

Ook is nader onderzoek nodig om conform ons afwegingsproces te bepalen of een verzoek moet worden opgepakt:

- Het afgelopen half jaar zijn de volgende onderzoeken gestart of nog actueel:
 - Gevolgen van de gebiedsontwikkeling Peelbergen – uitbreiding Toverland (N277/A67) voor de verkeersafwikkeling. Monitoringsplan opgesteld.
 - Mobiliteitsknelpunt rotonde N281 bij de aansluiting naar Trilandis/Avantis.
 - Gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen in Venlo langs N271 (Weselseweg – A67) voor de verkeersafwikkeling en functie van dit wegvak in het regionale verkeersnetwerk. Overdracht in voorbereiding.
 - Gebiedsontwikkeling Poort van het Heuvelland (N278 Cadier en Keer).
 - Onderzoek ontsluiting bedrijventerrein Zevenellen in Leudal.
 - Onderzoek verkeersafwikkeling fietsverkeer N266 Nederweert.
 - Onderzoek ruimtelijke ontwikkeling langs N294 (A2 – N276).
 - Onderzoek N275 uitbreiding en aansluiting De Schor Maasbree.
 - Onderzoek PIO 'Gouden Driehoek' (N570).
 - Onderzoek ruimtelijke ontwikkeling N273 - Ittervoort

Afgevalen verzoeken

Als conform het afwegingsproces blijkt dat er geen sprake is van een provinciale verantwoordelijkheid, provinciaal belang of bijdrage aan de provinciale mobiliteitsdoelen dan wordt de verzoekende partij hiervan in kennis gesteld en volgt eventueel nadere afstemming. Het afgelopen half jaar zijn geen verzoeken.

Initiatieven

Wanneer de indiener van een verzoek van mening is dat een afgevalen verzoek toch moet worden gerealiseerd dan kan de indiener, als het ontwerp voldoet aan de vigerende provinciale kaders, voor eigen rekening en verantwoording het initiatief oppakken. Deze in het afgelopen half jaar gestarte initiatieven van derden zijn toegevoegd aan het betreffende themablad.

Als uit onze eigen monitoring, nader onderzoek of conform het afwegingsproces blijkt dat sprake is van een provinciale verantwoordelijkheid, provinciaal belang of bijdrage aan de provinciale mobiliteitsdoelen dan wordt conform het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij!' de initiatieffase opgestart. Deze in het afgelopen half jaar gestarte initiatieven zijn toegevoegd aan het betreffende themablad en op het moment dat de opgave voldoet aan de kenmerken van een project dan wordt deze als projectblad opgenomen in de voortgangsrapportage van het IPML.



5. Financiën

5.1. Financiële verordening

Op 19 juni 2026 hebben Provinciale Staten de Financiële verordening Provincie Limburg 2026 vastgesteld. Hierin is een specifiek artikel opgenomen over de investeringen met betrekking tot de regionale bereikbaarheid: artikel 9:

1. Provinciale Staten stellen tenminste eenmaal in de vier jaar het kwaliteitsniveau voor het beheer van de provinciale weginfrastructuur vast.
2. Provinciale Staten oefenen hun budgetrecht uit door het vaststellen van de investeringskredieten en het vaststellen van de programmalasten in de begroting met betrekking tot regionale bereikbaarheid.
3. Investeringskredieten worden onderverdeeld in onderstaande soorten:
 - a. Binnen kader GS: dit betreft levensduurverlenging van bestaand areaal of wijzigingen aan bestaand areaal. Besluitvorming door PS vindt plaats binnen de reguliere P&C cyclus, middels een expliciet beslispoint in het Statenvoorstel.
 - b. Buiten kader GS: dit betreft nieuwe infrastructuur (nog niet bestaand areaal), het afstoten van wegen of investeringen die leiden tot kapitaalvernietiging van huidige infrastructuur. Besluitvorming door PS vindt plaats door middel van een separaat Statenvoorstel.
4. Het college is gemandateerd om binnen de kaders van de begroting en de investeringsplanning, volgend uit de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen, projecten te prioriteren en te faseren. Indien de wijzigingen in een P&C product per saldo leiden tot additionele kapitaallasten in de begroting van meer dan € 0,5 mln. per jaar wordt de oorzaak expliciet toegelicht en benoemd of er bijsturingsmaatregelen nodig zijn.
5. Provinciale Staten worden periodiek geïnformeerd via het IPML (Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg) over de volgende aspecten:
 - a. Projectstatus.
 - b. Beschikbare ruimte om risico's op te vangen.
 - c. Een lange termijn doorrekening van de kapitaallasten in de begroting.

Praktijk voorbeelden 'binnen kader' en 'buiten kader'

Om de termen 'binnen kader' en 'buiten kader' nader te duiden zijn in onderstaande tabel praktijksituaties opgenomen. 'Binnen kader' gaat over de uitvoering van de door PS vastgestelde kaders door GS. Bij de instandhouding en het beheer van het bestaande areaal is er een continu dynamiek van plannen en uitvoering. De investeringsplanning wordt hierbij jaarlijks geactualiseerd en de benodigde investeringskredieten worden via de reguliere P&C cyclus aan PS ter besluitvorming voorgelegd. De kapitaallasten zijn meerjarig verwerkt in de (door PS vastgestelde) programmabegroting.

Binnen kader GS	Buiten kader GS
Bestaand areaal zoals opgenomen in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen.	Nieuwe infrastructuur (nog niet bestaand areaal), afstoten van wegen of investeringen die leiden tot kapitaalvernietiging van huidige infrastructuur.
Alle financiële consequenties volgend uit het beleidskader Mobiliteit en de daaruit volgende nota infrastructurale kapitaalgoederen (NIK). Deze opgaven zijn verdeeld naar: • Rehabilitatie, vervanging van de provinciale infrastructuur eventueel inclusief kleinschalige aanpassingen van de inrichting (activeerbaar); • Kleinschalige aanpassingen van de inrichting ter plaatse van hoog risico locaties verkeersveiligheid provinciale infrastructuur (activeerbaar). Deze hebben betrekking op de in de kaders opgenomen inrichtingseisen; • Reconstructie van de provinciale infrastructuur. Dit betreft de vervanging van de gehele asfaltconstructie waarbij tevens aanpassingen worden gedaan conform LIPI inrichtingseisen (Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur) (activeerbaar); • Deklagenprogramma (niet activeerbaar) om de levensduur van het geheel te behalen. • Bijdragen aan de realisatie van infrastructuur van derden binnen de kaders. • Subsidies binnen de kaders. Daarnaast vallen onderstaande financiële consequenties 'binnen kader': • Alle consequenties volgend uit besluiten genomen door PS op basis van separate Statenvoorstellen, zoals de N280 of	Alle financiële consequenties van besluiten die buiten de afgesproken kaders van NIK, het beleidskader rondom mobiliteit en separate Statenvoorstellen vallen. Dit betreft: • Nieuwe mobiliteitsopgaven zoals nieuwe verbindingen en randwegen. • Het eerder dan voorzien aanpassen van de provinciale infrastructuur (kapitaalvernietiging) vanwege bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen, natuuropgaven (niet limitatief). • Overdracht van wegen welke leiden tot een additionele budgetbehoefte (door een afkoopsom). • Afwijkingen op het door PS vastgestelde kwaliteitsniveau bij vervangingsinvesteringen.

het ter beschikking stellen van de zgn. AROV-middelen (hier zijn aparte reserves voor ingesteld). • Voorbereidingskosten voor projecten bestaande areaal. • Wensen van derden die 100% betaald worden door derden. • Consequenties volgend uit herprioritering van investeringen. De opgave is leidend. Tenslotte: De financiële vertaling van de risicocomponent (deze zit structureel opgenomen in vastgestelde begroting van een opgave) kan voor aanvullend krediet van de projecten binnen de vastgestelde kaders worden ingezet. De risicocomponent kan worden beschouwd als een post onvoorzien voor het bestaand areaal 'binnen kader'. Deze werkwijze geldt niet voor nieuwe projecten, zoals bedoeld in de kolom 'buiten kader'.	
Financiële consequenties zijn vertaald in de P&C cyclus op basis van de planning en realisatie	Vraagt expliciet besluit van PS en wordt na akkoord "binnen kader opgenomen".

Voor de financiële verordening Provincie Limburg 2026 zie [GS-25-024 Statenvoorstel Financiële verordening 2026](#)

5.2. Stand op 1 juli 2026

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027

Op 26 april 2024 hebben Provinciale Staten ingestemd met de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027. Zoals aangekondigd in het Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 is ook de langjarige doorwerking van het functioneel, natuur-inclusief en DCGWW-kader een belangrijk financieel aandachtspunt. Omdat de elementen uit deze kaders tijdig in de scope meegenomen moeten worden, is de financiële impact op deze Statenperiode te overzien. Juist in de periode daarna is een noodzakelijke substantiële stijging in de investeringen te zien.

Jaarlijkse kapitaallasten

In [bijlage 14.5](#) zijn de jaarlijkse kapitaallasten verdeeld naar investeringen in beheer en onderhoud, mobiliteitsprojecten en risicoreserve grafisch weergegeven. Met deze weergave monitoren we de financiële impact van de toekomstige integrale programmering op de begroting als financieel kader.

Risicobuffer als onderdeel van de totale kapitaallasten

Per peildatum 1 juli 2026 bedroeg de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's € 49,84 mln. Dit bedrag is opgenomen als een buffer in de totale kapitaallasten. De jaarlijkse kapitaallasten voor deze 'buffer' zijn in de grafische weergave van bijlage 14.5 zichtbaar als de donkerrode doorgetrokken lijn.

5.3. Meerjarige doorkijk tot en met 2030

Het financieel kader is opgebouwd uit de regulier in de programmabegroting en meerjarenraming opgenomen middelen voor alle mobiliteitsopgaven. Hierin zijn ook de beschikbare middelen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen verwerkt. Voor een doorkijk wordt verwezen naar de financiële samenvatting in [bijlage 14.5](#). Hierin is de financiële stand van zaken van de realisatie tot 1 juli 2026 verwerkt.

In de Programmabegroting 2026 zijn de (financiële) gegevens opgenomen bij begrotingsprogramma 7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg. De in de bijlagen 14.5 opgenomen bedragen sluiten aan bij de in de Programmabegroting opgenomen gegevens en bevat een kolom met informatie bij welk doel de middelen horen.

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

6. Programmabeheersing

De programmabeheersing vindt plaats binnen de driehoek inhoud – capaciteit – risico's. Hiermee kan een heroverweging van het mobiliteitsprogramma en het ter discussie stellen van actuele, lopende mobiliteitsopgaven – en –ambities worden voorkomen. Bepaalde ontwikkelingen, zoals de geopolitieke situatie en het na-ijleffect van de coronacrisis, vormen op de middellange termijn, een risico voor de beheersbaarheid van het totale mobiliteitsprogramma. In [bijlage 14.6](#) is dit verder uitgewerkt.

6.1. Risicocomponent onder de kapitaallasten

Onder de kapitaallasten is ook een risicocomponent opgenomen. De risicocomponent kan worden beschouwd als een post onvoorzien voor het bestaand areaal 'binnen kader'. Deze werkwijze geldt niet voor nieuwe projecten, zoals bedoeld in de kolom 'buiten kader'. Verwezen wordt naar de onder 5.1 opgenomen tabel met praktijkvoorbeelden..

6.2. Bevindingen rapport Berenschot 'budgetverhoging grote infrastructurele projecten'

In de [bijlage 14.7](#) is een overzicht van de te monitoren bevindingen opgenomen. Deze zijn volledig geïncorporeerd in de provinciale organisatie. Bij ontwikkelingen en afwijkingen wordt dit gesignaleerd, beheersmaatregelen uitgewerkt en hierover worden Provinciale Staten geïnformeerd via de voortgangsrapportages.

6.3. Omgevingswet

Met ingang van 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet in werking getreden waardoor de werkwijze binnen de mobiliteitsopgaven op sommige onderdelen zal gaan wijzigen. Dit wordt meegenomen bij de actualisatie van het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij'. Dit is gepland in [Q4](#) 2026.

7. Projecten- en themabundel Mobiliteitsopgaven

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

- 8. Structurele beleidsvoorbereidende taken
- 9. Openbaar Vervoer
- 10. Provinciale infrastructuur
- 11. (Inter)nationale mobiliteitsopgaven
- 12. Regionale mobiliteitsopgaven
- Conform het Statenvoorstel Procesinformatie rapportages Grote Projecten ([PS 2020-22966](#)) zijn de voortgangsrapportages behorende bij projecten uit de regeling grote projecten toegevoegd als [hoofdstuk 13](#).

Naar aanleiding van het op 26 april 2024 vastgestelde beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' is bovengenoemde indeling gewijzigd en is dit verwerkt in deze Twaalfde Voortgangsrapportage met peildatum 1 januari 2026.

De manier waarop de voortgang wordt gerapporteerd blijft gelijk aan de voorgaande voortgangsrapportages, waarbij aan de themabladen soms projectbladen zijn toegevoegd. Projectbladen worden toegevoegd als sprake is van een unieke opgave, welke begrensd is in tijd en middelen en wordt afgesloten met een projectresultaat. Een projectblad kan pas worden toegevoegd als de kostenraming bekend is en het project is opgenomen in de provinciale begroting.

Op de themabladen is de aanwezige informatie opgenomen over:

- Beoogd doel
- Aanpak
- Resultaatafspraak, waarbij de resultaatafspraken uit het beleidskader 'Bereikbaar en Toegankelijk Limburg' herkenbaar zijn gemaakt.
- Voortgang van het onderwerp
- Financiën

Op de 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.

7.1. Leeswijzer themablad

Hoofdstuk + Naam van het thema

Beoogd resultaat

Hier wordt kort omschreven wat het beoogde resultaat is met een verwijzing naar mobiliteitsdoelen en/of verantwoordelijkheden.

Aanpak

Hier wordt kort omschreven wat de aanpak is en wie welke rol daarin heeft.

Financiën

Voor de financiën wordt verwezen naar de overzichten in hoofdstuk 5 Financiën

8.1. Onderwerp 1

Wat gaan wij doen?

- De resultaatafspraak uit het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' behorende bij dit onderwerp wordt hierin opgenomen.

Hieronder volgt een toelichting.

8.1.1. Deelonderwerp A

Wat gaan wij doen?

- De resultaatafspraak uit het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' behorende bij dit deelonderwerp wordt hierin opgenomen.

Hieronder volgt een toelichting.

8.2. Overzicht projecten

Het laatste onderwerp van een thema bevat de verzameling van alle projecten uit dat specifieke thema.

Herkenbaarheid van aanpassingen ten opzichte van vorige voortgangsrapportage

- Een tekstuele aanpassing in een bestaand (deel)onderwerp qua voortgang is herkenbaar als blauw, cursief en onderstreept;
- **8.1. Onderwerp of 8.1.1. Deelonderwerp**
Een volledig nieuw of merendeels aangepaste (deel)onderwerp is herkenbaar door een vet, blauw, cursief en onderstreept kopje van het (deel)onderwerp.

7.2. Leeswijzer projectblad

Nummer + Naam van de opgave



Mobiliteitsdoel

- ☐ Duurzaamheid
- ☐ Leefbaarheid
- ☐ Veiligheid
- ☐ Doorstroming

Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ☐ Beleid

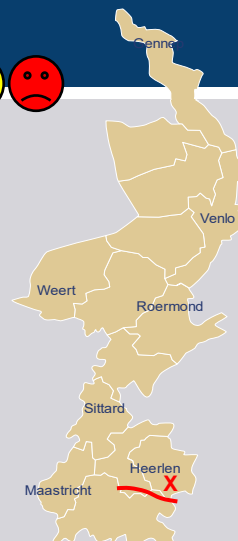
Met kleur wordt aangeduid in hoeverre het project op dit moment hieraan bijdraagt conform het Afwegingskader mobiliteitsopgaven en ambities:

- hoog
- middel
- laag
- zeer laag

Algemene indicatie voortgang

De 'smiley' in de rechter bovenhoek 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;
- Grijs: project staat 'on hold' of is vervallen;
- Wit: project is afgerond.



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, medefinancier.

Aanpak / Oplossing

In de initiatiefase wordt hier kort omschreven wat het probleem is en hoe het project wordt aangepakt. In de volgende fasen wordt kort de oplossing van het probleem omschreven. Daarnaast vermelden of project onderdeel is van versnellingsagenda.

Scope Globale grafische weergave van de scope van het project. Nu in kleur blauw om eventuele verwarring met stoplichtkleuren te voorkomen.

Raakvlakken Eventuele verwijzing naar projectbladnummers van gerelateerde projecten.

Zie ook nieuwsbrief / website Eventuele link naar een website of nieuwsbrief van de opgave

Specifieke indicatie stand van zaken

De stoplichtkleur bij stand van zaken geeft aan hoe de scope, tijd en financiën ervoor staan. Zie [4.1](#) voor een uitgebreide toelichting:
Groen (Goed): geen afwijking,
Geel (Matig): kleine afwijking,
Rood (Slecht): grote afwijking

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 weer waarin het project zich bevindt en de bijbehorende inkomsten en uitgaven. Onderscheid in de fasering zoals in eerst bekende VGR gepland (Oorspronkelijk), een bijgestelde planning op basis van besluiten / informeren (Bijgesteld) en de actuele fasering volgens actuele VGR (Actueel). Elke fasering (conform de Limburg Standaard) heeft zijn eigen kleur. De planning van de project inkomsten, uitgaven en de daadwerkelijke realisatie daarvan zijn tevens per jaar weergegeven.

Dekking

Betreft het totaal beschikbare budget op basis van besluiten en de verdeling naar de kosten dragende partijen. Verwijzing naar product in provinciale begroting.

Betrokken

Initiatiefnemer

Welke organisatie leidt het project en is verantwoordelijk voor het projectresultaat

Partner

De (mede)financiers (medebepalend voor de inhoud)

Belanghebbende

De overig betrokken relevante partijen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering

Het totaal van benoemde en niet benoemde risico's

Grootste financiële risico's

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

Grootste tijd risico's

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

0,300 0,320 Voorbeeld van aangepaste cijfers, nauwkeurigheid met 3 cijfers achter de komma

8. Thema Structurele beleidsvoorbereidende taken

Beoogd resultaat

Langetermijn beleidsuitvoering aan de hand van het beleidskader 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg' door realisatie van de opgenomen activiteiten.

Aanpak

Naast het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie zetten wij onze reguliere beleid(voorbereiding)staken door. Hieronder vallen de taken op het gebied van het behartigen van Limburgse belangen, monitoring, data en digitalisering, onderzoek en verkenning, verkeersmanagement en verkeersveiligheid.

Financiën

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar de tabellen in [hoofdstuk 14.5](#). De project specifieke financiën zijn terug te vinden in de projectbladen.

8.1. Nieuwe mobiliteitsvisie 2050

Wat gaan wij doen?

- Opstellen langetermijnvisie mobiliteit 2040/2050.
- [Resultaatindicator R 156](#)

Er is behoefte aan evidence based strategische toekomstvisies op diverse beleidsterreinen. [In dat kader heeft de Provincie Limburg de Toekomstvisie Limburg 2050 opgesteld. Deze visie is inmiddels opgeleverd en op 20 maart 2026 aangeboden aan Provinciale Staten. De Mobiliteitsvisie maakt integraal onderdeel uit van deze bredere toekomstvisie.](#)

Via de [mededeling portefeuillehouder d.d. 28 juni 2024 \(GS DOC-00667727\)](#) is de Integrale Aanpak Provinciale Toekomstvisies Mobiliteit, Energie, Economie en Wonen 2050 aangekondigd. In de [mededeling portefeuillehouder d.d. 25 februari 2025 \(GS DOC-00743605\)](#) bent u geïnformeerd over de voortgang. Tevens worden Provinciale Staten bij dit proces betrokken middels werksessies. In Q1 2026 is de Toekomstvisie Limburg 2050 gepresenteerd en behandeling in Provinciale Staten is op 20 maart 2026 behandeld.

[Met de Toekomstvisie Limburg 2050 geeft de provincie richting aan een samenhangende langetermijnontwikkeling van Limburg. De visie is gebaseerd op analyses, inzichten en onderbouwingen die zijn ontwikkeld ten behoeve van meerdere beleidsterreinen, waaronder mobiliteit, energie, economie en wonen. Daarmee vormt zij een uniforme en integrale basis voor coherent provinciaal beleid met als richtjaar 2050. Bij de totstandkoming is gewerkt vanuit een gezamenlijke basis, ondersteund door scenario's en brede gegevensverzamelingen.](#)

8.2. Behartigen Limburgse belangen in (inter)nationale programma's

Wat gaan wij doen?

- Borgen Limburgse belangen in nationale programma's (bijv. Toekomstbeeld OV en fiets, goederenvervoercorridors).

De Provincie is als middenbestuur een belangrijke schakel tussen Rijk, gemeenten en de Limburgers. Vanuit onze rol als belangenbehartiger en kennisautoriteit blijven we betrokken in nationale programma's als Toekomstbeeld OV, Toekomstbeeld Fiets, de multimodale aanpak en het programma Goederenvervoercorridors om de Limburgse belangen zo goed mogelijk te behartigen en borgen. Daarnaast zetten we onze samenwerking voort met de Limburgse binnenhavens (Blueports) om de verduurzaming en digitalisering van onze binnenhavens te ondersteunen.

Wij blijven op de hoogte van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit door samen te werken met de andere Nederlandse Provincies via het Interprovinciaal Overleg, Bestuurlijke AdviesCommissie (BAC) en Ambtelijke AdviesCommissie (AAC) Mobiliteit en onze deelname aan de CROW en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV).

De Provincie Limburg is aangesloten bij diverse internationale mobiliteitsnetwerken, waaronder POLIS Network, Mobility NL-NRW, Rhombus en het Vlaams-Nederlandse overleg over doorfietsroutes. Deze netwerken faciliteren kennisdeling, grensoverschrijdende afstemming en beleidsontwikkeling op het gebied van duurzame mobiliteit, logistieke corridors en actieve vervoersvormen. De inzichten uit deze netwerken worden waar mogelijk geïntegreerd in de uitvoering van IPML-projecten. Daarnaast vindt hierover regulier overleg plaats met Limburgse gemeenten, Rijkswaterstaat, hulpdiensten en vervoersbedrijven via de Regionale Mobiliteit Overleggen (RMO).

In het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 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 (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 Tweede Kamer) vóór het zomerreces;
- Bestuurlijk Overleg MIRT na Prinsjesdag, met nadruk op investeringsafspraken (voortouw ministerie IenW);
- Nota Overleg MIRT in Tweede 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, SmartwayZ.NL en Zuid-Limburg Bereikbaar, het Deltaprogramma, klimaatadaptatie, Omgevingsagenda, NOVI-gebieden en infra- en mobiliteitsprojecten.

[De meest recente afspraken van het BO-MIRT en het BO-Goederenvervoercorridors zijn vastgelegd in Mededeling portefeuillehouder inzake Bestuurlijk Overleg MIRT en Goederenvervoercorridors d.d. 8 januari 2026, brief gedeputeerden Kuntzelaers en Theuns van 13-1-2026 \(GS DOC-00872685\)](#)

8.3. Monitoring, data en digitalisering

Het fundament van ons mobiliteitsbeleid is het op orde hebben en houden van onze mobiliteitsdata en het digitaliseren daarvan.

8.3.1. Mobiliteitsdata en instrumenten

Wat gaan wij doen?

- ➔ Op orde houden van de benodigde mobiliteitsdata en (verkeers)meetnetten.

Eén van de fundamenten van het mobiliteitsbeleid is het op orde hebben en houden van onze mobiliteitsdata en het digitaliseren daarvan. Hierbij wordt nauw samengewerkt met het organisatie brede programma 'Een Databedreven Provincie Limburg'. Met de inspanningen rondom monitoring, evaluatie en data trachten we informatie zo goed mogelijk te vertalen naar inzichten, die ten behoeve van beleidsvorming en -uitvoering kunnen worden ingezet.

De monitoringsaanpak wordt (door)ontwikkeld en uitgevoerd. Deze bestaat naast het vinden, bewaken en bijhouden van databronnen ook uit duiding van de data. De doelenboom, zoals onderdeel van het beleidskader, vormt hiervoor de leidraad. Daarnaast worden autonome ontwikkelingen en externe factoren in beeld gebracht om de effecten van onze activiteiten te kunnen duiden. Hiervoor wordt geput uit indicatoren van de brede basisprogrammering (in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek). Met Monitoring, Evaluatie en Data (MED) wordt de functie van loket ingevuld voor alle mobiliteitsonderwerpen die een databehoeve bevatten. Hierdoor ontstaat een integrale beleidsmonitoring binnen de integrale mobiliteitsopgaven. Naast het monitoren van de doelen uit het beleidskader en de mobiliteitsontwikkeling wordt gewerkt aan het versterken van de samenwerking ten behoeve van data-uitwisseling.

Voor de beleidsmonitoring worden diverse instrumenten ingezet en projecten en activiteiten uitgevoerd. Onderstaand volgt een toelichting op deze projecten en activiteiten:

Monitoringsrapportage

Over de ontwikkeling van mobiliteit en de voortgang van de activiteiten in het beleidskader wordt primair gerapporteerd via de P&C Beleidsmonitor. Deze bij zowel de voor- en najaarsnota bijgewerkt conform het vastgestelde 'Indicatorenplan Statenperiode 2023-2027'. In 2025 is gestart met de verkenning om tot aanvullende monitoringsinstrumenten te komen voor de trendmatige en projectmatige monitoring. Hiervoor werken we samen met de Regionale Mobiliteits Overleggen (RMO's), gemeenten en uitvoeringsorganisaties in Limburg. Het is ons doel om te komen tot een geüniformeerde en geharmoniseerde monitoring zodat beleidsvorming en projectuitvoering in de hele provincie van eenduidige en vergelijkbare informatiebasis gebruik kan maken, als vervrijking van de bestaande instrumenten. [Vanaf het najaar 2026 is een uniforme trendmonitor beschikbaar in de vorm van het dashboard Mobiliteitstransitie \(onder de vlag van SmartwayZ.NL\). Vanaf 2027 werken we samen met de regio's en het Rijk volgens een uniforme projectmonitoring.](#)

Verkeersmodellen

De verkeersmodellen dienen als instrument om vooruit te kijken (knelpuntsignalering) en vooraf multimodaal effecten van beleid en mobiliteitsopgaven en -ambities in beeld te brengen. In verband met (beleids)ontwikkelingen waren de verkeersmodellen toe aan een doorontwikkeling. De modellen waren tot nu toe sterk gericht op "auto" en "bouwen", terwijl het mobiliteitsbeleid vraagt om een multimodale aanpak en een bredere kijk op mogelijke oplossingen. Daarnaast werkt de Provincie samen met de Limburgse regio's om uniformiteit en kwaliteitsverbetering te realiseren. In een gezamenlijke opdracht is de doorontwikkeling verkeersmodellen 2021-2027 in 2020 Europees aanbesteed vanuit de Provincie Limburg. De regio's (gemeenten) dragen samen 50% van de kosten, de Provincie de andere 50%. In 2022 is de eerste editie van de nieuwe multimodale verkeersmodellen opgeleverd en in gebruik genomen. In 2024 zijn de werkzaamheden voor de eerste actualisatie gestart, in 2025 is alle benodigde informatie verzameld en hebben doorrekeningen plaatsgevonden. In het tweede kwartaal van 2026 is de eerste actualisatie afgerond en vanaf 1 juli 2026 zijn de geactualiseerde verkeersmodellen in gebruik genomen. In de tweede helft van 2026 worden de voorbereidingen voor de tweede actualisatie gestart.

Nationaal Dataportaal Wegverkeer

Verschillende overheden in Nederland, waaronder Rijkswaterstaat en de provincies, werken via het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) samen voor inwinning van wegverkeersgegevens en ontwikkeling van tools op gebied van wegverkeer (zie: <https://www.ndw.nu/>). Volgens verdeelsleutels leveren de verschillende partners, waaronder de Provincie, bijdragen aan het samenwerkingsverband voor de instandhouding en ontwikkeling van de organisatie, systemen en data inwinning. Momenteel loopt via NDW o.a. het volgende:

- Landelijk inkoop van Floating Car Data (FCD) voor o.a. monitoring van snelheden en reistijden op het wegennet.
- Melvin, een tool voor de afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen. Zie ook: <https://melvin.ndw.nu/public>
- Het Nationaal Wegen Bestand (NWB), een essentieel bestand van het Nederlandse wegennet waar enkele wegkenmerken aan gekoppeld zijn. Hiervoor is een website <https://www.nationaalwegenbestand.nl/> waar het NWB ook te downloaden is. Het NWB wordt periodiek geactualiseerd.
- Daarnaast hebben we onze inwinning van verkeersgegevens aanbesteed en ontsloten via NDW (zie "Verkeersmeetnet").

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 inzake operationeel zijn van het fietsmeetnet per 1-1-2021). De gegevenslevering loopt t/m Q2 2028 via NDW.
- Levering verkeergegevens met nader onderscheid kenmerken. Het gaat hier met name om het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar via de metingen proberen we ook inzicht te krijgen in landbouwverkeer en de breedtes van voertuigen. In 2021 vond de verdere voorbereiding en aanbesteding plaats. In 2022 t/m 2026 zijn de geplande metingen uitgevoerd en geleverd.

De gemeenten hebben voor de levering verkeersgegevens gemotoriseerd wegverkeer en fietstelgegevens gelegenheid (gehad) om voor eigen rekening mee te doen met de inwinning. De gemeenten Venlo, Peel en Maas, Maastricht en Sittard-Geleen maken hier gebruik van. De tellingen van gemotoriseerd wegverkeer op onze provinciale wegen en de fietstellingen worden ontsloten via NDW (zie <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata> resp. <https://dexter.ndwcloud.nu/opendata/bicycle>). De meest gevraagde geaggregeerde (jaar)cijfers (inclusief vervoer gevaarlijke stoffen) worden via onze Atlas Limburg gepubliceerd (zie <https://portal.prvlimburg.nl/viewer/app/default> onder "Infrastructuur"/ "Verkeersmonitor"/ "Verkeersmetingen vanaf 2021").

Begin 2025 zijn de activiteiten voor de kwaliteitsverbetering van de fietstellingen afgerond. Daarnaast worden de geplande tellingen uitgevoerd en ontsloten via NDW (gemotoriseerd wegverkeer, fiets en vervoer gevaarlijke stoffen+). We voegen nieuwe (jaar)cijfers toe binnen de Atlas Limburg. Tenslotte zal uiteraard de kwaliteit van het nieuwe meetnet nauwlettend (via NDW) gemonitord worden. In tweede helft 2026 wordt gestart met de voorbereidingen voor het vervolg van het verkeersmeetnet waaronder afweging over verlenging of nieuwe aanbesteding van onderdelen.

Inzicht in reisgedrag

Het project 'Inzicht in reisgedrag' is een samenwerking met de provincie Noord-Brabant, waarbij verplaatsingsdata ingewonnen worden van een representatieve groep Limburgse en Noord-Brabantse inwoners op regio-, leeftijds- en stedelijkheidsniveau. Hiermee kan er beter inzicht worden verkregen in het gebruik van het mobiliteitssysteem (voor o.a. modal split, reistijden, snelheid/vertraging, ritlengte en meer). Naast het leveren van verplaatsingsdata worden de deelnemers ook bevraagd over hun reisgedrag. Met deze gecombineerde informatie krijgen we inzicht in o.a. veranderingen in de modal split op dag-, week-, maand- en jaarbasis, doelgroepen waar gedragsveranderingsinterventies op gericht kunnen worden en de maatregelen die genomen

zouden kunnen worden om deze doelgroepen te beïnvloeden. Inzicht in reisgedrag stelt ons in staat om meer data-gedreven en effectiever mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, uitvoeren en monitoren. Het project is na goedkeuring van GS in augustus 2023 van start gegaan en zal vier jaar duren met een tussentijdse evaluatie na het tweede en derde jaar. Na een positieve evaluatie van de eerste [drie](#) jaar, is het voorgenomen besluit van het uitvoeren van dit project voor vier jaar aangehouden en is het project verlengd voor het [vierde](#) jaar. De opgeleverde tools zijn gebruiksvriendelijk en bieden innovatieve inzichten in het reisgedrag van de inwoners. Er heeft een extra werving plaatsgevonden in [Q1 2026](#) en ook in de komende periode zullen er nieuwe deelnemers geworven worden om de basisgroep deelnemers aan te vullen. Er is een [gebruikersbijeenkomst](#) georganiseerd in [Q1](#) voor medewerkers van de provincies, regio's en gemeentes om het gebruik van de tools te stimuleren. De komende periode zal de nadruk liggen op [het testen van de bruikbaarheid van een aanvullende monitoringsrapportage](#), het uitzetten van aanvullende vragenlijsten, het opslaan en verwerken van de gepseudonimiseerde data binnen de provincies [en het evalueren van het project](#). De Data Protection Impact Assessment (DPIA) wordt momenteel uitgebreid voor het opslaan en verwerken van de data voor specifieke analyses waaronder het verkeersmodel.

Geluidsproductieplafonds provinciale wegen

De Provincie Limburg werkt aan de implementatie van de Omgevingswet voor het thema wegverkeersgeluid door het vaststellen van geluidproductieplafonds voor de provinciale wegen. Deze plafonds zijn een belangrijk instrument waarmee de kwaliteit van de leefomgeving wordt gemonitord en om tijdig te kunnen sturen op het beperken van geluidhinder.

De vaststelling van de geluidproductieplafonds is wettelijk vereist en moet uiterlijk vóór 1 januari 2027 hebben plaatsgevonden. Tijdens de Statencommissie LEO van 26 september 2025 is het Statenvoorstel inzake de Geluidsproductieplafonds besproken en als hamerstuk doorgeleid naar de Statenvergadering van 31 oktober 2025. Het vaststellen van geluidproductieplafonds voor provinciale wegen is een nieuwe wettelijke taak onder de Omgevingswet, waarmee de provincie, als wegbeheerder, de ontwikkeling van de geluidbelasting door de toename van het verkeer moet gaan bewaken. De delegatie kan plaatsvinden zonder dat dit ten koste van de kader stellende rol en betrokkenheid van PS gaat. Tevens zorgt het voor een snellere invoering van de geluidproductieplafonds vanwege de kortere besluitvormingsprocedures, alsmede voor een efficiëntere en doelmatigere uitvoering van de geluidplafonds langs de provinciale wegen. In de huidige fase ligt de nadruk op het op orde brengen van de benodigde gegevensbasis. Daartoe worden verkeersgegevens, wegkenmerken en omgevingsinformatie verzameld en gevalideerd.

[In de eerste helft 2026 hebben proefberekeningen plaatsgevonden.](#) Deze vormen een belangrijke mijlpaal, omdat zij inzicht geven in de robuustheid van de data en de werking van de rekenmodellen. De resultaten worden benut om het verdere proces richting besluitvorming te onderbouwen en waar nodig bij te sturen, zodat tijdige en zorgvuldige vaststelling van de geluidproductieplafonds mogelijk blijft. [In 2026 Q3 wordt de definitieve berekening afgerond zodat de geluidproductieplafonds voor 1 januari 2027 kunnen worden vastgesteld.](#)

8.3.2. Mobiliteitsindicatoren

Wat gaan wij doen?

- ➔ Ontwikkelen van mobiliteitsindicatoren in lijn met de doelenboom om ons beleid te monitoren.
- ➔ We verkennen de mogelijkheden voor het opstellen van het door PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) geadviseerde bereikbaarheidsanalyses.

De ambities uit het coalitieakkoord zijn vertaald naar het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. De resultaten van deze activiteiten (output) en de bijdrage aan de doelstellingen (outcome) zijn opgesteld in een doelenboom en moeten worden gemonitord. Iedere doelstelling wordt gemeten met één of meerdere (doelstellings)indicatoren. Om deze doelen te realiseren worden activiteiten uitgevoerd. Het resultaat van deze activiteiten wordt gemeten met een resultaatindicator. Voor deze monitoring zijn 22 doelstellingindicatoren en 55 resultaatindicatoren opgesteld. Waarvan 12 doelstellingsindicatoren in 2026 nader uitgewerkt worden:

Indicator	Indicator tekst	Status
D_52b	Bereikbaarheid detailhandel binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV)	Beschikbaar in voorjaarsnota 2026
D_52c	Bereikbaarheid onderwijslocaties binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV)	Beschikbaar in voorjaarsnota 2026
D_52d	Bereikbaarheid zorginstellingen binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV)	Beschikbaar in voorjaarsnota 2026
D_52e	Ervaren bereikbaarheid van mensen naar banen, supermarkten, scholen, zorginstellingen en euregionale steden.	In ontwikkeling, verwachting: voorjaarsnota 2027
D_53d	Totale CO2 uitstoot door mobiliteit	Beschikbaar in Najaarsnota 2025

D_53e	Modal split personenvervoer	Beschikbaar in Voorjaarsnota 2026
D_53f	Modal split goederenvervoer	Beschikbaar in Najaarsnota 2025
D_55b	Percentage gerealiseerde aansluitingen	Beschikbaar in Najaarsnota 2025
D_55e	Mate waarin het OV-aanbod in Limburg tegemoetkomt aan de reisbehoefte van Limburgers	In ontwikkeling, verwachting: voorjaarsnota 2027
D_56b	Bereikbaarheid arbeidsplaatsen binnen 15/30/45/60 minuten reistijd (auto, fiets, OV)	In ontwikkeling, verwachting: voorjaarsnota 2027
D_56c	Bereikbaarheid euregionale steden vanuit Limburg met openbaar vervoer in vergelijking met bereikbaarheid auto	In ontwikkeling, verwachting: voorjaarsnota 2027
D_56d	Indicator voor de robuustheid van logistieke netwerken.	Beschikbaar in Voorjaarsnota 2026

De verdere uitwerking van indicatoren vindt plaats in samenwerking met de provinciale datateams en beslaan een divers aantal thema's, o.a.: openbaar vervoer, logistiek, duurzaamheid en wegverkeer. Voor vijf van deze indicatoren [wordt](#) een vergelijkbare aanpak en databron gebruik. Dit betreft de indicatoren die inzicht geven in de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen, detailhandel, onderwijslocaties en zorginstellingen per vervoerswijze (auto, OV, fiets). Daarbij wordt de invulling gebaseerd op de structuur die voortkomt uit de door PBL geadviseerde bereikbaarheidsanalyses. Gelet op efficiëntie maken we daarbij zoveel mogelijk gebruik van bestaande instrumenten en data, in het bijzonder het verkeersmodel Limburg. Voor de resterende indicatoren verschilt de aanpak per indicator, alsook de mate waarin reeds data beschikbaar is.

Koppeling aan P&C-cyclus

Deze Statenperiode wordt als provinciale organisatie gewerkt aan het vernieuwen van de P&C-cyclus en het gebruik van indicatoren in de P&C-cyclus. Hiertoe is in elk beleidskader een doelenboom opgesteld met de maatschappelijke opgave, doelstellingen, beoogde resultaten en bijbehorende activiteiten. De doelenbomen zijn verder uitgewerkt in een set van indicatoren. Deze zijn in het 'Indicatorenplan Statenperiode 2023-2027' opgenomen en als bijlage van de Voorjaarsnota 2024 op 28 juni 2024 door PS vastgesteld. De benoemde maatschappelijke opgaven, doelen, resultaten uit de beleidskaders en bijbehorende indicatoren uit het Indicatorenplan worden momenteel verwerkt in de reguliere P&C-cyclus. Hiermee krijgen Provinciale Staten periodiek inzicht in de voortgang van onze inspanningen en bevorderen we het debat op basis van feiten en cijfers.

In het Indicatorenplan wordt onderscheid gemaakt tussen doelstellingsindicatoren en resultaatindicatoren. Met de resultaatindicatoren brengen we de resultaten van provinciale activiteiten in beeld. Vanaf de voorjaarsnota 2025 worden deze indicatoren via de P&C beleidsmonitor beschikbaar gesteld. Met de doelstellingsindicatoren brengen we ontwikkeling op het realiseren van de doelen uit het beleidskader in beeld. Dit zijn doelen waar naast de provincie ook onze partners aan bijdragen. In de programmaverantwoording binnen de Jaarstukken en Begroting, maar ook in de Voorjaarsnota en Najaarsnota, komen deze indicatoren terug. In de [P&C beleidsmonitor voor Limburg voorjaar 2026](#) is de laatste stand van deze doelstellingsindicatoren reeds te raadplegen.

8.3.3. Data top 15

Wat gaan wij doen?

- ➔ Uitvoering geven aan het op orde brengen van de Data top 15.

Verschillende overheden bundelen binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata 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. In de afgelopen jaren is de aandacht gericht op het op orde brengen van de landelijk geprioriteerde data-items voor alle regionale wegbeheerders. Deze bestaan uit data voor logistiek, parkeedata, maximum snelheden, iVRI-data en fietsdata. Deze actie wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met de uitvoeringsorganisaties, conform een gezamenlijk Plan van Aanpak. Dankzij de inspanning van regionale wegbeheerders zijn de geprioriteerde data-items in nagenoeg alle gemeenten voor 90% op orde gebracht. De digitaliseringsopgave is vanaf 2024 ondergebracht in het landelijke Digitale Stelsel Mobiliteit (DSM). In tegenstelling tot voorgaande jaren zijn voor 2025 geen (financierings)afspraken met het Rijk gemaakt. We blijven echter samenwerken met de regio om data op orde te houden en daarmee de kwaliteit van datalevering door wegbeheerders in Limburg te borgen. In het bijzonder gelet op Europese wet- en regelgeving die in 2025 door het Rijk uitgewerkt wordt naar landelijke regelgeving. In 2025 heeft IenW samen met de VNG, het IPO, Rijkswaterstaat (RWS) en Unie van Waterschappen (UvW) een Uitvoerbaarheidstoets Decentrale Overheden doorlopen (UDO) om de uitvoeringsconsequenties van de ITS-Regeling in kaart te brengen. De UDO vormde de basis voor bestuurlijke afspraken over taken, datakwaliteit en bekostiging. Tijdens de UDO is geconstateerd dat er de afgelopen jaren door medeoverheden en Rijkswaterstaat al de nodige inzet is gepleegd om bepaalde informatie digitaal beschikbaar te krijgen. De UDO laat zien dat de omzetting van Europese regelgeving per 21 december

2025 uitvoeringsconsequenties heeft voor decentrale overheden en dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om de daaruit voortvloeiende verplichtingen structureel adequaat uit te voeren. In het Bestuurlijk Overleg Mobiliteit van 8 oktober 2025 is daarom afgesproken dat Rijk, medeoverheden en uitvoeringsorganisaties in 2026 eerst starten met een traject met “koplopers” waarbinnen samen met een aantal gemeenten en provincies, VNG en IPO, RWS en de gezamenlijke uitvoeringsorganisaties wordt gekeken op wat voor manier de wettelijk verplichte data van voldoende kwaliteit, kostenefficiënt en zo laagdrempelig mogelijk beschikbaar kan worden gesteld. [Het plan van aanpak van het IPO is in juni 2026 aangeboden aan het Digitaal Stelsel. Alle provincies hebben afgesproken een bijdrage te leveren aan de uitvoering van dit plan.](#)

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. gebodsborden 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

Tabel 1 - Overzicht van data-items als onderdeel van de Data Top 15

8.4. Onderzoek en verkenning

Op basis van de gebieds- en mobiliteitsopgaven is in de periode 2020-2023 aan de hand van gebiedsverkenningen onderzocht welke aanvullende mobiliteitsmaatregelen specifiek voor een bepaalde regio van belang zijn. De reikwijdte omvat het gehele scala aan mobiliteitsmaatregelen waarbij een evenwichtige mix van maatregelen op het gebied van infrastructuur, mobiliteitssysteem en gedragsaanpassingen in beeld is gebracht. Op basis van de uitgevoerde verkenningen kan geconcludeerd worden dat met een gebiedsgerichte aanpak en het bijbehorende instrument gebiedsverkenning breder, meer integraal en regionaal naar onze Limburgse mobiliteit wordt gekeken. Opgaven en ambities worden zo beter afgewogen en vanuit de reiziger/goederen benaderd in plaats vanuit een eenzijdig perspectief.

We gaan de komende periode op zoek naar mogelijkheden om de hierin vastgelegde ambities en prioriteiten een stap verder te brengen. Dit doen we conform het vastgestelde beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' waarbij we geen grootschalige infrastructurele projecten toevoegen aan de mobiliteitsportefeuille. Op verzoek van onze partners nemen we wel deel aan onderzoeken/verkenningen welke relevant zijn voor de toekomstige mobiliteitsontwikkeling van en in Limburg. Afhankelijk van het soort onderzoek/verkenning wordt de provinciale deelname ingericht. Wij nemen momenteel deel aan ondergenoemde onderzoeken/verkenningen.

N281 Avantis-Trilandis

De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid rond het knooppunt N281-N300-Avantis-Trilandis staan onder druk door de aansluiting van de Buitenring, het niet doorgaan van de B258n, de voorgenomen afsluiting van de tijdelijke verbinding Preutersweg-Tienbaan door Rijkswaterstaat en de ontwikkeling van omliggende bedrijventerreinen. Conform bestuurlijke afspraak is een mobiliteitsstudie uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen. Op basis hiervan is besloten de initiatieffase te starten.

Doel van deze fase was om het probleem verder te concretiseren en te komen tot een alternatiefbeslissing voor één of meerdere voorkeursoplossingen. Uitgangspunt daarbij was een reductie van 25% autoverkeer in de spits, die als referentiesituatie is meegenomen bij de beoordeling van infrastructurele maatregelen. Hoewel de aanleiding ligt bij de rotonde N281-N300-Avantis-Trilandis, zijn mogelijke oplossingen gebiedsbreed onderzocht. Op 23 juni 2025 is de voorkeursoplossing gepresenteerd aan de bestuurders van de Provincie Limburg, gemeenten Heerlen, Kerkrade en Simpelveld, Stadsregio Parkstad Limburg, Rijkswaterstaat en Stadt Aachen.

In het vierde kwartaal van 2025 is een mobiliteitsscan uitgevoerd bij diverse bedrijven. Hieruit blijkt dat circa 85% van de werknemers met de auto reist, terwijl er aanzienlijke potentie is voor carpoolen en (e-)fietsgebruik. Enkele bedrijven maken gebruik van een besloten OV-systeem, wat kansen biedt voor verdere samenwerking. Het reguliere OV wordt minder gebruikt vanwege langere reistijden ten opzichte van de auto.

In 2026 wordt, samen met regionale partners, bepaald hoe het vervolgproces wordt ingericht en welke partijen welke rol krijgen. [Dit proces loopt nog in verband met een aanvullend haalbaarheidsonderzoek van de Gemeente Heerlen naar de ontsluiting van Avantis richting Duitsland.](#) In de daaropvolgende haalbaarheidsfase worden de haalbaarheid, kostenraming, de financiële verdeling en de uitvoeringsvolgorde uitgewerkt. Parallel hieraan wordt in 2026 verder gewerkt aan:

- mobiliteitsmanagement, inclusief het verkennen van concrete mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven in het gebied;
- het ontwerp van de fietsvoorzieningen, waaronder de twee fietsbruggen en de doortrekking van de doorfietsroute Sittard–Avantis, waarvoor de gemeente Heerlen rijkssubsidie heeft ontvangen.

[In het kader van de bereikbaarheid van dit gebied is nog relevant dat op basis van een Koninklijk Besluit vanaf eind maart 2026 de tijdelijke verbinding tussen de Preutersweg en Tienbaan \(die als toe-/afrit werd gebruikt van de A76\) permanent is afgesloten door Rijkswaterstaat. Gemeente Simpelveld heeft bezwaar ingediend tegen deze afsluiting.](#)

N277 Toverland

Als gevolg van de beoogde bezoekersaantallen groei van Toverland - vastgelegd in een bestemmingsplanprocedure – is door Provincie Limburg een zienswijze ingediend op het onderdeel verkeersafwikkeling. In reactie op deze zienswijze is door Toverland in samenwerking met Provincie Limburg en de gemeente Horst aan de Maas onderzocht of de (provinciale) infrastructuur aangepast dient te worden. Op basis van de beoogde groei en mogelijke aanpassing van de infrastructuur heeft Toverland aangegeven te willen bijdragen aan de benodigde aanpassingen.

[Er is in november 2025 een Samenwerkingsovereenkomst vastgesteld tussen Toverland, de gemeente Horst aan de Maas en de Provincie Limburg. Hierin zijn afspraken gemaakt om de verkeersafwikkeling op de middellange en lange termijn te borgen. Vervolgens is in december 2026 het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte door de gemeenteraad vastgesteld. Tegen dit vastgestelde bestemmingsplan is beroep ingesteld. Zolang de Raad van State geen uitspraak heeft gedaan in deze beroepszaak, is het bestemmingsplan niet onherroepelijk.](#)

Gebiedsontwikkeling

Nieuwe ontwikkelingen kunnen mogelijk tot een nieuwe gebiedsaanpak leiden. Hiervoor wordt de gebiedsgerichte aanpak gehanteerd waarbij integraal naar de ontwikkeling wordt gekeken. Het vastgestelde afwegingsproces mobiliteitsopgaven- en ambities is hierbij leidend. Het betreft de volgende eventuele toekomstige ontwikkelingen:

- Gebiedsontwikkeling Poort van het Heuvelland (N278 Cadier en Keer)

Voor de gebiedsontwikkeling Poort van het Heuvelland heeft de gemeenteraad Eijsden Margraten, met onder andere input vanuit de Provincie, een uitgangspuntennotitie vastgesteld en naar verwachting zal de gemeenteraad uiterlijk januari 2026 de gebiedsvisie / Masterplan vaststellen. Hierin zijn initiatieven opgenomen. Een aantal zijn van invloed op de doorstroming en verkeersveiligheid van de N278 en worden in samenspraak met de Provincie verder uitgewerkt.

[De gemeente Eijsden Margraten is gestart met een omgevingsplan voor herinrichting van het gebied tussen Cadier en Keer en Maastricht, woningbouw \(o.a. herinrichting\) maar ook natuurpassages. Voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie zal overleg met de Provincie volgen in verband met mogelijke ontsluiting op de N278.](#)

- PIO 'Gouden Driehoek' (N570)

De bedrijventerreinen rondom de N570 zijn in ontwikkeling en dit kan gevolgen hebben voor de doorstroming en verkeersveiligheid van de N570. Hierover vindt afstemming plaats met de gemeenten Roermond en Roerdalen

[De gemeente Roermond heeft voor het bedrijventerrein Roerstreek een verkeerscirculatieplan opgemaakt waarin de N570 is betrokken \(incl. de fietsroute F29. Nadere uitwerking van dit plan volgen in 2026, waarbij de Provincie zal worden betrokken in verband met mogelijke aanpassing van kruispunten.](#)

Netwerkvisie Provincie Limburg

In het 2e Gewijzigd Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 - 2027 (G-24-002) inclusief de Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur (LIPI) is voorgesteld om de netwerkvisie uit 1997 in 2025 te actualiseren. Als basis voor het LIPI, welke gericht is op de inrichting van het dwarsprofiel van de provinciale infrastructuur, geeft een netwerkvisie inzicht in welke wegverbindingen in Limburg een regionale functie zouden moeten vervullen. Ook geeft deze netwerkvisie inzicht in het (gewenste) eigenaarschap. Daarbij is het uitgangspunt dat de Provincie Limburg eigenaar is, blijft of wordt van de wegverbindingen met een regionale functie. Naar verwachting zal deze netwerkvisie [begin Q4 2026 zijn afgerond.](#)

Sociale veiligheid

[Met de ontvangen moties 3249 inzake "Ruimte voor Veiligheidsbeleving vrouwen en kwetsbare groepen in Limburg" en 3327 inzake Veilig over straat" vraagt het college van Gedeputeerde Staten om sociale veiligheid nadrukkelijker mee te nemen in de openbare ruimte, met extra aandacht voor vrouwen en kwetsbare groepen. Het doel is dat publieke plekken in Limburg voor iedereen veilig, toegankelijk en prettig aanvoelen. Daarbij gaat het niet alleen om het verzamelen van kennis over effectieve maatregelen, maar vooral ook om het toepassen daarvan in de praktijk van ruimtelijke en infrastructurele projecten. Zie ook de mededeling portefeuillehouder \(Mededeling portefeuillehouder inzake moties 3239, 3249, 3256 en 3264 sociale veiligheid, brief gedeputeerde Kuntzelaers van 23-6-2026 \(GS DOC-00917524\)\)](#)

De provincie is van plan om hiervoor drie sporen verder uit te werken:

1. een beoordelingskader waarin sociale veiligheid structureel wordt meegenomen;
2. ondersteuning van gemeenten met kennisdeling, bijvoorbeeld via trainingen, webinars en/of een digitale kennisbank;
3. onderzoek naar laagdrempelig digitaal meldpunt, zodat inwoners onveilige plekken kunnen melden.

Naar verwachting kan dit op deze manier stevig worden verankerd in beleid, ontwerp, uitvoering en beheer. Provinciale Staten zal in Q4 2026 worden geïnformeerd over de aanpak en planning. Via de voortgangsrapportage IPML wordt geïnformeerd over de stand van zaken en voortgang.

8.5. Verkeersmanagement

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. 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 incidentmanagement.

Wat gaan we doen?

- ➔ Samenwerking verkeersmanagement met Verkeerscentrale Zuid-Nederland.
- ➔ Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen.

De komende jaren intensiveren en professionaliseren we onze samenwerking met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland en blijven we de regisseur voor de afstemming van de vele wegwerkzaamheden en evenementen.

In samenwerking met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat optimaliseren we het gebruik van het Limburgse wegennet in geval van wegwerkzaamheden, evenementen, calamiteiten en/of incidenten. Dit kan door verkeersdeelnemers op provinciale wegen te informeren, waar nodig te geleiden en te sturen. Hiervoor zetten wij, als bevoegd gezag, de samenwerking met Rijkswaterstaat en gemeentelijke beheerders voort om de veiligheid en doorstroming, en daarmee de bereikbaarheid van Limburg, te waarborgen. De regionale regisseur analyseert de impact en regelt samen met de beheerders van de infrastructuur de onderlinge afstemming en zo nodig de inzet van operationeel verkeersmanagement.

Vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing start op 1 juli 2026. Vanaf die datum betalen eigenaren van vrachtwagens per gereden kilometer. Dit geldt op bijna alle snelwegen en op sommige provinciale en gemeentelijke wegen. Dit heffingsnetwerk is in overleg met de regio tot stand gekomen en is verankerd in de ‘Wet Vrachtwagenheffing’ die in 2022 in de tweede kamer is aangenomen. Hoe schoner en lichter het voertuig, hoe lager het bedrag per kilometer. Na de start van de vrachtwagenheffing, verdwijnt of verlaagd de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens. Het Eurovignet voor Nederland stopt op 1 juli 2026. Deze veranderingen hebben geen effect op de provinciale opcenten, daar deze alleen van toepassing zijn voor personenauto's en motorrijwielen. De vrachtwagenheffing heeft tot doel om verduurzaming van goederentransport te stimuleren en om het speelveld met onze buurlanden (waar al een vergelijkbare heffing bestaat) gelijk te trekken. Een deel van de opbrengsten vloeit via het ‘Meerjarenprogramma Terugsluis VWH’ terug naar de sector.

De provincies werken nauw samen met het Rijk bij de uitrol van de vrachtwagenheffing. Eventueel uitwijkgedrag van vrachtwagenchauffeurs vormt een groot risico voor de verkeersveiligheid en doorstroming op regionale en lokale wegen. In 2025 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de monitoring en evaluatie. De provincie draagt mede zorg voor de duiding, advisering en besluitvorming over mogelijk te treffen maatregelen onder wegbeheerders. In overleg met de regio wordt dit zoveel mogelijk ondergebracht in bestaande overlegstructuren. In het BO-MIRT spreken Rijk en regio af dat “Het Rijk de kosten van eventuele (tijdelijke) maatregelen draagt, vooruitlopend op een toevoeging aan het heffingsnetwerk, als er ongewenst uitwijkverkeer ontstaat door de vrachtwagenheffing. In het geval dat opname van wegen in het heffingsnetwerk geen efficiënte of logische oplossing is gaan Rijk en regio nader met elkaar in overleg over alternatieve maatregelen. De te bekostigen maatregelen zijn doelmatig, dragen bij aan het tegengaan van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing en de kosten blijven binnen redelijke en proportionele marges.”

8.6. Verkeersveiligheid

Wij bevorderen maatregelen gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid van onze provinciale wegen en fietspaden en stimuleren verkeersveilig gedrag in algemene zin. Dit is onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid. We streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers (maak van de nul een punt #mvd01). Op het gebied van verkeersveiligheid heeft de Provincie twee rollen:

- Wegbeheerder van de provinciale wegen:

De Provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het realiseren en in stand houden van een veilige inrichting van haar eigen wegennet inclusief bijbehorende fietsvoorzieningen. Hierbij spreken we van beheerprojecten en wegenprojecten (zie het themablad 10. Provinciale infrastructuur).

- 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.

8.6.1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Uitvoeringsprogramma

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 nu toe gangbare curatieve aanpak op basis van ongevalgegevens. Deze aanpak blijft continu doorontwikkeld, met name de methodieken en bijbehorende veiligheidsprestatie-indicatoren. Deze indicatoren maken het mogelijk om belangrijke verkeersveiligheidsrisico's terug te dringen.

In Limburg voeren wegbeheerders structureel risicoanalyses uit. Daarnaast heeft het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023 onderzocht. Op 28-3-2023 heeft GS middels [informerend stuk Toezending rapport Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023 \(SWOV\) \(GS DOC-00447441\)](#) Provinciale Staten geïnformeerd over dit rapport. Opvallend daarin is dat de SWOV voor Limburg prognosticeert dat het aantal ernstige verkeersgewonden naar verwachting sterk stijgt met mogelijk een verdubbeling richting 2040. Deze stijging komt mede vanwege de sterke vergrijzing. Dit wijkt overigens niet af van het landelijke beeld hierover.

In 2023 is het "Strategisch Plan verkeersveiligheid Limburg, Limburgse SPV-aanpak 2023-2026" vastgesteld in het RMO Zuid-Limburg en Midden-Limburg. In Noord-Limburg hebben de bestuurders het SPV-rapport ter kennisgeving aangenomen. Op basis van per wegbeheerder uitgevoerde risicoanalyse en het SWOV-rapport "Limburgse Staat van de Verkeersveiligheid 2023" zijn op Limburgs niveau de prioritaire thema's inzichtelijk gemaakt met doelstellingen. Deze prioritaire thema's, zijnde veilige infrastructuur: inrichting van gemeentelijke 30-, 50- en 60 km/u-wegen en inrichting van provinciale wegen - kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers: fiets en e-bike en ouderen (inclusief oudere fietsers) - rijden onder invloed van alcohol en drugs - snelheid in het verkeer - afleiding in het verkeer – verkeersovertreders zijn vastgesteld in het beleidskader van "Een bereikbaar en toegankelijk Limburg, Beleidskader en uitvoeringsprogramma 2024-2027".

In deze Limburgse SPV-aanpak is ook het Limburgs uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op hoofdlijnen weergegeven met een uitgewerkte governance. Hiermee verwachten wij een betere afstemming met partners te kunnen realiseren over de gecombineerde aanpak van verkeersveiligheid op het gebied van gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuur. Tevens hebben de gemeenten de uitdaging opgepakt om een uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid op te stellen. Daarbij hebben de gemeenten en RMO's de gelegenheid om aanvullende prioritaire thema's op regionaal (RMO) en gemeenteniveau te benoemen met bijbehorende maatregelen. Om die prioritaire thema's aan te pakken, zetten wij in op de Verkeersactieve school (4 t/m 17 jaar), de doelgroepen aanpak gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (18 jaar en ouder), de Limburgse campagnekalender, Doortrappen en de Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen.

Vrijdag 29 augustus 2025 is er een informatiesessie Verkeersveiligheid voor Provinciale Staten gehouden waarin de stand van zaken is weergegeven rondom genoemde zaken. Deze is hier terug te zien: [Agenda Limburg - \(LEO-overig\) Leefomgeving overig Infosessie Verkeersveiligheid vrijdag 29 augustus 2025 11:30 - 13:00 - iBabs Publieksportal](#)

8.6.2. Verkeersactieve school

Wat gaan we doen?

- Aanpak Verkeersactieve school.

Vanaf schooljaar 2021/2022 is gestart met een vernieuwde verkeerseducatie-aanpak: Verkeersactieve scholen. Op 11 juni 2024 heeft GS ingestemd met de continuering van de Verkeersactieve school 2025-2028, in samenwerking met de Limburgse gemeenten. Op www.rovl.nl/educatie/verkeersactieve-school is nadere informatie te vinden over de Verkeersactieve school en het exacte aanbod voor de scholen.

In de [mededeling portefeuillehouder van 18-11-2025 inzake resultaten Verkeersactieve school 2024-2025 \(GS DOC-00816006\)](#) hebben wij de resultaten van de Verkeersactieve school gedeeld van het vierde uitvoeringsjaar zijnde schooljaar 2024-2025. In het najaar 2026 worden de resultaten van schooljaar 2025-2026 gedeeld.

Op peildatum [1-7-2026](#) zijn:

325 scholen voor (speciaal) basisonderwijs ([94%](#)) Verkeersactieve school

34 scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs (81%) Verkeersactieve school

64 scholen voor voortgezet onderwijs (94%) Verkeersactieve school.

8.6.3. Doelgroepenaanpak gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (18 jaar en ouder), Limburgse campagnekalender, Doortrappen en fietshelm

Wat gaan we doen?

- ➔ Doelgroepenaanpak verkeersveiligheid voor de thema's rijden onder invloed van alcohol en drugs, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer;
- ➔ Limburgse campagnekalender met onder andere aandacht voor snelheid in het verkeer, fietsverlichting, rijden onder invloed van alcohol en drugs en afleiding in het verkeer;
- ➔ Campagne Doortrappen waarmee bijgedragen wordt aan het prioritaire thema kwetsbare oudere verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.

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 Limburgse campagnekalender. Op 10 juni 2026 is via de mededeling portefeuillehouder inzake Activiteitenoverzicht ROVL 2025, brief gedeputeerde Kuntzelaars van 9-6-2026 (GS DOC-00930187) aan de Staten nadere informatie toegezonden over de resultaten hiervan. Het betreffende overzicht is ook op de website van het ROVL te raadplegen (<https://www.rovl.nl/kennis-cijfers/publicaties>). In de periode januari t/m juli 2026 zijn de campagnes CarnavalsBob, MONO (afleiding in het verkeer), Fietshelm (Zet 'm op), snelheid en e-bike ('t kan hard gaan) uitgevoerd in Limburg.

Op 11 juni 2024 heeft GS ingestemd met de doelgroepenaanpak gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Limburg 2025-2028, in samenwerking met de Limburgse gemeenten. De kern van deze aanpak is het gezamenlijk stimuleren van verkeersveilig gedrag in de doelgroepen jongeren (18-24 jaar), volwassenen (25-59 jaar) en ouderen (60 jaar en ouder) door deze doelgroepen lokale gedragsinterventies aan te bieden op een uniforme wijze. Dit gebeurt voor de drie prioritaire thema's: rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afleiding in het verkeer en snelheid. Het tweede uitvoeringsjaar is op 1 januari gestart en tot 1 juli hebben 33 interventies plaatsgevonden. In mei hebben ruim 2000 Limburgers onze tweede meting rondom verkeersgedrag in de vorm van een enquête ingevuld. Daarin worden ze gevraagd naar hun verkeersgedrag zoals het dragen van een fietshelm, het gebruik van drugs en smartphone in het verkeer. De resultaten zullen in het volgende IPML volgen.

Op 15 oktober 2024 hebben GS de "Nadere Subsidieregels Doortrappen Limburg 2025-2027" vastgesteld. In totaal hebben in 2025 26 gemeenten Doortrappen activiteiten uitgevoerd. Voor 1 juli 2026 zijn 16 subsidieaanvragen ontvangen. Enkele gemeenten geven ook in 2026 uitvoering aan Doortrappen zonder subsidieaanvraag. Er worden in 28 gemeenten in 2026 Doortrappen activiteiten uitgevoerd.

Op 12 december 2023 hebben GS een subsidie toegekend aan het HersenstrijdFonds om het dragen van een fietshelm te stimuleren bij ouders en kinderen. De uitvoering van de eerste fase van dit project is gestart in april 2024. Naar aanleiding hiervan zijn tot 1 juli 2026 1.266 fietshelmen met korting gekocht door ouders.

8.6.4. Rijksregeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen

In 2025 is door het Rijk de derde tranche van de zogenaamde Investeringsimpuls Verkeersveiligheid opengesteld. Een aanvraag kon worden ingediend door wegbeheerders voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. In de regeling is opgenomen welke maatregelen dit zijn. Om een aanvraag te kunnen doen moet de aanvrager beschikken over een risicoanalyse. Deze analyses zijn voor en met alle wegbeheerders in Limburg uitgevoerd. Tevens wordt bepaald welk bedrag voor de aanvrager ten hoogste beschikbaar is. Hierbij komt per wegbeheerder een plafondbedrag aan Rijksbijdrage beschikbaar. Dit is voor de Provincie Limburg als wegbeheerder € 1.4 mln. incl. btw.. Deze plafondbedragen zijn op basis van het aantal kilometer wegen en fietspaden in beheer van een gemeente, provincie of waterschap. Inmiddels heeft de Provincie Limburg als wegbeheerder de subsidieaanvraag ingediend. Op 23 maart 2026 hebben wij een "Toekenningsbeschikking specifieke uitkering stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2025-2030" ontvangen ter grootte van € 1.159.669,01 exclusief btw. Hiermee ontvangen we 100% van de aangevraagde middelen. Niet alle middelen van de derde tranche zijn aangevraagd/beschikt. Het Rijk wilt deze middelen nog graag door middel van een zogenaamde veegronde in het najaar 2026 toekennen. Hiervoor zullen wij een aanvraag indienen.

9. Thema Openbaar Vervoer

Beoogd resultaat

Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer (OV) in Limburg en concessieverlener voor dit vervoer, waarbij Arriva voor de periode 2016-2031 als concessiehouder het regionaal trein- en busvervoer verzorgt.

Aanpak

Onze werkzaamheden op het thema openbaar vervoer voeren we uit vanuit de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor openbaar vervoer zoals die voortkomen uit de Wet personenvervoer 2000. Een belangrijk instrument hierbij is de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031. Vanuit de Concessie beheren en ontwikkelen we met Arriva als partner het Limburgse openbaar vervoer. Het beheer van de concessie vindt plaats vanuit de afspraken zoals die zijn vastgelegd in de Concessie. Met betrekking tot de ontwikkeling van het openbaar vervoer is het principe van ontwikkelen ook vastgelegd in de Concessie, maar komen de opgaven voort uit vragen, behoeften, wensen, ambities etc. uit onze omgeving of op basis van inbreng van de Provincie zelf. Regionaal openbaar vervoer (en onze verantwoordelijkheid daarvoor) houdt echter niet op bij de OV-Concessie. Thema's als knooppunten, toegankelijkheid, sociale veiligheid, MaaS en OV Pay (betalen per bankpas in het OV) en ambities (onder andere op het gebied van landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer) werken we naast de Concessie uit en zullen (deels) ook weer in de Concessie landen. De verbinding tussen deze thema's leggen we in het Ontwikkelplan OV.

Ambities en doelen

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

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

De zeven doelen met OV zijn:

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

Sturing

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

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

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

Rollen en taken

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

De reiziger centraal

De centrale filosofie 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. 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 het openbaar vervoer in de gemeente Mook en Middelaar en 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.

Voortgangsinformatie

Naast deze voortgangsrapportage vindt actieve informatievoorziening ook plaats naar aanleiding van of via:

- De OV-Klantenbarometer
- De staat van het OV (jaarlijkse uitgave van CROW/KpVV)
- De vaststelling van de exploitatiebijdrage aan Arriva
- De vaststelling van het Vervoerplan

Financiën

Jaarlijks is voor de exploitatie van openbaar vervoer een bedrag beschikbaar van € 55,5 mln. (prijsspeel 2014, vastgelegd bij de aanbesteding). [Gelet op de voorlopige indexatie bedraagt het voorschot om het vervoersplan 2026 te kunnen uitvoeren € 79,5 mln. \(GS-Besluit 3 februari 2026\).](#)

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken wordt verwezen naar de tabellen in hoofdstuk [14.5](#). De projectspecifieke financiën zijn terug te vinden in de projectbladen.

9.1. OV-concessie 2016 – 2031

9.1.1. Beheren en Ontwikkelen

Wat gaan wij doen?

- We blijven de (ademende) concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031 beheren en ontwikkelen.

We beheren en ontwikkelen de Concessie zoals in het Programma van Eisen is voorzien met als oogmerk om een zo goed mogelijk openbaar vervoer voor reizigers in stand te houden en het Limburgse openbaar vervoer door te ontwikkelen op basis van nieuwe inzichten en (technische, maatschappelijke etc.) ontwikkelingen.

De algemene aanpak van en sturing op de concessie Openbaar vervoer Limburg 2016 – 2031 is hiervoor beschreven.

Personeelstekort en -beleid

[Na een aantal jaren waarin de uitvoering van het Limburgse openbaar vervoer onder druk stond als gevolg van een tekort aan personeel is Arriva er in geslaagd om zowel bij bus als trein deze tekorten weg te werken. Bij bus is er -bewust met het oog op de relatief hoge gemiddelde leeftijd en de verwachte uitstroom aan personeel vanwege het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd- zelfs sprake van een \(tijdelijke\) overbezetting. Deze overbezetting leidt er toe dat Arriva de per 5 januari 2025 ingevoerde maatregel om meer diensten uit te besteden aan onderaannemers \(om de stap te kunnen maken van een 95%-dienstregeling naar een 100%-dienstregeling\) kan terugdraaien en meer ritten in eigen beheer kan uitvoeren.](#)

Bij trein is de formatie eveneens op orde. Punt van aandacht blijft de bevoegdheid voor Nederlandse machinisten om met de Drielandentrein naar Aken te mogen rijden. Vanuit robuustheid in de uitvoering van de dienstregeling ziet Arriva graag dat een extra aantal machinisten hiervoor wordt opgeleid, hoewel er op dit moment geen sprake is van (structurele) treinvuival als gevolg van een tekort aan machinisten.

Omdat er geen sprake meer is van personeelstekort vervalt deze paragraaf in volgende Voortgangsrapportages.

Prestaties Arriva

De score van Arriva op de afgesproken KPI's is voor de bus gemiddeld gezien weer op het niveau van 2019. Bij de trein is en blijft de Drielandentrein (RE18) een punt van zorg. Met betrokken partners (Arriva, ProRail, DBNetz, GoRheinland) wordt verder onderzocht welke verbetermaatregelen mogelijk zijn. Als gevolg van drukte op het Duitse spoornet is de oplossingsruimte (binnen bestaande infrastructuur) beperkt zo niet al benut.

Vertraging Maaslijn

In de Vaststellingsovereenkomst Maaslijn is de afspraak vastgelegd dat de Provincie een keuze maakt voor het wel of niet verlengen van de leasetermijn van de dieseltreinstellen voor de Maaslijn in 2028. Als de elektrificatie van de Maaslijn volgens planning verloopt en in december 2027 gereed is, dan is deze maatregel niet nodig. Als de elektrificatie van de Maaslijn niet op tijd gereed is, dan is het voortzetten van de dieselexploitatie het enige alternatief. Daarvoor is het dan wel noodzakelijk dat Arriva over dieseltreinen kan beschikken.

Hoewel de huidige projectuitvoering daar geen aanleiding toe geeft, kunnen er tussen nu en december 2027 situaties optreden die tot vertraging kunnen leiden. De grote buitendienststellingen waarin grote delen van de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, moeten immers nog plaatsvinden. Als risicobeheersingsmaatregel heeft het college besloten om Arriva te verzoeken de lease van de dieseltreinstellen in 2028 te continueren. Dit verzoek leidt er toe dat de kosten voor deze lease in mindering zullen worden gebracht op de terugbetaling die Arriva aan de Provincie doet wanneer de Maaslijn wel per december 2027 is geëlektrificeerd. Zie ook 'Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn (GS DOC-00814848)'.

Met Arriva en ProRail heeft inmiddels een aantal driepartijen-overleggen plaatsgevonden waarin met elkaar zaken worden besproken rondom het starten van de elektrische treindienst in december 2027. Denk bijvoorbeeld aan het maken van afspraken over hoe machinisten voor de nieuwe elektrische treinen op te leiden en het beschikbaar stellen van een elektrische trein voor de aannemer om testen op de nieuwe infrastructuur van de Maaslijn te doen. Ook het voorbereiden van een proef om te zien of de oplossing om op station Venlo met de elektrische Maaslijn-treinen de Duitse bovenleiding (spanningsloos) te kruisen geen risico's op het stranden van treinen met zich meebrengt, komt bijvoorbeeld aan de orde.

OVpay

De manier van betalen in het Openbaar Vervoer (OV) in Nederland verandert. De techniek achter de huidige OV-chipkaart (Mifare) nadert het einde van haar technische levensduur en wordt vervangen door een systeem op basis van de internationale betaalstandaard EMV (Europay, Mastercard, Visa). Sinds Q1 2023 is het mogelijk om in het openbaar vervoer in Limburg in- en uit te checken met een betaalpas, creditcard of smartphone. Sinds de zomer van 2024 kan op de betaalpas ook met leeftijdskorting gereisd worden. De nieuwe OV-pas is sinds november 2025 verkrijgbaar via de website en app van OVpay. 2026 staat in het teken van migratie naar de nieuwe betaalwijzen, waarbij de OV-chipkaart stapsgewijs uitgefaseerd wordt. Op 1 juli 2026 is landelijk de verkoop van anonieme OV-chipkaarten gestopt.

Arriva heeft samen met ons invulling gegeven aan het ontwikkelen van nieuwe reisproducten. Vijf nieuwe reisproducten zijn door het College van GS op 4 juli 2024 vastgesteld. Alle nieuwe producten zijn inmiddels verkrijgbaar op de nieuwe OV-pas of de bankpas (met uitzondering van Kind Vrij, dat alleen op de OV-pas gebruikt kan worden).

Landelijk is afgesproken dat de invoering van OVpay op concessieniveau opbrengstneutraal verloopt. Arriva mag er met de invoering van OVpay financieel niet op voor- of achteruitgaan en dat betekent dat de opbrengsten voor de gehele Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 op het moment van overgang gelijk dienen te blijven. Voor individuele reizigers kunnen er met de invoering van OVpay wel verschillen ontstaan. Omdat reizigersinkomsten door de invoering van de nieuwe kortingsproducten lager zullen uitvallen dan voorheen, is er een financiële bijdrage van de Provincie nodig om opbrengstneutraliteit te borgen. Over het hiermee samenhangende financiële arrangement is op 12 december 2024 overeenstemming bereikt met de directie van Arriva en zijn uw Staten met mededeling portefeuillehouder [GS DOC-00727319](#) d.d. 17 december 2024 geïnformeerd.

Stevig opdrachtgeverschap

Wat gaan wij doen?

- In lijn met het coalitieakkoord geven we invulling aan stevig opdrachtgeverschap.

We geven invulling aan een stevig opdrachtgeverschap door het professionaliseren van het monitoren van de resultaten en effecten van het jaarlijkse Vervoersplan van de OV-concessie in overleg met Arriva, gebruikers(platformen), gemeenten en betrokkenen. Stevig opdrachtgeverschap is niet een op zichzelf staande activiteit maar een houding of positie die we innemen en die we ten aanzien van de beheer- en ontwikkelverantwoordelijkheid van de Concessie inzetten, maar die ook anderszins tot uitdrukking komt, zoals bij:

- De reguliere overlegcyclus met Arriva (Beheeroverleg, Ontwikkeloverleg, Stuurgroep)
- De voorbereiding en invoering van Dal Vrij Limburg
- De voorbereiding en invoering van OVpay
- De businesscase en Vaststellingsovereenkomst Maaslijn

Stevig opdrachtgeverschap is ook aanwezig in of ontstaat door of via:

- de (landelijke) samenwerking in DOVA-verband. DOVA (Decentrale Openbaar vervoer-Autoriteiten) is de coöperatie van opdrachtgevers in het openbaar vervoer. Ook Provincie Limburg is lid van deze coöperatie;
- de IPO-lijn;
- de provinciale vertegenwoordiging in het Nationaal Openbaar Vervoerbestuur (het overleg tussen de staatssecretaris, de vervoerbedrijven en de opdrachtgevers in het openbaar vervoer);
- bilaterale afstemming met andere opdrachtgevers (ook landsgrensoverschrijdend).

Bij stevig opdrachtgeverschap zijn de Concessie Openbaar Vervoer 2016 – 2031, het Ontwikkelplan OV en het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' de uitgangspunten.

Monitoring is een doorlopende activiteit. In het Beheeroverleg worden de prestaties van de voorgaande periode besproken en toegelicht, bij het vaststellen van de exploitatiebijdrage spelen deze prestaties een rol om de geleverde prestatie (in dienstregelingkilometers) te kunnen bepalen en eventuele boetes te kunnen opleggen. Het vervoerkundig overleg met Arriva -dat in de basis gaat over de totstandkoming van het Vervoerplan voor de opvolgende periode- behandelt ook vragen en initiatieven uit de omgeving en bereidt daarnaast omleidingen voor bij wegwerkzaamheden of evenementen.

Ten aanzien van de monitoring van de effecten van het Vervoerplan [2026](#) zijn de volgende punten relevant:

- Reizigersaantallen zijn terug op het niveau van 2019.
- Rituitval als gevolg van (structureel) personeelstekort is bij bus niet meer aan de orde en daardoor neemt de uitvoeringskwaliteit toe. [Het structurele personeelstekort bij trein is opgelost](#). De Drielandentrein (naar Aken) blijft een punt van zorg en aandacht waarbij met verschillende betrokken partners -elk voor hun deel en verantwoordelijkheid- gezocht wordt naar verbetermogelijkheden.

Toekomstbeeld OV

Zie [paragraaf 8.2](#).

Ontwikkelplan OV

Wat gaan wij doen?

- We actualiseren het Ontwikkelplan OV op basis van de laatste inzichten.

We willen een voor alle mensen toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV. Daar werken we zowel vanuit ons beleid als vanuit de concessie aan. Het Ontwikkelplan geeft hier invulling aan. Hiermee hebben we een leidraad in handen om ons permanent in staat te stellen op proactieve wijze om te gaan met trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op onze doelen en ambities, zoals demografie, maar ook de gevolgen van Covid-19 op het openbaar vervoer. Het geactualiseerde Ontwikkelplan is op 10 december 2024 vastgesteld en aan uw Staten aangeboden (mededeling portefeuillehouder [GS DOC-00725498](#) d.d. 10 december 2024).

Decentralisatie stoptreindiensten 2025 en verder

Wat gaan wij doen?

- We maken met het Rijk afspraken over de Rijksbijdrage aan onze OV-concessie voor de gedecentraliseerde stoptreindiensten voor de periode vanaf 2025.

Bij de start van de Concessie Openbaar Vervoer 2016 – 2031 zijn de toenmalige stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen aan de Provincie Limburg gedecentraliseerd. Bij deze decentralisatie hebben het ministerie van I&W en de Provincie Limburg een convenant gesloten om de samenloop met treinen van NS te regelen en om afspraken te maken over de financiële bijdrage aan de Provincie Limburg voor beide stoptreindiensten. Dit convenant liep op 1 januari 2025 af.

In het kader van de BO MIRT-afspraken zijn op 8 januari 2026 afspraken gemaakt dat het Rijk voor 2025 en 2026 een jaarlijkse bijdrage zal leveren van € 7 miljoen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak uit het decentralisatieconvenant uit 2014. Rijk en regio maken in 2026 nadere afspraken over een structurele continuering van deze bijdrage waarbij uitkering van de Rijksbijdrage via het Provinciefonds voor de hand ligt.

Mid term review

Wat gaan wij doen?

- In 2025 vindt een mid term Review van de concessie plaats.

De mid term review op de concessie is in samenwerking met Arriva uitgevoerd. Doelstelling van de mid term review is te evalueren of Arriva de concessie uitvoert conform de eisen in het Programma van Eisen en de toezeggingen in de offerte. De in het PvE geformuleerde doelstellingen waren hierbij leidend. De mid-term review is in oktober 2025 afgerond en met uw Staten gedeeld ([GS DOC-00830836](#)).

Nieuwe OV-concessie

Wat gaan wij doen?

- We zetten de eerste stappen ter voorbereiding op de OV-concessie.

De oorspronkelijk in 2024 uit te voeren mid term review op de Concessie kan worden gezien als de officiële start van de voorbereiding op de Concessie vanaf december 2031. Zowel de mid term review als de start van de Werkgroep OV van Provinciale Staten dragen bij aan het vormen van eerste beelden over de volgende concessie en aan de hand daarvan het verkrijgen van een eerste gevoel voor de inrichting en opbouw van de volgende concessie. Het (werk)proces rondom de verlening van de volgende concessie en de daarbij behorende tijdlijn is daarmee nog niet geduid. In de komende periode zal hier een eerste verkenning voor plaatsvinden. In de sonderende nota voor uw Staten ([GS DOC-00862522](#)) bent u geïnformeerd over de planning op hoofdlijnen van de totstandkoming van de nieuwe OV-concessie.

In uw vergadering van 23 januari 2026 hebt u aan het college een aantal aandachtspunten met betrekking tot de nieuwe OV-concessie meegegeven. Via de werkgroep concessieverlening (de opvolger van de werkgroep openbaar vervoer van uw Staten) is (en wordt) verder met uw Staten van gedachten gewisseld over de uitgangspunten en keuzes voor de nieuwe OV-concessie. Op 25 juni 2026 heeft de Limburgse Dag van het OV plaatsgevonden. Daar is met partners en partijen uit onze omgeving inspiratie opgedaan voor de nieuwe concessie en zijn in verschillende workshops contouren verkend van vraagstukken die met de nieuwe concessie samenhangen.

In de zomer van 2026 praten we met een aantal partners verder over de uitgangspunten voor de concessie en starten we met het schrijven van de Nota van Uitgangspunten, zodat deze in december door uw Staten kan worden vastgesteld.

Projectvoortgang / Mijlpalen

In onderstaande kalender is de planning van bovengenoemde onderwerpen in relatie tot de OV-concessie opgenomen.

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2031	▪ Einde Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031
2029	▪ Eventuele bezwaar/beroepsprocedures en start implementatie ▪ Voorlopige en definitieve gunning van de nieuwe concessie
2028	▪ Vaststellen Programma van Eisen door GS, start Europees aanbestedingstraject
2027	▪ Oplevering geëlektrificeerde Maaslijn ▪ Vaststellen Nota van Uitgangspunten aanbesteding ▪ Opstellen Programma van Eisen aanbesteding

	▪ Verwachte keuze voor de toekomstige Marktordening Spoor (de basis voor opdrachtverleningen voor de HRN- en regionale spoorconcessies)
2026	▪ Vaststellen Nota van Uitgangspunten aanbesteding ▪ Gehele Limburgse openbaar vervoer per bus vindt plaats met ZE (zero emissie)-voertuigen. Inmiddels is duidelijk dat 100% ZE in 2026 vanwege netcongestie niet lukt. Arriva zet een vervolgstap op weg naar ZE-busvervoer waarmee per december 2026 circa 70% van de Limburgse busvloot ZE is. ▪ Sonderende nota voorgenomen GS-besluit niet verlengen Concessie ▪ Bepalen en maken hoofdkeuzes volgende concessie, opstellen Nota van Uitgangspunten
2025	▪ Mid term review Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 (stond gepland voor 2024, verschuift als gevolg van een door GS gestelde voorwaarde bij de verkoop van Arriva naar 2025) ▪ Afspraken financieel arrangement Arriva tweede vertraging project elektrificatie Maaslijn en Vaststellingsovereenkomst ▪ Dienstregeling weer op niveau van pré-Covid ▪ Dal Vrij Limburg ingevoerd ▪ Kids Vrij en Voordeel jeugd ingevoerd ▪ Afronding en opening herinrichting station Beek Elsloo ▪ Opening busstation Brunssum Wilhelminastraat ▪ Start invoering 'servicelandschap van de toekomst'
2024	▪ Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' vastgesteld met daarin onder andere resultaatafspraken op het thema openbaar vervoer; ▪ Instemming onder voorwaarden met de verkoop van Arriva aan I Squared Capital. Als afgeleide van het besluit tot instemmen is overeengekomen dat de mid term review op de Concessie niet in 2024 maar in 2025 wordt uitgevoerd; ▪ Besluit tot invoeren Dal Vrij Limburg, het reisproduct voor minima. Met de invoering van Dal Vrij Limburg geven we ook invulling aan de landelijke afspraken over de herijking van de Concessie en vindt herstel van het economisch evenwicht zoals dat in 2019 in de Concessie aanwezig was, plaats; ▪ Verkenning van de reisproducten onder OVpay, zowel inhoudelijk/beleidsmatig als financieel. ▪ Drielandentrein naar Luik per 30 juni ▪ Werkgroep openbaar vervoer van PS van start
2023	▪ Onderzoek Ecorys (naar aanleiding van motie 2933) afgerond ▪ Onderzoek naar en implementatie van de Meedoenpas (Dal Vrij Limburg) ▪ Tweede Drielandentrein naar Aken, toelating Drielandentrein-treinstellen in België nagenoeg afgerond ▪ Maatregelen werving en opleiding personeel werpen vruchten af, machinistencorps Arriva bijna op sterkte, chauffeurscorps kent nog een aantal specifieke aandachtspunten (Venlo, Parkstad) Per start dienstregeling 2024 (december 2023): ▪ Drielandentrein naar Aken (twee keer per uur) ▪ Lijntaxi OV voortaan als vaste ritten (geen noodzaak tot reserveren meer)
2022	▪ Dieselbussen in de concessie Limburg rijden op biodiesel (HVO) in plaats van op diesel (voltooid in januari 2022) ▪ Introductie OVpay (onderdeel betalen met bankpas) in Limburg ▪ Drielandentrein twee keer per uur naar Herzogenrath (de eerder aangekondigde versnelde productstap naar Aachen blijft in 2023 nog - volgens oorspronkelijke planning - beperkt tot Herzogenrath. De infrastructurele aanpassing aan het halteperron in Aachen Schanz is nog niet gereed, verwachte oplevering december 2023) ▪ Nieuwe dienstregeling treinen Zuid-Limburg (december 2022) ▪ Digitalisering en uitbreiding Arriva (Avond)vinder
2016	Start OV concessie 2016 – 2031

9.2. Tarieven en bijdragen

9.2.1. Tarieven openbaar vervoer

Wat gaan wij doen?

- ➔ Op basis van landelijke afspraken worden de tarieven van het openbaar vervoer per bus jaarlijks geïndexeerd. We zetten de Rijksmiddelen uit de motie Bikker in om tariefstijging in het regionale openbaar vervoer in 2024 te voorkomen.

Vertaling landelijke afspraken tarieven en tariefstijging

Op grond van de concessieafspraken vindt indexering van de middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer plaats met behulp van de Landelijke Bijdrage Index (LBI). Dit is een landelijke afspraak die ook in de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 is opgenomen. De LBI is hoger dan de CPI index. Gevolg daarvan was en is, dat de door de Provincie begrote

middelen in de afgelopen jaren steeds meer achterliepen op de met Arriva afgesproken LBI-indexering en er dientengevolge sprake was (en is) van verschillende bijramingen op de begroting.

De verslechterde uitgangspositie van het openbaar vervoer post-Covid heeft eind 2023 geleid tot moties van de Kamerleden Bikker en Grinwis. Gedeputeerde Staten hebben besloten om het met het afwenden van de tariefindexering gemoeide bedrag van € 6,9 mln. (prijsspeil 2024) uit de motie Bikker aan Arriva beschikbaar te stellen. De compensatie voor de niet uitgevoerde tariefindexering is voor de jaren 2024 en 2025 aan Arriva verstrekt. Daarmee is de tariefindexering per 1 januari 2024 afgewend en is Arriva hiervoor gecompenseerd. Dit bedrag wordt door het Rijk ook voor de komende jaren ter beschikking gesteld.

Ook de inkomsten door de OV-studentenkaart zijn sinds 2024 lager dan voorheen. Dit heeft zijn oorzaak in het verminderde OV gebruik van studenten en de systematiek van het contract dat vervoerders hierover met het Ministerie van OCW afgesloten hebben. Met de motie Krul kwam in 2024 eenmalig een bedrag beschikbaar om vervoerders te compenseren voor de verminderde inkomsten. Voor 2025 vond er geen compensatie plaats. [Voor 2026 en 2027 zijn bij het Rijk via het amendement Grinwis financiële middelen vrijgemaakt, om de gevolgen van de herijking van het studentenreisproduct \(en daarmee de lagere inkomsten voor vervoerders\) te compenseren.](#) Een lagere uitkering voor de OV-studentenkaart raakt de Provincie dus niet rechtstreeks, maar beïnvloedt wel de inkomstenstroom en daarmee de kwaliteit van het OV in Nederland negatief.

De herijking van de OV-Studentenkaart is geen aspect waar wij als concessieverlener direct bij betrokken zijn. Wel is het zo dat een herijking de jaarlijkse opbrengsten van Arriva kan beïnvloeden. Inmiddels is duidelijk welke effecten de herijking van de SOV ([Studentenkaart openbaar vervoer](#)) 2025 voor Arriva in Limburg heeft. Hoewel Provincie Limburg als concessieverlener buiten de afspraken over de SOV staat, heeft Arriva de provincie gevraagd om in het kader van het financiële arrangement over Dal Vrij Limburg en de proposities voor OVPay de effecten van de SOV te willen betrekken. Dit heeft geleid tot een afspraak over een voorfinanciering vanuit de Provincie Limburg aan Arriva voor het product Dal Vrij Limburg in 2030 en 2031 (dat vervolgens in 2030 en 2031 door Arriva zal worden gecontinueerd), [welke in 2025 is uitgekeerd en door Arriva wordt aangewend ter dekking van een deel van de SOV-derving. Compensatie voor de inkomstenderving studentenreisproduct 2026 en 2027 vindt zoals eerder beschreven vanuit het Rijk plaats.](#) De Provincie neemt in lijn met de afspraken uit de OV-concessie het SOV-risico niet over.

9.2.2. Exploitatiebijdrage openbaar vervoer

Het proces van het verlenen en vaststellen van de exploitatiebijdrage is vastgelegd in de Financiële bepalingen (onderdeel G van de Concessie). Daar waar dat in het proces nodig is, passen we maatwerk toe.

[Voor het vaststellen exploitatiebijdrage 2024 heeft Arriva op 28 juni haar verantwoordingsinformatie verstrekt. Het traject van het vaststellen van de exploitatiebijdrage 2024 heeft inmiddels geleid tot een door het college voorlopig vastgestelde exploitatiebijdrage. Arriva is in de gelegenheid gesteld om een zienswijze ten aanzien van deze voorlopige vaststelling in te dienen. Een besluit tot het definitief vaststellen van de exploitatiebijdrage 2024 is voorzien in de tweede helft van 2026.](#)

[Op 30 juni 2026 heeft Arriva haar verantwoordingsinformatie over 2025 bij ons ingediend. Het traject tot vaststellen van de exploitatiebijdrage 2025 wordt daarmee gestart.](#)

9.3. Initiatieven

9.3.1. Verkennen en onderzoeken

Wat gaan wij doen?

- We onderzoeken de toepassing van publieke mobiliteit in Limburg.

Publieke Mobiliteit

Samen met Omnibuzz en Arriva onderzoeken we de kansen en perspectieven voor Publieke Mobiliteit in Limburg. Publieke Mobiliteit is een breed begrip: in de basis betekent het de integratie van verschillende door de overheid gesubsidieerde vervoerssystemen (e.g. openbaar vervoer en Wmo-vervoer) met als doel de bereikbaarheid te bevorderen. Bereikbaarheid staat centraal in deze benadering. In de loop van 2024 is gewerkt aan een voorstel voor een eerste toepassing van Publieke Mobiliteit via de Regiodeal Noord-Limburg. In 2025 is een plan van aanpak opgesteld met concrete voorstellen voor de toepassing van Publieke Mobiliteit in Limburg, [in 2026 is gestart](#) met de voorbereiding voor de eerste toepassing van Publieke Mobiliteit (via de Regiodeal Noord-Limburg), specifiek in de combinatie van openbaar vervoer en Wmo-vervoer. Wmo-vervoer biedt vraagafhankelijk vervoer (zoals een taxi) voor mensen die door een beperking of ziekte niet (geheel) zelfstandig kunnen reizen. Het is bedoeld voor korte tot middellange afstanden in de regio.

[Deze pilot is medio 2026 opgestart in Noord-Limburg en loopt tot eind 2028. In eerste instantie wordt begonnen met de uitbreiding van De Vlinder in Venray, waarbij zowel Wmo-cliënten als ov-reizigers er gebruik van kunnen maken. Naar verwachting rijden de eerste voertuigen in de eerste helft van 2027. Vervolgens wordt de pilot stapsgewijs uitgebreid, met meer functionaliteit en/of naar meer gemeenten/gebieden tot eind 2028.](#)

In februari 2026 is bovendien een intentieverklaring ondertekend door Omnibuzz, als Wmo-vervoerder, en de Provincie Limburg, als opdrachtgever van het Limburgse openbaar vervoer. In deze intentieverklaring zijn de uitgangspunten voor een langdurige samenwerking rond de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit beschreven en vastgelegd.

Een onderdeel van Publieke Mobiliteit is dienstverlening richting de reiziger en het onderzoeken van de rol van deelmobiliteit. In 2026 wordt de rol van deelmobiliteit binnen Publieke Mobiliteit nader bekeken. Mobility as a Service (MaaS) speelt hierbij een rol. Er bestaan mogelijkheden om voort te bouwen op de resultaten van de afgeronde MaaS Pilot Grenzeloze Mobiliteit. Verdere ontwikkeling rond Mobility as a Service worden meegenomen in de toekomstontwikkeling van openbaar vervoer, meer specifiek rond Publieke Mobiliteit en de verbinding met deelmobiliteit.

Bereikbaarheid platteland

Wat gaan wij doen?

- We betrekken ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit het platteland naar voorzieningen de ontwikkelmogelijkheden in het jaarlijkse vervoerplan van Arriva.

Met Arriva is afgesproken dat vanaf 2025 weer ingezet wordt op een 100% dienstregeling ten opzichte van 2019. Ook in het landelijk gebied is hiermee het voorzieningenniveau weer terug op het niveau van 2019.

Aanvullend op het reguliere openbaar vervoer is sinds 5 januari 2025 een extra Vlinder (vraagafhankelijke flexibele formule) in de regio Venray ingezet. Deze Vlinder verbindt kernen als Oirlo, Geijsteren, Heide, Veulen en bedrijventerrein Smakterheide met het centrum en station van Venray (maar ook onderling met elkaar). Dit is een aanvulling op het bestaande openbaar vervoer in deze regio in het kader van bereikbaarheid in het landelijk gebied. Het gebruik van de Vlinder Venray is beperkt en schommelt rond < 20 reizigers per dag. Deze aantallen liggen in lijn met de (lage) verwachting. De vlinder Venray vormt daarnaast in de toekomst mogelijk onderdeel van een pilot in het uitrollen van Publieke Mobiliteit (samenwerking tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en andere vervoersystemen).

Nachttrein naar Aken en Luik

Wat gaan wij doen?

- Met de aangenomen Motie Vaessen onderzoeken we, samen met vervoerder Arriva, de mogelijkheden om de open-access nachttrein die reeds rijdt tussen Schiphol en Maastricht uit te breiden naar Aken en Luik.

Dit onderzoek is opgestart in Q2 2024 en het resultaat is in augustus 2024 door Arriva opgeleverd. Provinciale Staten zijn hierover geïnformeerd via mededeling portefeuillehouder inzake motie 3008 (verkennen internationale nachttrein, [GS DOC-00687660](#)). Naar aanleiding van de rapportage van Arriva hebben uw Staten met [Gewijzigde motie 3137](#) verzocht om implementatie van een nachttrein feederverbinding vanuit Aken. Aan deze motie is opvolging gegeven en op 11 april 2025 heeft de eerste rit van deze feederverbinding plaatsgevonden.

De nachttrein feederverbinding was een proef voor een jaar. Met Arriva is afgesteld dat de proef wordt gecontinueerd en omgezet in een vast onderdeel van de dienstregeling.

Openbaar Vervoer voor minima 'Dal Vrij Limburg' (voorheen Meedoen Pas)

Wat gaan wij doen?

- We onderzoeken de invoering van Dal Vrij Limburg (voorheen Meedoen Pas).
- Naast het voorkomen van de tariefstijging 2024 zijn we voornemens de resterende structurele middelen uit de eerdergenoemde Motie Bikker in te zetten om Dal Vrij Limburg (voorheen Meedoen Pas) te implementeren. Indien we Dal Vrij Limburg (voorheen Meedoen Pas) invoeren, laten we het gebruik hiervan structureel monitoren.

Een aspect van bereikbaarheid en toegankelijkheid in het openbaar vervoer is de betaalbaarheid ervan. In Limburg zetten we in op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Met Dal Vrij Limburg doen we dit voor mensen met een laag inkomen. In Limburg kiezen we er voor om de instandhouding van het openbaar vervoer te organiseren rondom Dal Vrij Limburg. Door met Arriva afspraken te maken over het beschikbaar maken van een reisproduct voor minima, ontstaat voor Arriva een extra financiële stroom waarmee Arriva de nu nog afgeschaalde dienstregeling weer kan opschalen naar 100%. Uw Staten hebben op 26 april 2024 ingestemd met de introductie van Dal Vrij Limburg (Statenvoorstel G-24-015 Gewijzigd Statenvoorstel openbaar vervoer voor minima 'Dal Vrij Limburg' (voorheen Meedoen Pas, [GS DOC-00633804](#)). In samenwerking met gemeenten en Arriva wordt invulling gegeven aan het traject om Dal Vrij Limburg beschikbaar te maken voor de doelgroep. Na bestuurlijk overleg eind 2024 zijn afspraken gemaakt om in twee fases vanaf de eerste helft van 2025 tot een uitrol van Dal Vrij Limburg te komen.

In mei 2025 is de eerste fase van start gegaan en hebben gemeenten in Limburg brieven gestuurd naar inwoners die een bijstandsuitkering ontvangen waarmee ze een Dal Vrij Limburg-pas aan konden vragen. Op deze manier is een groot deel van de doelgroep benaderd. Deze groep maakt sinds kort gebruik van de pas. Inzichten hierover volgen later. De rest van de doelgroep kan Dal Vrij Limburg aanvragen in fase 2 via een digitaal aanvraagloket. [Het digitaal aanvraagloket is eind juni stapsgewijs gelanceerd, waarmee ook de rest van de doelgroep Dal Vrij Limburg kan aanvragen.](#)

Sociale veiligheid

Het aantal geweldsincidenten tegenover personeel en reizigers in het Limburgse openbaar vervoer is in 2025 afgenomen. Dit resultaat hangt samen met meer toezicht en een hogere controlegraad. Innovaties zoals OV-pay en Dal Vrij Limburg lijken hierop ook effect te hebben. Met name incidenten rond controle op vervoersbewijzen zijn namelijk minder vaak oorzaak van problemen.

Wel is het aantal overlastmeldingen gestegen, vooral door jongeren en personen met onbegrepen gedrag. Dit is een ontwikkeling die landelijk zichtbaar is. Het betreft voornamelijk het overtreden van huisregels en verontreiniging en vernieling. Overlast van drank- en drugsgebruik is gedaald, mede dankzij een afname van dakloze arbeidsmigranten op bepaalde stations. De inzet van boa's, verhoogde zichtbaarheid en repressieve maatregelen hebben naast minder fysiek geweld ook gezorgd voor een daling in betalingsproblematiek en vandalisme.

Desondanks blijven specifiek veiligheidsthema's om aandacht vragen, zoals het onveiligheidsgevoel bij met name jonge vrouwen, vooral in de avonduren op stations. Verbetering van sociale veiligheid vraagt dan ook om een integrale aanpak. Er is momenteel een nieuw Convenant Sociale Veiligheid in ontwikkeling.

In 2025 hebben uw Staten meerdere moties met betrekking tot sociale veiligheid aangenomen en is er specifiek onderzoek naar veiligheidsbeleving uitgevoerd, waarop nieuwe en aanvullende acties zijn gebaseerd. Deze ontwikkelingen zijn in september 2025 met Provinciale Staten gedeeld middels een [Mededeling portefeuillehouder inzake onderzoek veiligheidsbeleving in het openbaar vervoer in Limburg en verbeteren contactmogelijkheden \(moties 3106 en 3164\) \(GS DOC-00810651\).](#)

Aan onderstaande moties wordt momenteel invulling gegeven. Dit doen we gezamenlijk met relevante partijen. Afhandeling vindt - zoals nu voorzien - plaats binnen gestelde termijnen:

- [Gewijzigde Motie 3239](#) Vaessen en Mùlders c.s. inzake Veilig thuis in de nacht.
- [Gewijzigde Motie 3249](#) Berghorst c.s. inzake Ruimte voor veiligheidsbeleving vrouwen en kwetsbare groepen in Limburg.
- [Motie 3256](#) Hoks c.s. inzake Lach eens naar het vogeltje.
- [Gewijzigde Motie 3264](#) Bloi c.s. inzake Veilige en betrouwbare grensoverschrijdende spoorverbindingen.
- [2e Gewijzigde motie 3327 Wesseling c.s. inzake Veilig over straat](#)
[Omdat er een raakvlak is met de inrichting van de fysieke ruimte wordt dit daar waar nodig breder opgepakt. Zie hiervoor 8.4.](#)

9.3.2. Initiatieven

Service landschap van de toekomst

Met de wijzigingen in de betaalstructuur van het openbaar vervoer wijzigt ook de functie van de huidige servicepunten van Arriva. De functie om een OV-Chipkaart op te laden vervalt grotendeels vanwege betalen met de bankpas en een nieuwe structuur rondom anonieme betaalkaarten voor het openbaar vervoer. Onder de naam 'servicelandschap van de toekomst' heeft Arriva een verkenning uitgevoerd naar de serviceverlening na de komst van OVpay. De huidige servicemedewerkers kunnen zich meer dan nu gaan richten op serviceverlening en worden daarbij ondersteund door de servicezuil. Reizigers kunnen bij deze zuil (eventueel met hulp van een servicemedewerker) de meeste handelingen - van betalen tot het verkrijgen van reisinformatie of het melden van een verloren voorwerp - zelf uitvoeren. Ook is via een videoscherm live-contact met een medewerker van Arriva mogelijk.

Naast de invoering van de servicezuil (die, in tegenstelling tot nu, ook op een aantal busstations zal komen te staan waarmee er voor de Limburgse reizigers meer toegangspunten tot service ontstaan) vindt ook een make-over van de servicepunten plaats. In Heerlen zal het servicepunt worden verplaatst naar de stationshal. In Sittard onderzoekt Arriva de mogelijkheid om het servicepunt op een meer zichtbare locatie te vestigen. Uitrol van het project is voorzien in 2026 (met levering van de servicezuilen omstreeks de zomer van 2026).

9.4. Bestuurlijke afspraken

9.4.1. Bestuursakkoord Zero Emissie-busvervoer

Wat gaan wij doen?

- We geven, samen met vervoerder Arriva, invulling aan de afspraak in het coalitieakkoord dat in 2027 alle bussen van Arriva in Limburg emissieloos rijden.

Arriva heeft in haar offerte bij aanbesteding een plan ingediend om met ingang van 2027 te komen tot een volledig emissieloze busvloot. De verantwoordelijkheid om tot deze stap te komen ligt bij Arriva. In de voorbereiding van deze stap signaleert Arriva dat netcongestie in Limburg beperkend werkt op het per genoemd moment volledig overstappen naar elektrische bussen.

Met het Bestuursakkoord Zero Emissie-busvervoer verplichten concessieverleners en -houders zich er toe om:

1. Vanaf 2025 alleen bussen in concessie te laten instromen met 100% zero emissie aan de uitlaat;
2. Per 2030 is 100% van de vloot vervangen door zero emissiebusen;
3. Uiterlijk per 2025 gebruik te maken van hernieuwbare regionaal opgewekte energie

In de afgelopen periode heeft Arriva onderzocht welke mogelijkheden er zijn om te komen tot een zo maximaal mogelijke vervanging van dieselbussen door Zero Emissie-bussen per december 2026. Mede door de ver gevorderde batterijtechniek (waardoor bijladen overdag niet meer nodig is) en het gebruik kunnen maken van blokstroom 's nachts lukt het om per eind 2026 de Zero Emissie-vloot te laten groeien naar circa 70% van de totale vloot. Dat is minder dan aanvankelijk voorzien en afgesproken. Zoals in de vorige rapportage ook gemeld, is netcongestie niet een aan Arriva verwijtbare nalatigheid bij de introductie van Zero Emissie. Het lagere aandeel Zero Emissie-bussen in de Limburgse openbaar vervoervloot per eind 2026 is daarmee dan ook een te accepteren gegeven.

Met Arriva wordt overleg gevoerd wat de alternatieven zijn om de resterende circa 30% van de vloot per december 2026 in te vullen. De huidige (op HVO rijdende) dieselbussen zijn dan immers aan vervanging toe.

9.4.2. Bestuursakkoord toegankelijkheid

Wat gaan wij doen?

- We geven invulling aan het in 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 door het opstellen van een uitvoeringsprogramma.
- In 2024 komt een regionaal uitvoeringsprogramma beschikbaar dat invulling geeft aan de afspraken uit het bestuursakkoord en het op orde brengen van 106 provinciale bushaltes (toegankelijkheid en voorzieningen).

Op 21 mei 2024 is het vastgestelde Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027 aangeboden aan de staatssecretaris en zijn Provinciale Staten hierover geïnformeerd per [mededeling portefeuillehouder \(GS DOC-00646294\)](#). Met het 'Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg 2024-2027' beschrijft de Provincie Limburg op welke wijze uitvoering gegeven wordt aan de gemaakte afspraken in het Bestuursakkoord. Hierin is uitgewerkt hoe invulling gegeven wordt aan de afspraken uit het Bestuursakkoord, zoals de inzet van ervaringsdeskundigen, de toegankelijkheid van haltes, toegankelijkheid van OV-knooppunten en openbare ruimte, toegankelijkheid van bussen en andere vervoersvormen, bejegening (de houding van het personeel) en reisassistentie. Het doel is om zoveel mogelijk mensen zelfstandig gebruik te laten maken van het OV. Onderdeel van het Uitvoeringsprogramma en de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen is het op orde brengen van 106 provincie bushaltes (toegankelijkheid en voorzieningen). In de periode tot en met 2027 zal uitvoering gegeven worden aan de acties uit het uitvoeringsprogramma. In 2027 zal het Uitvoeringsprogramma geactualiseerd worden voor de periode 2028-2032.

Het toegankelijk maken van alle provinciale en gemeentelijke haltes in Limburg is een opgave van circa € 64 miljoen. Dit betreft een globale kosteninschatting op basis van de gegevens uit het Centraal Halte Bestand (CHB) en het kostenonderzoek dat door AEF in opdracht van het ministerie IenW is uitgevoerd. Het Rijk heeft € 2.848.966 beschikbaar gesteld voor Provincie Limburg om uitvoering te geven aan het Uitvoeringsprogramma. Daarvan is ongeveer 2 miljoen bedoeld voor het inrichten van reisassistentie op alle Limburgse stations. Daarmee bestaat een groot verschil tussen de ambitie uit het Bestuursakkoord en de voor de uitvoering van het akkoord beschikbare Rijksmiddelen. Ondanks de grote financiële opgave in het toegankelijk maken van bushaltes en knooppunten, zijn er ook niet-infrastructurele acties opgenomen in het Uitvoeringsprogramma die kostenneutraal zijn of waarvoor de uitvoering en verantwoordelijkheid bij onze partners ligt.

Op 24 juni 2025 heeft GS ingestemd met het verlenen van subsidie aan Arriva voor het aanbieden van reisassistentie op 40 treinstations in Limburg (DOC-00782284). Hoewel alle perrons en treinen van Arriva in Limburg toegankelijk zijn ingericht is het nog niet voor iedereen mogelijk om zelfstandig in- en uit te stappen. Dit bijvoorbeeld omdat een perron in een boog ligt en er een te grote spleet tussen perron en trein bestaat. Dit valt in de infrastructuur of in het voertuig niet op te lossen. Met de subsidie is het

voor reizigers sinds september 2025 mogelijk om op alle treinstations in Limburg reisassistentie aan te vragen. Daarnaast onderzoekt Arriva de mogelijkheid om benodigde hulpmaterialen, bijvoorbeeld in de vorm van een rolplank, aan te schaffen en op te bergen op stations.

9.5. Subsidieregelingen en subsidies

9.5.1. Uitvoeren subsidieregeling

Wat gaan wij doen?

→ We geven uitvoering aan de subsidieregeling Wensbus.

Wensbus

Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van kleine kernen in Limburg te bevorderen, verleent de Provincie sinds 2017 subsidie aan vrijwilligersinitiatieven, die lokaal maatwerkvervoer verzorgen (de Wensbus). De Wensbus is destijds in het leven geroepen om in gebieden waar weinig of geen openbaar vervoer komt een collectief vervoersysteem aan te bieden en daarmee voorzieningen bereikbaar te houden en aansluiting te bieden op het openbaar vervoer. Verder heeft de Wensbus als doelstelling sociaal isolement te voorkomen en mensen in staat te stellen om langer zelfstandig te blijven wonen.

[De Wensbus heeft in 2025 ongeveer 155.000 reizigers vervoerd.](#)

[De projecten vanuit de huidige subsidieregeling hebben een looptijd t/m 2027.](#) Op basis van deze subsidieregeling is er voor 33 projecten subsidie verstrekt met een totaalbedrag van ruim 2,7 miljoen.

9.5.2. Verlenen subsidies

In de rapportageperiode van deze VGR zijn geen andere subsidies verleend op het gebied van openbaar vervoer.

10. Thema Provinciale Infrastructuur

Beoogd resultaat

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

Aanpak

Om te voldoen aan de wettelijke zorgplicht ten aanzien van de provinciale infrastructuur wordt deze beheerd en onderhouden conform het vastgestelde kwaliteitsniveau 'Basis'. Dit kwaliteitsniveau wordt een keer in de vier jaar herijkt en de beleidsuitgangspunten worden geactualiseerd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIK). In deze nota is tevens de programmering opgenomen.

In sommige gevallen wordt de vervanging van de provinciale infrastructuur gecombineerd met verzoeken uit de omgeving en leidt dit tot aanpassingen of uitbreidingen van de provinciale infrastructuur. Dit zijn de lopende provinciale infraprojecten.

Alle lopende infraprojecten zijn in het verleden als provinciaal initiatief gestart. Wanneer een verzoek van de omgeving om de provinciale infrastructuur aan te passen geen meerwaarde heeft voor de Provincie dan kan de indiener zelf besluiten om deze aanpassing te initiëren. Deze initiatieven van derden worden conform de geldende provinciale eisen en richtlijnen uitgevoerd.

Financiën

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar de tabellen in hoofdstuk [14.5](#). De projectspecifieke financiën zijn terug te vinden in de projectbladen.

10.1. Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027

10.1.1. Beheren en ontwikkelen

Wat gaan wij doen?

- ➔ Het opstellen en laten vaststellen van een nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2024-2027.
- ➔ We geven uitvoering aan de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten. Stikstof is hierbij een aandachtspunt.
- ➔ We bekijken in samenwerking met het beleidskader 'Werken aan een toekomstbestendige economie' de mogelijkheden waarop we kunnen bijdragen aan een arbeidsmarkt die gesteld staat voor onze mobiliteitsopgaven.
- ➔ We geven uitvoering aan de genomen besluiten over (snel)fietspaden.
- ➔ We voegen geen nieuwe grote infrastructurele projecten toe aan de mobiliteitsportefeuille en nieuwe initiatieven worden getoetst aan de hand van het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven

Onder provinciale infrastructuur verstaan we provinciale wegen en fietspaden. Het beheer, onderhoud en aanpassingen van de provinciale infrastructuur (reconstructies) is onze wettelijke taak. In de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen wordt beschreven hoe de Provincie Limburg zorg draagt voor het beheer en onderhoud van haar provinciale infrastructuur en hoe deze taken financieel zijn gedekt.

De NIK 2024-2027 is vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten op 26 april 2024 (Statenvoorstel G-24-002, [GS DOC-00640424](#)). Met deze geactualiseerde nota zorgen we voor de handhaving van het kwaliteitsniveau 'Basis' voor provinciale wegen en fietspaden door uitvoering te geven aan de onderstaande kaders (technisch, functioneel, natuurinclusief, DCGWW en administratief). Daarbij is Social Return on Investment (SROI) een standaard onderdeel van al onze aanbestedingen.

[De voorbereidingen voor de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2028-2033 zijn inmiddels gestart waarin met meer detail en uitwerking zal worden gekeken naar benodigde middelen voor klimaatadaptieve aanpassingen en actieve bestrijding van invasieve exoten.](#)

De beschikbare middelen zijn veelal gebaseerd op doorgerekende kwantiteiten in combinatie met verwachte levensduren. Deze aannames vormen vanwege de lange doorkijk een risico. Omstandigheden zoals de gevolgen van extreme weersinvloeden, vandalisme, schades en beleids- en wetswijzigingen kunnen vervangingstermijnen vervroegen, terwijl het ook niet reëel lijkt om op voorhand hier middelen voor te reserveren.

Tot en met 2033 zijn extra middelen benodigd om de verwachte uitgaven in deze periode te kunnen dekken. In de NIK 2024-2027 (PS 26 april 2024, G-24-002, 2e Gewijzigd Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027, GS DOC-00640424) is een vooruitblik richting 2033 gegeven.

10.1.1. Technisch kader

Het technisch beheer en onderhoud wordt gerealiseerd conform de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2024-2027. 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 eerder wordt levensduur verlengend onderhoud uitgevoerd.

Concreet betekent dit dat:

- De verhardingen worden onderhouden zodat het kwaliteitsniveau van het wegennet voldoende (kwaliteitsniveau 'Basis') is volgens de CROW-beheersystematiek. In de praktijk betekent dit dat de kwaliteit op minimaal 95% van het wegennet voldoende is.
- Voor het onderhoud van civiele kunstwerken is de strategie deze in goede staat te houden. Dat wil zeggen functioneel, veilig en schoon. Voor de technische kwaliteitsniveaus van de kunstwerken wordt de landelijke norm NEN 2767-4 toegepast. Daarbij wordt de conditie van een kunstwerk objectief vastgesteld. Civiele kunstwerken worden zo onderhouden dat ze volgens deze norm een conditiescore van 1, 2 of 3 hebben (uitstekend, goed, basis).
- Alle overige assets worden onderhouden op basis van beeldkwaliteit (CROW-publicatie 323, Kwaliteitscatalogus openbare ruimte 2018) en technische kwaliteit (restlevensduur).

Het dagelijkse beheer en onderhoud is ondergebracht in meerdere raamcontracten. Wanneer het onderhoud qua aard van het werk en financiële omvang niet past in de raamcontracten wordt het als apart project opgepakt en zal ook een projectblad opgesteld worden.

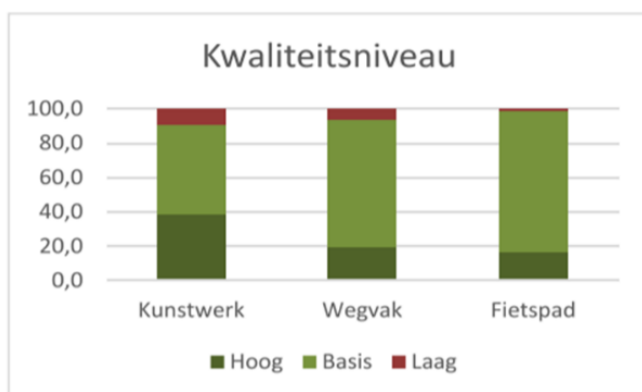
In het kader van werk met werk maken voeren andere partijen werkzaamheden uit aan het provinciale areaal. De zogenaamde Werken Derden. Veelal worden middels een financiële provinciale bijdrage onze wettelijke onderhoudswerkzaamheden meegenomen. Omdat provincie Limburg bij Werken Derden geen initiatiefnemer is en geen risico draagt, wordt hiervan geen projectblad opgesteld.

Het totale areaal wordt onderverdeeld in (stand van zaken [1 juli 2026](#)):

- Verhardingen: 444 km hoofdrijbaan en 501 km fietspad
- Civiele kunstwerken: 45 st. bruggen, 79 st. viaducten, 36 st. onderdoorgangen, 137 st. duikers, 26 st. keerwanden en 14,5 km geluidbeperkende constructies;
- Wegmeubilair: 209,4 km geleiderail, 14.699 st. RVV-borden en 3.563 st. bewegwijzering;
- Elektrische systemen: 87 st. verkeersregelinstallaties en 44 st. overige installaties zoals pompen; (exclusief telpunten deze zijn niet meer in provinciaal eigendom)
- Openbare verlichting: 8.195 st.
- Afwatering: 1.888 st. duikers, 391,9 km sloten en greppels, 57 st. buffers en 119,28 km riolering;
- Groen: 29.508 st. bomen en 606,3 ha. bermen en taluds.

Beheerprojecten

Het dagelijkse beheer en onderhoud (exploitatie) wordt aan de hand van lopende onderhoudscontracten ingepland. Dit is een jaarlijks terugkerende planning waarbij op basis van inspecties wordt bepaald waar onderhoud nodig is (jaarlijks gemiddeld € 33 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. De vervangingen van verhardingen en civiele kunstwerken worden vanaf 2024 ingepland op basis van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 als onderdeel van het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg', welke 26 april 2024 door PS zijn vastgesteld. [Het vertrekpunt voor deze vierjaarlijkse planning is een analyse van de kwaliteit van het areaal. Zie daarvoor onderstaande overzicht. In 2027 wordt de vierjaarlijkse planning geactualiseerd op basis van een nieuwe kwaliteitsanalyse.](#)



Tabel 2: 1 januari 2024

Grootschalige vervangingen van verhardingen en civiele kunstwerken zijn de aanleiding voor totale wegreconstructies zoals weergegeven bij de lopende infraprojecten ([10.2](#)). [Bijvoorbeeld worden in het project W24. N280 Leudal een drietal civiele kunstwerken vervangen en een civiel kunstwerk in het project W59. N595 Wittermerallee. Voor onderstaande civiele kunstwerken wordt onderzocht welke investeringsmaatregel in de nabije toekomst noodzakelijk is:](#)

- [N281 Duiker in Bochtoltzerbeek](#)
- [N281 Viaduct Bremerweg](#)

De volgende civiele kunstwerken zijn in voorbereiding voor groot onderhoud en liften mee in de lopende onderhoudscontracten of worden opgepakt als solitaire projecten:

- [N271 Viaduct Brabantweg](#)
- [N280 Brug over Doorlaatkanaal Noorderplas](#)
- [N281 Tweelingviaduct de Beitel](#)
- [N300 Viaduct over Dr. Cals-/Torenstraat "Lauraviaduct"](#)

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

- B5. N270 Koninginnebrug zie [projectblad](#).
- B8. N554/N556 Provincie Limburg en gemeente Horst aan de Maas hebben in maart 2022 een bestuurlijk principeakkoord bereikt welke op 29 november 2022 in een intentieverklaring voor zowel de N554 alsook de N556 op grondgebied gemeente Horst aan de Maas is vastgelegd. Op 16 maart 2023 is de verkoopovereenkomst van de onderliggende gronden en de beheer- en onderhoudsovereenkomst van de N554 en onderliggende gronden getekend. Op 14 april 2023 is de akte van grondoverdracht gepasseerd bij de notaris. Gemeente Horst aan de Maas gaat nu vervolgens zelf de N554 reconstrueren. De N556 op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas is inmiddels door Provincie Limburg onderhouden en wordt naar verwachting [Q4 2026](#) overgedragen. De vergraving is opgelopen door een vertraagde afstemming veroorzaakt door capaciteitsproblemen bij zowel de provincie Limburg alsook de ontvangende partij gemeente Horst aan de Maas. De overdracht wordt nu voortvarend uitgewerkt in een verkoopovereenkomst en een beheer- en onderhoudsovereenkomst die naar verwachting [Q4 2026](#) door beide partijen zal worden ondertekend. [De laatste werkzaamheden worden uitgevoerd zodat het areaal in een goede kwalitatieve staat kan worden overgedragen.](#)
- B22. N564 brug Nyrstar (vervanging of versterking en/of aanpassing) is technisch en functioneel veiliggesteld voor de komende jaren. Deze brug valt buiten de te nemen maatregelen als gevolg van de gebiedsverkenning "Weert en Omstreken". In Q2 2023 is een omgevingsscan opgesteld waarbij een inventarisatie van de stakeholders in de invloedssfeer van deze brug heeft plaatsgevonden. Het gedeelte van de N564 (weg) inclusief de Nyrstarbrug ligt op eigendom van Nyrstar. Voor het beheer en onderhoud van de N564 (weg) is de Provincie verantwoordelijk en Nyrstar is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de Nyrstarbrug. Naar aanleiding van de gesprekken met Nyrstar is gebleken dat geen recht van opstal is geregeld voor de weg over de Nyrstarbrug (N564). Vanwege daaruit volgende onduidelijkheden in de beheerverantwoordelijkheid is een overeenkomst opgesteld voor het regelen van het huidige beheer en onderhoud van de N564 (weg) en de bestaande doorgangsregeling. Provincie Limburg handhaaft de huidige beheersmaatregelen (beperking belasting met doorgangsregeling en intensieve monitoring) om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen. In 2026 wordt de netwerkvisie geactualiseerd. Vooruitlopend op deze nieuwe netwerkvisie is een businesscase opgesteld voor mogelijke varianten, zodat op basis hiervan na afweging van de alternatieven op basis van de netwerkvisie de voorbereiding gestart kan worden om de weg opnieuw in te richten conform de leidraad inrichting provinciale infrastructuur (LIPI).
- B47. N281 Viaduct Terworm (versterkingsmaatregel). Opgave lift mee in [B48](#).
- B48. N281 Rehabilitatie. Zie [projectblad](#).
- B50. ZLSM. Zie [projectblad](#).
- B93. N281 kruising Nijswillerweg. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is nader onderzocht. De initiatieffase is afgehandeld. Er wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd voor het wegvak Ronde Nijswiller – aansluiting Simpelveld. De te kiezen maatregelen worden meegenomen in de onderhoudswerkzaamheden aan het asfalt gepland 2028 e.v.
- B97. Beheeropgaven N300 Buitenring Parkstad Limburg. Vanwege opgetreden gebreken na ingebruikname van de N300 is eind 2025 nader onderzoek gedaan naar de technische staat en het functioneel ontwerp van voorzieningen zoals taluds, geleiderail, markering en pechhavens. In het asfaltonderhoud van 2025 zijn de eerste kleinschalige verbeteringen meegenomen. Dat gebeurt ook in het asfaltonderhoud dat gepland staat voor 2026 en 2027. Aanvullende, grotere maatregelen zijn eveneens noodzakelijk en worden op basis van het onderzoek verder uitgewerkt. Besluitvorming hierover is voorzien in 2026.
- [W37. Groot project Duurzame Verankering VDL Nedcar: Op 12 augustus 2025 besloten GS om de voorbereiding van grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur rondom VDL Nedcar te staken vanwege de ontwikkelingen bij VDL Nedcar. PS zijn geïnformeerd over het besluit over de beëindiging van de anterieure overeenkomst VDL NC \(mededeling portefeuillehouder inzake stand van zaken beëindiging anterieure overeenkomst VDL NC GS DOC-00799904\). Omdat de planvoorbereiding is gestaakt en de provinciale infrastructuur rondom VDL Nedcar niet wordt aangepast is dit areaal weer opgenomen in het reguliere beheerproces provinciale infrastructuur en bijbehorende programmering van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen \(NIK\). De provinciale infrastructuur wordt aangepast, conform de dan geldende richtlijnen, wanneer de levensduur van de totale infrastructurele constructie het einde van de levensduur heeft bereikt en moet worden vervangen. In theorie is dit 40 jaar. Echter wordt gemiddeld om de 10 jaar regulier onderhoud gepleegd, afhankelijk van de technische onderhoudstoestand, en daarbij worden indien mogelijk kleinschalige verkeersveiligheidsverbeteringen meegenomen. Zo worden bijvoorbeeld de verkeerslichten bij de aansluiting op de A2, de kruising bij de ingang VDL Nedcar en de ongelijkvloerse kruising met de provinciale N276 naar verwachting begin 2028 vervangen. Een en ander afgestemd op de werkzaamheden aan de A2 tussen Kerensheide en het Vonderen.](#)

10.1.2. Functioneel kader

Het functioneel kader is bedoeld om bij het onderhouden van onze provinciale infrastructuur, afhankelijk van de te kiezen onderhoudsvorm, meteen ook integraal (en niet in separaat proces) de functionele aanpassingen mee te nemen. Dit gebeurde voorheen in twee afzonderlijke processen waarbij het voor kan komen dat in het ene jaar het asfalt vervangen wordt en op een later tijdstip besloten wordt om op basis van recente ongevallen het wegvak aan te passen. Daarnaast brengt de reactieve verkeersveiligheidsaanpak risico's met zich mee en sluit dit niet meer aan bij de landelijke voorgeschreven risico gestuurde en proactieve aanpak van verkeersveiligheid vanuit de gedachte dat één verkeersongeval er één teveel is. Vandaar dat dit kader onze provinciale organisatie helpt in de te maken inrichtingskeuzes bij het geplande technische onderhoud. Omdat gebruikers van de provinciale infrastructuur ook gebruik maken van gemeentelijke of Rijksweginfrastructuur en daarnaast allemaal hun eigen eisen stellen aan een verkeersveilige inrichting (voor een vrachtwagen bijvoorbeeld heel anders dan voor een fiets) is bij de totstandkoming van dit kader rekening gehouden met aansluitende of parallelle infrastructuur in combinatie met de eisen van de verschillende gebruikersgroepen. Hiermee beogen we een uniforme, eenduidige inrichting ongeacht eigenaarschap. Dit is het belangrijkste uitgangspunt voor een verkeersveilige basis op orde. Zo weet de gebruiker op elke plek in Nederland wat er van hem of haar verwacht wordt in het verkeer.

Het functioneel kader provinciale wegen:

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

De op 15 november 2022 door GS vastgestelde concept interne Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur (LIPI) is de start geweest voor het afstemproces met collega-wegbeheerders en belangenorganisaties. Na afronding van dit afstemproces, heeft dit concept als input voor het functionele kader gediend waarin ook de hiermee gemoeide kosten in beeld zijn gebracht en de financiële planning is voorgelegd aan Provinciale Staten en vastgesteld op 26 april 2024. Ons provinciaal uitgangspunt (interne leidraad) dient als vertrekpunt voor de afstemming met de omgeving waarbij evaluatie van andere invalshoeken en voortschrijdend inzicht kan leiden tot aanpassing. Daarmee is het een dynamisch document waarin ruimte is voor actualisering op basis van nieuwe ontwikkelingen. Te allen tijde staat de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers voorop en niet de wensen of uitgangspunten van de verschillende wegbeheerders. Wanneer uit de leidraad blijkt dat aanpassingen nodig zijn, en er als gevolg van deze wijzigingen planologie, grondaankoop, complex omgevingsmanagement of andere procedures verzwarend werken (stikstof, planschade e.d.) nodig zijn dan wordt dit initiatief genomen, uitgewerkt en gerealiseerd conform het Zo Werken Wijk-proces (zie ook lopende infraprojecten verderop in dit thema). Kleinschalige aanpassingen welke binnen planologische bestemming en eigendom kunnen plaatsvinden worden binnen de onderhoudscontracten opgepakt en uitgevoerd.

Specifieke onderwerpen in het integraal functioneel kader zijn:

Kleinschalige infrastructurale aanpassingen

Kleinschalige, locatie gerichte aanpassingen zoals bijvoorbeeld aanleg van een middengeleider, het verbreden of verlengen van een rechtsaf-vak, het verplaatsen van een bushalte zijn nodig om de provinciale infrastructuur veilig te laten functioneren en daarmee vooral de verkeersveiligheid en doorstroming te dienen. Voor de grootschaligere, netwerkgerichte aanpassingen wordt verwezen naar het thema Weginfrastructuur. Specifiek voor onderstaande maatregelen is de volgende voortgang te benoemen:

- N595 Oud Valkenburg (hmp 1,94), Op basis van een studie is besloten de voetgangersoversteekplaats (middengeleider) t.b.v. verbetering verkeersveiligheid te verwijderen. Deze werkzaamheden zijn uitgesteld vanwege werkzaamheden door WML/WBL en worden nu meegenomen in de rehabilitatiewerkzaamheden die gepland worden in afstemming met de werkzaamheden van de gemeente Valkenburg aan de Geul aan de riolering en werkzaamheden ten behoeve afwatering door Waterschap Limburg. Verwachting is dat deze werkzaamheden [in 2028 in voorbereiding worden genomen](#).
- Fietsoversteek Holtummersweg. Er wordt ter hoogte van het kruispunt de Holtummersweg/N276 (hm 22.3 – hm 22.5) verkend of een veilige fietsoversteek gerealiseerd kan worden. In de huidige situatie zijn er twee provisorische fietsoversteken. Daarnaast wordt onderzocht of de fietser tussen Echt-Susteren en Holtummersweg beter en veiliger (middels de doorfietsroute) gefaciliteerd kan worden. Deze initiatieven vloeien voort uit de inspanningsverplichtingen tussen de provincie en gemeente ten aanzien van VDL Nedcar. [Dit project wordt gerealiseerd in Q3 2026](#).

Urgente verkeersveiligheidsknelpunten

In sommige gevallen ontstaan er urgente verkeersveiligheidsknelpunten omdat de technische toestand plotsklaps verslechterd door bijvoorbeeld een verzakking of schades. Alle benodigde maatregelen om deze situaties veilig te stellen in afwachting van een definitieve oplossing behoren hier ook toe. Conform het afwegingskader mobiliteitsopgaven en -ambities betreft het werkzaamheden welke behoren tot onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid welke ten allen tijden doorgang moeten krijgen.

Landbouwverkeer op de provinciale wegen

Landbouwverkeer op de provinciale wegen is grotendeels toegestaan. Daar waar de verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer te hoog is, wordt het landbouwverkeer geweerd en moet deze gebruikersgroep lokaal via het overige wegennet de route vervolgen. In het LIPI is vastgesteld dat op basis van nieuwe wetgeving per 01-01-2023 landbouwverkeer met een snelheid van >25 km/u mogelijk wel kan worden toegestaan op enkele wegdelen welke gesloten zijn voor het landbouwverkeer. Vanaf 2025 worden hiervoor afhankelijk van besluitvorming passeerhavens voor landbouw verkeer gerealiseerd. Voor de periode 2026 – 2027 zijn passeerhavens gepland langs de provinciale:

N270 (5 locaties in de gemeente Venray): [1 locatie is uitgevoerd; 2 locaties worden uitgevoerd in Q3 2026; voor 2 locaties wordt gezocht naar betere locaties vanwege behoud van bomen.](#)

N273 (2 locaties in de gemeente Venlo): [2 locaties worden uitgevoerd in Q4 2026.](#)

N276 (1 locatie gemeente Echt-Susteren): [situatie wordt opnieuw bekeken vanwege weigeren van de bomenkap door de MER.](#)

N275 (2 locaties gemeente Peel en Maas): [2 locaties worden opgenomen in de onderhoudsprogrammering in 2027.](#)

N277 (6 locaties gemeente Peel en Maas): [6 locaties zijn uitgevoerd.](#)

N278 (6 locaties in gemeente Gulpen – Wittem en Eijsden – Margraten): [het is mogelijk om 4 locaties te realiseren, mits de kapvergunning wordt verkregen. Momenteel is de kapvergunning geweigerd door de gemeente.](#)

N279 (2 locaties in gemeente Leudal en Peel en Maas): [procedure om kapvergunning te verkrijgen is gaande.](#)

N293 (4 locaties in de gemeente Roerdalen): [4 locaties worden uitgevoerd in Q4 2026.](#)

Momenteel wordt onderzocht of op deze locaties de passeerhavens kunnen worden gerealiseerd. Waarbij de daadwerkelijke realisatie van passeerhavens in de praktijk vaak vertraagd wordt vanwege de noodzakelijke langdurige flora- en faunaonderzoeken en bijhorende maatregelen.

Operationeel verkeersmanagement

Met het sturen van het wegverkeer over het beschikbare wegennet door functioneel en technisch beheer van de verkeersmanagementcentrale van de verkeersregelininstallaties, slim plannen en bouwen, afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen en incidentmanagement zorgt de provinciale wegbeheerder voor een goede doorstroming op het provinciale wegennet. Dit komt eveneens de veiligheid ten goede. Conform het afwegingskader mobiliteitsopgaven en -ambities betreft het werkzaamheden welke behoren tot onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid welke ten allen tijden doorgang moeten krijgen.

Intelligente Verkeersregelininstallaties

S86. Intelligente Verkeersregelininstallaties (IVRI's). Zie [projectblad](#).

10.1.3. Natuur-inclusief kader

Gedeputeerde Staten hebben op 20 december 2022 het Natuurprogramma 2023-2030 vastgesteld.

Omdat het Natuurprogramma binnen de hiervoor geldende wettelijke bepalingen valt, blijft natuurinclusief werken ook de norm voor de periode 2024-2027. Voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur blijft daarmee het doel om natuurbescherming en verkeersveiligheid integraal aan te pakken, en zo bij te dragen aan de biodiversiteit.

10.1.4. Duurzame en Circulaire Grond-, Weg- en Waterbouw (DCGWW) kader

Het Plan van Aanpak 2024-2027 is als onderdeel van de NIK 2024-2027 meegenomen en vastgesteld in Provinciale Staten (G-24-002, 2e Gewijzigd Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027, GS DOC-00640424), 26 april 2024). Kort samengevat gaan we verder op de ingeslagen weg. Uitgangspunt is dat in deze collegeperiode binnen de bestaande financiële middelen wordt gewerkt aan deze ambitie. We zoeken verder actief naar aanvullende subsidies om de ambities mogelijk te maken.

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

Via [mededeling portefeuillehouder](#) (GS DOC-00654925, 9 juli 2024) is PS geïnformeerd over het uitvoeringsplan duurzaamheid 2024-2030 (motie 2798). Hierin is afgesproken dat Provinciale Staten via de begroting en jaarstukken geïnformeerd worden over de voortgang van de gestelde doelen in het uitvoeringsplan. [De voetafdruk DCGWW 2025 is afgerond en de data hiervan zijn opgenomen in de begroting en jaarstukken.](#)

Verder is de voorwaarde gesteld bij Green deal Duurzame Grond-, Weg-, en Waterbouw (DGWW) en het nieuwe coalitieakkoord: "Elke Limburger telt" dat de werkzaamheden binnen bestaande middelen dienen te gebeuren. Maatregelen die reeds bijdragen aan duurzaamheid en circulariteit blijven gehandhaafd. Daarnaast wordt actief deelgenomen aan diverse kennisnetwerken met opdrachtgevers alsook opdrachtnemers om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen. Als hierbij maatregelen naar boven komen die binnen bestaande middelen uitgevoerd kunnen worden, worden deze in komende opdrachten getest en geïmplementeerd. In lijn met Uitvoeringskader CE en actieplan MVI 2020-2023 zijn de afgelopen jaren de inkoop bijgehouden in een [dashboard Maatschappelijk Verantwoord Inkopen](#) (MVI). In 2020 t/m 2024 zijn de doelen van drie circulaire pilots per jaar aanbesteden behaald. *[Het Actieplan MVOI is geactualiseerd en door GS vastgesteld. PS worden in Q3 2026 hierover geïnformeerd. In de periode 1 januari 2026 tot 1 juli 2026 heeft de aanbesteding plaatsgevonden van project: N281 fase 2a. Hierin zijn aanvullende duurzame en circulaire maatregelen meegenomen.](#)*

In het kader van het Manifest Duurzame GWW 2030 (opvolger van Green deal Duurzame GWW) is op IPO-niveau besloten ingezet een Ambitiebepaling Klimaat neutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI, besluit IPO 29 sept 2022) te realiseren. Afspraak hierin is dat de provincies de gemeenten meenemen in de DCGWW. Voornemen is om in september 2026 samen met Bouwend Nederland een Masterclass duurzaamheid en circulariteit voor wethouders te organiseren.

Zoals opgenomen in KCI is op IPO-niveau gewerkt aan een convenant Schoon Emissieloos Bouwen (SEB). Hierin zijn afspraken gemaakt over verduurzaming van bouwmaterieel dat wordt ingezet in de bouwsector. De bouwsector betreft de sector van bedrijven, die zich richt op nieuwbouw, het onderhoud, de verbouw of het slopen en verwijderen van een onroerende zaak of een gedeelte daarvan. Het convenant is ondertekend (IPO, 30 oktober 2023) en de provincies steken in op basisniveau. Daarnaast is gekozen voor een koploper- en peloton-aanpak, waarbij een kleine groep marktkoplopers steeds voorloopt op het peloton. De koplopers hanteren het ambitieuze niveau voor een deel van hun projectportfolio. De provincie zit in het peloton en hanteert het basis niveau. Sinds Q3 2024 worden standaard in de nieuwe aanbestedingen de basis eisen voor SEB opgenomen.

[Coalitieakkoord](#) "Elke Limburger telt" (juni 2023)

In het coalitieakkoord is niet gekozen om middelen beschikbaar te stellen voor DCGWW zodat we lineair kunnen groeien naar de duurzame en circulaire doelen van 2030. Wel zijn de volgende speerpunten opgenomen:

- "Waarbij we ook stappen moeten zetten in verdere verduurzaming (elektrificatie) van vervoer en oog moeten hebben voor verkeersveiligheid." (P86);
- "We houden het huidige basisnetwerk voor logistieke stromen op orde. En maken het toekomstbestendig voor wat betreft laadinfrastructuur, duurzaamheid en zogenaamde 'modal shift', zodat we samen met het Rijk de ambities voor mobiliteit uit het Klimaatakkoord kunnen realiseren"(P86);
- Benutten van de beschikbare Rijksmiddelen als het gaat om verkeersveiligheid en verduurzaming van mobiliteit. (P87);

Via mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00815913, 12 augustus 2025](#)) is Provinciale Staten geïnformeerd over de positieve beoordeling door de Europese Commissie van het project 'Circular Economy Limburg 4 LIFE Ready for a circular Future' (CEL4LIFE). De start voor het project is voorzien voor 1 januari 2026.

Bij de behandeling van de NIK hebben Gedeputeerde Staten toegezegd ([T9481](#)) een aantal verdiepende scenario's uit te werken voor aanvullende duurzame en circulaire maatregelen en Provinciale Staten hierover vóór de behandeling van de Programmabegroting te informeren. De scenario's zijn middels mededeling portefeuillehouder Verdieping scenario's Duurzame en Circulaire Grond-, Weg- en Waterbouw (toezegging 9481, [GS DOC-00696940](#)) toegestuurd. Op basis hiervan is [amendement 186 Berghorst c.s. inzake Ambitieuze duurzaam en circulair bouwen](#) ingediend en aangenomen (PS 1 november 2024). Hiermee zijn € 2,39 mln. beschikbaar gesteld voor de periode 2025-2030 waarmee de doelen van 2030 gehaald kunnen worden. In de komende contracten is hierop voorbereid. In de voetafdruk van 2025 worden de eerste resultaten hiervan zichtbaar.

10.1.5. Administratief kader

Het administratief kader stemt bij elke uit te voeren maatregel de aangepaste beheer- en eigendomsgrenzen op elkaar af. In de visie Beheer- en onderhoudsgrenzen provinciale wegen (22 november 2016) staat dat alle wegonderdelen die bijdragen aan de functionaliteit van de weg (denk aan bermen, taluds, sloten, onderhoudspaden e.d.) in ons eigendom zouden moeten zijn. Concreet betekent dit dat wij binnen onze beheergrenzen alles in eigendom willen krijgen – voor zover dit al niet geval is – en alles daarbuiten in eigendom willen overdragen aan derden.

Tot het administratief kader behoren ook het vastleggen van beheer- en onderhoudsafspraken met aangrenzende beheerders of eigenaren en het eventueel updaten van deze overeenkomsten. In de periode 2020-2025 zijn alle overeenkomsten voor verkeersregelinstallaties geactualiseerd, inclusief de administratieve procedure om financiële bijdragen te innen voor gemeenschappelijke verkeersregelinstallaties. Daar waar sprake is van gemeenschappelijk beheer is zulke aanpak ook voorzien voor het onderhoud van civiele kunstwerken, trottoirs in bebouwde kommen, duikers van bijvoorbeeld het Waterschap.

[Interne overdracht van projectorganisatie naar de provinciale infrabeheerder](#)

Wanneer grotere, nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken worden opgeleverd dan eindigt daarmee het project en begint de beheerfase op basis van de nieuwe beheer- en onderhoudsovereenkomst. 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 2024-2027 is financieel rekening gehouden met de reeds bekende toekomstig op te leveren nieuwe of gereconstrueerde provinciale wegvakken.

10.2. Lopende infraprojecten

Wat gaan wij doen?

- We geven uitvoering aan de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten in het IPML.
- We voegen geen nieuwe grote infrastructurele projecten toe aan de mobiliteitsportefeuille IPML.

In het verleden zijn de huidige lopende projecten tot stand gekomen vanwege voornamelijk knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, bereikbaarheid 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.

De op 26 april 2024 vastgestelde NIK 2024-2027 dient hierbij als richtinggevend document. Met de vaststelling van NIK 2024-2027 komen de uit te voeren infrastructurele projecten (hoofdzakelijk) voort uit de onderhoudsprogrammering van NIK. De onderhoudsprogrammering is bepalend voor de uitvoeringsperiode van aanpassing aan weg- en/of fietspadvakken. Deze projecten worden opgenomen in de programmering van de lopende infraprojecten vanuit technisch beheer en in combinatie met toepassing van LIPI (Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur). Concreet betekent dit dat weg- en/of fietspadvakken opnieuw worden ingericht en conform LIPI eventueel worden aangepakt. Bij de totstandkoming van deze infraprojecten wordt het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten als leidraad gebruikt. De andere situatie waarbij aanpassingen worden gedaan heeft betrekking op het oplossen van risicovolle knelpunten veroorzaakt door een onjuiste inrichting, maar waar geen totale vervanging is voorzien in de onderhoudsprogrammering.

De lopende infraprojecten

Conform afspraak uit het coalitieakkoord worden in de periode 2024-2027 geen nieuwe grote infrastructurele projecten opgestart. Zie voor planningen, financiën en mijlpalen van de lopende infraprojecten de afzonderlijke projectbladen:

- W7a N270 Via Venray fase 1A. Zie [projectblad](#).
- W7b N270 Via Venray fase 1B. Zie [projectblad](#).
- W19 N266 - N275 Nederweert. Zie [projectblad](#).
- W20 N273 Kom Neer. Zie [projectblad](#).
- W24 N280 Leudal. Zie [projectblad](#).
- W35 N276 Pissummerweg. Zie [projectblad](#).
- W49 N300 Ronde Voortstraat. Zie [projectblad](#).
- W59 N595 Wittemerallee. Zie [projectblad](#).
- W60a N598 Hut - de Plank. Zie [projectblad](#).
- W60b. N598 Reconstructie De Hut - De Plank (fase 2). Zie [projectblad](#).

10.3. Initiatieven derden

Wat gaan wij doen?

- Andere nieuwe initiatieven worden getoetst aan de hand van het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven.

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

Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die in onderzoek zijn en mogelijk tot nieuwe initiatieven kunnen leiden.

- B92. N296 Pater Sangersbrug. De onderhoudstoestand van de huidige Pater Sangersbrug heeft een categorie 4. Dit betekent dat de brug binnen 5 jaar vervangen dient te worden. De Belgische overheid als eigenaar zal een nieuwe brug aanbrengen in het verlengde van de huidige N296, waarna de oude brug geheel verwijderd wordt. Het omgevingsplan Pater Sangersbrug is op 17 januari 2025 onherroepelijk geworden. De brief met toezeggingen van de Vlaamse Minister is ontvangen en de Intentieovereenkomst is afgesloten. Voor dit werken derden is een realisatieovereenkomst afgesloten tussen het Vlaams ministerie en Provincie Limburg. De benodigde omgevingsvergunningen voor het project zijn onherroepelijk. Op basis van die realisatieovereenkomst zullen partijen vanuit hun in de overeenkomst belegde rol en

(financiële) verantwoordelijkheid de benodigde werkzaamheden op starten. In de overeenkomst wordt opgenomen dat het Vlaams ministerie zorg draagt voor de vervanging inclusief de financiering. In lijn met eerdere besluitvorming (RO Kuntzelaers - Mobiliteit, Infrastructuur en OV) en communicatie aan de Staten draagt Provincie Limburg niet bij aan de nieuwe Pater Sangersbrug die in Vlaams eigendom en beheer komt. Wel dragen wij bij aan de aanleg van de verlegde provinciale weg N296 en fietsinfra die in eigendom en beheer komt van Provincie Limburg. Provincie Limburg verstrekt een vaste bijdrage van € 244.488,- exclusief wettelijk verschuldigde btw aan het Vlaams ministerie voor het project. [Het](#)

[Belgische ministerie is Q2 2026 gestart met de realisatie en verwacht Q4 2028 te kunnen afronden. Momenteel wordt er gestudeerd op aanpassing van het fietspad aan Nederlandse zijde zodat wellicht de nu geplande fietsoversteek niet nodig is.](#)

- B94. N270 Groene Rivier. Naar aanleiding van het Hoog Water Beschermingsprogramma (HWBP) gaat het Waterschap Limburg een nieuwe brug realiseren in de uiterwaarden van de Maas en gelegen in de N270 in het verlengde van de bestaande Koninginnebrug. [Voor dit werken derden is een realisatieovereenkomst afgesloten tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Waterschap Limburg, gemeente Bergen en Provincie Limburg. Op basis van die realisatieovereenkomst starten partijen vanuit hun in de overeenkomst belegde rol en verantwoordelijkheid de benodigde werkzaamheden op. Waterschap Limburg verwacht Q1 2028 te kunnen starten met de realisatie van de brug en te kunnen afronden in Q4 2028.](#)

10.4. Overzicht projecten

10.2. Technisch kader

B5	N270 K06 Koninginnebrug over de Maas
B8*	N554 / N556 Overdracht
B22*	N564 brug Nyrstar (vervangen)
B48 + B47	N281 rehabilitatie + kunstwerk Terworm (versterken)
B50	ZLSM, Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij
B93*	N281 kruising Nijswillerweg

10.3. Functioneel kader

S86	Intelligente Verkeersregelinstantaties (iVRI's)
---------------------	---

10.7. Lopende infraprojecten

W7a	N270 Via Venray fase 1A
W7b	N270 Via Venray fase 1B
W19	N266 - N275 Nederweert
W20	N273 Kom Neer
W24	N280 Leudal
W35	N276 Pissummerweg
W59	N595 Wittemerallee
W60a	N598 Hut - de Plank fase 1
W60b	N598 Hut - de Plank fase 2

10.8. Initiatieven derden

B92*	N296 Pater Sangersbrug
B94*	N270 Groene rivier

Legenda

B: Beheer

F: Fiets

S: SVD

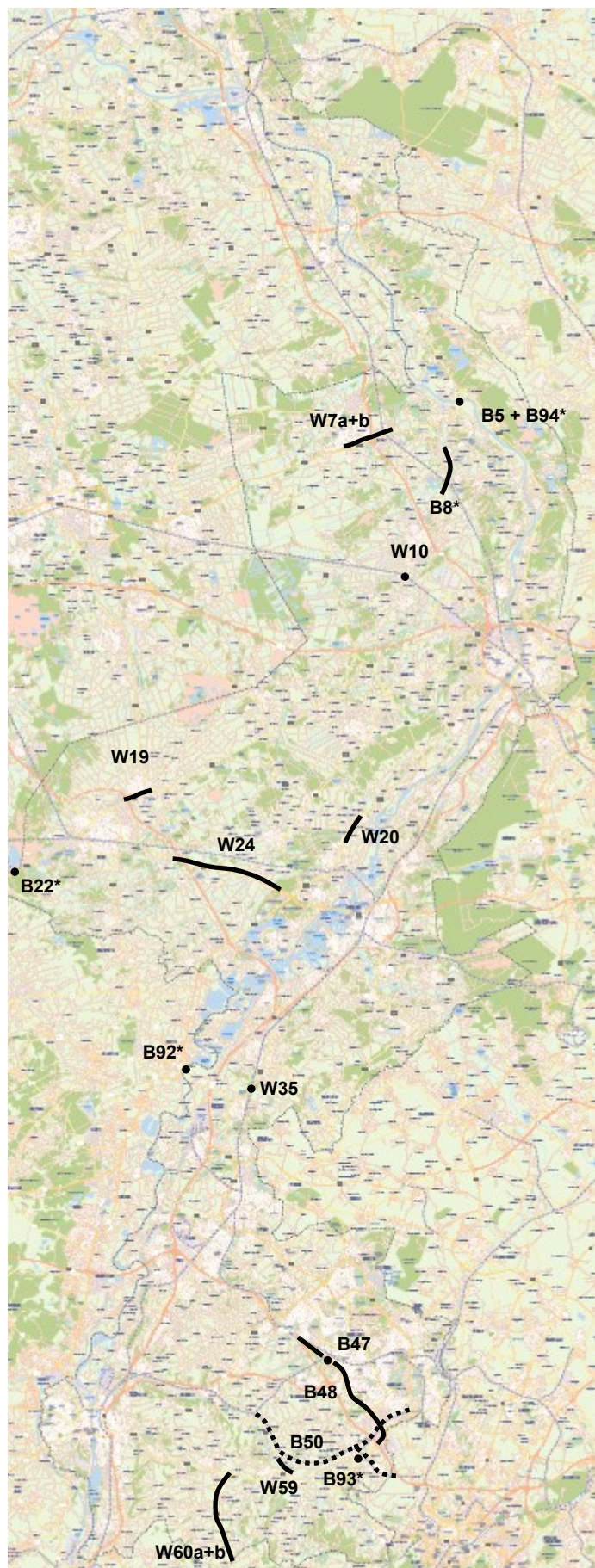
W: Weginfra

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2026

Programmabureau Mobiliteitsopgaven

© Provincie Limburg



provincie
Limburg





Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

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

Oplossing

De verkeersbrug voldoet als gevolg van het toenemend en zwaarder wordend verkeer in haar huidige situatie niet aan de toets constructieve veiligheid. Vanwege het belang van deze brug in het regionale verbindend wegennet voor de doorstroming en de verkeersveiligheid is het noodzakelijk dat deze verbinding gewaarborgd blijft. Op dit moment wordt de voorbereiding voor de aanbesteding versterkingsmaatregel in gang gezet. Afhankelijk van de doorlooptijd zullen de versterkende maatregelen ofwel vooraf worden uitgevoerd dan wel gecombineerd worden met het groot onderhoud. We handhaven de huidige beheersmaatregelen (beperking belasting en intensieve monitoring) om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen.



Scope

Raakvlakken: n.v.t.

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

n.v.t.

Belanghebbende

RWS, gemeenten Bergen en Venray

Stand van zaken

Scope

Tijd

Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

n.t.b.

Grootste tijd risico's

n.t.b.

Projectvoortgang / Mijlpalen

2027	Uitvoering groot onderhoud en constructieve maatregelen.
2025	Veel onzekerheden in koppelkansen met project "Groene rivier Well".
2024	Bepalen haalbaarheid van oplossingen. Zoeken samenwerking met Groene Rivier Well
2021	Verkenningfase

Planning / Realisatie Totaal ≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (bijgesteld)						
Fasering VGR 13 (actueel)						
Inkomsten planning						
Uitgaven planning	5,025					5,025
Realisatie	0,175	0,006	0,129	0,040	0,000	
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer		

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

Bedragen in €, zie

begrotingsproduct 7.2.1



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

Scope

Fase 1

Asfalt en geleiderail van A76 tot A76
Vluchstrook verbreding SW120

Fase 2A

Asfalt en geleiderail van A76 tot Simpelveld
en toe- en afritten

Fase 2B

Viaduct Terworm (groot onderhoud)
Kleinschalig onderhoud overige kunstwerken
Flora en fauna maatregelen
Oude scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

N.v.t.

Belanghebbende

Gemeenten Heerlen, Kerkrade, Simpelveld, Gulpen-Wittem, Landgraaf, Voerendaal, Brunssum, Beekdaalen, omliggende bedrijven, instanties

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Projectvoortgang / Mijlpalen

2028	Q3	Financiële afronding fase 2
	Q2	Oplevering fase 2B
2027	Q3	Fysieke start fase 2B (Kunstwerken)
	Q1	Afronden aanbestedingsprocedure fase 2B (kunstwerken)
2026	Q3	Oplevering fase 2A
	Q2	Fysieke start fase 2A (Asfalt)
	Q1	Afronden aanbestedingsprocedure fase 2A (Asfalt)
2025	Q4	Financiële afronding fase 1
2024	Q4	Oplevering fase 1
	Q2	Start voorbereiding fase 2
2023	Q3	Aanbesteding, gunning en start realisatie van de werkzaamheden aangaande fase 1.
	Q2	Besluit het project in 2 fasen te delen (GS 13 juni 2023 (DOC-00496963)).
2022	Q2	Gunning werkzaamheden opstellen contract aan ingenieursbureau.
	Q1	Start planvormingsfase Vertraging vanwege nader noodzakelijk onderzoek in haalbaarheidsfase.
2021		Afronden haalbaarheidsfase, uitvoering aanvullend noodzakelijk onderzoek. Vaststellen Initiële Businesscase (o.a. scope, budget en planning) door Wegbeheer. Opstart haalbaarheidsfase door projectteam.
2020		Oplevering concept initiële businesscase (IBC, november 2020). Aanvullingen verwacht in januari 2021 naar aanleiding van Verkeersveiligheidsinspectie (VVI).

Inschrijving

Risicoreservering € 1,088 mln.

Grootste financiële risico's

- Technische staat Terworm slechter dan verwacht
- Geen of beperkte inschrijving fase 2B

Grootste tijd risico's

- Vertraging in de uitvoering vanwege omleidingsroutes.
- Technische staat Terworm slechter dan verwacht

Planning / Realisatie	Totaal	≤2023	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 10 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Uitgaven planning	11,188				3,047	6,291	1,850	
Realisatie	10,142	5,584	3,948	0,610				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

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

Bedragen in € mln.

Dekking op basis van fase 1 en 2

Planning en realisatie op basis van fase 1+2

Zie begrotingsproduct 7.2.1



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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



Scope

Raakvlak: [F43](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2026	Q4	Besluitvorming zal plaatsvinden over de benodigde middelen voor het onderhoud aan het spoorareaal ZLSM voor de periode 2025-2033 zoals in de heroverweging besloten. Samen met stakeholders en ZLSM zal naar financiering gekeken worden. Tevens wordt er een rapportage opgeleverd waarin zal worden voorgesteld op welke wijze provincie, ZLSM en overige stakeholders voor de periode 2025-2033 invulling wensen te geven aan de samenwerking om ten behoeve van de exploitatie van de ZLSM de spoorinfrastructuur te beheren en onderhouden.
2025	Q4	Zal het laatste onderhoud aan het spoorareaal plaatsvinden ten laste van de beschikbare middelen voor de periode 2020-2023.
2022	Q4	Impact huidige grondstoffenbestand en mogelijk vernieuwd grondstoffenbestand zoals bio-kolen t.b.v. de ZLSM wordt onderzocht. (toezegging 9213)
2020		Besluitvorming financiële middelen groot onderhoud t/m 2023 (Statenvoorstel G-20-004 , PS van 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	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2029
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	1,245			1,245				
Realisatie	4,755	0,315	2,640					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

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

Bedragen in € mln.

Zie begrotingsproduct: 7.3.1

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Belanghebbende

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

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Taakstellend budget

Grootste financiële risico's

- Vanwege het ontbreken van deskundige capaciteit op het gebied van spoor infrastructuur zijn mogelijk meer investeringen in het opzetten van een adequate beheersorganisatie nodig dan nu zijn voorzien.
- Het huidige beheer omvat meer dan alleen de zorg voor de spoorinfrastructuur. Het behelst ook het beheer van de spoor viaducten, tunnels, afwateringssysteem, aanliggende percelen en natuurwaarden etc.

Grootste tijd risico's

- n.t.b.



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

	Veiligheidsrisico
	Beheer en Onderhoud
	Beleid

Beoogd resultaat

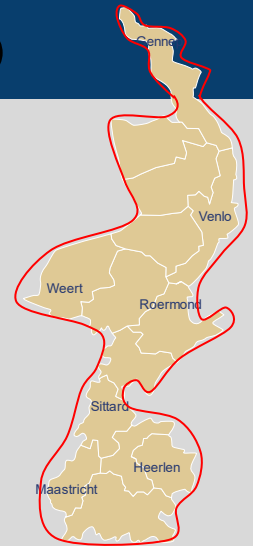
Het uitrollen van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) in Limburg die kunnen communiceren met bijvoorbeeld voertuigen en applicaties voor fietsers met als doel de doorstroming te verbeteren en de uitstoot van uitlaatgassen te verminderen.

Oplossing

In het Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzaam is de ambitie opgenomen om binnen vijf jaar de provinciale VRI's om te bouwen tot iVRI en daarnaast zo veel mogelijk gemeentelijke iVRI's te realiseren. Om invulling te geven aan deze ambitie volgen we de ontwikkeling van de iVRI nauwlettend, deze is namelijk nog niet uitontwikkeld waarbij zowel de marktpartijen als ook de overheden nog steeds optimalisaties doorvoeren. Bij vervanging van VRI's worden deze standaard als iVRI ready uitgerust. Momenteel maken we nog pas op de plaats ten aanzien van de uitrol van volledig functionerende iVRI in verband met de invulling van de benodigde randvoorwaarden voor de iVRI. Hiervoor wordt landelijk een aanpak gemaakt omdat dit in meerdere regio's speelt. Dit volgen we via de (LVMB) overlegstructuren voor de VRI. 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.

Raakvlakken: 8.3.3. [Data](#)

[Top 15](#)



Betrokken

Initiatiefnemer Provincie Limburg (initiatiefnemer, mede financier)

Partner Wegbeheerders in Limburg, Uitvoeringsorganisaties en Ministerie van IenW.

Belanghebbende Transporteurs, reizigers

Stand van zaken

	Scope
	Tijd
	Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

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

Grootste tijd risico's

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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2026	Afronding realisatie iVRI's corridoraanpak Noord-Limburg
2024	Realisatie iVRI's corridoraanpak Noord-Limburg
2023	Vorbereidingen realisatie van de iVRI's in relatie tot de corridoraanpak.
2022	Met de mededeling portefeuillehouder over de gewijzigde motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 27-9-2022 (GS DOC-00336839) heeft het College Provinciale Staten geïnformeerd dat bovengenoemde ambitie om binnen vijf jaar zo veel mogelijk iVRI's te realiseren niet realistisch is gebleken. Dit komt doordat bij de vervanging van VRI's naar iVRI's wegbeheerders in Nederland tegen een aantal aandachtspunten zijn aangelopen. Landelijk is afgesproken dat we eerst de randvoorwaarden van de iVRI goed moeten organiseren om de verdere uitrol te versnellen. In afwachting daarvan maken we voorlopig een pas op de plaats met de uitrol van iVRI's. De Provincie Limburg gaat met het project Corridoraanpak in Noord-Limburg wel zelf ervaring op doen met iVRI's om met name inzicht te krijgen in de maatschappelijke baten hiervan. Verdere uitwerking aanpak iVRI's en benodigde besluitvorming.
2021	Het project Corridoraanpak in Noord-Limburg vastgesteld door GS d.d. 23 februari 2021 in de investeringsagenda Noord-Limburg binnen het programma Mobiliteit en Logistiek.
2020	Uitvoeringskader Slim Veilig Duurzaam vastgesteld door GS d.d. 25 augustus 2020.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

- Scope Fase 1A
- Scope Fase 1B
- Scope vervallen

Raakvlakken

[R9](#), [Q64](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Venray / RWS

Belanghebbende

Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,22 mln.

Grootste financiële risico's

Geen overeenstemming over wijzigingen.

Grootste tijd risico's

Opleverdossier is niet volledig of klopt niet.

Projectvoortgang / Mijlpalen

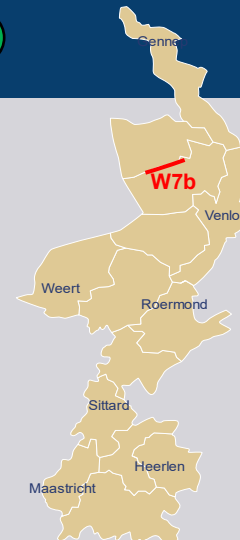
2027	Q1	Administratieve en financiële afhandeling fase 1A. Resterende middelen gaan naar fase 1B.
2026	Q3	Oplevering fase 1A (in gebruik name reeds in mei 2025, er resteert nog opleverdossier, oplevering en restpunten).
2025	Q4	Besluitvorming inzake nieuwe realisatieovereenkomst over scope deelproject 1 (gewijzigd) en 5 (schrappen) en over het inzetten van resterende middelen uit fase 1A voor fase 1B.
2024	Q4	Bevestiging afspraken BO inzake scope deelproject 1 (gewijzigd) en 5 (schrappen) en over het inzetten van resterende middelen uit fase 1A en 1B voor fase 2. (scope F6 fietsstructuur Oostrum vervalt, middelen toevoegen aan W7 fase 1B)
2023	Q3 Q1	Gunning fase 1A en ondertekening realisatieovereenkomst Rijkswaterstaat. Mededeling portefeuillehouder (14 maart 2023, GS DOC-00432091) start aanbesteding fase 1A en addendum realisatieovereenkomst gemeente Venray.
2022		Mededeling portefeuillehouder (13 december 2022, GS DOC-00383074) inzake start aanbesteding versoberde scope en toevoeging krediet uit Begroting 2023 t.b.v. project fase 1A. Bestuurlijk overleg d.d. 13 oktober 2022 inzake versobering en splitsing project van fase 1 naar fase 1A en 1B.
2021		Start planvormingsfase, besluitvorming over planning en ondertekening geactualiseerde realisatieovereenkomsten met gemeente Venray / Rijkswaterstaat en ProRail (vertraging door stikstofproblematiek). Extra krediet uit Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen m.b.t. onderhoud.
2020		Haalbaarheidsfase gereed. PS besluit inzake aangepaste scope en financiële gevolgen (14 februari 2020, Statenvoorstel 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 regionaal bedrijfsleven tekenen intentieverklaring om samen te werken aan een integrale verbetering van de infrastructuur en toegankelijkheid van de economische zone rond Venray door gebiedsagenda Via Venray en Infraplan Venray (29-11-12).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2029
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)					€			
Inkomsten planning	4,210		4,893	-0,683				
Uitgaven planning	1,987			1,987				
Realisatie	17,854	13,609	3,623	0,622				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	20,009
Gemeente	4,005
RWS	0,186
Totaal	24,200

Bedragen in € mln.

Zie begrotingsproduct 7.2.1

**Mobiliteitsdoel**

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de aansluiting provinciale weg N270 met de gemeentelijke weg Leunseweg te Venray.

Oplossing

Het uitvoeren van kleinschalige maatregelen, gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid, op de bestaande infrastructuur. Waaronder het aanbrengen van attentie verhogende maatregelen en het verlengen van de invoegstroken van de toeritten.

- Scope Fase 1A
- Scope Fase 1B
- Scope vervallen

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Venray

Belanghebbende**Stand van zaken**

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,062 mln.

Grootste financiële risico's

- De daadwerkelijke bodemgesteldheid wijkt af.
- Verleggen bestaande kabels en leidingen.

Grootste tijd risico's

- Aantreffen van beschermde flora en fauna.
- Lange wachttijden bij kabel en leiding beheerders bij het verleggen van knelpunten.

Projectvoortgang / Mijlpalen

2027	Q1	Financiële afhandeling fase 1B. <u>Resterende middelen van fase 1A en 1B gaan naar fase 2.</u>
2026		Voorbereidingen en uitvoering werkzaamheden fase 1B
2025	Q4	Besluitvorming inzake: - nieuwe realisatieovereenkomst over scope deelproject 1 (gewijzigd) en 5 (schrappen) - het inzetten van resterende middelen uit fase 1A voor fase 1B - het inzetten van de resterende middelen uit fase 1B voor fase 2 Gemeente Venray en Provincie Limburg tekenen Realisatieovereenkomst (16 december 2025).
2024	Q4	Bevestiging afspraken BO inzake scope deelproject 1 (gewijzigd) en 5 (schrappen) en over het inzetten van resterende middelen uit fase 1A en 1B voor fase 2. (scope F6 fietsstructuur Oostrum vervalt, middelen toevoegen aan W7 fase 1B).
2022		Bestuurlijk overleg d.d. 13 oktober 2022 inzake versobering en splitsing project van fase 1 naar fase 1A en 1B.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2029
Fasering VGR 12 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)					€			
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	0,550			0,450	0,100			
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	0,550*
Gemeente	*
Totaal	0,550

Bedragen in € mln.

* Dekking wordt verkregen uit

projectkrediet Via Venray Fase 1A

Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Oplossing

Aanpak van bestaande knelpunten op de N266 en N275, onderverdeeld in vier deelprojecten voor fiets- en gemotoriseerd verkeer (zie ook de onderstaande kaart).

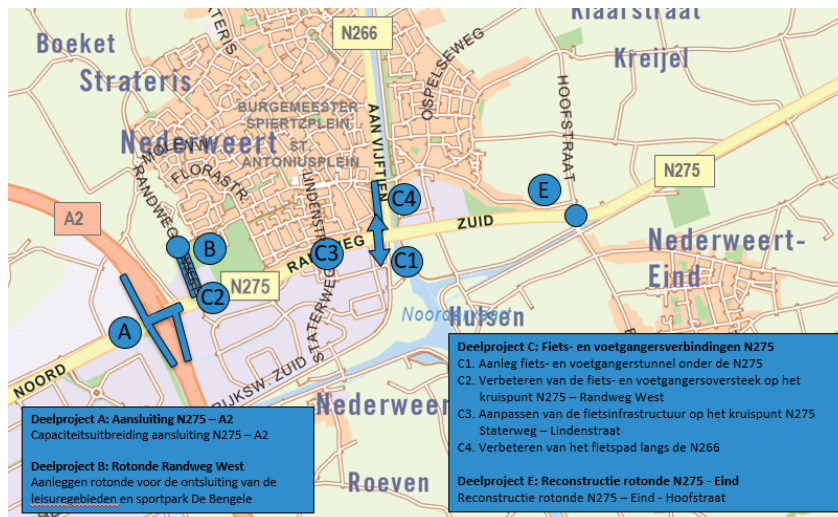
Scope

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

Zie ook [nieuwsbrief](#)

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.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Nederweert, GOML

Belanghebbende

Gemeente Weert, Rijkswaterstaat

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € [2.376](#) mln.

Grootste financiële risico's

- [Kosten kabel en leiding verleggingen zijn hoger dan begroot.](#)
- [Negatieve effecten gelijktijdige uitvoering externe projecten met project Nederweert](#)

Grootste tijd risico's

- [Negatieve effecten gelijktijdige uitvoering externe projecten met project Nederweert](#)
- [Langere doorlooptijd voor verleggingen van kabels en leidingen](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2028	Q3	Voorziene oplevering van het gehele project
2027		Start realisatiefase deelprojecten B, C en E
2026	Q3	Planvoorbereiding deelprojecten B, C en E afronden. Oplevering deelproject A
2025	Q1	Start realisatiefase van het werk (deelproject A).
2024	Q3	Sluiten realisatieovereenkomst met gemeente Nederweert + Provinciale Staten via mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00671067) geïnformeerd.
	Q2	Besluit in Colleges van GS (GS DOC-00638201) en B&W over treffen van mitigerende maatregelen. Onder andere verbeteren bestaande fietsoversteek N275, verbeteren fietspad langs N266 en monitoren fietsontwikkelingen.
	Q1	Besluit in Colleges van GS (GS DOC-00623599) en B&W over bijstelling projectresultaat en gewijzigde financiële verdeelsleutel. Onder andere worden de fietsbruggen over de N275 (onderdeel van deelproject C) en de fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart (voorheen deelproject D) niet gerealiseerd.
2023		Mededeling Portefeuillehouder (GS DOC-00479234) over instemmen met het bijstellen van projectonderdeel 5, het ingestelde onderzoek naar een bijstelling van de voorkeursvariant van projectonderdeel 9 en de projectplanning en financiële situatie. Het project is opgesplitst in vijf deelprojecten.
2022		Start planvormingsfase Besluit in Colleges van GS en B&W over vaststelling voorkeursvariant, brief gedeputeerde van Gaans-Gibels van 22-2-2022 (GS DOC-00224593)
2021		Start uitvoeren haalbaarheidsonderzoek en start participatietraject met belanghebbende en klankbordgroepen. 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 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. (Statenvoorstel G-20-028 , GS 2020-17462 , PS van 29 juni 2020). Afronding Heroverweging en kiest PS het afgeslankte Nieuwe alternatief en geeft opdracht tot nieuw integraal voorstel inclusief fiets (Statenvoorstel G-20-004 , 14 februari 2020).
2017		Provinciale Staten geven 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		Provinciale Staten 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	≤2024	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 10 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning	13,166	0,797	0,713	0,286	0,572	5,501	5,297	
Uitgaven planning	13,755				3,051	5,851	4,853	
Realisatie	3,817	1,575	0,762	1,480				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	6,782
Gemeente	12,962
Rijk	0,204
Totaal	19,948

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Tijdens benodigd onderhoud (rehabilitatie) aan de rijbaan en fietspad is onderhoud aan overige assets voorzien ten aanzien van afwatering, installaties en groenvoorzieningen. Gelijktijdig met dit onderhoud wordt het wegvak duurzaam ingericht conform de uitwerkingen en uitgangspunten welke zijn opgenomen binnen de Leidraad Inrichting Provinciale Wegen (LIPI), als onderdeel van het functionele kader binnen de Nota Kapitaalgoederen (NIK) 2024-2027.

Aanpak

Reconstructie van de rijbaan, fundering en het fietspad, maar ook de aanpak van de wateroverlast door aanpassing van de huidige profilering (te hoge wegligging) en het veiliger maken van het wegvak op het gebied van oversteekbaarheid als ook het lokale gebruik bij parkeren (duidelijkheid scheppen in beperkte ruimte) en het inpassen van voetpaden voor voetgangers. Daarnaast moeten kruispunten veilig en toekomstbestendig worden ingericht door het eventueel veranderen van de vorm op basis van onderzoek en dienen OV-halteplaatsen terug aangebracht te worden. Middels een integrale aanpak wordt de gemeente als ook de omgeving betrokken voor het creëren van draagvlak ter realisatie van de toekomstbestendige inrichting en het waarborgen de benodigde financiële dekking welke door de partners gedragen wordt.

Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Leudal

Belanghebbende

Omwonenden en ondernemers

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering [€ 3,102 mln.](#)

Grootste financiële risico's

- Grondeigenaren willen niet minnelijk verkopen
- Groot aantal verleggingen kabels en leidingen
- Er worden explosieven aangetroffen tijdens de uitvoering

Grootste tijd risico's

- Grondeigenaren willen niet minnelijk verkopen
- Groot aantal verleggingen kabels en leidingen
- Verschuiving start uitvoering door vertraging in raakvlakprojecten.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027	Q3	Start uitvoering.
2026	Q3	Start planvormingsfase.
	Q2	Beginselfbesluit inzake grondverwerving.
2025	Q2	Besluit voorkeursvarianten
2024	Q2	Start haalbaarheidsfase.
	Q1	Alternatiefbeslissing door GS, inclusief kosteninschatting en planning met dekkend kostendekkingsvoorstel door: SV uitwerking motie 2998 infra in control (GS DOC-00644415) (vertrouwelijk).
2023	Q3	Nader onderzoek ter bepaling van de scope en leidt tot vertraging in tijd. 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. Provinciale Staten besluiten over scope en financiën in heroverweging (Statenvoorstel G-20-004 , PS van 14 februari 2020).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2023	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 9 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning					n.t.b.			
Uitgaven planning	17,398				0,670	1,000	13,728	2,000
Realisatie	0,500		0,010	0,490				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	19,500
Gemeente	1,500
Totaal	21,000

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

▪ Een belangrijk onderdeel van de reconstructie is het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N280 vanaf de aansluiting op de A2 tot aan de aansluitingen op de N273. De aanpassingen aan de N280 zorgen voor een betere doorstroming op de Provinciale weg, een betere bereikbaarheid van de regio en een goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven. Ook het verminderen van de verkeersoverlast voor omwonenden (onder andere in de dorpskern Baexem) is onderdeel van het plan.

Oplossingen

In samenwerking met de gemeente Leudal en Rijkswaterstaat worden onderstaande aanpassingen uitgevoerd.

- Vervanging en verbreding Kelperbrug.
- Aanleg parallelweg voor het landbouwverkeer.
- Aanleg tweetal viaducten over de N280 voor kruisend verkeer (landbouwverkeer, fietsers en bestemmingsverkeer).
- Aanleg verdiepte ligging onder de huidige Kasteelweg, langs kern Baexem, aansluiting ter hoogte van tankstation De Haan op het huidige niveau van de N280.
- Vervanging op- en afritten van de N280 naar de N273 (Napoleonsweg) door twee ovondes.
- Aanleg tweetal turbotondes bij het kruispunt Grathemerweg – Kelperweg en nabij Baexem.
- Vervanging kruispunt N273 (Napoleonsweg) - N279 (Heythuysenweg) door rotonde.
- Aanleg dubbelzijdig fietspad over de gehele lengte van het tracé N280.
- Aanleg fietstunnels bij toekomstige rotonde in Kelpen-Oler en ovondes bij N273.



■ Scope

Raakvlakken: [W20](#),

[W33](#) (omleiding),

Tunnelonderhoud A73

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Leudal, RWS

Belanghebbende

Bewoners, bedrijven, natuurorganisaties

Stand van zaken

■ Scope

■ Tijd

■ Financien

Risico omschrijving

Risicoreservering € 12,08 mln

Grootste financiële risico's

[Verschil in interpretatie van contractstukken](#)
[Stabiliteit kanaal Wessem – Nederweert niet geborgd](#)
[Wijzigingen en / of extra eisen tijdens ontwerpproces](#)

Grootste tijd risico's

Kabels en leidingen Enexis zijn niet tijdig verlegd
[Verschil in interpretatie van contractstukken](#)
[Stabiliteit kanaal Wessem – Nederweert niet geborgd](#)
[Wijzigingen en / of extra eisen tijdens ontwerpproces](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2027	Q4	Definitieve gunning realisatiewerkzaamheden
2026	Q4	Start aanbestedingsprocedure Ondertekening addendum gemeente Leudal bij realisatieovereenkomst naar aanleiding van aanvullende financiële bijdrage.
	Q3	Uitspraak Raad van State over beroepen op PIP en besluit Hogere grenswaarden. Bijstelling krediet en planning
2025	Q1	Vaststelling basisrapportage in Provinciale Staten (7 februari 2025) en bijstelling van planning.
2022		Mededeling portefeuillehouder 20-12-2022 inzake toezegging 9123 (GS DOC-00383506) – binnenwaardenonderzoek twee woningen. Mededeling portefeuillehouder 13-12-2022 inzake toezegging 9129 (GS DOC-00331007) – stikstofcijfers. Negen beroepen bij RvS ingesteld op het PIP en twee beroepen ingesteld bij de RvS op het besluit Hogere grenswaarden. Kredietbijstelling motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden (mededeling portefeuillehouder GS DOC-00336839 (27-09-2022). Vaststelling definitief PIP door PS heeft op 24 juni 2022 plaatsgevonden (inzake Statenvoorstel G-22-016 N280 Leudal - definitief PIP en MER, brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 17-6-2022 (GS DOC-00284606).
2021		Vaststelling ontwerp-PIP door GS (2021/12994, 1 juni 2021). Ondertekening realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal en met RWS inzake Kelperbrug (23 februari 2021, mededeling portefeuillehouder GS2021-3508 , afdoening motie 743).
2016		Kredietbesluit N280-West (Statenvoorstel G-1696-022)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2023	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 12 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning	12,500							12,500
Uitgaven planning	79.717				0.500	0,600	18,000	60,617
Realisatie	20.830	13,868	2,946	3,380	0.636			
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	100,127
Leudal	4,700
RWS	7,800
Totaal	112,627

Bedragen in € mln.

[Begrotingsprogramma 7.2.1 Infrastructuur](#)

**Mobiliteitsdoel**

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

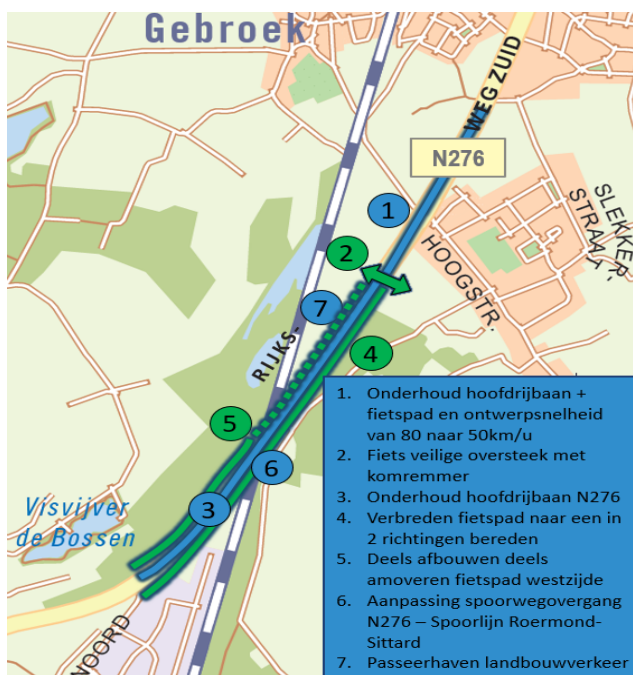
Beoogd resultaat

Gelijktijdig met het realiseren van constructief onderhoud wordt de veiligheid van een oversteeklocatie in de doorfietsroute Roermond-Sittard over de Provinciale weg verbeterd. Hiervoor wordt tevens het fietspad ter plaatse verbreed naar een in twee richtingen bereden fietspad en deels de ontwerpsnelheid ter hoogte van Sleik verlaagd van 80 naar 50 km/u.

Aanpak

Het realiseren van een gefaseerde fietsoversteek met het verbreden van het aanwezige oostelijk fietspad tussen hmp. 25.5 en hmp. 27.25 opdat dit fietspad veilig in twee richtingen bereden kan worden. De N276 tussen hmp. 25.5 en 28.0 dient constructief te worden onderhouden. De uitvoeringstermijn is verplaatst vanwege de afstemming op de werkzaamheden van de A2 Kerensheide-Het Vonderen. [Er wordt gestreefd om onderdelen van het project versneld uit te voeren](#). De realisatie van de verkeersveilige fietsoversteek wordt gecombineerd met het constructieve onderhoud waarbij ter hoogte van 27.5 tot 28.0 de weginrichting GOW80 1x2 wordt aangepast naar een GOW50 1x2. Het betreft aanpassen van de weginrichting op basis van het verplaatsen van de bebouwde komgrens van Echt in zuidelijke richting.

■ Scope

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Provincie Limburg

Partner

Gemeente Echt-Susteren

Belanghebbende

ProRail

Waterschap Limburg

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.**

Grootste financiële risico's

- Aanwezigheid van bodemverontreiniging
- Samenwerking met ProRail verloopt moeizaam
- [Project kan niet tijdig worden uitgevoerd door een te hoog stikstofdepositie](#)

Grootste tijd risico's

- [Bezwaren/beroepen worden ingediend tijdens vergunningsprocedure\(s\): beroep wordt ingediend bij de Raad van State op een vergunning](#)
- Samenwerking met ProRail verloopt moeizaam
- Project kan niet worden uitgevoerd door een te hoge stikstofdepositie

Projectvoortgang / Mijlpalen			
2028	Q4	Uitvoering onderdelen nr. 3 (rehabilitatie), 4, 5, 6 en 7 afhankelijk van fasering werkzaamheden RWS A2 Kerensheide – Het Vonderen.	
2027		Planvormingsfase Uitvoering onderdeel nr. 1 en 2 door Raamovereenkomst Verhandingen (ROVK) door cluster WEGB (mogelijkheid wordt nog onderzocht).	
2026	Q4	Afronden haalbaarheidsfase en kredietbesluit (investering).	
	Q3	Vervangen conserverende deklaag onderdeel nr. 3 door Raamovereenkomst Verhandingen (ROVK) door cluster WEGB.	
2024	Q4	Initiatieffase gereed en scope en planning bijgesteld door GS op 19-11-2024. (F35 wordt W35)	
2023		Middels mededeling portefeuillehouder Beleidskader Fiets 2019 - 2023 op 7-2-2023 is aanvullende financiering toegekend ad. 0,75 mln.	
2020		PS-besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 0,4 mln. gereserveerd. (Statenvoorstel G-19-059 , 14 februari 2020)	

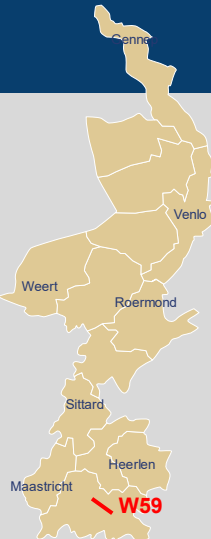
Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2029
Fasering VGR 10 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning				n.t.b.				
Uitgaven planning	1,177			0,800	0,377			
Realisatie	0,093	0,003	0,090					
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

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

Bedragen in € mln. Zie begrotingsproduct 7.2.1

* Betreft reeds beschikbare middelen uit onderhoud en fiets, geen totale dekking, wordt bijgesteld na doorlopen haalbaarheidsfase

** Risicoreservering wordt bepaald o.b.v. SSK-raming



Mobiliteitsdoel

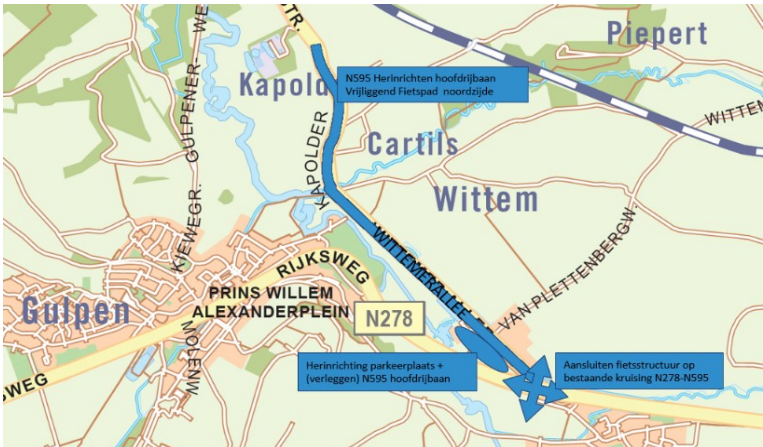
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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



Betrokken

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

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 3,6 mln.

Grootste financiële risico's

- Grondverwerving (onteigening) stagneert
- Hogere kosten door verleggen bestaande kabels en leidingen

Grootste tijd risico's

- Wachttijd Raad van State levert vertraging op het project
- Grondverwerving (onteigening) stagneert

Scope		Zie ook nieuwsbrief
Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027	Q2	Start realisatiefase (naar achteren verschoven a.g.v. beroepsprocedure Raad van State vastgesteld bestemmingsplan d.d. 4 juli 2024 en doorlooptijd Enexis i.z. verleggen bestaande kabels en leidingen).
2026	Q4	GS besluit bijgestelde planning.
	Q3	Indien onteigening nodig is: opstarten procedure onteigening .
	Q2	Subsidieaanvraag gedaan door de gemeente .
2025	Q2	Besluitvorming PS over beginselbesluit t.b.v. grondverwerving tegen volledige schadeloosstelling (09-05-2025).
	Q1	GS-besluit (18-03-2025) en besluit B&W (25-03-2025) over vaststellen en aangaan van realisatie-overeenkomst N595 provincie en gemeente. Besluitvorming GS over natuurcompensatie in natura (GS van 04-02-2025).
2024	Q3	Besluitvorming gemeenteraad Gulpen-Wittem vaststelling bestemmingsplan op 4 juli 2024.
	Q1	Raadsinformatiebijeenkomst gemeente Gulpen-Wittem op 25 januari 2024.
2023	Q4	Besluitvorming PS over verhoogd krediet (PS van 03-11-2023) .
	Q3	GS-besluit en besluit B&W gemeente over vaststelling van voorkeursvariant en verhoogd kredietbesluit. Gevolgd door ondertekening SOK.
2020	Q4	In samenwerking met gemeente Gulpen-Wittem en conform afspraak n.a.v. vorig genoemd PS-besluit, is overeenstemming bereikt over de aanpassing van de scope: het omklappen van de parkeerplaats met de N595, en het aansluiten op de bestaande kruising met de N278 en het realiseren van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde. (RO MOB & OV, 30 november 2020)
2020		PS-besluit om nu geen keuze te maken en in te stemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Gulpen-Wittem over de aanpassing van de scope van de N595 Wittemerallée, inclusief de financiële gevolgen. (Statenvoorstel 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	≤2023	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 8 (aangepast)					€			
Fasering VGR 13 (actueel)							€	
Inkomsten planning	3,880	0,121	0,073	0,012	0,795	1,500	1,379	
Uitgaven planning	14,255				0,950	6,990	6,315	
Realisatie	1,452	0,849	0,350	0,253				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	15,427
Gemeente	3,880
Totaal	19,307

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Oplossing

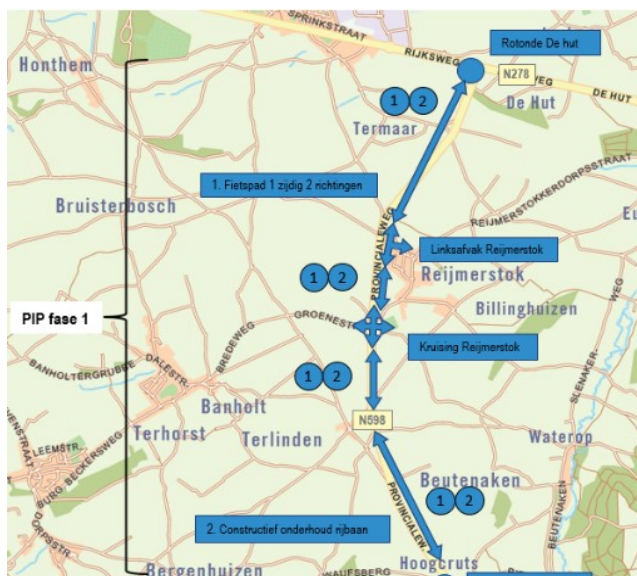
Fase 1 bestaat uit de aanleg rotonde bij de Hut (ter vervanging van de huidige T-aansluiting N278 en N598) en bij Hoogcruts (ter vervanging van de huidige voorrangskruising), verbreding en verbetering van het twee-richtingen fietspad, realisatie van een vrije linksafer bij de Brede Hoolstraat in Reijmerstok en de realisatie van een verkeersveilige inrichting van het kruispunt in Reijmerstok. Verder wordt de weg over het hele trace vanaf De Hut tot en met Hoogcruts volledig vervangen.

Scope

Zie ook [nieuwsbrief](#)

Beoogd resultaat

Fase 1 van het grootschalig onderhoud en verbetering van de verkeersveiligheid van de N598 van De Hut tot en met Hoogcruts en de aansluiting op de N278. Tevens verbetering de oversteekbaarheid van de N598 op punten in Reijmerstok en Hoogcruts om de leefbaarheid van de kernen te verhogen.



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partners

Gemeente Eijsden – Margraten, Gulpen – Wittem

Belanghebbende

Omwonenden en verkeersdeelnemers

Stand van zaken

■ Scope

■ Tijd

■ Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,80 mln.

Grootste financiële risico's

Hoge meerwerkclaims tijdens de uitvoering.

Als gevolg van de risico's hieronder benoemd in tijd leiden tot hogere projectkosten.

Grootste tijd risico's

A.g.v. de lange doorlooptijd kunnen bestaande afspraken (in overeenkomsten) herijkt moeten worden met impact op ontwerp en bestek. Lange doorlooptijd van nutsbedrijven voor het verleggen van kabels en leidingen. Restricties m.b.t. flora en fauna in vergunningen leiden tot beperkte werkvensters voor de uitvoering.

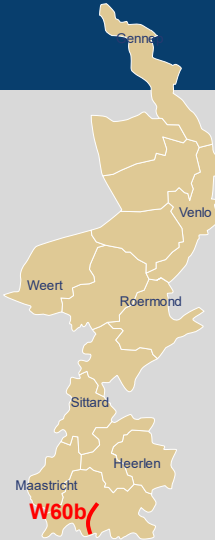
Projectvoortgang / Mijlpalen

2027		<u>Start realisatie civiele aannemer.</u>
2026	Q4	<u>Start uitvoering conditionerende maatregelen.</u>
	Q3	<u>Beëindiging lopende aanbestedingsprocedure.</u>
		<u>GS besluit aanpassing projectplanning.</u>
2025	Q4	Het ingenieursbureau bereidt de aanbestedingsdocumenten voor en actualiseert onderzoeken waar nodig. Er is afstemming met nutsbedrijven voor het verleggen van kabels en leidingen en gemeenten Gulpen-Wittem en Eijsden Margraten, tevens met het Agentschap voor Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest over fase 2.
	Q2	Afstemming met de netbeheerders om de kabels en leidingen te verleggen en met de gegadigde aannemers om de aanbesteding te herstarten.
2024	Q4	Bijstellen van planning na mogelijke re-activatie van de aanbestedingsprocedure op basis van de resultaten van de voortoets rondom stikstof.
	Q2	Middels PS-besluit NIK (PS 26 april 2024) via Voorjaarsnota 2024 krediettoevoeging.
2023		Start aanbesteding en besluit pauzeren aanbesteding
2022	Q4	Publicatie aanbesteding 14 december 2022. GS-besluit (8-11-22) toevoeging krediet en opstarten aanbesteding. Goedkeuring vragen aan GS voor opstart aanbestedingsprocedure uitvoering fase 1, gunning uitvoering fase 1 in 2e helft 2022.
	Q1	Raming fase 2 beschikbaar, zodoende ook totale projectraming.
2021		Raming voor fase 1 beschikbaar. Keuze voor inrichting fase 2 voorgelegd aan gemeenteraden (erftoegangsweg met vrij liggende fietspaden)
2021		Aanbestedingsfase PIP fase 1
2019		Heroverweging (ca. 5 maanden vertraging)
2018		PIP fase 1 onherroepelijk geworden (april 2018)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2030
Fasering VGR 6 (aangepast)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning	0,700	0,700						
Uitgaven planning	18,995			0,331	0,500	3,000	7,582	7,582
Realisatie	3,300	3,116	0,015	0,169				
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
---------	--------

Provincie	22,295	Bedragen in € mln.
E-M*	0,700	* Gemeente Eijsden-Margraten
G-W**	n.t.b.	** Gemeente Gulpen-Wittem
Totaal	22,995	Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Fase 2 van het grootschalig onderhoud en verbetering van de verkeersveiligheid van de N598 tussen Hoogcruts (hmp 5.0) en De Plank (hmp 7.5). Het beoogde resultaat is een wegvak dat wat betreft onderhoud voldoet aan de technische eisen en in in afstemming met het Agentschap voor Wegen en Verkeer toekomstbestendig is ingericht met een verkeersveilige inrichting voor zowel het gemotoriseerd verkeer als ook het niet-gemotoriseerd verkeer.

Oplossing

Het college van GS heeft op 16 december 2025 ingestemd met de initiële business case en het faseplan voor de haalbaarheidsfase. Het project bevindt zich nu in de haalbaarheidsfase. De weg wordt waar mogelijk ingericht volgens de Leidraad Inrichting Provinciale Infrastructuur uit 2023. Er vinden onderhoudswerkzaamheden plaats met waar mogelijk kleine maatregelen conform deze leidraad. Omdat de landgrens voor een deel van het tracé tussen Hoogcruts en De Plank op de as van de weg ligt wordt samengewerkt met de Vlaamse beheerder van de weg, het Agentschap van Wegen en Verkeer. In de haalbaarheidsfase worden varianten uitgewerkt en worden noodzakelijke onderzoeken verricht. Volgens planning wordt in 2027 een voorkeursvariant gekozen.

Scope:

Zie ook [N598 De Hut - De Plank - Provincie Limburg](#)



Projectvoortgang / Mijlpalen			
2029	Q2	Start realisatiefase. Dit is mede afhankelijk van afspraken met het Agentschap voor Wegen en Verkeer en het Vlaams Gewest.	
2029	Q1	Afronding planvormingsfase	
2027	Q4	Afronding haalbaarheidsfase	
2025	Q4	12 december 2025 GS besluit over start haalbaarheidsfase fase 2.	

Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partners

Gemeente Eijsden – Margraten, Gulpen – Wittem en het Agentschap voor Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest
Belanghebbende
Omwonenden, verkeersdeelnemers en gemeente Voeren

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Slechts één variant om de fietsinfrastructuur te verbeteren blijkt mogelijk.
- Ten zuiden van de Schilbergerweg wordt geen aanpassing van de weginrichting voorzien.

Grootste tijd risico's

- Regelgeving rondom stikstof is gedurende de looptijd van het project niet stabiel en de bouw leidt tot te hoge stikstof depositiewaarden met vertraging tot gevolg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2028	2029	>2030
Fasering VGR 12 (actueel)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

* Provinciale Staten hebben 26 april 2024 besloten om voor het initiatief van de N598 fase 2 vooruitlopend op het kredietbesluit voor de totale investering krediet te voteren uit de risicocomponent. De kredietvoter is nog onder geheimhouding tot het moment dat op het einde van de haalbaarheidsfase een financieel besluit wordt genomen.

Dekking	Totaal
Provincie	Vertrouwelijk*
Eijsden-Margraten	n.t.b.
Gulpen-Wittem	n.t.b.
Vlaams Gewest	n.t.b.
Totaal	-

11. (Inter)nationale mobiliteitsopgaven

Beoogd resultaat

Limburg nationaal en Europees verbinden aan de hand van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' door realisatie van de opgenomen activiteiten.

Aanpak

De regio kan niet alles vanuit eigen kracht, verantwoordelijkheid en bevoegdheid. We sluiten ons beleid daarom zoveel mogelijk aan op de beleidsprioriteiten van het Rijk en Europa.

Onze inspanningen op het gebied van spoor blijven onverminderd hoog. Samen met diverse partners realiseren wij internationale treinverbindingen voor het vervoer van goederen en reizigers. Voor het vervoer over water geldt dat onze binnenhavens belangrijke overslagmogelijkheden bieden om bij te dragen aan onze beleidsdoelen zoals modal shift en duurzaamheid. Daarbij kijken we ook naar de in ontwikkeling zijnde Europese Havenstrategie en de watergerelateerde Rijksprojecten.

Rond weginfrastructuur zijn diverse Rijksprojecten in voorbereiding. Deze zijn gericht op de bereikbaarheid van Limburg en het verbeteren van de aansluiting van Limburg op de rest van Nederland, Duitsland, België en Europa. Deze projecten zijn nog in verschillende fasen van agendering en voorbereiding en vragen onze voortdurende aandacht en inzet. Dat geldt ook voor het onderwerp beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen.

Financiën

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken wordt verwezen naar de tabellen in hoofdstuk [14.5](#). De projectspecifieke financiën zijn terug te vinden in de projectbladen.

11.1. Lobby/Fundraising

Wat gaan wij doen?

- We verstevigen onze inzet om aanspraak te maken op de verschillende Europese fondsen voor de invulling van onze mobiliteitsopgaven.
- We zetten onze inzet voor de Limburgse mobiliteitsopgaven bij het Rijk voort.
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen voor onze (inter)nationale en (boven)regionale mobiliteitsopgaven.
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen als het gaat om verkeersveiligheid en verduurzaming van mobiliteit.

We benutten Europese en nationale fondsen voor de provinciale mobiliteits- en beleidsdoelen door een gestructureerde en programmatische fundraisingaanpak. Dit houdt in dat de Provincie Limburg prioritaire dossiers selecteert en samen met partners uitwerkt op basis van concrete provinciale ambities en beleidskaders. Het kernteam fundraising faciliteert het ontwikkelen en indienen van aanvragen en versterkt de uitvoeringskracht. Door gericht in te zetten op regionale EU-programma's en andere fondsen, worden substantiële financiële middelen aangetrokken. De voortgang wordt jaarlijks gemonitord en bijgesteld, met als doel een effectieve en duurzame inzet van fondsen voor provinciale projecten en programma's.

Om effectief te zijn, werkt de provincie aan een programmatische fundraisingaanpak, waarbij ook de afstemming met de lobbyaanpak gezocht wordt. Het College van GS heeft, op basis van de door Provinciale Staten vastgestelde beleidskaders, de dossiers die kansrijk zijn voor fundraising geselecteerd die proactief worden uitgewerkt. Provinciale Staten hebben het overzicht van de dossiers via een mededeling portefeuillehouder van 4 juli 2024 ([GS DOC-00671242](#)) ontvangen. Voor de dossiers worden de mogelijke aanvragen in beeld gebracht en binnen de lopende calls ingediend. Procesmiddelen en cofinanciering zijn toegekend voor de ondersteuning van onze partners voor het indienen van aanvragen bij de Regionale EU-programma's.

Beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg:	
Prioritaire dossiers	Overige kansrijke dossiers
Maaslijn	Mobiliteitsdata
Verduurzaming binnenhavens	Provinciale infrastructuur
Vrachtwagenparkeren	Publieke Mobiliteit
	Internationale treinverbindingen
	Deelmobiliteitshubs
	Private en publieke laadinfrastructuur voor logistiek en bouw

Afgelopen najaar is de eerste monitoringsrapportage opgeleverd en met PS gedeeld bij de Najaarsnota 2025. In het najaar van 2026 volgt de tweede monitoringsrapportage. Daarnaast is in de afgelopen periode input geleverd aan het onderzoek Fondsenwerving in opdracht van de Controlegecommissie. De resultaten van dit onderzoek worden naar verwachting gelijktijdig opgeleverd.

De provincie Limburg kijkt ook vooruit, voorbij de huidige beleidskaders en dossiers. De Europese Commissie bereidt momenteel een nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK of MFF (Multiannual Financial Framework)) voor, met een looptijd van zeven jaar (2028–2034). Limburg treft voorbereidingen om hierop tijdig en gericht te kunnen inspelen zodra zich kansen voordoen. In dit kader zoeken we actief de samenwerking met andere Nederlandse provincies en met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen.

11.2. (Inter)nationale verbindingen

11.2.1. Railinfrastructuur

Wat gaan wij doen?

- We sturen op tijdige realisatie van de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn.
- We blijven ons onverminderd inzetten voor de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen.

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

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 opgaven met de Rijksoverheid en met de vertegenwoordigers van de buurlanden concreet vorm te geven.

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.

- R9 Maaslijn. Zie [projectblad](#), RGP zie [13.1](#)
- R14 Spoorwegovergang Vierpaardjes. Zie [projectblad](#).
- R23 Inframaatregelen Weert-Hamont-Antwerpen. Zie [projectblad](#). [Geen nieuwe ontwikkelingen](#).
- R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf. Zie [projectblad](#), RGP zie [13.2](#)
- R46a Emplacement station Heerlen. Zie [Projectblad](#).

Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen.

11.2.1. Grensoverschrijdende OV-diensten

Wat gaan wij doen?

- We geven invulling aan de intentieovereenkomst Drielandentrein.
- Voor de Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken onderzoeken we voor de korte termijn de mogelijkheid voor een verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken in de dagranden.
- We gaan de komende periode de contacten met onze grensoverschrijdende partners intensiveren om verdere mogelijkheden van grensoverschrijdende busverbindingen te bezien. De ticketing en tarifiering is daarbij ook een belangrijk gespreksonderwerp.

De onderstaande opgaven hebben betrekking op de verbetering van de treindiensten. Het betreft de lopende initiatieven.

- Drielandentrein (Luik-Heerlen-Aken)

In de eerste helft van 2024 is de toelating in België voor de Drielandentrein-treinstellen tot stand gekomen. Dat betekent dat de Drielandentrein op 30 juni 2024 is gestart met de verbinding naar Luik. [Met het Rijk zijn in het BO MIRT van 8 januari 2026 afspraken gemaakt over een mogelijke decentralisatie van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het Nederlandse deel van deze treinverbinding aan de Provincie Limburg.](#) Ten aanzien van het trajectdeel van de Drielandentrein in Duitsland verkennen we met betrokken partners de mogelijkheden om tot verbetering van de uitvoeringskwaliteit van de treindienst te komen.

- Grensoverschrijdende treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf
[De aanbesteding van de treinverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW en de Duitse vervoersautoriteit VRR, en is inmiddels afgerond.](#) Er wordt gewerkt aan de implementatie. Start van deze verbinding [stond](#) gepland per december 2026 [en het ministerie van I&W is op dit moment bezig met het actualiseren van de planning.](#)

De voor dit traject benodigde infrastructurele maatregelen in Venlo, zoals perronverlenging en de aanleg van een spanningssluit, kunnen niet eerder dan 2030 worden gerealiseerd waardoor de beoogde indienstneming van deze lijn per december 2026 niet

zonder meer mogelijk is. Het gezamenlijk realiseren van de afgesproken startdatum voor deze internationale IC-verbinding wordt door alle betrokken partijen als zeer belangrijk beschouwd. Om dit te bereiken [zijn](#) onder leiding van het Rijk verschillende oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en tijdelijke maatregelen opgesteld. Dit in samenwerking met betrokken Duitse partners. Hierbij [is](#) ook gekeken naar de tijdige beschikbaarheid van treinmaterieel en, indien nodig, inzet van vervangend materieel. Het Rijk zoekt naar mogelijkheden voor een passende financiering van deze maatregelen.

- Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken

Limburg werkt samen met het ministerie van IenW, Provincie Noord-Brabant en Duitse partners aan het stapsgewijs verbeteren van de verbinding tussen Eindhoven en Aken. Omdat de infrastructuurcapaciteit rond Eindhoven Centraal beperkt is, kan op korte termijn alleen een verbinding in de dagranden worden gerealiseerd. De stip op de horizon blijft een structurele intercity (IC) naar Aken. Daarom is bij het BO MIRT afgesproken om te blijven focussen op dit einddoel [en niet in te zetten op een verbinding die alleen in de randen van de dag rijdt](#). Rijk en regio hebben geconcludeerd dat spoorprojecten als de Maaslijn, IC Eindhoven – Düsseldorf, IC Eindhoven – Aken en de Drielandentrein onlosmakelijk verbonden zijn met het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en werkgelegenheidslocaties in Zuidoost-Nederland (onder andere Limburg Centraal). Voor de spoorse bereikbaarheid van heel Zuidoost-Nederland zijn aanpassingen nodig aan de OV-knoop Eindhoven. Die worden momenteel onderzocht in de MIRT-verkenning 'OV-knoop Brainport Eindhoven'.

In het komen tot een voorkeursalternatief voor de OV-knoop Eindhoven wordt meegenomen wat de stand van zaken is, wat de noodzaak is van investeringen en hoeveel financiële ruimte partijen hebben. De besluitvorming omtrent infrastructurele aanpassingen van de Spoor-knoop Eindhoven wordt daarbij in ogenschouw genomen. De IC naar Aken is eerder door het kabinet in de verschenen Kamerbrief Langetermijnperspectief infrastructuur en woningbouw aangeduid als Structuurversterkende infra. Het kabinet geeft aan dat deze structuurversterkende projecten bijdragen aan de bereikbaarheid en het toekomstig verdienvermogen van Nederland.

Daarnaast rijden binnen onze concessie verschillende grensoverschrijdende busdiensten. Naast goed presterende lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 350 tussen Maastricht en Aken) is de reizigersvraag voor enkele van deze verbindingen beperkt. Daarnaast zijn er verschillende grensoverschrijdende busverbindingen die worden gereden door Duitse en Belgische vervoerders. Daarbovenop zien we nieuwe initiatieven ontstaan. Zo rijdt De Lijn sinds 2023 in een hogere frequentie en met vraag gestuurd vervoer over de grens. De nieuwe grensoverschrijdende buslijn SB42 draagt bij aan het verbeteren van de internationale bereikbaarheid van Noord- en Midden Limburg en het Kreis Kleve (D). Daarom ziet de Provincie Limburg de buslijn SB42 ook als een welkome toevoeging aan het grensoverschrijdende openbaar vervoernetwerk tussen beide regio's.

We zien dit als een positieve ontwikkeling en hebben de afgelopen periode de contacten met onze grensoverschrijdende partners geïntensiveerd om verdere mogelijkheden te bezien. Op basis hiervan zullen in 2026 in enkele grensregio's samen met de buitenlandse partner studies naar het OV-netwerk worden uitgevoerd. De ticketing en tarifiering wordt meegenomen in de verdere ontwikkelingen ten aanzien van de tarieven openbaar vervoer. Om de mogelijkheden voor grensoverschrijdend treinverkeer te verbeteren, wordt tevens verwezen naar het [themablad Openbaar Vervoer](#).

11.3. Logistiek

Wat gaan wij doen?

- We blijven bij het Rijk lobbyen voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg (o.a. A2 Weert-Eindhoven, A67), en de vaarwegen (o.a. beschikbaarheid Julianakanaal, 24-uurs bediening van de sluizen).
- We werken actief mee aan projecten in het programma Goederenvervoercorridors om concrete resultaten in Limburg te bereiken.

Limburg is als doorvoerprovincie via het spoor, de weg, de binnenvaart, [de lucht](#) en per buisleiding een enorme draaischijf voor ondernemers op lokaal, provinciaal, nationaal en internationaal vlak. De economische ontwikkeling is daarom medebepalend voor de mobiliteitsopgaven. Een circulaire economie vraagt veel van hergebruik en dat betekent dat er nieuwe en andere goederenstromen gaan ontstaan. Zeker rond een aantal drukke circulaire knooppunten zoals Venlo en het industriepark Chemelot ontstaan nieuwe mobiliteitsuitdagingen.

Vanuit het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' werken we aan onderstaande onderwerpen:

Digitalisering

- Werkgroep digitalisering Goederenvervoercorridors

Zie 12.5. Gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering: [S84](#) Smartwayz.NL/Trendsportal, 10.1.3. Functioneel kader: [S86](#) Intelligente Verkeersregelinstanties (iVRI's)

Spoorgoederenvervoer

- Emplacement Venlo (opstelsporen 740m treinen, beveiliging, elektrificatie, etc.), integrale studie van de reeds op geld gezette maatregelen met overige opgaven in samenhang met personenvervoer, EU-subsidieaanvraag (TEN-T). In het BO MIRT van 6 november 2024 is een besluit genomen om deze reeds op geld gezette maatregelen (vervanging spanningssluis, aanleg vier opstelsporen voor 740m treinen, verlenging perron t.b.v. IC Düsseldorf) uit te voeren. Betere

benutting van het emplacement is tevens onderdeel van het op 9 november 2023 in BO MIRT afgesproken 'Realisatiepact Venlo' in het kader van het MIRT-Programma Goederenvervoercorridors. Een studie naar een betere benutting van het emplacement is in 2025 gestart. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheid om het emplacement te verkleinen en zo ruimte te scheppen voor woningbouw (Limburg Centraal).

- Robuust basisnet (vervoer gevaarlijke stoffen). Het verlengde ammoniakconvenant is eind december 2023 getekend. De looptijd van dit convenant is tot en met 2026 en in ditzelfde jaar staat een evaluatie gepland.
- Internationale studie 3RX. Vanuit het dossier militaire mobiliteit (5% norm NAVO-bijdrage) raakt het 3RX-dossier in een andere dynamiek. Dit heeft althans nog niet geleid tot bestuurlijke (internationale) overleggen.

Clean Energy Hubs en overige initiatieven

- Tank- en laadvoorzieningen voor vrachtwagens gekoppeld aan truckstops. Inmiddels zijn er diverse laadpleinen voor vrachtwagens. Op een drietal locaties (Horst aan de Maas, Venlo en Landgraaf) kan ook waterstof getankt worden.
- [Bunker](#) en laadvoorzieningen voor binnenvaartschepen gekoppeld aan binnenhavens. Het Interreg North Sea Project Shore Power in [European](#) Shipping, (SPIES) is afgerond. De beleidsaanbevelingen [voor de uitrol van walstroomvoorzieningen voor de binnenvaart en de kustvaart in de Noordzeeregio](#) zijn op 21 augustus 2025 aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door gedeputeerde Kuntzelaers en gedeputeerde Smeulders (Noord-Brabant).

MIRT-Programma Goederenvervoercorridors

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

- bijdragen aan de ruimtelijke inpassing en het strategisch omgevingsmanagement,
- alert zijn op de 'tipping points' die de investering kunnen beïnvloeden
- proactief meekoppelkansen trachten te benutten

Verder is de Delta-Rijn-corridor op basis van besluitvorming in het BO MIEK tot project van nationaal belang verklaard. Het Ministerie heeft dat op 15 november 2024 aan de Tweede Kamer via brief (DGKE-PIDI 21275032) medegedeeld.

In het BO MIRT Goederenvervoercorridors [is](#) op 8 januari 2026 (zie hoofdstuk 8.2) afgesproken:

- vaststelling en financiering van het realisatiepact voor het knooppunt Sittard-Geleen/Stein. Provincie Limburg draagt € 120.000,- bij;
- Een aantal living labs voor digitalisering goederenvervoer te ontwikkelen en hiervoor zal Provincie Limburg € 23.570,- bijdragen;
- Bij te dragen aan de werkgroep Truckparking met € 20.000,-
- Bij te dragen aan de werkgroep Clean Energy Hubs met € 25.000,-

Haalbaarheidsstudie kraanbare en niet-kraanbare trailers Rotterdam-Venlo. Provincie Limburg draagt € 20.000,- bij;

Verbeteren van betrouwbaarheid en efficiëntie in de logistiek van versproducten. Provincie Limburg draagt € 20.000,- bij;

Bij te dragen aan de werkgroep EU-funding met € 10.529,-;

- € 100.000,- bij te dragen aan procesmiddelen voor het programma.

[Het Rijk heeft in 2026 een nieuwe SPUK-regeling opengesteld \(Specifieke uitkering Tijdelijke stimuleringsregeling ter stimulering van de realisatie van Clean Energy Hubs 2026-2030\). Er is landelijk in totaal een bedrag van € 20.790.000 voor alle provincies beschikbaar gesteld voor het realiseren van Clean Energy Hubs \(o.b.v. 50/50 cofinanciering vanuit het Rijk en de provincie\). Voor Limburg \(als corridor provincie\) is een bedrag van € 2.000.000 beschikbaar gesteld. Op basis hiervan is Provincie Limburg bezig met het opstellen van een provinciale Subsidieregeling.](#)

Samenwerking

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

- Nationale MIRT-Programma Goederenvervoercorridors resulterende in een verdere uitwerking van de Toekomstagenda Goederenvervoercorridors 2030 in (meer)jaarplannen die in het BO MIRT worden vastgesteld.
- Provincie treedt op als penvoerder (namens gemeenten en havenbedrijven) voor Europese CEF-subsidieaanvragen voor het Rhombus-project.
- Blueports Limburg resulterende in een gecoördineerde aanpak voor het domein vaarwegen en binnenhavens.
- [Landelijk Programma Clean Energy Hubs, waarin het Rijk en alle provincies vertegenwoordigd zijn. Inzet is de verduurzaming van zwaar goederentransport via de weg en binnenvaart.](#)
- 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.
- Provincie Limburg heeft het initiatief genomen om met het ministerie van Defensie en de overige elf provincies te spreken over de militaire mobiliteit. In 2026 wordt verder vervolg gegeven aan deze gesprekken.

11.3.1. Binnenvaart

Wat gaan wij doen?

- ➔ Samen met onze partners blijven we ons inzetten voor Europese cofinanciering (CEF) voor de uitbreiding en verduurzaming van de Limburgse binnenhavens.

Voor het vervoer over water bieden onze binnenhavens belangrijke mogelijkheden om bij te dragen aan onze beleidsdoelen zoals modal shift en duurzaamheid. Dat dit verder rijkt dan onze eigen beleidsdoelen blijkt uit onderstaande ontvangen Connecting Europe Facility (CEF)-subsidies:

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

- Haven Heijen (oplevering loopt vertraging op vanwege een Raad van State-procedure)
- Uitbreiding Container(barge)terminal Venlo (oplevering heeft plaatsgevonden in oktober 2025)
- Haven Lanaken-Maastricht (in 2024 in gebruik genomen)

De looptijd van deze subsidie is op 31 december 2024 verstreken. De [subsidie is in juni 2026 vastgesteld. Dit project hoeft daarom in het vervolg niet meer te worden vermeld in het IPML.](#)

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

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

De looptijd van deze subsidie is, als gevolg van vertraging in planprocedures op verzoek van de partners verlengd met 9 maanden. De looptijd [is geëindigd](#) op 31 januari 2026. De subsidievaststelling wordt verwacht in 2026-2027.

CEF 2023-subsidie Rhombus Upside II t.b.v. uitbreiding binnenhavens:

- Willem-Alexanderhaven Roermond
- Haven Stein (Chemelot)
- Haven Maastricht (twee projecten, één realisatie en één voorbereidingskosten)

Deze subsidie kent een tussentijdse rapportage en betaling. Over de activiteiten in de jaren 2023 en 2024 is in juni 2025 een rapportage en declaratie ingediend bij de Europese Commissie. De declaratie van Haven Stein is door CINEA niet goedgekeurd. Bij de eindafrekening aan het einde van de looptijd zal deze declaratie opnieuw worden beoordeeld door CINEA.

De looptijd van deze subsidie eindigt op 30 november 2026. Als gevolg van vertraging in het werkproces van de partijen in de Willem-Alexander haven Roermond zal een verlenging worden aangevraagd. [De projecten in Stein en Maastricht zijn nagenoeg afgerond. De werkzaamheden in de Willem-Alexanderhaven in Roermond zijn in juni 2026 gestart.](#)

CEF 2024-subsidie Rhombus Upside III t.b.v. uitbreiding binnenhavens

- Haven Stein (Chemelot)
- Haven Maastricht

De looptijd van deze subsidie eindigt op 31 juli 2026. Als gevolg van vertraging in het werkproces van de partijen [is een verlenging van de looptijd met 2 jaar](#) aangevraagd. [Inmiddels \(eind juli 2026\) is deze verlenging toegekend.](#)

[Voor de Haven Stein is het project "Port of Chemelot – Multi Modale Corridor" \(MMC\) aangevraagd. Dit project omvat de aanleg van een rechtstreekse verbindingsweg tussen de haven Stein en de Chemelot site, die onderdeel vormt van de multimodale ontsluiting \(weg/water/spoor\) van het bovengemiddelde logistieke knooppunt Sittard-Geleen/Stein. De MMC draagt bij aan modal shift van weg naar water/rail waardoor de congestie op de A2 en Urmonderbaan \(N294\) wordt gereduceerd en stroomafwaarts vanwege vrachtvervoer Zevenellen via water de congestie op de Napoleonsbaan N273 en op de N280 wordt gereduceerd. Er vindt een verduurzaming en circulaire grondstoflogistiek \(Chemelot, o.a. FUREC\) plaats, en versterking van het bovengemiddelde multimodale knooppunt Sittard-Geleen/Stein. Tevens verbetert de corridor de interne doorvoer en verhoogt de veiligheid, capaciteit en voorspelbaarheid van goederenstromen door een kostengeoriënteerde, niet-discriminerende toegang voor alle relevante gebruikers op het Chemelot terrein. Met G-26-010 Statenvoorstel inzake verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein, brief GS van 21-4-2026 \(GS DOC-00910839\) is de provinciale cofinanciering van beide Rijksregelingen \(SPUK's\) middels een provinciale bijdrage van € 5.080.000 vastgesteld en wordt deze gedekt uit het begrotingsresultaat 2027. Verder wordt onderzocht en uitvoering gegeven aan de Gewijzigde Motie 3304 Huizing c.s. inzake Eerlijke verdeling van kosten MMC.](#)

Lobby bij het Rijk t.b.v.:

- Opstarten MIRT-verkenning vernieuwing sluizen Weurt en Grave
- Afronding MIRT-project Modernisering Maasroute (2025). Inmiddels is het Julianakanaal, dat sinds 12 augustus [2024](#) was afgesloten vanwege verbreding en verdieping, sinds 11 april 2025 weer open voor de scheepvaart. Door deze verbreding en verdieping van het kanaal kunnen grotere schepen (Klasse Vb) door het kanaal varen. In VGR13 maakt dit geen onderdeel meer uit van het IPML.
- 7x24-uursbediening Maasroute. Het Rijk heeft tijdens het BO MIRT op 6 november 2024 het besluit bekend gemaakt om dit tot en met 2030 voort te zetten. [We zetten ons in om uiterlijk in 2029 een besluit door het Rijk te laten nemen tot een verlenging of een structurele regeling van deze 7x24-uurs bediening.](#)

Lobby bij de Europese Commissie

[Zie onder paragraaf 11.1 'Lobby/Fundraising'](#)

[Onder andere via de EGTC Rhine Alpine Corridor spannen wij ons in om te lobbyen voor projecten die in het belang van Limburg zijn.](#)

BluePorts Limburg

[Tijdens een congres op 28 januari 2026 is de Limburgse havenvisie aan een breed publiek gepresenteerd. Vertegenwoordigers van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, van het Havenbedrijf Rotterdam en havensamenwerkingsverbanden uit het hele land waren aanwezig. In juni 2026 is het jaarplan opgesteld. Het plan vormt de eerste uitwerking van de Havenvisie BluePorts Limburg en geeft richting aan de gezamenlijke inzet van de Limburgse binnenhavens in de komende jaren. In juni is ook een concept Samenwerkingsovereenkomst opgesteld die eind 2026 getekend zal worden door Provincie Limburg en de 11 havengemeenten. Partijen hebben de ambitie om de functie van de Limburgse binnenhavens en binnenvaart verder te versterken en de onderlinge samenwerking en positionering van deze binnenhavens een krachtige impuls te geven, waarbij BluePorts Limburg als samenhangend havennetwerk dient. Gemeente Maasgouw zal penvoerder worden van de havensamenwerking BluePorts Limburg.](#)

11.3.2. Modal shift

Wat gaan wij doen?

- ➔ We continueren de inzet van logistiek makelaars ten behoeve van de modal shift van het goederenvervoer in Limburg.

Modal shift aanpak (€ 0,24 mln.). Na de inzet in de jaren 2021, 2022 en 2023 met een logistiek makelaar vanuit LIOF is er voor 2024 en 2025 een subsidie verstrekt aan Supply Chain Valley Limburg voor de inzet van een logistiek makelaar. Deze wordt ook vanuit de Rijksoverheid (via de Stichting Connekt) ondersteund. Supply Chain Valley is op 1 december opgehouden te bestaan. In [april 2026 is een nieuwe regeling moeten getroffen waarbij de logistiek makelaar als tijdelijk medewerker van de Provincie is aangesteld en de Provincie een bijdrage ontvangt van het Rijk \(via de Stichting Connekt\).](#) De logistieke [makelaar zet](#) diverse activiteiten voort of onderzoeken nieuwe op het gebied van modal shift van weg naar water en/of spoor. In het BO MIRT Goederenvervoercorridors op 8 januari 2026 [is het besluit \(zie hoofdstuk 8.2\) genomen om](#) de subsidieregeling modal shift [te verlengen](#) en er € 9 mln. extra beschikbaar [te stellen](#). De logistiek makelaar zal bedrijven ondersteunen bij het aanvragen van deze subsidie.

[Op 1 juli 2026 is de vrachtwagenheffing ingegaan. De logistiek makelaar zal bedrijven adviseren hoe om te gaan met deze extra kostenpost. Indien mogelijk kan het bedrijf zijn vervoer verplaatsen naar het water of het spoor.](#)

11.3.3. Beveiligd Vracht Wagen Parkeren (BVWP)

Het grote tekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen leidt tot verkeersonveiligheid, sociale onveiligheid en criminaliteit. Samen met Rijk, Provincies en gemeenten worden knelpunten geïnventariseerd, gemonitord en zo mogelijk opgelost door inzet van veilige parkeerplaatsen voor het vrachtverkeer.

In het verleden heeft er een haalbaarheidsstudie inzake vrachtwagenparkeerplaatsen in Noord-, Midden- en Zuid-Limburg plaatsgevonden. Uit het haalbaarheidsonderzoek blijkt dat de kosten niet opwegen tegen de baten en is het verdere proces gestopt (zie ook [GS DOC-00321728](#)). Omdat het probleem daarmee niet wordt opgelost, wordt samen met IenW en RWS een pilot truckparking via een verzorgingsplaats voorbereid. In het BO MIRT 2023 is een onderzoek aangekondigd naar een pilot voor een beveiligde truckparking die wordt ontsloten via een verzorgingsplaats. Het afgelopen jaar zijn verschillende mogelijke locaties in kaart gebracht. Vanwege het tekort aan beveiligde parkeerplaatsen voor de lange rust, met name in de provincie Limburg, heeft IenW besloten (BO MIRT 2024) om in twee fases een budget van in totaal € 2,5 mln. beschikbaar te stellen. De budgettaire verwerking volgt bij Voorjaarsnota 2025 van het Rijk. Daarmee kan deze pilot in detail worden uitgewerkt en indien kansrijk ook worden gerealiseerd op een daarvoor geschikte locatie.

11.4. Rijksweginfrastructuur

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 toestaat omwille van de strategische doelen. Zie voor planningen, financiën en mijlpalen de afzonderlijke projectbladen. Momenteel zijn de volgende projecten rijksinfrastructuur in voorbereiding en verlenen wij hier een bijdrage aan:

W12 - A73 Zaarderheiken – parallelbaan.

Zie [Projectblad](#).

W33 - A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen (incl. dwarsverbindingen).

Zie [Projectblad](#).

Aangenomen moties in relatie tot A2 Vonderen-Kerensheide:

- [Gewijzigde Motie vreemd 3122](#) "Geen Beaumix in Limburg", Deze motie is inmiddels afgedaan (15-11-2024) PS zijn op 29 oktober 2024 via MPH ([GS DOC-00708878](#)) geïnformeerd over de wijze waarop deze motie is uitgevoerd. Wat betreft de eventuele vergunningaanvraag: is door GS via Toezegging 9554 aangegeven: "Gedeputeerde Van Caldenberg zal op het moment dat GS een besluit neemt over een eventuele vergunningaanvraag in relatie tot het gebruik van AVI bodemassen, waaronder Beaumix, tijdens de verbreding van de A2 PS actief informeren over de uitkomst door middel van een mededeling portefeuillehouder".
- Daarnaast is door de Tweede Kamer bij [motie Wingelaar/Gabriëls \(29383-431\)](#) op 3 juni 2025 de regering opgeroepen te voorkomen dat Beaumix wordt gebruikt bij de verbreding van de A2 zolang het onderzoek naar Beaumix loopt. De bouwstof Beaumix mag pas gebruikt worden binnen het grondwaterbeschermingsgebied als onderzoek de veiligheid daarvan heeft aangetoond.
- In april 2025 is [motie 3194](#) "Beperk gebruik staalslakken" aangenomen om de informatieplicht over de toepassing van staalslakken per 1 januari 2026, om te zetten naar een meldingsplicht. Momenteel wordt gewerkt aan een algemene maatregel van bestuur, waarbij de informatieplicht wordt omgezet naar een meldplicht. Door staatssecretaris Jansen is aangegeven dat het streven is gericht op de inwerkingtreding van de meldingsplicht in het eerste kwartaal van 2026. Tot de periode tot invoering van de landelijke informatieplicht is destijds (mei 2024) door de staatssecretaris aan de bevoegde gezagen gevraagd, extra aandacht te schenken aan het toezicht op het verantwoord toepassen van staalslakken.
- [Motie 3190](#) "Geen uitstel meer, versnelling A2 verbreding noodzakelijk" aangenomen. In BO Leefomgeving 11 juni 2025 heeft GS de extra scope vanwege de aanwezigheid van vleermuizen en dassen rond de A2 aan de orde gesteld. (Zie [mededeling portefeuillehouder inzake resultaten BO Leefomgeving 11 juni 2025 GS DOC-00788071](#)). GS blijft initiatieven ontwikkelen om in gesprek met I&W en RWS tot duidelijkheid te komen over dit project.

Civiele kunstwerken Rijkswaterstaat

[In Limburg is het Rijk eigenaar van diverse civiele kunstwerken. De meest complexe civiele kunstwerken kruisen de Maas. In 2025/2026 is uit onderzoek gebleken dat een deel van deze civiele kunstwerken het einde van de levensduur hebben bereikt. Rijkswaterstaat is hierover in afstemming met haar collega beheerders en in gezamenlijkheid wordt bekeken op welke verantwoorde wijze met deze civiele kunstwerken kan worden omgegaan en de risico's kunnen worden beheerst.](#)

[De verkeersbruggen over het Julianakanaal bij Roosteren en het kanaal Wessem-Nederweert bij Kelpen zijn eigendom van en in beheer bij Rijkswaterstaat. Beide bruggen bieden plek aan provinciale wegen: bij Roosteren is dat de N296 en bij Kelpen de N280. Rijkswaterstaat heeft de Provincie geïnformeerd over het feit dat beide bruggen in slechte staat verkeren. Om die reden heeft Rijkswaterstaat de Provincie verzocht om haar bevoegdheden als wegbeheerder in te zetten en zwaar verkeer van de bruggen te weren. Sinds 25 december 2025 en 8 juni 2026 zijn daarvoor diverse maatregelen getroffen bij Roosteren respectievelijk Kelpen. Te denken valt aan bebording en de inzet van verkeersregelaars. Er is eveneens ingezet op omgevingsmanagement en proactieve, gerichte communicatie om deze beperkingen bekend te maken en het verkeer in goede banen te leiden.](#)

[In de voorbije maanden zijn beide bruggen nader geïnspecteerd door Rijkswaterstaat. Rapportages met de bevindingen worden dit najaar verwacht. De uitkomsten zullen meer inzicht bieden in het perspectief voor beide bruggen. Voor de Kelperbrug is al duidelijk dat deze over enkele jaren vervangen wordt als onderdeel van project N280 Leudal. De brug zal op een andere locatie gerealiseerd worden. Daarvoor zijn grootschalige werkzaamheden voor bijvoorbeeld het opvangen van het hoogteverschil noodzakelijk. Omdat meteen bij de start van het project de werkzaamheden aan de brug zijn gepland, kan de brug daardoor niet sneller gerealiseerd worden dan reeds voorzien in de planning van het project N280 Leudal.](#)

11.5. Overzicht projecten

11.2. (Inter)nationale treinverbindingen

R9	Maaslijn (zie 13.1. RGP)
R14	Spoonwegovergang Vierpaardjes
R23	Inframaatregelen Weert-Hamont-Antwerpen
R46	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (zie 13.3. RGP)
R46a	Emplacement station Heerlen

11.4. Rijksweginfrastructuur

W12	A73 / A67 uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken
W33	A2 Wegverbreding Kerensheide-Het Vonderen

Legenda

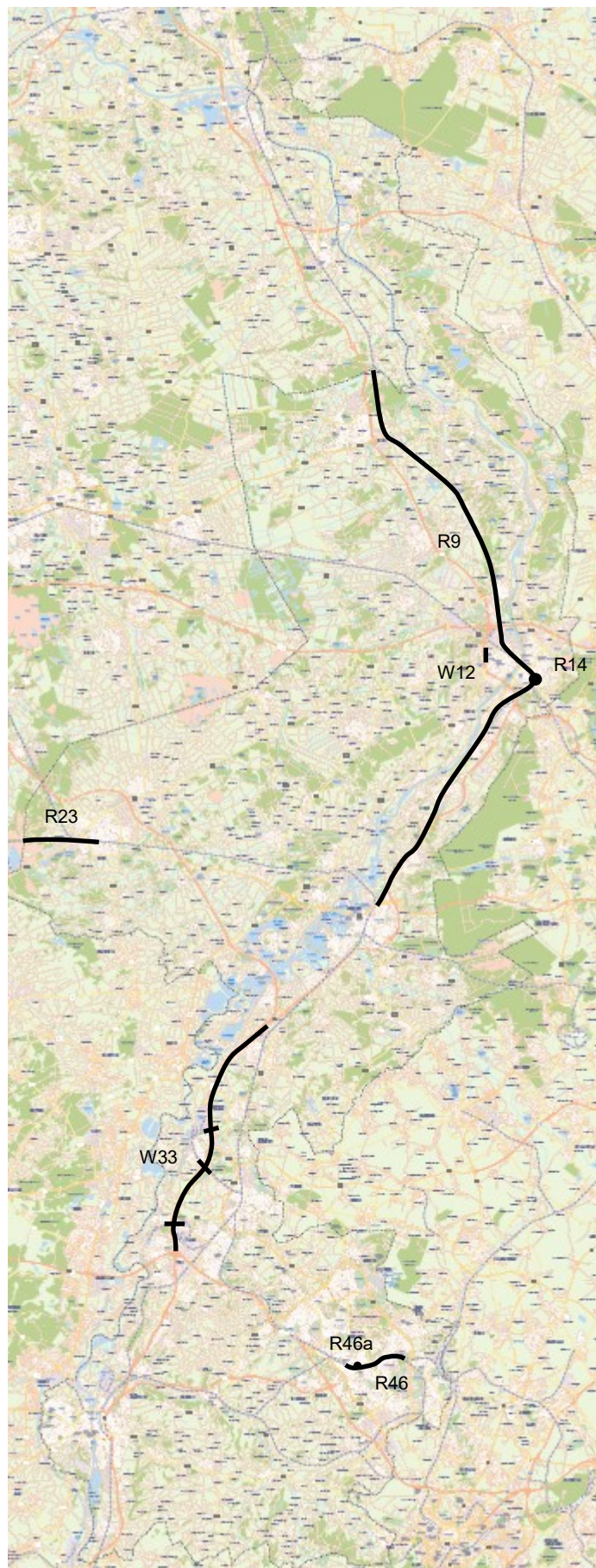
R: Railinfrastructuur
W: Weginfrastructuur
L: Logistiek

(RGP) Voortgangsrapportage RGP opgenomen in
hoofdstuk [13](#) Regeling Grote Projecten

Datum: 1 juli 2026

Programmabureau Mobiliteitsopgaven

© Provincie Limburg



provincie
Limburg





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 Zuidoost Nederland, incl. grensstreek. Door het bieden van een sneller en kwalitatief beter vervoersalternatief worden knelpunten weggenomen en wordt hiermee deels de doorstroming van de weginfrastructuur in Roermond, Venlo en Nijmegen verbeterd.

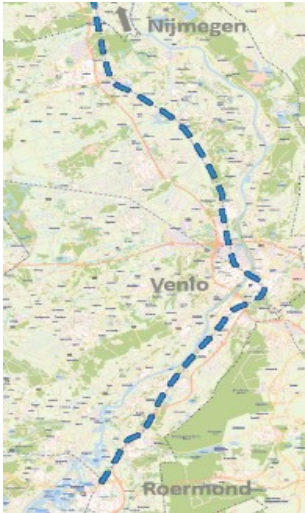
Oplossing

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

Scope:

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

Raakvlakken: [R14](#)



Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risico's kunnen worden opgevangen binnen de projectdekking en de aanvullende dekking van lenW en de kapitaallastenvergoeding van € 1,34 miljoen per jaar van de Provincie Limburg.

Betrokken

Initiatiefnemer

Ministerie I&W,
Provincie Limburg

Partner

Provincies Noord-Brabant en
Gelderland

Belanghebbende ProRail

Grootste financiële risico's

Het project vertraagt met een latere indienstelling en verdere indexering van prijsniveaus tot gevolg. Dit leidt, naast extra infrakosten, tot gevolgkosten bij de OV-concessiehouder.

Grootste tijd risico's

Financiële risico's hebben ook betrekking op tijd.

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2026	H2 Uitspraak Raad van State inzake Provinciaal Inpassingsplan. Zitting Raad van State inzake behandeling van bezwaren op het Provinciaal Inpassingsplan op 11 februari 2026.
	H1
2025	H2 Met de afronding van de werkzaamheden op het emplacement van Venlo is de eerste van de in totaal drie indiensteltinstappen een feit. Arriva en Provincie hebben overeenstemming bereikt over de vertragskosten, en daarover na vaststelling van Statenvoorstel G-25-012 (GS DOC-00814848) door PS een Vaststellingsovereenkomst ondertekend. De voorbereidende werkzaamheden zijn volgens planning verlopen. De eerste treinvrije periode (TVP) heeft in het Hemelvaartweekend plaatsgevonden. Hierin zijn onder meer funderingen voor de bovenleidingmasten geplaatst. De resterende TVP's voor 2025 en 2026 liggen vast; over de TVP's in 2027 verlopen de gesprekken voorspoedig.
	H1
2024	H2 De voorbereidende werkzaamheden verlopen conform planning. Namens Provincies Limburg en Noord-Brabant zijn in oktober aanvullende stukken aan de Raad van State gestuurd. Ondanks dat er nog geen sprake is van een onherroepelijk PIP hebben Provincie Limburg en lenW kennis genomen en ingestemd met het voorstel van ProRail om zonder onherroepelijk PIP door te gaan met de uitvoering. Het betreffen werkzaamheden in 2025 die geen directe relatie hebben met de bezwaren van de appellanten. ProRail heeft de omgevingsvergunningen Natura 2000-gebieden (voormalige Wnb-gebieden) en flora- en fauna-activiteiten (voormalige Wnb-soorten) verkregen. Provincies Noord-Brabant en Gelderland hebben hun bijdragen aan het project volledig aan de Provincie Limburg overgemaakt.
	H1 Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 Maaslijn (GS DOC-00628257) Aanvulling van het verweerschrift met een passende beoordeling door Provincie Limburg (januari).
2023	PS hebben 29 september 2023 ingestemd met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027. Hierna hebben de Provincie Limburg en ProRail een realisatieovereenkomst afgesloten. Het Ministerie van lenW heeft ProRail een aanvullende beschikking verleend. ProRail heeft vervolgens de Swietelsky Rail Benelux opdracht verleend voor de realisatie van het project.
2022	Op 19 december 2022 is door Provinciale Staten motie 2951 (Maaslijn Rijksproject, meerkosten t.l.v. Rijk, en overdracht van project) unaniem aangenomen.
2021	GS heeft ingestemd met het addendum op de bestuursovereenkomst van 2020 (GS DOC-00206499, 14 december 2021). Projectbeslissing lenW over start januari 2022 aanbesteding. Het PIP is door Provinciale Staten vastgesteld (G21-028, 12 november 2021). Het ontwerp-PIP is door GS vastgesteld (20 april 2021).
2020	lenW en de Provincie Limburg zijn 50%-50% risicodragend. De Provincie Limburg is (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerkingsfase (vastgelegd in BOK van 10 februari 2020).
2019	PS besluit aanvullende financiële bijdrage van € 35,15 miljoen. (Statenvoorstel G-19-060, GS 2019-92097 , G-19-014, GS 2019-37372).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie provinciaal deel	75,838	25,955	2,718	3,183	8,615	20,332	15,035	
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

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

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.3.1
Raming: P85
Geïndexeerd: Ja
Dekking is gebaseerd op gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 (G-21-023, 1 oktober 2021).



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

Scope

Raakvlakken:
R9



Betrokken

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

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 10,525 mln.

Grootste financiële risico's

Grootste tijd risico's

Projectvoortgang / Mijlpalen	
2027	De volledige eindafrekening vindt plaats in Q1 2027.
2026	<u>De inrichting van de openbare ruimte is in Q1 van 2026 gerealiseerd. De komende periode worden ook de restpunten van de onderdoorgang zelf afgerond.</u> Tot slot wordt de (treinbeveiliging van de) oude overweg naar huidig inzicht in Q4 van 2026 gesaneerd door ProRail.
2025	Het project is grotendeels afgerond. In H2 van 2025 is conform planning de nieuwe onderdoorgang geopend voor het verkeer.
2024	De uitvoering is gestart en in volle gang. De gemeente is het participatietraject gestart met de buurt voor de herinrichting van de openbare ruimte.
2023	Het minnelijke verwervingsproces van de woningen is afgerond. De omgevingsvergunning is onherroepelijk. Er is € 9 miljoen aan Europese subsidie ontvangen voor de realisatie van het project.
2022	Voor de uitvoerende werkzaamheden zijn twee aannemers gecontracteerd voor de onderdoorgang (door ProRail) en voor de openbare ruimte (Gemeente Venlo). Het project Vierpaardjes is losgekoppeld van het project opwaardering Maaslijn.
2021	Provincie is een addendum op de bestuursovereenkomst met Venlo overeengekomen (GS 19 januari 2021). Het addendum is eind juni 2021 ondertekend.
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, 26 april 2017 (pagina 44 van Statenvoorstel G-17-017 1° Afwijkingenrapportage, GS 2017-39438).

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning		Uitvoering derden						
Uitgaven planning		Uitvoering derden						
Realisatie	54,50							
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Dekking	Totaal
Provincie	18,500
MIN I&W, Europa en Gemeente Venlo	50,325
Totaal	68,825

Bedragen in € mln.
Geïndexeerd: Ja
Raming: P85
Zie begrotingsproduct: 7.2.1
* t/m 30 juni '25



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Aanpak

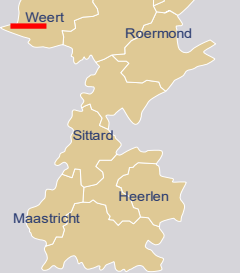
Het leveren van een financiële bijdrage aan het reactiveren van de spoorlijn Weert - Hamont - Antwerpen voor personenvervoer op Nederlands grondgebied middels elektrificatie, opwaarderen beveiliging, aanleg werkpaden.



Scope

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q4	<u>Uitwerking intentieovereenkomst België – Nederland, waaronder Weert-Hamont-Antwerpen, Eindhoven-Düsseldorf, Eindhoven-Aken.</u>
	Q1	<u>Intentieovereenkomst België – Nederland grensoverschrijdende spoorverbindingen (19 febr '26)</u>
2025	Q4	Werkbezoek heeft plaatsgevonden met Tweede Kamer commissie I&W. Als gevolg van het demissionair worden van het kabinet zijn verdere vervolgstappen vooralsnog niet opgepakt.
2024		Vanwege landelijke formatie heeft dossier tijdelijk stil gelegen, bestaande afspraken zijn nog steeds vigerend.
2023	Q4	REBEL-studie (second opinion) is opgeleverd en in aanwezigheid van staatssecretaris Heijnen (I&W), ministers Gilkenet (BE), gedeputeerde Kuntzelaers, gemeente Weert en gemeente Craenendonck (Noord-Brabant) gepresenteerd. Geconcludeerd werd dat de inspanningen erop gericht zullen zijn om alles voor te bereiden, zodat een nieuw kabinet hier een keuze in kan maken.
	Q2	Staatssecretaris Heijnen heeft n.a.v. werkbezoek (jan '23) toegezegd een onderzoeksbureau (REBEL) in te schakelen om de kosten te valideren en om pragmatische oplossingen die minder kostbaar zijn te laten onderzoeken. Het rapport zal in Q3 2023 verschijnen.
2022		Petitie Tweede Kamer inzake nieuwe kosteninschatting van € 50 - € 60 mln.
2021	Q2	Het ministerie van I&W heeft het onderzoek ontvangen naar de financiële haalbaarheid dat door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) is uitgevoerd. Op basis van het reizigerspotentieel is door NMBS een businesscase uitgewerkt. Deze gaf evenwel een negatief resultaat met een exploitatiedeficit van ongeveer 1 miljoen euro op jaarbasis. Om een volledig beeld te schetsen, werd in de studie ook gekeken naar het mogelijk in te zetten materieel (toezegging: 8906 waterstof) en daarmee werden samenhangend de noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, de bovenleidingspanning en de noodzakelijke treinbeveiligingssysteem mee opgenomen. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met het bestaande goederenverkeer. Het dossier dient opgepakt te worden met Nederland.
2020-2014		Diverse onderzoeken uitgevoerd voor het reactiveren van de spoorlijn Weert-Hamont-Antwerpen voor personenvervoer.
2018		Portefeuillehouder meldt mogelijk raakvlak met 3RX alternatief Rhein – Ruhr (IJzeren Rijn) (16 januari 2018)
2016		GS besluit bijdrage ad € 4 mln. voor Weert-Hamont (13 december 2016, 2016/99305)
2014		Bestuurlijke afspraken met Vlaamse Minister over bijdrage Provincie vastgelegd in kaderovereenkomst Tram Maastricht – Hasselt (11 maart 2014).

R23



Betrokken

Initiatiefnemer

NMBS, Ministerie I&W

Partner

Vlaanderen, Provincie Limburg, Gemeente Weert, Provincie Noord-Brabant, Gemeente Craenendonck, Belgische federale overheid
Belanghebbende
ProRail

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.t.b.

Grootste financiële risico's

- Nog niet bekend

Grootste tijd risico's

- Nog niet bekend

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 3								
Fasering VGR 13								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	4,000
Min I&W	
Vlaanderen	
Weert	2,000
Totaal	6,000

Bedragen in € mln.;

Geïndexeerd: Nee

Raming: ?

Begroting: 3.1.2



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

Scope



Betrokken

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

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 5,0 mln.

Grootste financiële risico's

CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027	Q2	Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf.
2026	Q4	Definitieve instemming en betaling Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie.
2024	Q3	Indienen eindafrekening bij Ministerie van I&W (i.v.m. bijdrage I&W) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie)
2023	Q4	GS hebben ingestemd om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen het in IPML onder nummer R46a (als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) verder te rapporteren.
	Q1	Oplevering (met name administratieve oplevering) werkzaamheden Swietelsky Rail Benelux bv
2022		Cijfers realisatie 2022 geactualiseerd in afwachting van definitieve afrekening bijdragen ministerie van I&W en CEF-subsidie Europa in 2023/2024. Werkzaamheden inzake verleggen Glas Mij-weg en inrichten gebied rondom verlegde Glas Mij-weg afgerond. Uitvoering tussen carnaval en Pinkpop middels een 9-weekse treinvrije periode. (4 maart 2022 t/m 9 mei 2022)
2021		20-10-2021 mededeling portefeuillehouder Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf Heerlen West, brief gedeputeerde Van Gaans-Gijbels van 28-9-2021 (GS DOC-00184345).pdf Europees besluit over verlenging tijdsduur CEF-subsidie (amendement). Uitspraak Raad van State over ingediend beroep inzake Ontwerp PIP. Engineering en voorbereidende werkzaamheden Opdrachtnemer
2020		Gunning Opdrachtnemer (3 december 2020) Vaststelling PIP / Kredietbesluit 2020 SVHL (PS 06 april 2020).
2019		Vaststelling van de MER en het Ontwerp-PIP (GS 19 maart 2019)
2017		Ontwerp NRD en opstellen MER in (GS 12 december 2017)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 3 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning			n.t.b.					
Uitgaven planning	3,250							3,250
Realisatie	37,427	11,804	20,331	3,473	1,332	0,487		
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	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: 2022

Zie begrotingsproduct 7.3.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

Ten tijde van de voorbereiding en uitvoering van de spoorverdubbeling (R46) was duidelijk geworden dat het ontwerp tot meer rangeerbewegingen zou gaan leiden aan de westzijde van station Heerlen (via kopspoor 39), omdat er na oplevering van Spoorverdubbeling Heerlen Landgraaf (SVHL) geen rangeerbewegingen meer plaats kunnen vinden aan de oostzijde van station Heerlen. Dat negatieve effect c.q. risico kon worden voorkomen door een beheersmaatregel te treffen middels een structurele aanpassing aan de westzijde van het emplacement Heerlen. Deze maatregel kan pas worden uitgevoerd eind 2026.

Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Provincie Limburg

Partner

ProRail, Regio Parkstad, Ministerie. I&W, Europese Unie

Belanghebbende

Bewoners

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

- Risicoreservering nog nader door ProRail te bepalen.

Grootste financiële risico's

Tijdens uitvoering onbekende ondergrondse infra (K&L)

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q4	Uitvoering van het project november – december 2026.
2025	Q4	Aanbesteding en definitieve gunning plaatsgevonden door ProRail,
2025	Q3	Aanbesteding gepland Emplacement Heerlen West
	Q2	Realisatieovereenkomst met ProRail overeengekomen (via GS)
2023	Q4	GS hebben ingestemd om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen het in IPML onder nummer R46a (als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) verder te rapporteren.

**Mobiliteitsdoel**

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

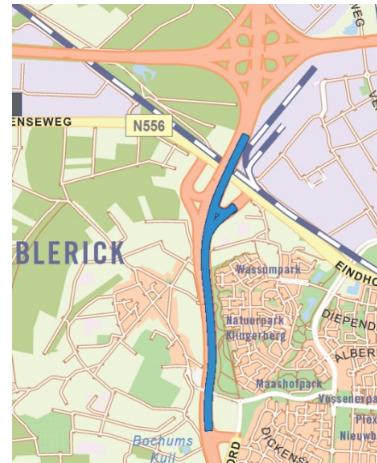
Oplossing

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

■ Scope

Beoogd resultaat

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

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Rijkswaterstaat

Partner

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

Belanghebbende

Gemeente Venlo, Waterschap

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,65 mln.

Grootste financiële risico's

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

Grootste tijd risico's

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

Projectvoortgang / Mijlpalen

2026	Q1	In januari 2026 is er een BO geweest tussen gemeente Venlo en Provincie over het belang van dit project. Rijkswaterstaat verwacht dat het Project Zaarderheiken doorgaat, ondanks de herprioritering van het Ministerie van I&W. Rijkswaterstaat verwacht eind 2027 het definitieve ontwerp en de definitieve raming te kunnen aanleveren. In het BO MIRT van 6, 7, en 8 januari 2026 heeft het Rijk aangegeven dat ze de stikstofopgave voor het project overkomelijk acht en ze de nodige stappen zet om tot een Tracébesluit/Projectbesluit te komen.
2025	Q3	Ministerie van I&W heeft aan Rijkswaterstaat gevraagd om een projectorganisatie in te richten en alle noodzakelijke stappen in beeld te brengen om de planuitwerking af te ronden.
2024	Q4	Afsprakenlijst BO MIRT 2024 opgesteld.
	Q1	Vanuit GS en B&W Venlo is aan minister Harbers een brief gestuurd inzake projectvoortgang. Versnelling is onderwerp MIRT-tafel Lobbytraject blijft actief en noodzakelijk.
2023	Q2	Provinciale lobby heeft bijgedragen aan het niet stopzetten van het project. Zie mededeling portefeuillehouder inzake BO leefomgeving, brief gedeputeerde Roefs en gedeputeerde Van Toorenburg van 23 juni 2023 (GS DOC-00503335).
2022	Q4	MIRT 2022 zijn alle geprioriteerde rijks infraprojecten op planning gezet, voor dit project is 2027 besloten door I&W als tracébesluit jaar. 2027 is gemeld als zijnde een indicatieve planning: zie de MIRT brief van 14 november 2022 (GS DOC-00364598) . Vaststelling Tracébesluit inclusief financiële besluitvorming (onder voorbehoud van ViA15 besluitvorming inzake aangepaste berekeningsmethodiek stikstof) Vertraging onbekend, aanname 1 jaar.
2021		Herziening bestuursovereenkomst Rijk - Provincie i.v.m. kostenverdeling additionele financiering. In de MIRT-brief van 9 juni 2021 (TK 35 570 A, nr. 62) is gemeld dat dit één van de projecten is die vertraging oplopen in afwachting van het onderzoek naar de maximale rekenafstand ten aanzien van stikstofuitstoot. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven over de omvang van deze vertraging en het effect op de mijlpalen van dit project.
2020		Publicatie Ontwerp Tracébesluit (10 juni 2020)
2019		Ophoging dekking met € 0,6 mln. t.l.v. SmartwayZ.NL (22 november 2019)
2017		Startbeslissing Tracéwet
2014		Bestuursovereenkomst Rijk - Provincie (juni 2014)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Dekking	Totaal
Provincie	3,600
Min I&W	3,600
Totaal	7,200

Bedragen in € mln.

Begroting: 3.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Met de wegverbreding wordt de robuustheid van het netwerk op dit deel van de A2 verbeterd. Dit geeft:

- betere doorstroming (minder files) en betrouwbaarheid
- betere verkeersveiligheid en minder sluipverkeer in de regio
- positieve effecten op de economische ontwikkeling van Limburg

Oplossing

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

Scope

Raakvlak: [W37](#)



Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q2	<i>De werkzaamheden worden conform nieuwe planning uitgevoerd. De voorbereidingen voor de tweede weekendbreek in week 41 zijn in volle gang. Er is nu ook sprake van een verlengd weekend; op het traject richting het zuiden is nu ook de A2 tussen Het Vonderen en afrit Roosteren ook vanaf donderdagavond afgesloten. Het succes van de eerste weekendbreek kan het risico van de tweede worden; de hinder tijdens de eerste weekendafsluiting was beperkt waardoor mensen in de aankomende afsluiting sneller in de auto stappen. Rijkswaterstaat intensificeert de communicatie- en mobiliteitscampagne. Aannemer Boskalis heeft reeds een tweede concept vergunningaanvraag bij de provincie ingediend inzake toepassing Beaumix in het grondwaterbeschermingsgebied. N.a.v. de aanwezigheid van vleermuizen en de extra scope en vertraging heeft RWS extra middelen toegekend.</i>
2025	Q4	Het project A2 Het Vonderen - Kerensheide is geconfronteerd met een aantal uitdagingen die tot extra kosten en twee jaar vertraging leiden. Het Ministerie van I&W is in november 2025 akkoord gegaan met de extra maatregelen en bijbehorende kosten voor de verbreding van de A2. Aangenomen moties in relatie tot A2 Vonderen-Kerensheide: Motie vreemd 3122 "Geen Beaumix in Limburg", Deze motie is inmiddels afgedaan (15-11-2024 PS zijn op 29 oktober 2024 via MPH (GS DOC-00708878) geïnformeerd. Daarnaast is door de Tweede Kamer bij motie Wingelaar/Gabriëls (29383-431) op 3 juni 2025 de regering opgeroepen te voorkomen dat Beaumix wordt gebruikt bij de verbreding van de A2 zolang het onderzoek naar Beaumix loopt. In april 2025 is motie 3194 "Beperk gebruik staalslakken" aangenomen. Momenteel wordt gewerkt aan een algemene maatregel van bestuur, waarbij de informatieplicht wordt omgezet naar een meldplicht. Motie 3190 "Geen uitstel meer, versnelling A2 verbreding noodzakelijk" aangenomen. Extra scope vanwege de aanwezigheid van vleermuizen en (zie MPH inzake resultaten BO Leefomgeving 11 juni 2025 GS DOC-00788071). Start uitvoering voorbereidende werkzaamheden voor de verbreding A2.
2023	Q4	25 augustus 2023 is het project formeel gegund aan Boskalis
2024		Garantstelling (d.d. 17 januari 2017) wordt afgeroepen
2022	Q3	12-09-'22: Stuurgroep-overleg; ondertekenen overeenkomsten (gemeenten/provincie/ministerie)
2021	Q2	Uitspraak Raad van State; Tracébesluit onherroepelijk (april 2021)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2022	2023	2024	2025	2026	2027	>2027
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	35,000							
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	35,75
Min I&W	578,25
Totaal	614,00

Bedragen in € mln.
Begroting: 7.1.1.

Betrokken

Initiatiefnemer

Rijkswaterstaat

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

Belanghebbende

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

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,75 mln.
Grootste financiële risico's N.v.t. (Provincie Limburg is niet risicodragend)
Grootste tijd risico's: Geen

12. Regionale mobiliteitsopgaven

Beoogd resultaat

Samen met onze regionale partners verder werken aan een samenhangend mobiliteitssysteem dat beter aansluit op de behoefte van de reiziger en vervoerders.

Aanpak

Het maken van scherpe keuzes en het verleggen van de focus naar beter benutten van het bestaande mobiliteitsnetwerk is noodzakelijk. Hierbij is het raadzaam niet te kijken naar afzonderlijke modaliteiten (zoals fiets, openbaar vervoer of auto), maar juist naar de bijdrage van de combinatie van deze modaliteiten aan het gehele mobiliteitssysteem. Dit vraagt in de komende periode om een andere aanpak.

De samenwerking met regionale partners wordt geïntensiveerd, met specifieke aandacht voor het reisgemak van reizigers, de bereikbaarheid van diverse soorten locaties en het vergroten van duurzame mobiliteit. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om op een snelle en gemakkelijke manier diverse vervoersmiddelen en -diensten te combineren. Het bevorderen van ketenmobiliteit vindt plaats door het ontsluiten, aanbieden en stimuleren van verschillende vervoersdiensten.

Voor Provincie Limburg ligt de focus op het faciliteren van de fiets, mobiliteitshubs (overstappunten zoals Openbaar Vervoer Transferia of Park en Ride-locaties), slimme oplossingen, elektrische laadinfrastructuur, gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering.

Financiën

Voor een overzicht van de financiële stand van zaken verwijzen wij u naar de tabellen in [hoofdstuk 14.5](#). De project specifieke financiën zijn terug te vinden in de projectbladen.

12.1. Fiets

De afgelopen twee Statenperiodes heeft het thema fiets extra aandacht gekregen. We hebben bijgedragen aan:

- het completeren van de (boven) regionale fietsstructuur;
- het verbeteren van de veiligheid van de fietsinfrastructuur;
- het stimuleren van het fietsgebruik.

De provincie heeft de totstandkoming van deze fietsopgaven gecoördineerd door het initiëren van de samenwerking tussen partners en belanghebbenden en het verlenen van financiële bijdragen. De daadwerkelijke realisatie van deze fietsopgaven is in handen van onze partners. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de voortgang van deze fietsopgaven. Een aantal van deze in gang gezette fietsopgaven lopen door in de periode 2024-2027. Dit heeft te maken met een langere doorlooptijd van procedures. Conform het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' ronden we in de periode 2024-2027 de lopende fietsopgaven af.

Omdat de provinciale infrastructuur een belangrijke schakel is binnen de regionale (fiets)netwerken, zorgen we via de Nota Infrastructuurle Kapitaalgoederen voor een veilige provinciale fietsinfrastructuur (zie hoofdstuk 10). Daarnaast blijven we inzetten op fietsstimulering om het gebruik van de fietspaden te vergroten. Dit doen we als partner binnen de regionale uitvoeringsorganisaties Trendsportal, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar, door het deelnemen aan of begeleiden van diverse fietsonderzoeken, het volgen van ontwikkelingen en via het Regionaal Overlegplatform Verkeersveiligheid Limburg met name op het gebied van fietsverkeersveiligheid en via de doelgroepenbenadering op het gebied van méér fietsgebruik.

12.1.1. Onderzoek en ontwikkeling

Wat gaan wij doen?

- ➔ We blijven inzetten op fietsstimulering, [in samenwerking met de uitvoeringsorganisaties](#), in samenhang met verkeersveiligheid en de doelgroepenbenadering.
- ➔ Voor mogelijke nieuwe initiatieven onderzoeken wij financieringsmogelijkheden bij het Rijk en Europa samen met onze (eu)regionale partners.

Uit de vorige collegeperiode zijn de volgende onderzoeken en ontwikkelingen nog actueel:

Fietsonderzoek Louis Raemaekersbrug

Het onderzoek naar de langetermijnvisie voor het langzaam verkeer op de Louis Raemaekersbrug (N280) is afgerond. De bestaande fietsverbinding over de Louis Raemaekersbrug voldoet niet aan CROW-richtlijnen. De meest toekomstbestendige oplossing lijkt een nieuwe fietsbrug parallel aan de Louis Raemaekersbrug. Er is op 12 juli 2024 een BO geweest met Provincie Limburg, gemeente Roermond en gemeente Leudal. Uit dit overleg is besloten een brief op te stellen waarbij óók regiogemeenten Maasgouw en Roerdalen betrokken zijn. De brief is in januari 2025 verzonden aan het ministerie van I&W om de knelpunten op

deze brug onder de aandacht te brengen bij het ministerie van I&W (Rijkswaterstaat) als eigenaar van het brugdek. Provincie Limburg heeft op 16 mei 2025 een reactie ontvangen van Rijkswaterstaat namens het Ministerie van I&W waarin wordt aangegeven dat Rijkswaterstaat nóg het Ministerie géén initiatief heeft maatregelen te treffen ten behoeve van een voldoende verkeersveilige inrichting, denkend aan het creëren van extra breedte op het brugdek voor alle deelnemers. Men wijst de Provincie en gemeenten op het daartoe ingerichte landelijke MIRT-proces voor eventuele aanvraag tot het verkrijgen van middelen. [Rijkswaterstaat heeft uitsluitel gegeven aangaande de onmogelijkheden rondom de brug, waarbij aanpassingen aan de bestaande brug onhaalbaar worden geacht. Met dit gegeven is een nieuwe fietsbrug parallel aan de Louis Raemaekersbrug, naast de meest toekomstbestendige oplossing volgens het eerdere onderzoek naar de langstermijnvisie, óók het enig overgebleven alternatief. Met de inname van dit standpunt door het Ministerie van I&W en Rijkswaterstaat dient de Provincie Limburg als wegbeheerder met betrokken gemeente \(Roermond\) te bepalen hoe de veiligheid van fietsers op de Louis Raemaekersbrug kan worden verbeterd.](#)

Projecten gedragsbeïnvloeding fiets

- Doortrappen tot je 100°. Zie het themablad [8.6. Verkeersveiligheid](#).
- #Posifiets. Via uitvoeringsorganisaties worden gedragsbeïnvloedingsmaatregelen onder de merknaam #Posifiets uitgevoerd voor heel Limburg. Dit is een doorlopend proces.
- Ieder kind een fiets. In 2024 zijn twee fietswerkplaatsen als inname/uitgiftepunt en reparatiewerkplaats gerealiseerd, voor ingezamelde tweedehands fietsen in Midden- en Noord-Limburg. Tevens zijn er lokaal campagnes uitgevoerd om fietsen in te zamelen. Op 17 december 2024 hebben GS ingestemd met een subsidieherziening voor Stichting Leergeld. De projecttermijn is verlengd en de middelen mogen ook ingezet worden voor het aanschaffen van kinderfietsen omdat hier een tekort van is. De looptijd van deze subsidie is op 30 april 2025 geëindigd en de vaststelling heeft plaatsgevonden. Naast de benoemde resultaten van de fietswerkplaatsen en campagnes zoals vermeld zijn er met de middelen 247 kinderfietsen en fietshelmen aangeschaft.

Lobby / Fundraising

Het gebruik van de fiets is mede een oplossing voor een aantal maatschappelijke opgaven op het vlak van duurzame mobiliteit, vitaliteit en gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Samen met het Rijk hebben wij het Nationaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld (april 2022). Financieel vanuit het ministerie van I&W is vanaf 2024 voorlopig € 6 miljoen per jaar beschikbaar voor heel Nederland. In november 2024 zijn twee Limburgse doorfietsroutes gehonoreerd. Het betreft de doorfietsroute Weert-Nederweert en Sittard-Avantis, ieder voor € 1,5 miljoen subsidie. [In juni 2026 hebben we nog twee projecten voor deze subsidie aangemeld. De Fregatweg in de Beatrixhaven Maastricht als onderdeel van de doorfietsroute Maastricht-Beek-Sittard en de Sittarderweg te Heerlen als onderdeel van de doorfietsroute Sittard-Heerlen-Avantis. In de MIRT bespreking van november 2026 wordt bekend of deze projecten gehonoreerd zijn.](#)

De Benelux Unie heeft op 8 juli 2025 de eerste bijeenkomst in het kader van de verkenning van grensoverstijgende fietsinfrastructuur gehost. Dit is een actie die voortkomt uit de slotverklaring van de Vlaams Nederlandse top van 1 april 2025. De provincies Zeeland, Noord-Brabant, Limburg en de Vlaamse provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg werken samen aan de ontwikkeling van grens overstijgende fietsroutes. [In juni 2026 heeft een werkbezoek plaatsgevonden in Eindhoven waar alle partners elkaar fysiek ontmoet hebben. Een inventarisatie naar grensoverschrijdende fietsroutes met Vlaanderen heeft twee kansrijke fietsprojecten opgeleverd die gezamenlijk verder opgepakt kunnen worden. Het betreft de fietsroute Mol-Weert en de fietsroute Smeermaas-Maastricht.](#)

12.1.2. Fietsprojecten

Wat gaan wij doen?

- We realiseren de vastgelegde fietsinfraprojecten uit het beleidskader "Focus op Fiets" 2019-2023, inclusief projecten van derden.

Uit de voorgaande twee coalitieperioden resteren nog een aantal fietsprojecten waaraan wij een bijdrage hebben verleend of afspraken hebben gemaakt om bij voldoende duidelijkheid een bijdrage te gaan verlenen. Deze lopende fietsprojecten zetten wij conform het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' voort en we helpen mee in de voorspoedige afronding hiervan.

Gerealiseerde fietsprojecten

De onderstaande projecten zijn uitgevoerd en bevinden zich financieel in een afrondende fase. Vanaf VGR9 IPML worden deze fietsopgaven niet meer op een afzonderlijk projectblad weergegeven.

Fietsproject	Bijdrage	Stand van zaken
F15 - Fietsverbinding Raaieind (Grubbenvorsterweg)	€ 500.000	<u>Subsidie vastgesteld op 10 maart 2026</u>
F51 - Regionale fietsverbinding Heuvelland-Parkstad	€ 2.520.000	<u>Subsidie vastgesteld op 21 januari 2026</u>
<u>F43 - Parkstad Route</u>	<u>€ 6.350.000</u>	<u>geopend september 2025</u>
F69 - Fietsverbinding Spoorwegje Gennep	€ 150.000	subsidie vastgesteld op 25 april 2025.
F70 - Fietsverbinding Overloonseweg Venray	€ 840.660	subsidie vastgesteld op 24 januari 2025.

Fietsprojecten in uitvoering

Voor onderstaande fietsprojecten is de financiële bijdrage verleend aan de desbetreffende gemeente(n), volgen wij de voortgang en nemen wij deel aan overleggen over eventuele wijzigingen in scope, planning of financiën.

Fietsproject	Bijdrage
F53 - Doorfietsroute Maastricht-Sittard, traject Maastricht-Meerssen	€ 2.045.000
F54 - Doorfietsroute Maastricht-Sittard, traject station Beek-Campus	€ 2.412.000
F55 - Fietsbrug Borgharen	€ 1.650.000
F72 - Doorfietsroute Weert-Nederweert	€ 2.961.000
F29 - Fietsverbinding Station Roermond-bedrijventerrein Roerstreek	€ 2.000.000 subsidie is verleend.

Zie voor meer informatie het desbetreffende projectblad.

Fietsprojecten in voorbereiding

De fietsprojecten in de onderstaande tabel zijn in voorbereiding en zullen bij voldoende duidelijkheid over scope, planning en financiën voorgelegd worden voor besluitvorming. De eerder gereserveerde maximale bijdrage kan hiervoor worden ingezet.

Fietsproject	Bijdrage (reservering)
F26 - Fietsverbinding Roermond-Haalen	€ 3.500.000

Zie voor meer informatie het desbetreffende projectblad.

12.2. Knooppunten/hubs/deelmobiliteit

Het verduurzamen en toekomstbestendig maken van mobiliteit en bereikbaarheid vraagt om veranderingen. Een belangrijk aspect hiervan is het verbinden van verschillende vervoerswijzen, zodat ketenmobiliteit ontstaat. Dit maakt het mogelijk om duurzame verplaatsingen van deur tot deur te realiseren, waardoor alternatieven voor de auto worden geboden en de bereikbaarheid verbeterd. Knooppunten, ook wel mobiliteitshubs genoemd, spelen hierin een centrale rol. Zij maken het mogelijk om verschillende vervoersmiddelen met elkaar te verbinden en deelmobiliteit te faciliteren. De provincie Limburg stimuleert actief de ontwikkeling van dergelijke knooppunten en deelmobiliteit in de regio. Daarbij is het van belang te benadrukken dat de gemeenten het bevoegd gezag zijn voor de openbare ruimte.

Wat gaan wij doen?

- ➔ Wij geven invulling aan de BO MIRT-afspraken over transferknooppunt Maastricht, het onderzoek naar grootschalige woningbouw rond zes Limburgse Intercitystations en de ontwikkeling van knooppunt Eindhoven die van belang is voor de toekomstige doorontwikkelingen op het spoor in Limburg.
- ➔ Wij geven invulling aan de reeds gemaakte afspraken over deelmobiliteitshubs met gemeenten en Rijk.
- ➔ Wij blijven met gemeenten in gesprek over de bijdrage van knooppunten/hubs en deelmobiliteit aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van dorpen en buitenwijken van steden.
- ➔ Wij blijven met het Rijk, NS en ProRail in gesprek over de ontwikkelkansen uit de landelijke actieagenda knooppunten.

Landelijke actieagenda

In het kader van toekomstbeeld OV 2040 is een ontwikkelagenda opgesteld. Onderdeel van deze ontwikkelagenda is de totstandkoming van een landelijke actieagenda OV-knooppunten. Voor reizigers zijn de doorontwikkeling van het OV-netwerk én van knooppunten van belang. Een OV-netwerk kan alleen van toegevoegde waarde zijn indien een reiziger gebruik kan maken van veilige, goede en centrale plekken om in-, uit- en over te stappen. Ze bundelen voorzieningen, vormen de verbindende schakel tussen modaliteiten en zijn doorslaggevend voor het goed functioneren van ons mobiliteitssysteem.

Het doel van deze actieagenda is om te zorgen voor OV-knooppunten van wereldklasse door de integrale aanpak van OV-knooppunten te versnellen en besluitvorming op regionaal en nationaal niveau te verbeteren. Alle stakeholders (het Rijk, decentrale overheden, vervoerders en ProRail) hebben in kaart op welke knooppunten sprake is van een opgave in 2040. In 2022 is deze actieagenda door de minister vastgesteld. In februari 2025 is de actieagenda voor het laatst bijgewerkt. De actieagenda telt 38 knooppunten in Limburg met een opgave, waarvan 9 focusknopen. Focusknopen zijn knooppunten met een opgave waar meerdere partners een opgave geïdentificeerd hebben.

Deelmobiliteitshubs

In het BO MIRT van 2022 heeft het Rijk op basis van het Plan van Aanpak Deelmobiliteitshubs Limburg een bijdrage van € 500.000,- toegezegd voor de realisatie van deelmobiliteitshubs in Limburg. De financieringsbijdrage is beperkt tot de realisatie van openbare infrastructuur en nadrukkelijk niet inzetbaar voor (tekorten in) de exploitatie van deelsystemen. De te realiseren deelmobiliteitshubs moeten aansluiten op de landelijke huisstijl. Voor de totstandkoming van dit plan is met alle gemeenten met

ambities op deelmobiliteit gesproken. Op dit moment vindt uitwerking van de eerste tranche plaats in samenwerking met gemeenten Maastricht, Valkenburg en Heerlen. Eind augustus 2025 zijn de eerste 25 deelmobiliteitshubs in Maastricht gerealiseerd. In overleg met de regio is besloten om geen aanvraag voor een nieuwe tranche in te dienen bij het Rijk, daar de eerste en tweede tranche nog in uitvoering zijn.

Lopende initiatieven

Via onderstaande initiatieven geven we invulling aan de reeds gemaakte afspraken over knooppunten/hubs/deelmobiliteit met gemeenten en Rijk.

- Provincie Limburg is aangesloten bij het samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit. We zijn hierbij aangesloten met het doel om kennis op te halen en te delen. Daarnaast biedt het programma de mogelijkheid om capaciteit en geld te bundelen voor de uitvoering van projecten die voor partners meerwaarde realiseren. De Provincie Limburg deelt deze kennis met de Limburgse gemeenten en uitvoeringsorganisaties. Daarnaast kunnen gemeenten hun informatiebehoefte delen ter inbreng in het programma. In 2024 heeft de Provincie Limburg deelgenomen aan projecten rondom Marktordening, Deelmobiliteit in landelijk gebied, Deelmobiliteitshubs, DG-Reform project en klankbordgroep.
- Stationsomgeving Houthem-St. Gerlach
 - De Provincie heeft in het kader van Uitvoeringsprogramma Overstappunten 2016-2019 reeds in 2017 een subsidie verleend ter hoogte van € 150.000,- (op basis van begroting van € 300.000,-) voor een kwaliteitsimpuls op dit station. Hierbij draagt de gemeente zorg voor de aanleg van een P&R-voorziening, een fietsenstalling en reis-/omgevingsinformatie.
 - De gemeente meldt in Q4 2025 dat de uitvoering van het project (wederom) vertraging heeft opgelopen, omdat het aanbestedingsproces langer in beslag heeft genomen dan verwacht, door wisselingen en wegvallen van personeel voor het begeleiden van de aanbesteding. De einddatum van het project wordt voorzien op 31 december 2027.
 - De gemeente heeft in 2026 een groot gedeelte van de mobiliteitshub aangelegd, waaronder parkeervoorzieningen en een keerlus. Op dit moment is de gemeente in overleg met ProRail over de opgang naar het perron en inpassing in relatie tot het ontvangstdomein.
- O64 Stationsomgeving Venray
 - Het College van Gedeputeerde Staten heeft in februari 2022 besloten om de gemeente voor dit doel een incidentele projectsubsidie van maximaal € 2.175.441 te verlenen. De uitvoering van de werkzaamheden was voorzien in Q4 2023.
 - Bij de afronding van het ontwerptraject bleek sprake van bezwaren van stakeholders over het definitieve ontwerp. Op basis van de standpunten van de stakeholders heeft de gemeente Venray een gewijzigd ontwerp gemaakt. Op basis van dit aangepaste ontwerp is een verzoek ingediend bij de Provincie Limburg voor een inhoudelijke wijziging en projectduurverlenging van de subsidie.

In Q4 2025 is een projectteam-overleg gestart met alle stakeholders om de voortgang te bewaken. De uitwerking en voorbereiding van het project zal duren tot Q4 2026, uitvoering/realisatie in 2027.

In Q1 2026 heeft gemeente Venray bij alle stakeholders aangegeven dat het definitieve ontwerp van Karres en Brands diverse problemen veroorzaakte. Het ontwerp is niet uitvoerbaar rekening houdend met de veiligheid voor alle deelnemers aan het verkeer maar ook voor de omgeving en bijkomende kosten die de extra aanpassingen (verleggen kabels en leidingen) teweeg zouden brengen vormen een bezwaar. Met deze nieuwe bevindingen is de conclusie, in goed overleg met Arriva, ProRail en NS, om het busstation alsnog naar de zuidzijde te verplaatsen. Dit aangepaste ontwerp levert iets in op het aantal parkeerplaatsen, de gemeente heeft het voornemen om te verkennen of extra parkeergelegenheid bij de Gilde Opleidingen gerealiseerd kan worden.

O91 Stationsomgeving Eijsden:

De Raad van de gemeente Eijsden-Margraten heeft op 27 mei 2025 de Gebiedsvisie Stationsgebied Eijsden en omgeving vastgesteld. Deze integrale Gebiedsvisie geeft richting aan toekomstige ontwikkelingen in het gebied waarin onderwerpen zoals een goede woon- en werkomgeving, toerisme en recreatie, mobiliteit en infrastructuur samen worden opgepakt.

De gemeente heeft een werkgroep samengesteld bestaande uit NS, Arriva, Provincie en ProRail.

- W10 Stationsomgeving Horst aan de Maas
 - Zie [projectblad](#)
- W49 Ronde Voortstraat. Bijdrage aan regionale mobiliteit.
 - Zie [projectblad](#)
- O41 - Station Beek – Elsloo.
 - Zie [projectblad](#).

12.3. Slimme oplossingen

Wat gaan wij doen?

- ➔ Innoveren en ontwikkelen en het toepassen van slimme oplossingen in samenwerking met medeoverheden (o.a. via SmartwayZ.NL).

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. We willen ervaring krijgen door te experimenteren en aan de slag te gaan met bewezen nieuwe ontwikkelingen. Onze rol is daarbij vooral een netwerk opbouwen van private partijen, onderwijs en overheidspartijen om kennis op te bouwen en kennis te delen. Sinds 2024 is in dit kader bijvoorbeeld de samenwerking met het [Startup in Residence \(SIR\) programma](#) gestart en zijn verschillende challenges ingediend en doorgevoerd. We blijven ons netwerk vergroten en voeren gezamenlijk projecten uit.

A2 Weert-Eindhoven

Sinds 2019 werken wij samen met provincie Noord-Brabant en RWS aan slimme oplossingen om de doorstroming te verbeteren op de A2 tussen Weert en Eindhoven en de bereikbaarheid van deze regio te verbeteren. Sinds 2024 is dit project ondergebracht in de Korte Termijn Maatregelen Brainportregio, een samenwerking binnen Metropoolregio Eindhoven.

Resultaten:

In 2023 zijn sluipverkeermaatregelen uitgevoerd in aanliggende gemeenten Cranendonck en Heeze-Leende.

Een voorkeursstracé en globale kostenraming zijn uitgewerkt voor een doorfietsroute tussen Weert en Eindhoven. Voor een eerste fase tussen Eindhoven en Heeze/Waalre is voor deze route financiering [ontvangen binnen de MIRT afspraken van januari 2026](#).

Strategie is uitgewerkt voor mobiliteitshubs, waar overgestapt kan worden van de auto op OV, deelmobiliteit of collectief vervoer.

Voor de A2 Zuid is een hub voorzien in Maarheeze. Hier moet de huidige P&R uitgebreid worden met een parkeergarage. De vluchtstrook langs de A2 tussen Weert en Eindhoven kan niet zomaar gebruikt worden om bussen langs de files te leiden.

Aanpassingen van de vluchtstrook om dit wel mogelijk te maken zullen in fases uitgevoerd worden. De eerste fase is eind 2025 uitgevoerd. Het betreft een stuk van 4,5 km in zuidelijke richting tussen Leenderheide en afslag Valkenswaard. De financiering hiervan (ongeveer € 2 mln.) is geregeld binnen de afspraken voor Korte Termijn Maatregelen Brainportregio. Het OV bedrijf Hermes heeft al een ontheffing van RWS gekregen om gebruik te maken van de vluchtstrook bij file op dit traject. De tweede fase betreft verbreding van de vluchtstrook tussen afrit Budel en Leenderheide in noordelijke richting. Dit vergt een investering van ongeveer € 6 mln. waarvoor financiering is [ontvangen binnen de MIRT afspraken van januari 2026](#).

12.4. Elektrische laadinfrastructuur

Wat gaan wij doen?

- ➔ Voortzetten samenwerking met de Limburgse gemeenten, Provincie Noord-Brabant en het Rijk op het gebied van laadinfra.
- ➔ [De heruitgifte van de eerste collectieve aanbesteding voor publieke laadinfrastructuur](#)
- ➔ Invulling geven aan de opgave om ook de logistieke en bouwsector te verduurzamen middels de NAL-aanpak.

Hoofdoelstelling van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch [vervoer](#). Hiertoe is het van belang dat er voor de verschillende modaliteiten (personenvoertuigen, logistiek, bouw en scheepvaart) een dekkend netwerk van laadpunten ontwikkeld wordt. Hierin wordt samengewerkt door het Rijk, provincies, de regionale netbeheerders, [marktaanbieders](#) en gemeenten. Voor de Regionale Aanpak wordt samengewerkt in regioverband. De Provincie Limburg en de Provincie Noord-Brabant werken sinds 2019 samen op dit onderwerp onder de noemer RAL regio Zuid.

In oktober 2023 is door het Rijk, de provincies en de regionale netbeheerders de samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2 ondertekend. Deze overeenkomst loopt van 2024 tot en met 2030. Hierin zijn op hoofdlijnen de doelen en de aanpak opgeschreven. Onder andere is afgesproken te komen tot een dekkend netwerk voor personenvoertuigen (hiervoor is reeds een landelijke definitie ontwikkeld) en te komen tot definities voor dekkende netwerken voor logistiek, bouw en scheepvaart.

Bij aanvang van de NAL in 2019 is een prognose gemaakt van het aantal benodigde laadpalen in 2030. Dit is destijds voor provincie Limburg ingeschat op 13.000. Nu een definitie is opgesteld van een landelijk dekkend netwerk van laadpunten voor personenvoertuigen (gebaseerd op een minimale geografische dekking en een maximale laaddruk), zal de uitrol plaatsvinden volgens deze criteria en is het voldoen aan de aantallen van de prognose uit 2019 geen doel op zich meer.

Uitrol en aanbestedingen

Voor de uitrol van publieke laadpalen voor personenvoertuigen is in 2023/2024 de derde collectieve aanbesteding voor laadpalen voorbereid. Dit heeft destijds geresulteerd in een gunning aan Vattenfall voor het plaatsen van ca. 22.000 laadpunten (11.000 laadpalen) in de komende vier jaar. [Binnen deze lopende concessie \('B3'\) is recent besloten om versneld netaansluitingen voor publieke laadpalen veilig te stellen, vooruitlopend op het ACM-prioriteringskader per 1 juli 2026. Doel hiervan was om tijdig netcapaciteit te borgen, zodat een belangrijk deel van de toekomstige publieke laadopgave gerealiseerd kan worden. Binnen de hele RAL Zuid regio zijn hiervoor 4.448 aansluitingen tijdig veiliggesteld.](#)

[Daarnaast is de gunningsprocedure in gang gezet voor de heruitgifte van de allereerste collectieve aanbesteding voor laadinfrastructuur \('B1'\), die betrekking heeft op maximaal 1.000 locaties in Noord-Brabant en 240 locaties in Limburg. Het voornemen is deze rond de zomer opnieuw te gunnen aan de best beoordeelde inschrijver, met een beoogde start van de exploitatieperiode op 1 juli 2027.](#) Aan deze [\(hernieuwde\)](#) aanbesteding nemen wederom alle Limburgse gemeenten deel en bijna

alle Noord-Brabantse gemeenten. Een van de voorwaarden zal ook zijn dat op al deze palen slim laden wordt toegepast om de druk op het elektriciteitsnet te minimaliseren, evenals dat extra inspanningen worden geleverd op het gebied van prijstransparantie voor consumenten, zodat de markt eenvoudiger te begrijpen is.

Bij de plaatsing van laadpalen wordt de landelijke definitie gehanteerd om een dekkend netwerk te realiseren. Dit betekent enerzijds een minimale geografische dekking (het opvullen van de zogenaamde witte vlekken (gebieden waar nu nog geen laadpalen staan) en anderzijds het verdichten van het netwerk op basis van het gebruik van de bestaande laadpalen (om binnen de maximale laaddruk te blijven).

Veiligheid en doorontwikkeling van de laadopgave

Binnen de reeds gerealiseerde uitrol speelt een afzonderlijk landelijk vraagstuk rond de veiligheidsnorm NEN1010. Recent is namelijk gebleken dat een groot deel van de publieke laadpalen mogelijk niet volledig voldoet aan de inmiddels gehanteerde interpretatie van deze norm, specifiek waar het de foutbescherming tegen elektrische schokken betreft. Uit onderzoek van TNO blijkt echter dat het veiligheidsrisico onder de gestelde voorwaarden tolereerbaar laag is. Mede op basis hiervan is landelijk gekozen voor een 'sector'-brede aanpak, gericht op het zo snel mogelijk normconform installeren van nieuwe laadpalen en het gefaseerd aanpassen of vervangen van bestaande laadpalen op natuurlijke momenten. Binnen RAL Zuid sluiten Noord-Brabant en Limburg aan bij deze landelijke lijn. De deelnemende gemeenten zijn hierover recent geïnformeerd en samen met de concessiehouder en gemeenten blijven wij de situatie, de risico's en de eventuele noodzaak tot aanvullende maatregelen nauwgezet volgen.

Om de opgave rondom de logistieke aanpak vorm te geven is de aanbesteding 'Bedrijventerreinenaanpak Logistiek Laadadvies' in de markt gezet. Deze opdracht beoogt een versnelling van de uitrol van private laadinfrastructuur voor elektrische bestel- en vrachtwagens, zodanig dat deze aansluit op de invoering van zero-emissie (ZE)-zones in stedelijke gebieden. Met deze aanbesteding beoogt de provincie externe expertise en uitvoeringscapaciteit in te zetten om bedrijven op bedrijventerreinen te ondersteunen bij het realiseren van passende energie- en laadoplossingen. De opdracht is per 1 december gegund en in uitvoering genomen. Inmiddels hebben zich tientallen ondernemers aangemeld voor een laadadvies. Naar verwachting vindt in het derde kwartaal van 2026 een eerste evaluatie plaats om de resultaten van deze aanpak te beoordelen. Binnen het publieke domein voor logistiek is veel aandacht voor het thema 'Verzorgingsplaatsen van de Toekomst'. Deze locaties vormen namelijk een kansrijke basis voor laadinfrastructuur voor zowel personen- als goederenvervoer langs het hoofdwegenet. Door hun strategische ligging en functie kunnen zij een belangrijke rol spelen in de verdere elektrificatie van mobiliteit en logistiek en in de ontwikkeling van een toekomstbestendig laadnetwerk.

Om de transitie naar emissieloos bouwen te ondersteunen, is een strategisch plan opgesteld voor de ontwikkeling van laadinfrastructuur voor elektrisch bouw materieel. Dit plan biedt richting aan de opgave voor Bouw binnen Regionale Agenda Laadinfrastructuur Zuid. De uitvoering van het plan vindt gefaseerd plaats in de komende jaren en ondersteunt de realisatie van de doelstellingen uit het Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) programma.

Ondersteuning van gemeenten

Daarnaast blijft de RAL Zuid gemeenten ondersteunen middels het Expertise Centrum (RAL Zuid – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur – Zuid). Het expertisecentrum ondersteunt gemeenten met kennisvragen op het gebied van laadinfra met kennisdocumenten, webinars en ronde tafel bijeenkomsten. Zo is voor september 2026 een Grote Gemeentebijeenkomst gepland, waarin gemeenten kennis en ervaringen kunnen uitwisselen over laadinfrastructuur. Daarnaast zijn, in bredere zin, voor gemeentemedewerkers die nog nieuw zijn op het thema laadinfrastructuur een basis- en een verdiepende introductie cursus georganiseerd. Ook op deze wijze ondersteunt RAL Zuid gemeenten bij hun werkzaamheden op het gebied van laadinfrastructuur.

12.5. Gedragsbeïnvloeding en doelgroepenbenadering

Wat gaan wij doen?

- We continueren onze inzet in samenwerking met regio en Rijk op de doelgroepenbenadering en gedragsbeïnvloeding in Limburg.
- We geven invulling aan de afspraken met het Rijk uit het Programma Slim Veilig Duurzaam.
- We ontwikkelen, samen met onze partners, proposities om aanspraak te maken op de beschikbare Rijksmiddelen.
- Uitvoering van deze aanpakken vindt plaats via de Limburgse uitvoeringsorganisaties.

In het BO MIRT van 2024 (november 2024) zijn cofinancieringsafspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio voor o.a. vervoersmanagement (werkgeversaanpak, onderwijsaanpak) en voor de instandhouding van de bereikbaarheidsorganisaties. Zie mededeling portefeuillehouder inzake BO Leefomgeving, BO MIRT en BO Goederenvervoercorridors (GS DOC-00714806), brief gedeputeerden Kuntzelaers en Theuns d.d. 12 november 2024.

De jaarplannen 2026 van de drie uitvoeringsorganisaties zijn in Q1 2026 vastgesteld.

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

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 werkgeversaankpak, bezoekersaankpak, reizigersaankpak en onderwijsaankpak. Dit gebeurt hoofdzakelijk via de expertise van de samenwerkingsverbanden.

12.6. Overzicht projecten

12.1. Fiets

F26	Fietsverbinding Roermond – Haelen
F29	Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijven - terrein Roerstreek N570
F43	Parkstad route
F53	Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Maastricht - Meerssen)
F54	Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek - Elsloo - Chemelot)
F55	Fietsbrug Borgharen
F72	Snelfietsroute Nederweert - Weert

12.2. Knooppunten/hubs/deelmobiliteit

W10	N556 LVO Horst - Sevenum
W49	Voorterraat
O41	Station Beek – Elsloo
O64*	Stationsomgeving Venray
S84	Samenwerkingsverbanden

Legenda

F: Fiets

O: Openbaar vervoer

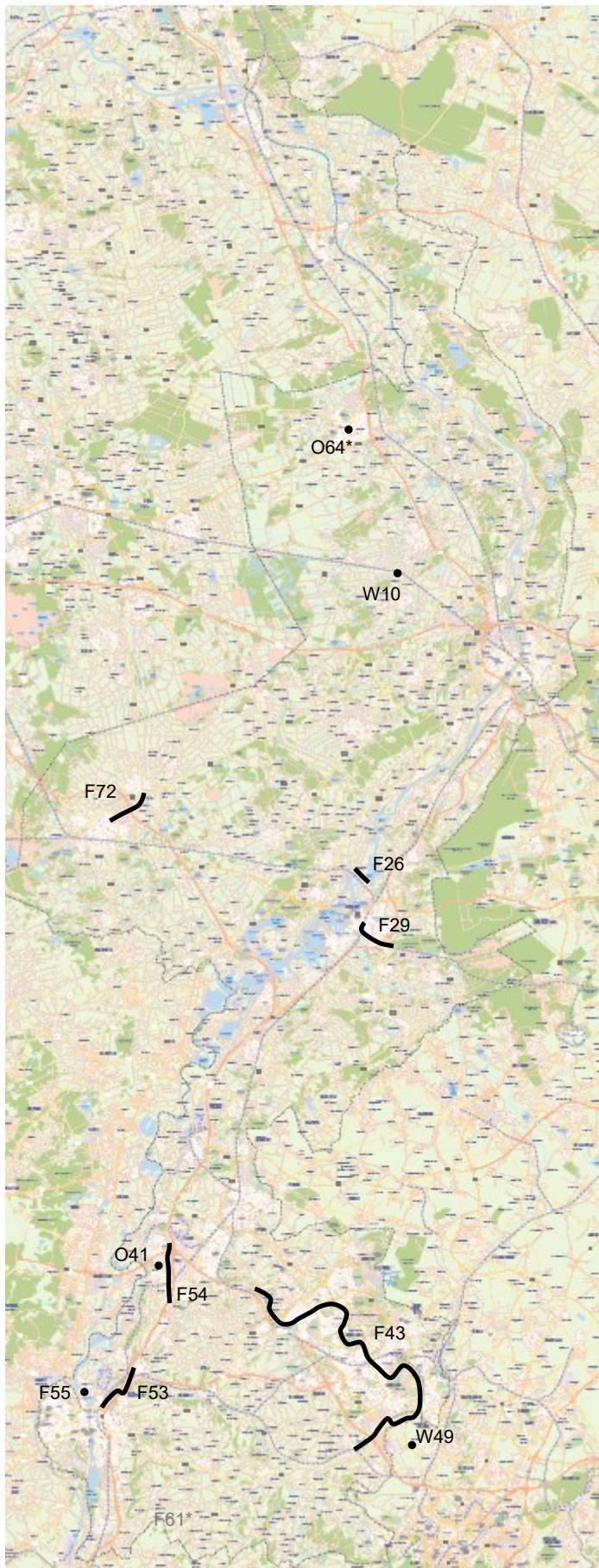
W: Weginfra

*Wel op kaart, (nog) geen projectblad

Datum: 1 juli 2026

Programmabureau Mobiliteitsopgaven

© Provincie Limburg



provincie
Limburg



F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

F26 is een cruciaal onderdeel en verbindende schakel binnen het totale project F66. Middels de fietsverbinding tussen Roermond en Haelen wordt het fietsgebruik voor zowel het woon- werkverkeer, de scholieren, als ook het recreatief verkeer sterk gestimuleerd en in bereikbaarheid en veiligheid verbeterd. Het neveneffect is een beter bereikbaar openbaar vervoer vanuit de regio richting het NS-station Roermond (woon-werkverkeer), dat bijdraagt aan de mobiliteitstransitie.

Aanpak

Gemeenten Leudal en Roermond hebben de rol gepakt als initiatiefnemers vanuit de regio voor het uitwerken en tot uitvoering brengen van project F26. Provincie Limburg heeft hierbij de rol als subsidieverlener gepakt richting de uitvoering en heeft daarvoor reeds een financiële bijdrage gereserveerd. Provincie Limburg denkt mee in het proces richting de uitvoering en neemt deel aan eventuele lobby richting het Rijk en noodzakelijke afstemming met de belanghebbenden indien daar vanuit de initiatiefnemers behoefte aan is.

- Scope
- Geen scope



Initiatiefnemer

Gemeente Leudal
Gemeente Roermond

Partner

Provincie Limburg (sub.verl.)

Belanghebbende

Rijkswaterstaat, 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

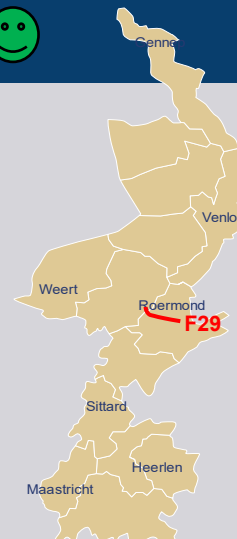
2026	Q3/4	<u>BO ter bespreking van financiële haalbaarheid.</u>
	Q1	<u>In BO wordt besloten dat na het zomerreces middels nieuwe coalitieakkoorden de financiële haalbaarheid wordt afgewogen door gemeenten en in bestuurlijk overleg einde Q3 gezamenlijk uitsluitsel wordt gegeven over de financiële haalbaarheid.</u>
2025	Q4	De MKBA toont in vrijwel alle scenario's een positieve uitslag waarmee maatschappelijk draagvlak opnieuw is aangetoond voor zowel recreatief als utilitair (woon-werk) fietsgebruik.
2025	Q3/ Q2/ Q1	Tijdens het vervolgoverleg (BO) op 22-01-2025 is besloten dat de gemeenten Roermond en Leudal een nieuwe onafhankelijke Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) zullen laten uitvoeren door een adviesbureau in samenwerking met de Provincie. De nieuwe MKBA zal moeten uitwijzen of de fietsverbinding nog steeds positief scoort op het vlak van kosten en baten. Deze MKBA wordt afgerond in Q4 2025. Op basis van de nieuwe MKBA kunnen de gemeenten-proberen de benodigde extra middelen vrij te maken. Er is een vervolgoverleg gepland (BO) op 22-01-2025 om de resultaten te bespreken.
2024	Q3	Gemeenten en Provincie hebben geconcludeerd géén dekkend voorstel te hebben, óók na een verbeterslag (alternatief en verkleining van de bandbreedte) in de uitwerking van de haalbaarheidsstudie van een nieuwe verbinding. In het overleg van 10 juli 2024 is duidelijk geworden dat de uitwerking en onderbouwing van een nieuwe brug niet los gezien kan worden van de bestaande Louis Raemaekersbrug in dit gebied. De gemeenten nemen het voortouw in het uitwerken van het verband tussen de "twee verbindingen" waarbij getracht wordt inzichtelijk te maken tot in hoeverre een nieuwe brug bijdraagt aan het oplossen van bestaande langzaam verkeer- knelpunten op de Louis Raemaekersbrug.
2023	Q3	Provincie en gemeenten hebben het dekkingsvoorstel van gemeenten doorgenomen en hebben een substantieel tekort geconstateerd binnen de beoogde financiering. De oorspronkelijke inschatting was € 10,5 mln. welke in de herijkte raming is uitgekomen tussen de € 21,0 mln. - € 38,0 mln. De gemeenten en Provincie Limburg concluderen dat een nieuw financieel dekkingsvoorstel benodigd is met een verkleining van de bandbreedte. Gemeenten doen een voorstel voor een alternatief door het verschuiven van de beoogde locatie.
2022	Q3	Vernieuwd projectplan opgeleverd. Planvormingsfase duurt langer dan voorgenomen.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 6 (bijgesteld)								
Fasering VGR 12 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								

Dekking	Totaal
Provincie	3,500
Roermond	n.t.b.
Leudal	3,600
Overig	n.t.b.
Totaal	7,100

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.1.1

F29. Snelfietsroute Station Roermond - Bedrijventerrein Roerstreek N570



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Als onderdeel van het project Hoogwaardige Fietsverbinding Midden-Limburg (F66) betreft project F29 de aanleg van een utilitaire doorfietsroute van 3 km lang tussen station Roermond en het bedrijventerrein Roerstreek aan de N570 met Euregionale kansen. De aanleg van deze fietsverbinding stimuleert het fietsgebruik van het (grensoverschrijdende) woon- werkverkeer en het gebruik van het openbaar vervoer via NS-station Roermond, ten gunste van de grensoverschrijdende mobiliteitstransitie.

Aanpak

Gemeente Roermond heeft vanuit de regio de rol als initiatiefnemer opgepakt en zorgt voor de benodigde voorbereidingen en uitvoering van het project. Provincie Limburg draagt financieel bij aan de uitvoering middels verlening van subsidie aan de initiatiefnemer, gemeente Roermond. De beoogde financiële bijdrage is vooraf bepaald en gereserveerd.

- Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Roermond

Partner

Provincie Limburg
(subsidieverlener)

Belanghebbende

Gemeente Roerdalen

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's

- Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen

2030 Vaststellingsbesluit subsidie.

2026		<u>Gemeente voert onderzoeken uit in verband met planvorming. Hiervoor dient ProRail een vergunning te verlenen. Deze wordt verleend zo gauw de Belgische overheid goedkeuring verleend omtrent het IJzeren Rijn Verdrag (1839 en 1873). België kan volgens dit verdrag deze spoorverbinding reactiveren.</u>
2025	Q4	Besluit subsidietoekenning Fiets- en voetpad 'Binnenstedelijke IJzeren Rijn' (gemeente Roermond) op 28-10-2025 inclusief bijstelling van de planning en risicoparagraaf. Als het project geen doorgang vindt vanwege het verdrag van de IJzeren Rijn dan worden de gemaakte planvormingskosten gedeeld tussen gemeente Roermond en de Provincie Limburg.
2025	Q2	Subsidieaanvraag ingediend.
2024	Q4	Traject voor toekennen subsidieverlening opgestart, gemeente maakt nog een nadere uitwerking voor het toekennen van de middelen (fiets).
	Q2	De brief is ontvangen door het Belgische ministerie, maar de afhandeling wordt overgedragen aan de nieuwe minister. Om verdere vertraging te voorkomen starten Provincie Limburg en Gemeente Roermond de planvormingsfase van het project reeds op.
2024	Q1	De gemeente Roermond heeft (onderstaande) brief uitgezet bij het ministerie van Buitenlandse Zaken en wacht nog steeds op de Vlaamse overheid ter bevestiging of het tracé gevestigd mag worden op of naast het spoor van de IJzeren Rijn. Dit zorgt voor vertraging binnen het project.
2022	Q4	De gemeente heeft groen licht gekregen van het Ministerie om verder te gaan met het project. De haalbaarheidsfase is met een jaar verlengd omdat de gemeente nog wacht op een brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Buitenlandse Zaken en van de Vlaamse overheid waarin bevestigd wordt dat het tracé gevestigd mag worden op of naast het spoor van de IJzeren Rijn. Pas daarna kan van start worden gegaan met de Planvorming. De planning is door deze vertraging bijgesteld. De gemeente en Provincie hebben reeds proceskosten gereserveerd voor de Planvorming.
2021		Uitwerking van haalbaarheidsfase
2020		PS-besluit beleidskader Fiets. Voor dit project is € 2 mln. gereserveerd (Gewijzigd Statenvoorstel G-19-059 , PS van 14 feb. 2020).

**Mobiliteitsdoel**

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

- Scope
- Oude scope

Raakvlakken: [B50](#)

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Provincie Limburg

Partner

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

Belanghebbende

omwonenden, ZLSM

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0

Grootste financiële risico's

Geen

Grootste tijd risico's

[Geen](#)

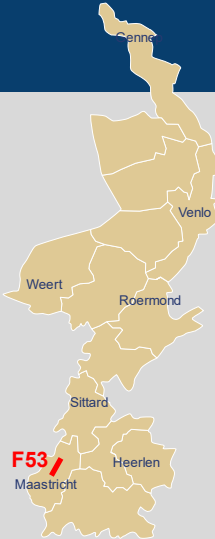
Projectvoortgang / Mijlpalen

2026	Q2	Civieltechnische oplevering per 1 juli 2026.
2026	Q1	Afhandeling openstaande restpunten t.b.v. civieltechnische oplevering. Eindafrekening project voor zomer 2026.
2025	Q3	Openingshandeling Parkstadroute in combinatie met Cultura Nova op 6 september 2025
2024 & 2025		Parkstadroute in delen gebouwd en opengesteld.
2024	Q1	Bestuurlijke besluitvorming kredietbijstelling door alle partners afgerond.
2023	Q4	Bestuurlijke besluitvorming aanvullend krediet in gang gezet
	Q3	WNB vergunning stikstof verleend; bouwwerkzaamheden hervat in september 2023
	Q1	Werkzaamheden geschorst in afwachting van WNB vergunning stikstof
		Addendum samenwerkingsovereenkomst getekend (ondertekening in april 2023)
2022		Q3: start realisatie eerste werkvakken Q2: ondertekening eerste uitvoeringsovereenkomst - 21 juni Stuurgroep besluit dat de gemeenten aan de lat staan voor het financiële risico als gevolg van de bovengemiddelde prijsstijgingen - 24 april stuurgroep besluit over versoberingsmaatregelen waarmee financiële balans hersteld is - 24 april Gemeenten besluiten om hun deel van het indexeringstekort ook te dekken - 22 februari GS-besluit om provinciaal deel van indexeringstekort te dekken uit de risicoreserves Bereikbaarheidsmiddelen
2021		Showcase Beekdaelen aangelegd (gereed mei 2021)
2020		Marktpartijen benaderd (december 2020), Nieuwe SOK opgesteld, vastgesteld en ondertekend met mogelijke versoberingen daarin opgenomen (mei 2020). Apart kredietbesluit provincie Limburg op basis van raming Provincie 2019 (P50) (Statenvoorstel G-20-003 , GS 2020-3681), PS van 14 februari 2020)
2019		SOK komt niet tot stand vanwege voorwaardelijkheid ontbreken financiën Provincie (mei 2019), Samenwerkingsovereenkomst (SOK) wordt ondertekend (maart 2019)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 11 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning	5,787 3,349					4,537	1,25 3,349	
Realisatie	24,465 25,116	0,930	5,037	5,120	9,730	3,648	0,651	
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	13,823
Beekdaelen	0,728
Heerlen	3,598
Brunssum	0,448
Landgraaf	2,597
Kerkrade	1,651
Simpelveld	0,569
IBA	3,400
Parkstad	1,000
Totaal	27,814

Bedragen in € mln.
Zie begrotingsproduct 7.2.1



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Utilitaire doorfietsroute van 4 km lang (traject Maastricht - Meerssen). Het gekozen tracé loopt vanaf de Noorderbrug via de Meerssenerweg en Maastrichterweg naar de rotonde bij de afslag van de A2 in Meerssen. Hier is ook de aansluiting op de gerealiseerde doorfietsroute Meerssen - Beek. Middels deze aansluitende doorfietsroutes tussen Maastricht en Beek wordt in deze regio het fietsgebruik gestimuleerd voor het woon-werkverkeer en scholieren.

Aanpak

Gemeenten Maastricht en Meerssen hebben vanuit de regio hun rol als initiatiefnemers opgepakt. Provincie Limburg draagt financieel bij tijdens de realisatiefase middels subsidieverlening aan de initiatiefnemers.

Scope



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

Stand van zaken
Scope
Tijd
Financiën

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q4	Oplevering
2025		Start realisatie
2024	Q1	Start planvorming fase 1b
2023	Q4	Om kapitaalvernietiging te voorkomen heeft de gemeente Maastricht in 2022–2023 onderzoek gedaan naar de mogelijke ligging van een nieuwe warmtenetvoorziening. Een tracé onder de snelfietsroute bleek uiteindelijk niet nodig. De voorbereidingen voor snelfietsroute fase 1b worden daarom volgens het oorspronkelijke plan hervat. Door het onderzoek is de planning aangepast. De gemeente Maastricht vraagt termijnverlenging aan. De nieuwe opleveringsdatum wordt daarin vastgelegd en onderbouwd.
2022	Q4	Oplevering Deeltracés Meerssen en Maastricht buiten de bebouwde kom. Start uitvoering.
2021		Subsidie verleend (23 juni 2021). PS-besluit beleidskader fiets. € 2,045 mln. als subsidie verleend.
2020	Q4	Ondertekening bestuursovereenkomst met financiële dekking gemeente Maastricht (Dec. 2020). PS-besluit Beleidskader Fiets. Dekking Provincie wordt verhoogd tot € 2,045 mln. (Gewijzigd Statenvoorstel G-19-059, GS 2020-3683), PS van 14 februari 2020)
2018		Rijksgegeld toegezegd in MIRT november 2018 voor € 1.534.828 (exclusief BTW). Aanvraag rijkssubsidie voor doorfietsroutes. Dekking provincie wordt verhoogd tot € 1,2 mln. (GS 18 september 2018)
2017		Ondertekening samenwerkingsovereenkomst fase 1a. (11 mei 2017)

Risico omschrijving
Risicoreservering
▪ Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's
▪ Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's
▪ Provincie niet risicodragend

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 5 (bijgesteld)			Fase 1a + 1b					
Fasering VGR 11 (actueel)			Fase 1a		Fase 1b			
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

F54. Snelfietsroute Maastricht - Sittard (traject Beek-Elsloo – Brightlands Chemelot Campus)



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

Gemeente Stein heeft een doorfietsroute opgeleverd vanaf aansluiting Mauritsweg, tot aan Brightlands Chemelot Campus. Aansluitend zal deze doorfietsroute doorgetrokken worden naar station Beek-Elsloo. Gemeente Stein realiseert daarmee de benodigde verbinding op haar grondgebied als onderdeel van de totale doorfietsroute traject Beek - Elsloo – Brightlands Chemelot Campus (3km). De verbinding tussen het station Beek-Elsloo en het gerealiseerde traject Meerssen-Beek wordt, als sluitstuk van het totale traject nog nader verkend door gemeente Beek en is daarom in omvang en route nog niet bekend.

Middels de totale aansluitende doorfietsroutes tussen Maastricht en Brightlands Chemelot Campus wordt het fietsgebruik in de regio gestimuleerd en daarmee een positieve stimulans gegeven aan de mobiliteitstransitie in de regio voor het woon-werkverkeer en scholieren.

Aanpak

Gemeente Stein heeft als initiatiefnemer uit de regio op het gedeelte Mauritsweg tot Brightlands Chemelot Campus de kosten (€ 800.000,-) reeds gedekt. Aansluitend zal deze doorfietsroute doorgetrokken worden naar station Beek-Elsloo. Provincie Limburg geeft middels een subsidieverlening een financiële bijdrage aan gemeente Stein voor het voorbereiden en uitvoeren van dit gedeelte tot het station Beek- Elsloo.

- Scope
- Gereed



Initiatiefnemer

Gemeente Stein

Partner

Provincie Limburg (subsidieverlener), gemeente Stein

Belanghebbende

Campus Chemelot

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

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

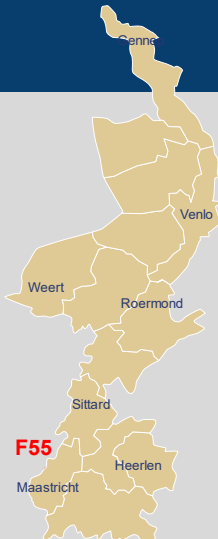
Projectvoortgang / Mijlpalen

2026	Q3	Start werkzaamheden conform huidige planning: Fase 1: Q3 2026 tot Q1 2027 Fase 2+3: Q3 2027 tot Q4 2028 met uiterlijke oplevering in Q2 2029.
	<u>Q3</u>	Toekenning uitstel subsidieaanvraag (verlenging)
2025	Q4	In overleg indienen uitstel subsidieaanvraag.
	Q2	Door vertraging in voorbereiding en herhaaldelijke personele wisselingen is de start uitgesteld en wordt door gemeente Stein zo spoedig mogelijk uitstel van subsidie aangevraagd.
2023	Q1	Subsidiebeschikking verleend aan gemeente Stein voor de realisatie van de fietsverbinding met een hoofdsom van 4,824 mln. waarvan 50% gesubsidieerd en maximaal 2,412 mln. door Prv. Lim.
2022	Q4	Subsidieaanvraag door gemeente Stein ingediend. Gemeente Stein en Beek volgen beide vanaf dit moment een ander pad. Dit heeft geleid tot vertraging. De gemeente Stein gaat zelfstandig van start met de planvormingsfase. Besluitvorming door gemeente Stein over financiële bijdrage en start uitwerking uitkomst van een tracéverkenning.
	Q1	
2021	Q1	Door een gebrek aan capaciteit trekt de Provincie Limburg de uitvoering van een tracéverkenning voor het tracé Beek – Stein – campus Chemelot. Oplevering tracéverkenning voor het tracé Beek – Stein – campus Chemelot.
2020		PS-besluit beleidskader Fiets. Project doorfietsroute Maastricht – Sittard reservering van € 4,45 mln., waarvan 2,045 voor tracé Maastricht - Meerssen. Resteert € 2,405 voor tracé Beek - Stein - campus Chemelot. (Gewijzigd Statenvoorstel G-19-059 , GS 2020-3683), PS van 14 februari 2020)

Planning / Realisatie	Totaal	≤2024	2025	2026	2027	2027	2028	>2028
<u>Fasering VGR 13 (bijgesteld)</u>								
<u>Fasering VGR 13 (actueel)</u>								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming			Uitvoering		Beheer	

Dekking	Totaal
Provincie	2,412
Stein	2,412
Totaal	4,824

Bedragen in € mln.



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

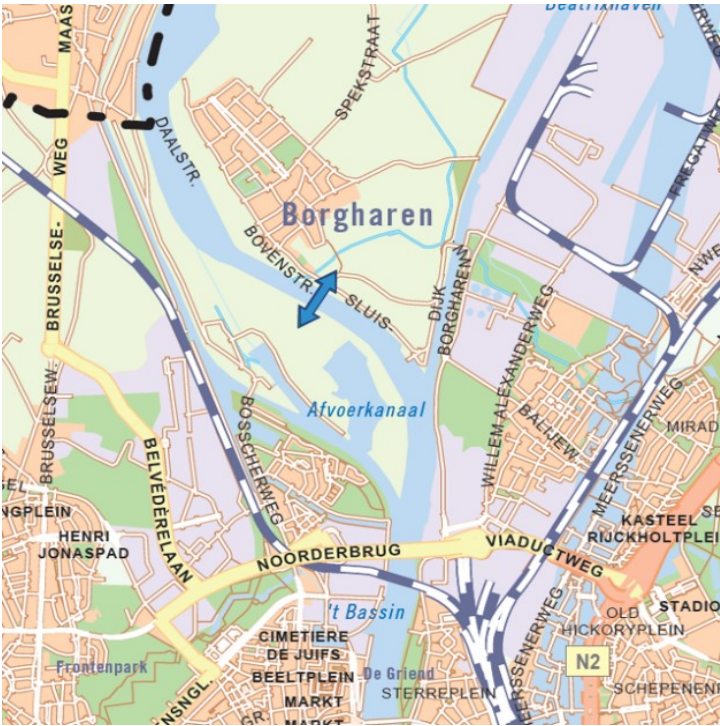
Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

Scope



Betrokken
Initiatiefnemer
Gemeente Maastricht

Partner
Provincie Limburg
(subsidieverlener)

Belanghebbende
Rijkswaterstaat
Zuid Nederland

Stand van zaken
Scope
Tijd
Financiën

Risico omschrijving
Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's
Provincie niet risicodragend

Grootste tijd risico's
Provincie niet risicodragend

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026		Uitvoering
2025		Nieuwe aanbesteding
2024	Q2	Gemeente Maastricht heeft het budget voor het project verhoogd vanwege nieuw ontwerp en kostenstijgingen. De uitvoeringstermijn zal een jaar verschuiven naar 2026, omdat de aanbesteding pas in dec. 2024 opgestart wordt en alleen in laagwaterperiode gewerkt mag worden.
2023	Q4	€ 750.000,- extra subsidie door GS toegekend vanwege kostenstijgingen. Uitvoeringstermijn uitgesteld naar 2025. Nieuwe brug kostentechnisch goedkoper dan inzet van een tweedehandsbrug. Nieuw ontwerp nodig en daarom vertraging.
	Q1	Aanleg tijdens laagwaterperiode 2023 zal uitgesteld moeten worden naar 2024. Besluitvorming inzake nieuw verzoek voor financieringstekort.
2022		Geplande aanleg (2021) met drie jaar vertraagd wegens uitwerking van aanvullende technische eisen van Rijkswaterstaat.
2021		Engineering en vergunningaanvraag.
2020		Uitwerking van het plan Subsidieverlening (mei 2020) PS-besluit beleidskader Fiets. Voor de fietsbrug Borgharen wordt de reservering opgehoogd van € 0,5 mln. naar € 0,9 mln. (Gewijzigd Statenvoorstel G-19-059 , 14 februari 2020)
2016		Aanvraag subsidie. De fietsverbinding was in 2016 voorzien als fietspad over de stuw bij Borgharen. Door technische en financiële knelpunten was echter dit niet haalbaar.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 7 (bijgesteld)								
Fasering VGR 11 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	1,650
Maastricht	2,850
Totaal	4,500

Bedragen in € mln.
Excl. regiofondsbijdrage van € 500.000 (besluit 7-11-2013)

F72. Hoogwaardige regionale Fietsverbinding Nederweert-Weert



Mobiliteitsdoel

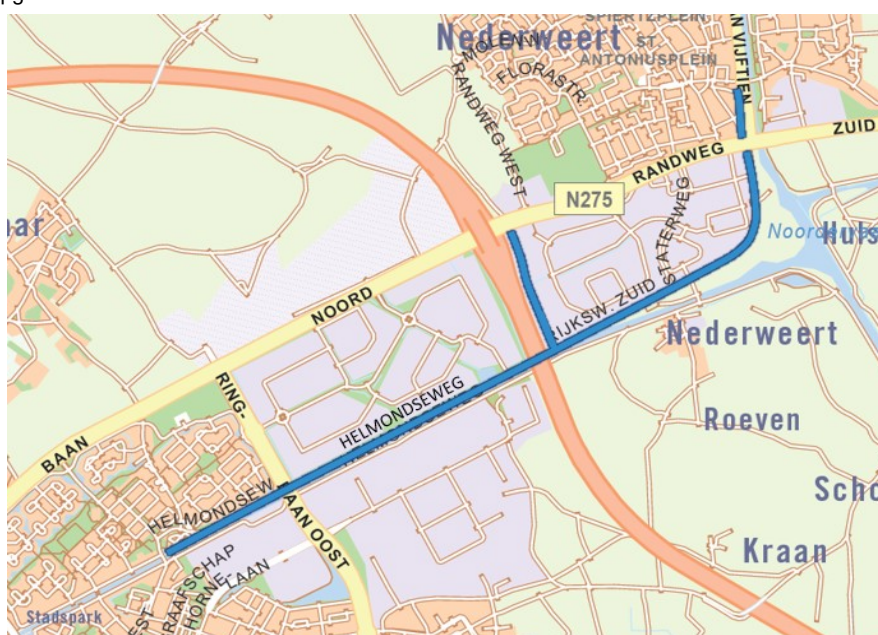
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

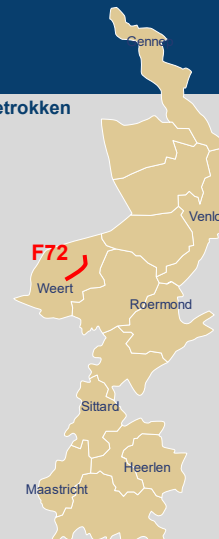
Een veiligere, snellere en aantrekkelijkere route voor de fietsers tussen Nederweert en Weert, als onderdeel van de hoogwaardige regionale fietsverbinding tussen Weert en Venlo. De route loopt langs het kanaal Zuid-Willemsvaart. Aanleg van een tweerichtingen fietspad van 4 meter breed met een lengte 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 (project W19) ter hoogte van de kanalenversprong en een parallelverbinding langs de A2 met aansluiting op de N275 ter hoogte van McDonalds. Vanwege het vervallen van fietsbruggen boven de N275 en N266 zijn er compensatiemaatregelen afgesproken. Eén van die maatregelen betreft de verbetering van de doorfietsroute langs de N266 (vanaf de N275 tot aan Brug 15).

Oplossing

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



Betrokken



Initiatiefnemer

Gemeenten Weert en Nederweert

Partner

Provincie Limburg
(Rol: subsidieverlener)

Belanghebbende

WML en RWS.

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Geld

Risico omschrijving

Risicoreservering

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

Grootste financiële risico's

Prijsverhoging a.g.v. hogere aanbestedingsprijs Oekraïne.

Grootste tijd risico's

- Provincie niet risicodragend.

■ Scope Raakvlak: [W19](#)

Projectvoortgang / Mijlpalen

2026		Nieuw ontwerp voor het fietspad binnen bebouwde kom Weert, tweede helft 2026 nieuwe planning beschikbaar.
2025		Het fietspad tussen Nederweert en Weert en de parallelverbinding langs de A2 is aangelegd. Het deel vanaf de ringweg naar de Biesterbrug loopt vertraging op door inspraakprocedure. De gemeente vraagt vóór eind 2025 om termijnverlenging met een nieuwe planning.
2024	Q4	Toekenning Rijkssubsidie van € 1,24 miljoen (exclusief btw)
2024		Kabels en leidingen en aanleg waterleiding
2023		Realisatie is vertraagd door wachttijd bij Enexis en aanleg Kabels en Leidingen en waterleiding.
2022		Verlening subsidie, inclusief additionele middelen
2021	Q4	Start planvorming
15/12/20		Besluitvorming in GS over inzet van fietsbudget voor projecten in Noord- en Midden-Limburg.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 7 (bijgesteld)								
Fasering VGR 11 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie	-	-						
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	2,961
Nederweert	0,882
Weert	1,815
lenW	1,240
Totaal	6,898

Bedragen in € mln.

**Mobiliteitsdoel**

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

Beoogd resultaat

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

Oplossing

Het verlagen van de tijden waarop de spoorweg is gesloten, beveiligen van de spoorwegovergang, rotonde voor de ontsluiting van de stationsomgeving inclusief een verbeterde oversteeek in de GreenPort Bikeway en verplaatsen bushaltes.

Het beheer van de provinciale N556 wordt Q3 2026 overgedragen aan de gemeente Horst aan de Maas. De gemeente is voornemens om de snelheid van 80 naar 60 km/u te verlagen. De gemeente Horst aan de Maas realiseert onderdelen 1, 2, en 3. NS-Vastgoed realiseert deels onderdeel 2 en ProRail heeft onderdeel 4 gerealiseerd.

- Scope
- Buiten scope maar gelijktijdige realisatie

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Gemeente Horst aan de Maas

Partner

Provincie
Limburg, Ministerie van I&W, NS-Vastgoed
Belanghebbende
Arriva (dienstregeling)
NS (dienstregeling)
Fietzersbond

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering
Provincie niet risicodragend

Grootste financiële risico's

- Provincie is niet risicodragend.

Grootste tijd risico's

- Te late grondlevering
- Te late aanpassing bestemmingsplan
- Bij het nog langer vertragen speelt het risico dat de subsidiebeschikking vanuit het LVO-programma wordt ingetrokken.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027	Q3	<u>Afronding LVO-project</u>
2026	Q2	<u>Start uitvoeringsfase (de start is verlaat ivm. de stagnatie in de overdracht van de N556)</u>
2025		Definitieve vaststelling bijdrage van provincie Limburg aan het project. Aanbestedingsfase uitvoeringsontwerp en uitvoeringsfase
2024	Q4	Vaststelling definitief ontwerp. Op basis hiervan wordt provinciale bijdrage definitief vastgesteld.
	Q3	Planvormingsfase gereed. Op basis van de planvorming is de raming aangepast en hierbij ook het dekkingsvoorstel. De gemeenteraad heeft het nieuwe dekkingsvoorstel aangenomen. Er zijn geen aanpassingen in provinciale bijdrage benodigd.
	Q2	
2021	Q2	Overeenkomst financiering LVO-bijdrage ondertekend (aanvullende bijdrage Min I&W).
2020	Q2	Vaststelling variant tunnel/maaiweld in gemeenteraad Horst aan de Maas.

Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering	Beheer				

Dekking	Totaal
Provincie	3,350
Min I&W	0,910
NS vastgoed	0,093
Gem H. ad M.	5,052
Totaal	9,405

Bedragen in € mln.
Begroting: 2.0.4



Mobiliteitsdoel

- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

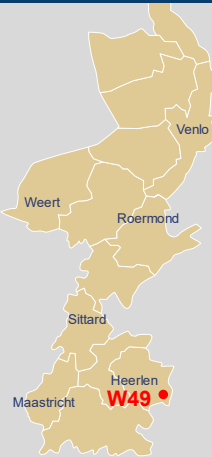
Beoogd resultaat

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

Oplossing

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

Scope



Betrokken

Initiatiefnemer

Gemeente Kerkrade

Partner

Provincie Limburg

Belanghebbende

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering n.v.t.

Grootste financiële risico's

De subsidie toekenning vanuit de Provincie heeft in 2025 plaatsgevonden waarna de uitbetaling plaatsvindt in de periode Q1 2025 t/m. Q1 2027. Indien de gemeente geen voortgang in het kader van voorbereiding en mogelijk realisatie toont zal de subsidie vervallen waardoor de gemeente mogelijk een financieel risico gaat lopen.

Grootste tijd risico's

Het aanpassen van de rotonde Voorterstraat betreft een gemeentelijk project. Het risico tijd zal door de gemeente worden ingegeven.

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2027		Planning uitvoering Q1 2025-Q2 2027
2024	Q4	Subsidie toekenning
	Q2	Subsidieaanvraag door gemeente is ontvangen.
	Q1	Gemeente start met planvoorbereiding inclusief definitieve projectplanning.
2023	Q4	Gemeente is gestart met de planvoorbereiding.
	Q2	De scope en de financiën zijn nog niet vastgesteld door de gemeente Kerkrade. De gemeente is voornemens om het project op te starten. Hiervoor heeft zij een aanvraag voor financiële middelen ingediend binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
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	≤2024	2024	2025	2026	2027	2028	>2028
Fasering VGR 1 (oorspronkelijk)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning								
Uitgaven planning								
Realisatie								
Initiatief								
Haalbaarheid								
Planvorming								
Uitvoering								
Beheer								

Dekking	Totaal
Provincie	1,250
Gemeente	3,215
Totaal	4,465

Bedragen in € mln.
Begroting: 3.2.1

**Mobiliteitsdoel**

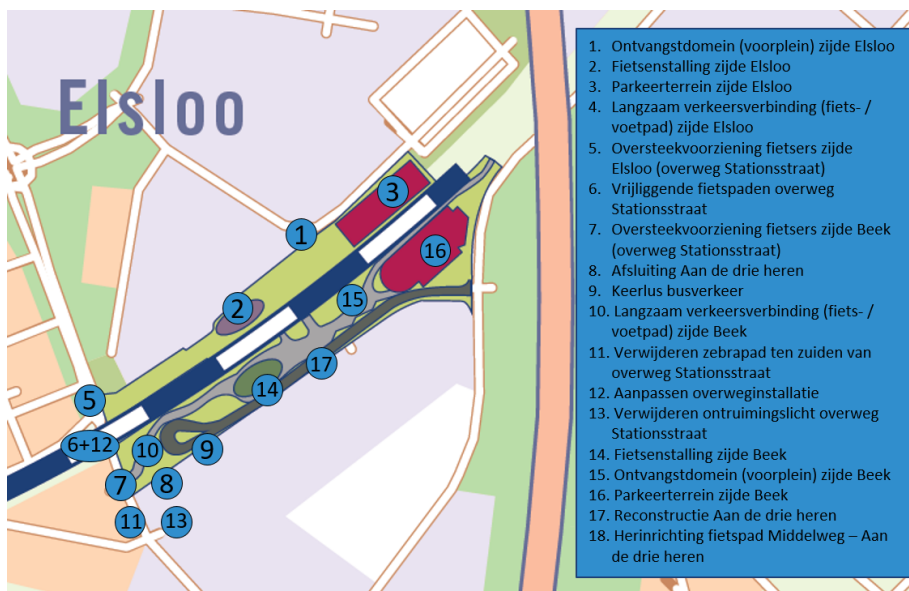
- Duurzaamheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Doorstroming

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 één van de drukste stopreinstations van Limburg en daarmee cruciaal voor het netwerk.

Oplossing

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

**Betrokken****Initiatiefnemer**

Provincie Limburg
Gemeenten Beek en Stein

Partner

ProRail, NS Stations

Belanghebbende

-

Stand van zaken

- Scope
- Tijd
- Financiën

Risico omschrijving

Risicoreservering € 0,556 mln.

Grootste financiële risico's

Geen overeenstemming over wijzigingen

Grootste tijd risico's

Geen overeenstemming over wijzigingen

Projectvoortgang / Mijlpalen		
2026	Q4	Afhandelen restpunten, administratieve en financiële afhandeling project
	Q2	<u>Herstelwerkzaamheden LVO-deel ProRail door aannemer uitgevoerd</u>
2025	Q3	Oplevering werk 'Herinrichting stationsgebied Beek-Elsloo'
2025	Q2	Openingshandeling 30 juni 2025
		Langere uitvoeringstijd project door TVP (treinvrije periode) afgestemd met ProRail.
2023	Q4	Start realisatiefase.
2023	Q2	In Q2 is krediet bijgesteld door Provinciale Staten en de gemeenteraden van gemeente Beek en Stein (Statenvoorstel G-23-003, GS DOC-00479307). Verder heeft GS besloten om de bestuurs- en realisatieovereenkomsten voor het project aan te gaan.
		Met het sluiten van de realisatieovereenkomst is projectonderdeel 19 vervallen.
2022		In Q1 2022 heeft ProRail de Provincie geïnformeerd over oplopende kostenramingen bij conditionerende werkzaamheden. Het betreft het verplaatsen van kabels & leidingen van ProRail. Een versoebing op dat scopeonderdeel is overeengekomen tussen de projectpartners, zonder dat er sprake is van versoebing van het bovengrondse plan, zodat het plan binnen budget haalbaar is. Overeengekomen is dat de realisatie van het project niet vertraagt.
2021		Sluiten van Samenwerkingsovereenkomst met gemeenten Beek en Stein.
2015		Ondertekening intentieovereenkomst tussen GS en gemeenten Beek en Stein (16 mei 2015)

Planning / Realisatie	Totaal	<2022	2022	2023	2024	2025	2026	>2026
Fasering VGR 7 (bijgesteld)								
Fasering VGR 13 (actueel)								
Inkomsten planning	7,133							
Uitgaven planning							1,793	
Realisatie	9,161	1,428	0,279	3,289	4,165			
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			

Budget	Totaal
Provincie	4,375
Beek	2,014
Stein	2,358
Rijks subsidie	1,973
Derden	0,790
Totaal	11,510

Zie begrotingsproduct 7.2.1



Regulier (wettelijke) verantwoordelijkheid

- ☐ Veiligheidsrisico
- ☐ Beheer en Onderhoud
- ☒ Beleid

Beoogd resultaat

Regionaal invulling geven aan de krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland.

Aanpak / Oplossing

Overeenstemmend met de in organisatievisie 2020 opgenomen missie om

“Strategische partnerships aan te gaan om eigen doelen te bereiken, vooral op innovatiegebied” wordt door het cluster Mobiliteit steeds meer samengewerkt met externe partijen. In dit projectblad zijn de vier samenwerkingen opgenomen en per samenwerking zijn een aantal projecten opgenomen die we gezamenlijk uitvoeren. De gezamenlijke mobiliteitsopgaven en –ambities van de regio's en de Provincie Limburg worden gezamenlijk opgepakt in deze samenwerkingsverbanden.

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

De jaarplannen/uitvoeringsplannen voor 2024 met daarin de Slim en Duurzaam-projecten zijn vastgesteld. Dit is bij Trendsportal gebeurd in het portefeuillehoudersoverleg. Het uitvoeringplan van Midden-Limburg Bereikbaar in het BRMO Midden-Limburg vastgesteld. Het jaarplan van Zuid-Limburg Bereikbaar is vastgesteld in de Stuurgroep ZLB en in het BRMO Zuid-Limburg (uitsluitende het collectieve programma).

In het derde kwartaal van 2024 is het onderzoek afgerond hoe de uitvoeringsorganisaties op een effectieve en efficiënte manier kunnen samenwerken. De adviezen zijn overgenomen in de jaarplannen voor 2025.

SmartwayZ.NL

SmartwayZ.NL is hét innovatieve mobiliteitsprogramma in Zuid-Nederland. Doel is samenwerken aan mobiliteitstransitie om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren, onder andere door het stimuleren van innovatie in de Provincies Limburg en Noord-Brabant. Daarnaast is de Programmaraad SmartwayZ.NL sinds begin 2024 de integrale tafel voor het strategisch gesprek over bereikbaarheid in Zuid-Nederland. De voorbereiding van het jaarlijkse BO MIRT vindt onder andere via deze tafel plaats. In het kader van deze overlegtafel is in 2024 gestart met het ontwikkelen van een Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland, met als doel om het uitgangspunt voor het vinden van bereikbaarheidsoplossingen in samenhang met de ruimtelijke strategie in Zuid-Nederland te worden. De A2 Weert-Eindhoven is voor Limburg een belangrijke prioriteit binnen SmartwayZ.NL en de MMA. Ieder jaar wordt op de site van SmartwayZ.NL de voortgang gerapporteerd in de voortgangsrapportage SmartwayZ.NL. Voorheen was er een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Per 2024 is dit veranderd in een jaarlijkse voortgangsrapportage. De laatste versie, periode 2025 is onder deze [link](#) te vinden. In september 2024 is een samenwerkingsovereenkomst met Noord-Brabant gesloten over SmartwayZ.NL.

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. [De samenwerking via de Investeringsagenda is afgerond en de lopende projecten worden momenteel voltooid; in 2026 heeft de samenwerking een vervolg gekregen in de vorm van een subsidierelatie.](#) Onderdeel hiervan zijn onder andere de werkgeversaanpak, logistieke aanpak [en fietsstimulering](#). Sinds 2025 wordt voortgang gerapporteerd via het [Monitoringsdashboard Trendsportal](#).

Midden-Limburg Bereikbaar

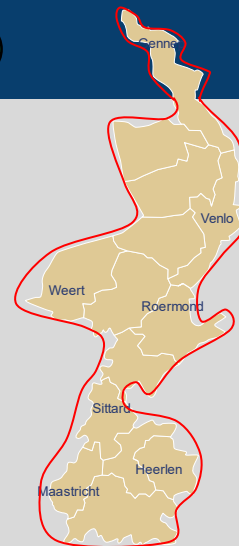
In Midden-Limburg werken gemeenten, regio en het rijk samen aan het realiseren van hun beleidsambities. Vanuit verschillende programma's werken deze overheden aan het stimuleren van slimme, veilige en duurzame mobiliteit in Midden-Limburg en het minimaliseren van de hinder die verkeer, wegwerkzaamheden en evenementen veroorzaken. Midden-Limburg Bereikbaar wordt gefaciliteerd door alle zeven Midden-Limburgse gemeentes in samenwerking met Provincie Limburg. Midden-Limburg Bereikbaar werkt aan de gezamenlijke opgaven van de zeven Midden-Limburgse gemeenten en daarnaast ook aan andere opgaven in relatie tot mobiliteit, onder andere voor de individuele gemeenten of voor Rijkswaterstaat. Projecten waar onder andere aan gewerkt wordt zijn de werkgeversbenadering (vergelijkbaar met andere regio's), logistieke aanpak, fietsstimulering en deelmobiliteit en hubs. De resultaten van 2025 zijn opgenomen in het [jaarverslag 2025](#).

Zuid-Limburg Bereikbaar

Zuid-Limburg Bereikbaar werkt aan bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in Zuid-Limburg. Alle zestien Zuid-Limburgse gemeenten hebben zich gecommitteerd om deel te nemen aan een collectief programma. Dit collectief programma bestaat uit de werkgeversaanpak, fietsstimulering, logistieke aanpak, onderwijsaanpak (voor de hele provincie) en deelmobiliteit en hubs. Het betreft een integraal programma waarbij invulling wordt gegeven aan de beleidsdoelen. Dit doen ze via diverse aanpakken en projecten bijvoorbeeld:

- Binnen de werkgeversaanpak wordt ingezet op het informeren van bedrijven over mijden van verplaatsingen en spreiden van verplaatsingen over de dag en week.
- Fietsstimulering met als doel om meer reizigers op de fiets te krijgen en het autogebruik te verminderen. [Dit wordt ondersteund met de uitingen van de campagne "Da's zo gefietst".](#)
- De logistieke aanpak richt zich op goederenvervoer. Er wordt gewerkt aan een modal shift van vervoer van goederen overweg naar water of naar spoor.

[De resultaten van 2025 zijn opgenomen in het jaarverslag 2025.](#)



Betrokken

Initiatiefnemer

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

Partner

Gemeenten, Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen

Stand van zaken

- ☒ Scope
- ☒ Tijd
- ☒ Financiën

Risico omschrijving

Grootste financiële risico's

- Financiële draagkracht gemeenten

Grootste tijd risico's

- Uitvoeringskracht uitvoeringsorganisaties

13. Regeling Grote Projecten

R9_RGP	Maaslijn (projectblad R9)
R46_RGP	Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (projectblad R46)
R56_RGP	Tram Maastricht - Hasselt
W24_RGP	N280 Leudal (W24)



Legenda

R: Railinfrastructuur

W: Weginfrastructuur

Datum: 1 juli 2026

Programmabureau Mobiliteitsopgaven

© Provincie Limburg

provincie
Limburg



13.1. R9. Maaslijn, 20e voortgangsrapportage

(peildatum 1 juli 2026, projectblad [R9](#))

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2026 tot 1 juli 2026 toegevoegd. Deze voortgangsrapportage geeft de ontwikkelingen in de tijd weer.

In de opgenomen tabel wordt u geïnformeerd over de voortgang in de eerste helft van 2026 waarbij per activiteit, middels de verschillende kleuren, wordt aangegeven of er eventueel afwijkingen zijn ten opzichte van de informatie die is opgenomen in het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2021-2025 (IPML) van 1 januari 2021 (2021-3605).

Op 30 juni 2021 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk akkoord met de Staatssecretaris van IenW gesloten over destijds ontstane tekorten, de risicoverdeling en het opdrachtgeverschap. Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten ingestemd met het bestuurlijk akkoord en in lijn hiermee het krediet Maaslijn verhoogd met € 18,48 mln. Daarnaast is er een reservering gevormd voor de vergoeding aan Arriva (vertragingskosten). Tevens zijn er enkele componenten destijds niet betrokken in de dekking, omdat de kans van optreden laag werd ingeschat. Dit betrof het totale btw-risico én het oplopen van twee jaar vertraging in realisatie en bijbehorende kosten voor Arriva. Inmiddels is het vertragingsrisico opgetreden en de planning van de indienststelling van de vernieuwde infrastructuur aangepast naar december 2027. De impact hiervan wordt later in deze paragraaf beschreven.

De afspraken uit het bestuurlijk akkoord 2021 zijn uitgewerkt in een addendum op de bestuursovereenkomst uit 2020 met het Rijk en provincies Noord-Brabant en Gelderland. Dit addendum is op 14 december 2021 ondertekend. De Staatssecretaris van IenW heeft op 16 december 2021 met instemming van Gedeputeerde Staten de projectbeslissing voor de Maaslijn genomen. Dat is een formele MIRT-stap die o.m. inhoudt dat wordt ingestemd met het starten van de aanbesteding door ProRail voor de uitvoering van het project.

Nadat ProRail als aanbestedende dienst conform planning op 10 januari 2022 was gestart met de aanbesteding voor de realisatie van het werk zijn op 5 april 2022 de opdrachtgevers IenW en Limburg in bestuurlijk overleg door ProRail geïnformeerd dat als gevolg van de oorlog in Oekraïne verstoringen in de leveringsketens in de gehele bouwsector optraden en dat deze ontwikkelingen een weerslag kregen op het toen lopende aanbestedingsproces Maaslijn. ProRail heeft als aanbestedende dienst aan IenW en de Provincie gemeld dat zij volgens de regels van de aanbestedingswetgeving en ingewonnen externe expertise geen andere mogelijkheid zag dan de aanbestedingsprocedure voor de elektrificatie van de Maaslijn in te trekken en deze opnieuw vorm te geven. De ontstane situatie leidde er toe dat naast een kostenstijging een verdere vertraging van de aanvankelijk beoogde opleverdatum van december 2024 niet te vermijden was. In september en oktober 2022 is de Statencommissie MD tijdens drie besloten bijeenkomsten geïnformeerd over het lopende proces, onderzoek naar alternatieve oplossingen en mogelijke financiële implicaties. Op 14 november 2022 zijn Provinciale Staten per mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00368515](#)) geïnformeerd over het besluit van de Stuurgroep Maaslijn om het project met een ongewijzigde technische projectscope en een geactualiseerde planning voort te zetten. De geactualiseerde planning betekent dat ProRail in februari 2023 de aanbesteding voor de realisatie van het project is gestart. De voorbereidende werkzaamheden door de aannemer verlopen volgens planning. De eerste treinrije periode (TVP) heeft in het Hemelvaartweekend van 2025 plaatsgevonden. Hierin zijn onder meer funderingen voor de bovenleidingmasten geplaatst. De werkzaamheden zijn volgens plan(ning) verlopen. De resterende TVP's voor 2026 en 2027 liggen vast.

Provinciale Staten hebben op 29 september 2023 ingestemd met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027. Tevens is het investeringskrediet infraproject Maaslijn opgehoogd met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln. per jaar vanaf 2026. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd.

Hierna hebben de Provincie Limburg en ProRail een realisatieovereenkomst afgesloten. Het Ministerie van IenW heeft ProRail een aanvullende beschikking verleend. ProRail heeft vervolgens Swietelsky Rail Benelux opdracht verleend voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn. Hierover zijn Provinciale Staten op 25 oktober 2023 geïnformeerd door een mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00568132](#)). Hiermee is de indienststelling van de nieuwe infrastructuur voorzien in december 2027.

Op 19 december 2022 hebben Provinciale Staten in een interpellatiedebat over de Maaslijn [motie 2951](#) aangenomen waarin GS onder meer wordt verzocht om bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt en dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen. Naar aanleiding van deze motie heeft er zowel richting de Staatssecretaris van IenW als richting de Tweede Kamer met steun van de provincies Noord-Brabant en Gelderland een lobby plaatsgevonden. Deze lobby heeft niet tot herziene afspraken geleid. De Staatssecretaris van IenW heeft toegezegd om hierover verder met de provincie in gesprek te gaan nadat zomer 2023 de inschrijvingen van de aannemers voor de Maaslijn bekend zijn. Provinciale Staten hebben op 29 september 2023 [motie 2987](#) aangenomen, waarin de eerder aangenomen motie 2951 nogmaals wordt benadrukt. Meerdere bestuurlijke contacten en overleggen hierover hebben niet tot gewijzigde afspraken met IenW geleid.

In de samenwerking met IenW heeft de Provincie er voor gekozen om de inzet van de additionele middelen als 'voorlopig' te bestempelen. Op 27 maart 2024 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van de moties 2951 en 2987 ([GS DOC-00628257](#)). Vanuit het College van Gedeputeerde Staten heeft meerdere malen, en vanuit meerdere portefeuilles, overleg op bestuurlijk niveau plaatsgevonden over de oproep uit bovengenoemde moties. IenW stelt zich op het standpunt dat alle bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn en het Addendum op deze bestuursovereenkomst betrokken partners bewust en relatief recent met de vigerende afspraken

hebben ingestemd. Daarbij komt dat vanuit het ministerie wordt gesteld dat er gelet op de gehele projectenportefeuille van IenW, en de daarin breed optredende financiële opgaven en prijsstijgingen, geen ruimte is om aanvullende financiële inspanningen te leveren voor het project Maaslijn. Ook is IenW niet bereid om bestaande of eventuele nieuwe risico's dan wel het hele project over te nemen. Daarnaast is Provinciale Staten geïnformeerd dat de juridische positie van de Provincie richting het Rijk tegen het licht is gehouden. Uit deze analyses blijkt dat het Rijk en ProRail tot op heden juridisch niet zijn tekortgeschoten in de nakoming van de met de Provincie gemaakte afspraken. Het door Provinciale Staten genomen aanvullende kredietbesluit Maaslijn van 29 september 2023 ([G-23-005](#)) is voldoende voor het opvangen van de indexeringskosten tot en met 2027 en als reservering voor enkele grote projectrisico's. Aan Provinciale Staten is daarom meegedeeld dat alles overziende het College van Gedeputeerde Staten op dit moment geen mogelijkheid ziet om tot invulling van de oproep uit de moties 2951 en 2987 te komen.

Provinciaal Inpassingsplan

Op 12 november 2021 hebben Provinciale Staten het PIP Maaslijn vastgesteld. In Noord-Brabant is het PIP 5 november 2021 vastgesteld. De vastgestelde inpassingsplannen hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. In Limburg tot en met 7 januari 2022.

De Raad van State heeft de provincies Limburg en Noord-Brabant op 9 juni 2022 geïnformeerd over de ingekomen en ontvankelijk verklaarde beroepen en heeft de provincies verzocht om een verweerschrift op te stellen. Het gaat in totaal om 16 beroepen, 12 Limburg en 4 Noord-Brabant. Een beroep is zowel in Limburg als Noord-Brabant ingesteld en betreft dezelfde inhoud. Dus 15 beroepen in totaal.

De verweerschriften van de provincies Limburg en Noord-Brabant zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. Provincie Limburg heeft 25 januari 2024 het verweerschrift ten behoeve van het PIP aangevuld met een passende beoordeling. Dit is noodzakelijk omdat in het vastgestelde PIP met betrekking tot de stikstofdepositie uitgegaan wordt van de zogenaamde bouwvrijstelling. Deze bouwvrijstelling is komen te vervallen, zodat over de tijdelijke stikstofdepositie een toelichting is toegevoegd aan het PIP. Met de passende beoordeling is het verweerschrift compleet en is de volgende stap de hoorzitting door de Raad van State voor de behandeling van de beroepen op het PIP van de provincies Limburg en Noord-Brabant. Tot slot zijn namens Provincies Limburg en Noord-Brabant in oktober 2024 aanvullende stukken ter verduidelijking van standpunten over geluid en trillingen aan de Raad van State gestuurd. Ondanks dat er nog geen sprake is van een onherroepelijk PIP hebben Provincie Limburg en IenW kennis genomen en ingestemd met het voorstel van ProRail om zonder onherroepelijk PIP door te gaan met de uitvoering van het project conform planning en zo vertraging van de indienststelling van elektrisch materieel in 2027 zoveel mogelijk te voorkomen. Het betreffen werkzaamheden die geen directe relatie hebben met de bezwaren van de appellanten.

Op 10 december 2025 heeft de Raad van State de provincie geïnformeerd dat de zitting voor de behandeling van de bezwaren op het Provinciaal Inpassingsplan gepland staat voor 10 en 11 februari 2026. [Per brief heeft de Raad van State laten weten dat de zitting op één dag in plaats van op twee dagen zou plaatsvinden. Op 11 februari 2026 heeft de zitting van de behandeling van de ingestelde beroepen op het PIP plaatsgevonden. Er is op dit moment nog geen uitspraak gedaan.](#)

Opname Maaslijn in TEN-T netwerk

De Europese TEN-T verordening is geactualiseerd. Op 5 december 2022 heeft de Transportraad in Brussel een akkoord bereikt over dit Herzieningsvoorstel TEN-T. In dit Herzieningsvoorstel is opname van de Maaslijn als volgt in het Trans-Europese transportnetwerk voorzien:

- deel Roermond – Venlo: uitgebreid kernnetwerk goederen
- deel Venlo – Nijmegen: uitgebreid netwerk

Vanuit de Provincie is de mogelijkheid om voor het project in aanmerking te komen voor een Europese "Connecting Europe Facility (CEF)"-subsidie benoemd. Deelname aan de Connecting Europe Days op 31 oktober 2023 heeft echter het inzicht gebracht dat op dit moment in de huidige CEF-call de in 2023 bestaande EU-verordening (dus zonder Maaslijn op TEN-T kaart) voorwaardelijk is. Omdat dit voorlopig de laatste CEF-call onder deze bestaande condities betreft, maakt de Maaslijn sinds 2024 wel onderdeel uit van het TEN-T netwerk, maar worden de mogelijkheden voor Europese financiële steun in de praktijk zeer onzeker.

Relatie met OV-concessie

Het infrastructurele project Maaslijn heeft een nauwe samenhang met de OV-concessie. In de OV-concessie is immers opgenomen dat de vervoerder er van uit moet gaan dat er – aanvankelijk – vanaf december 2020 sprake is van een geëlektrificeerde spoorlijn waarop nieuw elektrisch treinmaterieel kan worden ingezet. Nu dit laatste pas vanaf december 2027 mogelijk is, dient vervoerder Arriva langer met het bestaande dieselmaterieel te rijden. De exploitatielasten van dit materieel liggen hoger dan bij nieuwe elektrische treinen. Ook zijn de nieuwe treinen conform afspraak eind 2024 aan Arriva geleverd zonder dat deze in exploitatie kunnen worden genomen. Daarnaast is een belangrijk deel van de bestaande dieselvloot toe aan groot tussentijds onderhoud ('midlife-refurbishment') en zijn deze treinen door leeftijd en techniek storingsgevoeliger.

De meerkosten die uit bovengenoemde ontwikkelingen voortkomen zijn niet aan Arriva verwijtbaar en heeft Arriva daarom bij de provincie als concessieverlener in rekening gebracht. Over de omvang van deze kosten hebben Arriva en Provincie Limburg overeenstemming bereikt. Met het ministerie van IenW zijn conform Addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn afspraken gemaakt over de verdeling van financiering van deze extra kosten. Bij het MIRT-overleg op 8 januari 2026 hebben het Rijk en Limburg de afspraak dat ieder 50% van de risico's met betrekking tot vertraging Maaslijn draagt herbevestigd. Het Rijk stelt haar bijdrage voor de periode 2025 – 2027 (3 jaren) van de vertragingperiode à € 34,3 miljoen op korte termijn beschikbaar. [Deze uitkering is opgenomen in de Meicirculaire Provinciefonds 2026 en inmiddels van het Rijk ontvangen.](#) Tijdens dit MIRT-overleg is tevens afgesproken dat Rijk en Limburg zich samen zoveel als

mogelijk in blijven spannen om de verdragingskosten te beperken door, als gezamenlijke opdrachtgever, maximaal te sturen op tijdige afronding van de realisatie van de elektrificatie.

Ten aanzien de provinciale kosten hebben PS op 19 september 2025 met Statenvoorstel G-25-012 Ingestemd met het beschikbaar stellen van budget uit de algemene reserve ter hoogte van € 44,5 mln. ter dekking van het provinciale deel (50%) van de meer- en minderkosten van Arriva voor de periode 2025 t/m 2028 (4 jaren) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de elektrificatie van de Maaslijn.

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, Quicksan regionaal spoor: maatregelen z.s.m. uitvoeren. Samen met Rijk z.s.m. besluit nemen over definitief pakket van maatregelen en aanvullende financiering daarvan.
22-02-2013	G-12-048-1 geactualiseerde versie Programma Openbaar Vervoer (GS 07-02-2013 kenmerk 2013/5919). Het doel van de realisatie van de Railagenda is het waarmaken van de provinciale ambities met betrekking tot de maximale ontsluiting van het regionale, nationale en internationale railnet en de aansluiting van Limburg daarop, zowel qua noord-zuid- als qua oost-westverbindingen (+concessiedoelstelling). De opzet en aanpak van het Programma Openbaar Vervoer is hierbij vastgesteld.
07-02-2014	G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering. Intentionele politieke steun uit te spreken over elektrificatie van de Maaslijn, waarvan de Provinciale bijdrage vooralsnog op 40 miljoen geraamd wordt, onder voorwaarde van medefinanciering door de provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland/SAN en/of het Rijk. Besluitvorming over medefinanciering zal geschieden via een uitgewerkt voorstel op basis van een concrete business case.
28-05-2014 19/20-06-2014	Commissie Economie, bestuur en duurzaamheid; Sonderend stuk met bijlage G-14-013 Statenvoorstel 2 ^e tranche Structuurversterkende projecten (kenmerk 2014/25890). Het betreft nr. 7 Elektrificatie Maaslijn. Waar de 1 ^e 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 2 ^e tranche een verdieping gegeven aan de kennisinfrastructuur (Kennis-As Limburg), financieringsinstrumentarium 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: - o de Noordelijke- en Zuidelijke versnellingsmaatregelen, de elektrificatie van de Maaslijn en het station Grubbenvorst Greenport-Venlo. - o De kosten voor het project bedragen in totaal € 164 miljoen en de Limburgse bijdrage bedraagt in totaal € 64,75 miljoen - Versnellingsmaatregelen noordelijke Maaslijn € 12,0 miljoen. - Versnellingsmaatregelen zuidelijke Maaslijn € 20,1 miljoen. - Elektrificatie € 98,2 miljoen.

	- Station Grubbenvorst Greenport-Venlo € 33,7 miljoen.
	2. dat wijzigingen van de scope en/of verschuivingen van middelen tussen projectonderdelen alleen mogelijk zijn na goedkeuring van Gedeputeerde Staten. Dat substantiële scopewijzigingen ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten. 3. substantiële scopewijzigingen zijn: - o wijzigingen in de planning, die leiden tot latere oplevering (na 2020); - o wijzigingen in budget, zijnde een overschrijding van het taakstellend budget dan wel een overschrijding van de bijdrage van de Provincie Limburg; - o wijzigingen van het programma van eisen.
10-11-2017	Statenvoorstel Heroverwegingen in de Railagenda (kenmerk 2017/64877, G-17-031). Provinciale Staten van Limburg hebben besloten: 1. Op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie in te stemmen met het beëindigen van het project stoptrein Weert-Roermond. 2. Voor het project Maaslijn het volgende: - o het voorstel tot scopewijziging om, conform het door uw Staten op 30 september 2016 vastgestelde kredietbesluit, de realisatie van het station Grubbenvorst Greenport-Venlo géén onderdeel meer te laten zijn van het project Opwaardering Maaslijn; - o het voorstel tot scopewijziging om de realisatie van opstelcapaciteit voor materieel op de Maaslijn toe te voegen aan de scope van het project Opwaardering Maaslijn, waarbij binnen het beschikbare budget de oplossing gezocht wordt; - o aan de hand van het PIP Opwaardering Maaslijn (naar verwachting) medio 2018 een definitief besluit te nemen over de verdere aanpak van het project, inclusief de opstelsporen en - o De scopewijziging financieel te verwerken via de P&C cyclus. 3. In te stemmen met het voorstel om de ambitie tot realisatie van Maastricht-Noord fase 2 te herbevestigen wanneer deze gerealiseerd kan worden met volledige financiële steun van het Rijk. De verdere voorbereidingen voor dit project zullen worden gecontinueerd tot duidelijk is of het project gedekt gaat worden. 4. De opgeleverde verkenning voor het doortrekken van de Heuvellandlijn naar Kerkrade-west te accorderen en toe te werken naar een go/no go besluit op basis van een integrale bereikbaarheidsverkenning (conform de provinciale Mobiliteitsvisie).
	Amendement 12 Titulaer c.s. inzake station Grubbenvorst Greenport Venlo is aangenomen.
21-02-2018	Mededeling 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 risicomangement 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 (2^e 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 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 railinfraprojecten? 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 2^e Kamer en de in de 2^e 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 risicoreservering 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 regiobudget van € 153 mln. Daarnaast zal € 10,5 mln. worden gereserveerd in de aanvullende risicoreservering 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.
23-09-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Voortgang Maaslijn (kenmerk DOC-00184696)
28-09-2021	Mededeling portefeuillehouder Toezeggingen aan SCMD inzake Statenvoorstel bestuurlijk akkoord en kredietvoorstel Maaslijn (kenmerk DOC-00186477)
1-10-2021	G-21-023 Gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021. Provinciale Staten hebben besloten: • In te stemmen met het bestuurlijk akkoord Opwaardering Maaslijn zoals in deze nota beschreven; • In te stemmen met het ophogen van het krediet Maaslijn met € 18,48 22 mln. ten laste van de meerjarige begrotingsruimte. De financiële consequenties zullen worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus. • In te stemmen met het inzetten van de risicoreserve bereikbaarheidsmiddelen ten behoeve van 1 jaar vertragingkosten Arriva á € 13,605 mln. • Kennis te nemen van de resterende risico's die niet meegenomen zijn in het dekkingsvoorstel.
2-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoen toezeggingen 8992 en 8993 PIP Maaslijn (kenmerk DOC-00192813)
12-11-2021	G21-028 Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan Opwaardering Maaslijn. Provinciale Staten hebben besloten: • In te stemmen met de 'Nota van Antwoord' ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn', alsmede de 'Staat van Wijzigingen' Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn'.

	- Het Provinciaal Inpassingsplan Maaslijn, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (inclusief de bijlagen), met inachtneming van de 'Nota van Antwoord' ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn', alsmede de 'Staat van Wijzigingen' Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Opwaardering Maaslijn' zowel analoog als digitaal (NL.IMRO.9931.PIPMaaslijn-VG01) gewijzigd vast te stellen. - Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.
23-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Verbeterplan Maaslijn van ProRail (kenmerk DOC-00202467).
14-12-2021	GS besluit (kenmerk) om in te stemmen met het addendum en in te stemmen met het nemen van de projectbeslissing door het ministerie van I&W. Deze besluiten zijn in het bestuurlijk overleg over de Maaslijn met het Ministerie van I&W diezelfde dag bekrachtigd.
16-12-2021	Mededeling portefeuillehouder Projectbesluit Maaslijn (kenmerk DOC-00212582) .
4-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor provinciale projecten (kenmerk DOC-00256285)
14-4-2022	Mededeling portefeuillehouder over Voortgang Maaslijn in relatie tot oorlog Oekraïne en het afbreken van de aanbesteding voor de realisatie van het werk door ProRail (kenmerk DOC-00259961).
26-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake: Krantenartikel 12-4-2022 over vertraging elektrificatie Maaslijn (kenmerk DOC-00261647)
7-7-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over voortgang Maaslijn en aankondiging besluitvorming vervolgkoers in oktober 2022
21-7-2022	Verweerschrift inzake PIP Maaslijn is aan de Raad van State aangereikt.
25-10-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00358309) met aankondiging dat op 14 november PS en Tweede Kamer gelijktijdig zullen worden geïnformeerd over de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg Maaslijn van 20 oktober 2022. Tevens worden PS geïnformeerd over een brief vanuit de 'Groene Metropoolregio' met daarin een oproep om de Maaslijn zo spoedig mogelijk te realiseren.
14-11-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) over voortgang Maaslijn met daarin de uitkomsten van het BO Maaslijn van 20 oktober 2022.
5-12-2022	Akkoord binnen Transportraad in Brussel over dit Herzieningsvoorstel TEN-T, waardoor opname van de Maaslijn in het Trans-Europese transportnetwerk wordt voorzien.
6-12-2022	Brief van GS aan PS (DOC-00376984) inzake beantwoording vragen Maaslijn bij verzoek tot interpellatiedebat.
19-12-2022	Interpellatiedebat Provinciale Staten en motie 2951 unaniem aangenomen waarin GS onder meer wordt verzocht om bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt en dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen.
14-2-2023	Start aanbesteding ProRail voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn.
16-3-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00447553) over de brief staatssecretaris I&W naar aanleiding van kwestie kwartsloze ballast.
17-4-2023	Brief van gemeente Land van Cuijk over de voortgang verbetering van de Maaslijn (PS DOC-00467183).
25-4-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00457579) over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn.
1-9-2023	G-23-005 Statenvoorstel inzake besluit infrastructuur Maaslijn 2023, brief GS van 29-08-2023 (GS DOC-00533430) Provinciale Staten hebben 29 september 2023 besloten om: - in te stemmen met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een Realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027; - in te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln per jaar vanaf 2026 conform kredietbesluit zoals onder oplegging van geheimhouding ter inzage is gelegd. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd; - kennis te nemen van de resterende risico's; en - in te stemmen met een blijvende inzet gericht op uitvoering van Statenmotie 2951. PS hebben eveneens op 29 september 2023 motie 2987 aangenomen, waarin de eerder aangenomen motie 2951 nogmaals wordt benadrukt.
18-9-2023	Vaststelling in het Hoogambtelijk Overleg (ambtelijk opdrachtgeversoverleg) van het projectplan van ProRail voor de realisatiefase.
26-9-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Informatie Maaslijn (afdoening toezeggingen 9294 en 9295), brief gedeputeerde Kuntzelaers van 26 september 2023 (DOC-00551203).
29-9-2023	Beschikking realisatie "Opwaardering Maaslijn" van het Ministerie van IenW aan ProRail.
1-10-2023	Ondertekening van de realisatieovereenkomst "Overeenkomst van opdracht tussen ProRail B.V. en de Provincie Limburg inzake de realisatie van het Project 'Opwaardering Maaslijn'".

25-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake aanbesteding Maaslijn over de gunning van het werk door ProRail aan Swietelsky Rail Benelux (DOC-00568132).
20-11-2023	Ondertekening van de overeenkomst voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn tussen ProRail en Swietelsky Rail Benelux.
25-01-2024	Passende beoordeling als aanvulling aan het verweerschrift aan de Raad van State verstuurd.
27-03-2024	Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 Maaslijn (DOC-00628257).
29-05-2025	Na de voorbereidende werkzaamheden door de aannemer zijn in de eerste treinvrije periode werkzaamheden aan het spoor uitgevoerd.
25-06-2025	Formele starthandeling realisatie Maaslijn.
16-09-2025	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn (toezegging 9723, 9724 en 9725) (GS DOC-00824555)
19-09-2025	G-25-012 Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn (GS DOC-00814848) Provinciale Staten hebben op 19 september 2025 besloten om: In te stemmen met het beschikbaar stellen van budget ter hoogte van € 44,5 mln. ter dekking van het provinciale deel (50%) van de meer- en minderkosten voor de periode 2025 t/m 2028 als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn. Dit is inclusief een reservering voor de nog resterende onzekerheden, zoals een situatie waarbij Arriva vanaf 1 januari 2028 nog niet kan starten met de geëlektrificeerde exploitatie van de Maaslijn. In te stemmen met de bijgevoegde begrotingswijziging 2025.

2	Maaslijn	H1	H2	Stand van zaken
	Realisatiefase	2026	2025	
Het project Maaslijn kent een aantal strakke sturingscriteria. De vigerende scope is vastgelegd in CRS 3.0. De scope 3.0 is bevroren zoals deze is opgenomen in de raming van ProRail van 1 april 2021 en waarop het op 1 oktober 2021 door PS vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd. Deze scope is herbevestigd in het op 18 september 2023 in het Hoogambtelijk Overleg vastgestelde projectplan van ProRail voor de realisatiefase.				
2.1	Financiën			

		Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de fiscaliteit.
2.3 Dekking		Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten ingestemd met het bestuurlijk akkoord van 30 juni 2021 tussen het rijk en Provincie Limburg. Dit heeft geleid tot een aanvullende bijdrage van de Provincie en het Rijk en een andere risicoverdeling tussen de Provincie en het Rijk. Het volgende is door Provinciale Staten besloten. De totale noodzakelijke dekking bovenop het reeds bestaande Provinciaal krediet van € 99,9 mln. bestaat uit drie componenten. 1. Ten eerste is het kredietbesluit opgehoogd voor de investeringscomponent (te activeren kosten) van meerkosten, dit betreft de P50-kostenstijging (€ 8,03 mln. netto na indexering) en de ophoging om tot een P85-ramingszekerheid te komen (€ 10,46 mln.). Dit bedraagt € 18,48 mln., waarvan de kapitaallasten ten laste van het begrotingsresultaat worden gebracht. 2. De tweede component wordt gevormd door de vergoeding aan Arriva. Deze kostenpost voor het eerste jaar á € 13,60 mln. is onderdeel van de risicocomponent onder het kapitaallastenplafond. Dit drukt daarmee op de ruimte om risico's in de totale mobiliteitsportefeuille op te vangen. 3. De derde component is niet betrokken in de dekking, omdat de kans van optreden lager werd geacht. Dit betreft het totale btw-risico én het oplopen van twee jaar vertraging in realisatie en bijbehorende kosten voor Arriva. Deze € 27,49 mln. is niet van dekking voorzien en vergt een separaat besluit van Provinciale Staten bij optreden. Dekking is gebaseerd op gewijzigd Statenvoorstel Bestuurlijk akkoord en kredietbesluit Opwaardering Maaslijn 2021 (G-21-023), 1 oktober 2021). Meerkosten worden conform de bestuursovereenkomst uit 2020 en het addendum op deze bestuursovereenkomst uit 2021 gedekt door het Ministerie van IenW en Provincie Limburg op basis van een 50%-50% verdeling. Provinciale Staten hebben op 29 september 2023 hiervoor het investeringskrediet van het project Maaslijn opgehoogd met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln. per jaar vanaf 2026. Zie Statenvoorstel inzake besluit infrastructuur Maaslijn 2023 (G-23-005, 29 september 2023). Met deze toezegging hebben ProRail en de Provincie Limburg op 1 oktober 2023 de realisatieovereenkomst "Overeenkomst van opdracht tussen ProRail B.V. en de Provincie Limburg inzake de realisatie van het Project 'Opwaardering Maaslijn' ondertekend. Conform het addendum op de bestuursovereenkomst Maaslijn uit 2021 draagt de Provincie Limburg zorg voor de vaste bijdrages (dekking) van de Provincies Gelderland en Noord-Brabant. Het Rijk heeft middels de beschikking van het Ministerie van IenW aan ProRail voor de realisatie van de Opwaardering Maaslijn haar aandeel van de dekking vastgelegd. Daarmee komt de totale dekking van het project uit op € 358 miljoen. Hier van dragen Provincie Noord-Brabant en Provincie Gelderland € 31,60 miljoen, respectievelijk € 21,45 miljoen bij als vaste bijdrage. Beide provincies hebben de volledige subsidie inmiddels (status 13 januari 2025) afgegeven en het volledige bedrag aan Provincie Limburg overgemaakt. Alle bedragen zijn exclusief btw. De verdeling van de bijdragen van de Provincies Limburg, Gelderland en Noord-Brabant en IenW is conform de afspraken in het de bestuursovereenkomst Maaslijn van 2020 en het addendum op de bestuursovereenkomst Maaslijn van 2021. Als gevolg van de vertraging van het project en de prijsstijgingen van materialen zullen de projectkosten stijgen. Daartoe is een risicoreservering (p50 -> P85) beschikbaar. ProRail heeft van beide opdrachtgevers de opdracht de financiële impact van de vertraging en de huidige marktsituatie te bepalen. Bij de inschrijving voor de aanbesteding medio 2023 is gebleken dat de bestaande financiële dekking incl. risicoreservering voldoet. Conform afspraken met IenW en de provincies Gelderland en Noord-Brabant dragen Provincie Limburg en het Rijk gezamenlijk het risico van kostenstijging. <u>Verklaring ontwikkeling</u> Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de dekking.
2.4 Planning		Het project bevindt zich sinds VGR5 IPML in de realisatiefase. Als gevolg van het afbreken van de aanbesteding is indienststelling van de opgewaardeerde spoorweginfrastructuur uiterlijk december 2024 niet gehaald. De geactualiseerde planning die op 20 oktober 2022 in het BO Maaslijn is behandeld, voorziet in oplevering van het project in december 2027, zoals met Provinciale Staten gecommuniceerd in mededeling portefeuillehouder van 14 november 2022 (DOC-00368515) en door Provinciale Staten is vastgesteld bij Statenvoorstel inzake besluit infrastructuur Maaslijn 2023 (G-23-005, 29 september 2023). Huidige fase:

		Initiatieffase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase									
					X										
		De geactualiseerde planning die op 20 oktober 2022 in het BO Maaslijn is behandeld voorziet in oplevering van het project in december 2027. Daarbij wordt de bestaande technische projectscope gehandhaafd. Het aanbestedingsresultaat heeft de haalbaarheid van de indienststelling van de opgewaardeerde Maaslijn in december 2027 verder bevestigd.													
		<u>Verklaring ontwikkeling</u> Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de planning.													
2.5	Scope	De vigerende scope is vastgelegd in CRS 3.0. De scope 3.0 is bevroren zoals deze is opgenomen in de raming van ProRail van 1 april 2021 en waarop het op 1 oktober 2021 door Provinciale Staten vastgestelde kredietbesluit is gebaseerd.													
		<u>Verklaring ontwikkeling</u> Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de scope.													
2.6	Provinciaal Inpassingsplan	Vaststelling van het PIP door Provinciale Staten is in 12 november 2021 geschied. In de provincie Noord-Brabant is het PIP 5 november vastgesteld. De Provincie Gelderland hoeft geen PIP vast te stellen, omdat de voorgestelde maatregelen passen in de bestemmingsplannen van de Gelderse gemeenten Nijmegen en Heumen. De Provincie Limburg heeft als bevoegd gezag van de Raad van State op 9 juni 2022 de ingekomen en ontvankelijk verklaarde beroepen ontvangen en is in de gelegenheid gesteld om een verweerschrift in te dienen. Het gaat in totaal om 16 beroepen, 12 Limburg en 4 Noord-Brabant. Een beroep is zowel in Limburg als Noord-Brabant ingesteld en betreft dezelfde inhoud. Dus 15 verschillende beroepen in totaal. De verweerschriften van de provincies Limburg en Noord-Brabant zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. Het verweerschrift zal 25 januari 2024 worden aangevuld met de passende beoordeling voor de stikstofdepositie in de bouwfase. Behandeling van dit dossier is door de RvS ingepland voor 10 en 11 februari 2026. Het verweerschrift is 25 januari 2024 aangevuld met de passende beoordeling voor de stikstofdepositie in de bouwfase. Behandeling van dit dossier is door de Raad van State nog niet ingepland. Tot slot zijn namens Provincie Limburg en Provincie Noord-Brabant in oktober 2024 aanvullende stukken aan de Raad van State gestuurd. <u>Verklaring ontwikkeling</u> Op 10 december 2025 heeft de Raad van State per brief een uitnodiging gestuurd voor de zitting van de ingestelde beroepen op het Provinciaal Inpassingsplan. De zitting is gepland op 10 en 11 februari 2026. Per brief heeft de Raad van State laten weten dat de zitting op één dag in plaats van op twee dagen zou plaatsvinden. Op 11 februari 2026 heeft de zitting van de behandeling van de ingestelde beroepen op het PIP plaatsgevonden. Er is nog geen uitspraak gedaan.													
2.7	Risico's	Kosten boven de € 335,86 mln. worden conform de bestuursovereenkomst uit 2020 en het addendum op deze bestuursovereenkomst uit 2021 gedekt door het Ministerie van IenW en Provincie Limburg op basis van een 50%-50% verdeling. Provincies Gelderland en Noord-Brabant zijn geen risicodragende partijen. De restrisico's zijn als volgt verdeeld: <table><tr><th>Restrisico's</th><th>Rijk</th><th>Provincie Limburg</th></tr><tr><td>Verschil raming P50 / P85</td><td>75%</td><td>25%</td></tr><tr><td>overig realisatierisico</td><td>50%</td><td>50%</td></tr></table>					Restrisico's	Rijk	Provincie Limburg	Verschil raming P50 / P85	75%	25%	overig realisatierisico	50%	50%
Restrisico's	Rijk	Provincie Limburg													
Verschil raming P50 / P85	75%	25%													
overig realisatierisico	50%	50%													

Indexering	Rijk	Regio
Btw over aanvullend bedrag € 79,15	75%	25%
Btw overig	50%	50%
Vertraging (concessie elektrificatie)	50%	50%

Grootste financiële risico's

- Bouwwerkzaamheden vertragen bijvoorbeeld omdat het PIP (gedeeltelijk) wordt vernietigd door de RvS. Het project vertraagt met een latere indienststelling en een verdere indexering van prijsniveaus tot gevolg. Dit leidt, naast extra infrakosten, tot gevolgkosten bij de OV-concessiehouder.

Het risico wat betreft tekort aan marktcapaciteit heeft ProRail hoog gekwantificeerd vanwege een algemeen personeelstekort. Er zijn hoge volumes aan materiaal nodig en grote buitendienststellingen in geplande periodes maakt dat capaciteit schaars is. ProRail heeft het risico besproken met de aannemer en er zijn diverse beheersmaatregelen opgesteld.

Het niet kunnen voldoen aan ecologische voorwaarden tijdens realisatie.

Het tweede risico is stabiel. Van het derde risico neemt de kans van optreden toe door verplaatsingen van m.n. das en bever.

Grootste tijd risico's

Omdat de factor tijd de belangrijkste oorzaak is van financiële risico's zijn bovengenoemde risico's allen ook de grootste tijdrisico's.

Verklaring ontwikkelingen per grootste risico

PIP: omdat de uitspraak van de Raad van State pas in [Q3 van 2026](#) wordt verwacht, is een deel van het eerstgenoemde grootste financiële risico niet gewijzigd.

Pas na de zitting en uitspraak van de Raad van State waarbij de Provincies Noord-Brabant en Limburg in het gelijk worden gesteld, valt dit risico helemaal af.

Omdat de zittingsdatum voor 1 januari 2025 nog niet was gepland door de Raad van State en omdat ProRail had aangegeven voor 1 januari 2025 een onherroepelijk PIP nodig te hebben om alle werkzaamheden uit te kunnen voeren hebben IenW en Provincie Limburg ProRail de opdracht gegeven om een analyse uit te werken en maatregelen voor te stellen die negatieve effecten van een uitspraak later dan 1 januari 2025 doen beperken. Provincie Limburg en IenW hebben in het Hoogambtelijk overleg (HAO) van 29 november 2024 kennis genomen en ingestemd met het voorstel van ProRail om zonder onherroepelijk PIP door te gaan met de uitvoering van het project conform planning en zo vertraging van de indienststelling van elektrisch materieel in 2027 zoveel mogelijk te voorkomen.

Kwartsloze ballast: Dit risico is afgeschaald nu de verwachting van ProRail is dat voldoende kwartsloze ballast voorhanden is

Grondverwerving: ProRail heeft overeenstemming bereikt over noodzakelijke grondaankoop met alle particulieren. Alleen met mede (semi)-overheden is ProRail nog in gesprek over grondverwerving. Om deze reden is dit risico slechts nihil.

Gezien de ontwikkeling van bovenstaande risico's is de algemene beoordeling van de risico's verbeterd van 'oranje' naar 'groen'.

Het risico wat betreft marktcapaciteit tijdens de uitvoering betreft onvoldoende resources die beschikbaar zijn bij (onder)aannemer(s). Oorzaken kunnen liggen in het een algemeen (landelijk) personeelstekort (ook in combinatie met andere projecten). Daarnaast zijn voor het project hoge volumes materiaal nodig en kunnen de vele buitendienststellingen in dezelfde periode leiden tot een tekort aan capaciteit. Tot slot zou de aannemer materialen met een lange besteltijd mogelijk niet op tijd bestellen, omdat ontwerpproces nog niet is afgerond.

Het risico wat betreft het niet kunnen voldoen aan de ecologische voorwaarden kan verschillende oorzaken hebben. Gedurende het project kunnen diverse dieren en/of planten zich nestelen langs het traject en enkele diersoorten zijn lastiger te beheersen, zoals de das. Wanneer dassenburchten worden gevonden vlak voor start uitvoering bij een 30-daagse TVP, kunnen deze niet tijdig worden verplaatst (i.v.m. broedseizoen). Dit alles kan leiden tot vertraging in

		de uitvoering (tijdens realisatie wordt werk stilgelegd). Als er niet aan bepaalde voorwaarde in de vergunning wordt voldaan is de kans op een jaar vertraging niet ondenkbeeldig. ProRail beheerst dit risico door langs het werkgebied goed te monitoren om optreden van het risico te voorkomen. Daarnaast is ProRail bezig om een meer generieke vergunning te verkrijgen, die betrekking heeft op de gehele Maaslijn en van toepassing is op toeval vondsten. Dit reduceert de proceduredtijd na het aantreffen van een toeval vondst.
2.8 Concessie		Arriva en de Provincie Limburg hebben het voornemen uitgesproken om de financiële effecten van de vertraging 2020-2024 van de Maaslijn bij voorkeur en met voorrang zonder verdere betaling van een financiële vergoeding aan Arriva te regelen door eventuele meerkosten en minderopbrengsten zo laag als mogelijk te houden en via compenserende maatregelen op nul uit te komen. Na intensieve overleggen met Arriva hebben wij ter nadere uitwerking en bekrachtiging van deze nullijn een vaststellingsovereenkomst opgesteld. Provinciale Staten hebben op 14 februari 2020 bij besluit G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva de kaders hiervoor aangegeven. Als gevolg van de beoogde verkoop van Arriva door Deutsche Bahn aan I Squared Capital heeft het College van GS besloten om een voorstel voor verlenging van de OV-concessie uiterlijk in december 2025 aan Provinciale Staten voor te leggen (mededeling portefeuillehouder van 19 oktober 2023, GS DOC-00566055). Op 19 december 2025 heeft het college hieromtrent een sonderend stuk aan Provinciale Staten voorgelegd (GS DOC-00862522). Nu indienstelling van de Maaslijn vertraagt tot eind 2027 zijn er nieuwe gesprekken met Arriva en het ministerie van IenW gestart om cf. de voorwaarden in de OV-concessie met een open boekcalculatie de meerkosten van langere dieselexploitatie in beeld te brengen. Ten aanzien van de aanvullende vertraging 2024-2027 heeft Arriva inzage gegeven in haar meerkosten. Deze businesscase is extern gevalideerd. Voor de uiteindelijke financiële gevolgen hebben Provinciale Staten op 19 september 2025 Statenvoorstel G-25-012 vastgesteld en daarmee € 44,5 mln. beschikbaar gesteld. <u>Verklaring ontwikkeling</u> Met Arriva is overeenstemming bereikt over de hoogte van de vergoeding en met het Rijk is gesproken over de verdeling tussen de Provincie en Rijk. Voor de uiteindelijke financiële gevolgen hebben Provinciale Staten op 19-09-2025 Statenvoorstel G-25-012 vastgesteld en daarmee een bedrag van € 44,5 mln. beschikbaar gesteld. De door het Rijk toegezegde bijdrage van 50% van de verdragingskosten voor de eerste 3 jaren à € 34,3 mln. is inmiddels ontvangen.
2.9 Organisatie		Tot aan het projectbesluit en daarmee de start van de realisatiefase was de Provincie Limburg (administratief) opdrachtgever voor ProRail voor de planuitwerking en droeg zorg voor betaling in deze projectfase. Op 14 december 2021 is het addendum op de bestuursovereenkomst van 10 februari 2020 door alle partijen ondertekend. In dit addendum is overeengekomen dat tijdens de realisatiefase die is gestart na de projectbeslissing op 15 december 2021 het project gezamenlijk wordt aangestuurd door het Rijk en de Provincie Limburg. Beide partijen zullen optreden als opdrachtgever richting ProRail. Het Rijk blijft de rol van dagelijkse aansturing vervullen. Binnen de afgesproken governance vinden de opdrachtgeversoverleggen samen met IenW plaats met ProRail als opdrachtnemer en ontvangen de Provincie Limburg en IenW de rapportages waarop de facturen betaalbaar gesteld kunnen worden. Naar aanleiding van Statenmotie 2951 van 19 december 2022 zijn gesprekken met IenW opgestart over overdracht van het project naar het Rijk. Geconcludeerd is dat overdracht geen haalbare optie is vanuit het Rijk gezien. Aan Provinciale Staten is daarom op 27 maart 2024 meegedeeld dat alles overziende het College van Gedeputeerde Staten op dit moment geen mogelijkheid ziet om tot invulling van de oproep uit de moties 2951 en 2987 te komen. <u>Verklaring ontwikkeling</u> Er zijn geen ontwikkelingen op het gebied van organisatie.

Bijlagen:

1. Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)
2. Risico's en risicobeheersing

Bijlage 1: Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)

Besluiten / documenten	
Berichtgeving aan PS 12 november 2019	Negende voortgangsrapportage Groot Project Railagenda, brief GS van 12-11-2019 (GS 2019-84220)
Berichtgeving aan PS 21 januari 2020	G-20-002 Ontwerpbesluit bekrachtiging geheimhouding bijlagen Statenvoorstel G-20-001 Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn (GS 2020-3428)
Berichtgeving aan PS 21 januari 2020	G-20-001 Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn, brief GS van 21-1-2020 (GS 2020-3391)
Berichtgeving aan PS 1 september 2020	Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 (IPML), brief GS 1-9-2020 (GS 2020-35886). Rapportage i.h.k.v. Regeling Grote Projecten inclusief Railagenda.
Berichtgeving aan PS 14 december 2020	Beantwoording Schriftelijke Vragen PvdA-Berghorst en Kuntzelaers inzake voortgang Maaslijn, brief GS van 4-12-2020 (GS 2020-49752)
Berichtgeving aan PS 22 december 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake de Maaslijn, brief GS 22-12-2020 (GS 2020-51989)
Berichtgeving aan PS 9 februari 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake dossier Maaslijn, brief GS 09-02-2021 (GS 2021-3987)
Berichtgeving aan PS 9 maart 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn, brief gedeputeerde Mackus 06-03-2021 (GS 2021-6404)
Berichtgeving aan PS 7 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang Maaslijn, brief gedeputeerde Brugman-Rustenburg 07-04-2021 (GS 2021-9657)
Berichtgeving aan PS 16 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn, brief CdK Bovens 16-04-2021 (GS 2021-10391)
Berichtgeving aan PS 24 april 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Opwaardering Maaslijn, brief GS 29-04-2021 (GS 2021-11398)
Berichtgeving aan PS 21 mei 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake de Maaslijn, brief GS 21-05-2021 (GS 2021-13246)
Berichtgeving aan PS 6 juli 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake bestuurlijk akkoord Maaslijn, brief GS 06-07-2021 (GS2021/17133)
Berichtgeving aan PS 23-09-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Voortgang Maaslijn (kenmerk DOC-00184696)
Berichtgeving aan PS 28-09-2021	Mededeling portefeuillehouder Toezeggingen aan Statencommissie MD inzake Statenvoorstel bestuurlijk akkoord en kredietvoorstel Maaslijn (kenmerk DOC-00186477)
Berichtgeving aan PS 2-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake afdoen toezeggingen 8992 en 8993 PIP Maaslijn (kenmerk DOC-00192813)
Berichtgeving aan PS 23-11-2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Verbeterplan Maaslijn van ProRail (kenmerk DOC-00202467)
Berichtgeving aan PS 16-12-2021	Mededeling portefeuillehouder Projectbeslissing Maaslijn (kenmerk DOC-00212582)
Berichtgeving aan 4-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor provinciale projecten (kenmerk DOC-00256285)
Berichtgeving aan 19-4-2022	Mededeling portefeuillehouder over Voortgang Maaslijn in relatie tot oorlog Oekraïne en het afbreken van de aanbesteding voor de realisatie van het werk door ProRail (kenmerk DOC-00259961).
Berichtgeving aan 26-4-2022	Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen inzake: krantenartikel 12-4-2022 over vertraging elektrificatie Maaslijn (kenmerk DOC-00261647)
7-7-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over voortgang Maaslijn en aankondiging besluitvorming vervolgkoers in oktober 2022
25-10-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00358309) met aankondiging dat op 14 november PS en Tweede Kamer gelijktijdig zullen worden geïnformeerd over de afspraken uit het Bestuurlijk Overleg Maaslijn van 20 oktober 2022. Tevens worden PS geïnformeerd over een brief vanuit de 'Groene Metropoolregio' met daarin een oproep om de Maaslijn zo spoedig mogelijk te realiseren.
14-11-2022	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) over voortgang Maaslijn met daarin de uitkomsten van het BO Maaslijn van 20 oktober 2022.
6-12-2022	Brief van GS aan PS (DOC-00376984) inzake beantwoording vragen Maaslijn bij verzoek tot interpellatiedebat.
19-12-2022	Statenmotie 2951 wordt aangenomen.
16-3-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00447553) over de brief staatssecretaris I&W naar aanleiding van kwestie kwartsloze ballast.
17-4-2023	Brief van gemeente Land van Cuijk over de voortgang verbetering van de Maaslijn (PS DOC-00467183)
25-4-2023	Mededeling portefeuillehouder (DOC-00457579) over de afhandeling van motie 2831 Bastiaans 'kappen nu' binnen project opwaardering Maaslijn.

1-9-2023	G-23-005 Statenvoorstel inzake besluit infrastructuur Maaslijn 2023, brief GS van 29-08-2023 (GS DOC-00533430) Provinciale Staten hebben 29 september 2023 besloten om: • in te stemmen met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een Realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027; • in te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln per jaar vanaf 2026 conform kredietbesluit zoals onder oplegging van geheimhouding ter inzage is gelegd. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd; • kennis te nemen van de resterende risico's en; • in te stemmen met een blijvende inzet gericht op uitvoering van Statenmotie 2951.
26-9-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake Informatie Maaslijn (afdoening toezeggingen 9294 en 9295), brief gedeputeerde Kuntzelaers van 26 september 2023 (DOC-00551203).
25-10-2023	Mededeling portefeuillehouder inzake aanbesteding Maaslijn over de gunning van het werk door ProRail aan Swietelsky Rail Benelux (DOC-00568132).
27-03-2024	Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 Maaslijn (DOC-00628257)
16-09-2025	Mededeling portefeuillehouder inzake Maaslijn (toezegging 9723, 9724 en 9725) (GS DOC-00824555)
19-09-2025	G-25-012 Statenvoorstel inzake Verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn Provinciale Staten hebben op 19 september 2025 besloten om: In te stemmen met het beschikbaar stellen van budget ter hoogte van € 44,5 mln. ter dekking van het provinciale deel (50%) van de meer- en minderkosten voor de periode 2025 t/m 2028 als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn. Dit is inclusief een reservering voor de nog resterende onzekerheden, zoals een situatie waarbij Arriva vanaf 1 januari 2028 nog niet kan starten met de geëlektrificeerde exploitatie van de Maaslijn. In te stemmen met de bijgevoegde begrotingswijziging 2025

Bijlage 2: Risico's en risicobeheersing

De belangrijkste risico's zijn:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Indien tijdens de uitvoering blijkt dat onvoldoende resources ter beschikking zijn bij (onder)aannemer(s) kan dit leiden tot vertraging en bijbehorende vertragskosten voor het project en OV concessie.	Het risico wordt regulier besproken tussen ProRail en de aannemer en er zijn diverse beheersmaatregelen opgesteld.	Er wordt maximaal ingezet op het tijdig ter beschikking hebben van kritische capaciteit (menskracht), materialen en materieel.
In de voorbereidingsfase wordt te weinig aandacht besteed aan ecologische maatregelen of als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw wordt er geen Wnb-vergunning verleend, waardoor de uitvoering door de aannemer niet op tijd wordt gestart, met een latere indienststelling en bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.	Extra capaciteit op ecologie. Inzichtelijk maken van de stikstofdepositie	Voor de behandeling van de beroepen inzake het PIP is een passende beoordeling opgesteld. ProRail heeft de omgevingsvergunningen Natura 2000-gebieden (voormalige Wnb-gebieden) en flora- en fauna-activiteiten (voormalige Wnb-soorten) verkregen. Daarmee is dit risico lager geworden. De omgevingsvergunning voor flora en fauna moet bij wijzigingen geactualiseerd worden. Een wijziging kan zijn een gewijzigde locatie van een dassenburcht.
Indien allerhande vertragingen, issues en onderbrekingen in werkproces ProRail en onderliggende processen bij (onder)aannemers optreden of door te late besluitvorming kan het project niet tijdig (eind 2027) in dienst worden gesteld, met bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.	Projectorganisatie Provincie Limburg bewaakt de projectvoortgang via reguliere regiegroepen en voortgangsrapportages en escaleert naar HAO of bestuurlijk niveau indien een vertraging dreigt. Mijlpalen communiceren met ProRail zodat hierop gestuurd wordt. Herijken van de plannen door ProRail.	Het betreft regulier werk.
Wijzigingen in wet- en regelgeving leiden tot wijzigende interne en externe regelgeving, met bijbehorende vertragskosten voor project en OV-concessie tot gevolg.	Projectorganisatie Provincie Limburg bewaakt de projectvoortgang via reguliere regiegroepen en voortgangsrapportages en escaleert naar HAO of bestuurlijk niveau indien een vertraging dreigt. Actief overleg tussen BG en project en actief delen van interpretatie (nieuwe) normen en regelgeving.	Het betreft regulier werk.
Bezwaarmakers krijgen gelijk bij de Raad van State en het PIP wordt (deels) vernietigd op basis van een beroep (PL of NB) of PIP wordt vertraagd onherroepelijk, waardoor ProRail en de aannemer niet overal kunnen starten met de uitvoering. Dit leidt tot kostenstijgingen door de te	Uitloop van procestijd bij Raad van State. Analyse maken welk werk wél tijdig uitgevoerd kan worden (i.r.t. projectdoelstellingen). Mogelijk tijdseffect op Onteigeningsprocedure gronden voorkomen. ProRail heeft een analyse uitgewerkt en maatregelen voorgesteld die negatieve effecten van een uitspraak later dan 1 januari 2025 doen beperken.	Op het door PS vastgestelde PIP zijn beroepen ingediend. Een verweerschrift door de Provincie is 21 juni 2022 aangereikt aan Raad van State. Er is sprake van een langere dan verwachte beroepsprocedure. Provincie Limburg en IenW hebben in het Hoogambtelijk overleg (HAO) van 29 november 2024 kennis genomen en ingestemd met het voorstel van ProRail om zonder onherroepelijk PIP door te gaan met de

betalen schadevergoeding aan de aannemer en gevolgcosten voor de OV-concessie.		uitvoering van het project conform planning en zo vertraging van de indienststelling van elektrisch materieel in 2027 zoveel mogelijk te voorkomen.
---	--	--

13.2. R46. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, 17e voortgangsrapportage

(peildatum: 1 juli 2026, projectblad [R46](#))

Managementsamenvatting

Aan het projectblad is de voortgangsrapportage over de periode van 1 januari 2026 tot 1 juli 2026 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 eerste helft 2026 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 juli 2024.

Op 6 april 2020 hebben uw Staten het Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (PIP) vastgesteld en het Kredietbesluit SVHL 2020 genomen. Op 19 mei 2020 is de realisatieovereenkomst tussen Provincie en ProRail voor het project ondertekend. Gelijktijdig is het traject van aanbesteding door ProRail gestart en dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de gunning op 3 december 2020 aan Swietelsky Rail Benelux B.V. en is de realisatie van de spoorverdubbeling gestart.

Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend. Op 14 juni 2021 heeft de zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. Op 21 juli 2021 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepszaak. Het PIP is onherroepelijk geworden per 21 juli 2021.

In de planning van het project ligt ook een relatie met de voorwaarden van de CEF-subsidie. De CEF-subsidie is aangevraagd met een planning die stuurde op realisatie in december 2020. Op 29 september 2020 is het amendement bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project (juni 2022) om de subsidie veilig te stellen. Het besluitvormingsproces bij de Europese Unie heeft een veel langere doorlooptijd gehad dan verwacht. Aangekondigd is dat begin juli 2021 een besluit wordt genomen. Inmiddels heeft CINEA (naamswijziging t.o.v. INEA) ingestemd met het ingediende amendement en is uitstel van oplevering gegeven tot 16 maart 2023. De geplande oplevering van de werkzaamheden is voorzien voor november 2022 en past ruim binnen het gestelde uitstel.

Conform planning zijn de werkzaamheden voor de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf in de periode 4 maart 2022 t/m 9 mei 2022 in een zogenaamde 9-weekse treinvrije periode uitgevoerd.

Op 9 mei 2022 is de dienstregeling (die 9 weken stil lag) weer gestart en kunnen treinen gebruik maken van de spoorverdubbeling.

In de periode 1 juli 2022 en 31 december 2022 zijn de restwerkzaamheden na indienststelling uitgevoerd. Daarnaast zijn de werkzaamheden rondom de verlegde Glas Mij-weg uitgevoerd en opgeleverd.

In de periode 31 december tot en met 1 jan 2024 is op basis van de prognose eindstand een begin gemaakt met de financiële verantwoording richting CEF-subsidie (Europa) en ministerie van I&W. Er wordt gestuurd op een definitief financiële eindstand tussen 1 jan 2024 en 1 juli 2024.

Voor de in het hierbeneden weergegeven totaaloverzicht opgenomen regel: 20-10-2021 Aanpassing Emplacement Heerlen-west als scope-uitbreiding van SVHL (DOC 00184345) wordt een GS-besluit voorbereid (Q3 2023) waarin GS wordt voorgesteld om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen in te stemmen met het in IPML onder nummer R46a (als onderdeel van project Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf R46) verder te rapporteren.

INEA/CEF/TRAN/A2016/1351675 2016-EU-TA-0108-W 2EUSates2cross



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 sporenlay-out op de emplacementen Heerlen-oost en Landgraaf-west ten behoeve van dubbelspoor;
- seintechische maatregelen tussen station Landgraaf en de grens. Uit overleg kernteam 19 februari 2019: Seinverdichting is uit de scope van de CRS 3.0 gehaald. Omdat er een ander – weliswaar duurder - ontwerp is, is de seinverdichting niet meer nodig. De elektrificatie op het traject Landgraaf-grens behoort niet tot de scope van dit project, maar betreft een separaat project. Dit project is reeds uitgevoerd en opgeleverd. Pas na verdubbeling van het spoor kan een tweede sneltrein, als onderdeel van de Limburgse OV-concessie, op het traject worden ingelegd. Dat geldt tevens voor een toekomstige IC-verbinding Amsterdam – Heerlen – Aachen (– Köln).

10-01-2014	Commissie Ruimte, Infra en Financiën; Statenvoorstel G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering (10-12-2013 kenmerk 2013/6844). PS besluit een bedrag van 10 miljoen euro als cofinanciering voor spoorverdubbeling tussen Heerlen en De Kissel vast te stellen, te putten uit de Reserve Agenda treinverkeer in Limburg van 30 miljoen euro die de Staten aan de Limburglijnen gekoppeld hebben, onder voorwaarden van cofinanciering door het Rijk.
07-02-2014	G-13-036 Gewijzigd Statenvoorstel Voortgangsrapportage projecten programma OV en voorstel tot besluitvorming over prioritering en financiering.
06-04-2020	G-20-016 Gewijzigd Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (SVHL) inclusief alle bijlagen en Kredietbesluit 2020 SVHL, brief GS van 20-3-2020 (GS 2020-12428).

Deel 1. Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

1. In te stemmen met de 'Nota van Zienswijzen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf,' inclusief de daarin verwoorde wijzigingen.
2. Het Provinciaal Inpassingsplan Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf, bestaande uit de regels, verbeelding en toelichting (inclusief de bijlagen), met inachtneming van de 'Nota van Zienswijzen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan en milieueffectrapport Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf' zowel analoog als digitaal (NL.IMRO.9931.PIPSVHL-VG01) gewijzigd vast te stellen.
3. Te vermelden dat op dit besluit afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is, alsook dat de beroepsgronden in het beroepsschrift moeten worden opgenomen, het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen beroepsgronden zijn ingediend, en deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Deel 2. Kredietbesluit 2020 SVHL

4. In te stemmen met
 - a. twee scopewijzigingen omtrent de kunstwerken en de aanpassingen aan Heerlen-oost;
 - b. dat de aanvullende financiële bijdrage van € 10,2 mln. aan het bestaande krediet ad €10 mln. wordt toegevoegd waarmee de totale provinciale bijdrage wordt verhoogd tot € 20,2 mln. Dekking van deze aanvullende middelen is voorzien binnen de bereikbaarheidsmiddelen (het afwegingskader Mobiliteitsopgave en -ambitie 2020-2023, welke op 14 februari 2020 door Provinciale Staten is vastgesteld (G-20-004)). In dit afwegingskader is rekening gehouden met een aanvullende reservering voor dit project van € 12,1 mln. Het voorliggende kredietbesluit past binnen deze reservering. Deze financiële consequenties zullen worden verwerkt via de reguliere P&C-cyclus (afwijkingenrapportage) en programmabegroting 2021 en verder.
 - c. Het restant van deze reservering (ca. € 1,8 mln.) ten gunste wordt gebracht van het saldo van de bereikbaarheidsmiddelen;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.

- d. 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.
- e. 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 kunnen Provinciale Staten besluiten alsnog het project op budgettaire gronden te staken (een no go). In samenspraak met ProRail is overeengekomen dat indien de Provincie Limburg, bij een verwachte overschrijding van het gereserveerde projectbudget conform de P85-waarde – met het overzicht van alle risico's en consequenties voor beide partijen –, besluit om het project op budgettaire gronden alsnog te staken, de Tenderboard dit zal opvolgen en het besluit overnemen.

29-09-2020	Het amendement is bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project om de subsidie veilig te stellen.
03-12-2020	Gunning aan Swietelsky Rail Benelux B.V.
21-07-2021	Onherroepelijk PIP.
20-10-2021	Aanpassing Emplacement Heerlen-west als scope-uitbreiding van SVHL (DOC-00184345).
09-12-2021	Instemming CINEA inzake aangevraagd uitstel van oplevering middels ingediend amendement.
4 maart 2022	Start 9-weekse treinvrije periode.
9 mei 2022	Einde 9-weekse treinvrije periode en indienststelling gerealiseerd.
Q2 2023	Eindoplevering (administratieve) werkzaamheden.
Q4 2023	Indienen overzicht definitieve realisatiekosten ten behoeve van CEF-subsidie en bijdrage van ministerie van I&W.
Q2 2024	Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf.
Q4 2024	Indienen aangepast overzicht definitieve realisatiekosten ten behoeve van CEF-subsidie en bijdrage van ministerie van I&W.
Q4 2025	Indienen definitief overzicht definitieve realisatiekosten ten behoeve van CEF-subsidie en bijdrage van ministerie van I&W.
Q4 2025	Eind december 2025 bericht van CINEA dat definitieve beoordeling van final report en betaling CEF-subsidie niet wordt gehaald, verwachting dit in Q1 2026 te kunnen afronden.
Q1/Q2 2027	Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf.

2	SVHL Realisatiefase	H2 2023	H1 2024	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 Provinciale Staten is vastgesteld (G-20-004). Dit maakt het financiële overzicht, voor dit moment, als volgt: <table><tr><th>Planning / Realisatie</th><th>Totaal</th><th>≤2021</th><th>2022</th><th>2023</th><th>2024</th><th>2025</th><th>2026</th><th>>2026</th></tr><tr><td>Fasering VGR 3 (bijgesteld)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Fasering VGR 12 (actueel)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Inkomsten planning</td><td></td><td></td><td colspan="2">n.t.b.</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Uitgaven planning</td><td>3,250</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>3,250</td></tr><tr><td>Realisatie</td><td>37,427</td><td>11,804</td><td>20,331</td><td>3,473</td><td>1,332</td><td>0,487</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Initiatief</td><td>Haalbaarheid</td><td>Planvorming</td><td colspan="2">Uitvoering</td><td colspan="4">Beheer</td></tr></table> <u>Verklaring ontwikkeling</u> Uitgaven passen binnen het ter beschikking gesteld krediet. Cijfers realisatie 2022 geactualiseerd vooruitlopend op de definitieve afrekening bijdragen ministerie van I&W en CEF-subsidie Europa in 2023/2024.	Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026	Fasering VGR 3 (bijgesteld)									Fasering VGR 12 (actueel)									Inkomsten planning			n.t.b.						Uitgaven planning	3,250							3,250	Realisatie	37,427	11,804	20,331	3,473	1,332	0,487			Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer			
Planning / Realisatie	Totaal	≤2021	2022	2023	2024	2025	2026	>2026																																																											
Fasering VGR 3 (bijgesteld)																																																																			
Fasering VGR 12 (actueel)																																																																			
Inkomsten planning			n.t.b.																																																																
Uitgaven planning	3,250							3,250																																																											
Realisatie	37,427	11,804	20,331	3,473	1,332	0,487																																																													
Initiatief	Haalbaarheid	Planvorming	Uitvoering		Beheer																																																														
2.2	Fiscaliteit			Btw <u>Verklaring ontwikkeling</u> Bij de gemeenten Heerlen en Landgraaf worden er afspraken vastgelegd inzake kruisende voorzieningen. Dit om kostenverhoging te vermijden. Beide overeenkomsten zijn in december 2021 door GS geaccordeerd. De overeenkomst met Heerlen is in december 2021 gesloten (ondertekend). De overeenkomst met Landgraaf is in Q1 2022 ondertekend.																																																															
2.3	Dekking			<table><tr><th colspan="2">Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €</th></tr><tr><td>Bijdrage I&W</td><td>21.539.298</td></tr><tr><td>Kunstwerken</td><td>4.000.000</td></tr><tr><td>Heerlen-Oost</td><td>2.609.083</td></tr><tr><td>A Totaal Bijdrage I&W</td><td>28.148.381</td></tr><tr><td>B Bijdrage Parkstad Limburg</td><td>1.363.405</td></tr><tr><td>C Bijdrage CEF</td><td>18.400.000</td></tr><tr><td>D Bijdrage Provincie Limburg (2015)</td><td>10.000.000</td></tr><tr><td>E Bijdrage Provincie Limburg (2020)</td><td>10.228.214</td></tr><tr><td>Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €</td><td>68.140.000</td></tr></table> CEF-subsidie	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €		Bijdrage I&W	21.539.298	Kunstwerken	4.000.000	Heerlen-Oost	2.609.083	A Totaal Bijdrage I&W	28.148.381	B Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405	C Bijdrage CEF	18.400.000	D Bijdrage Provincie Limburg (2015)	10.000.000	E Bijdrage Provincie Limburg (2020)	10.228.214	Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €	68.140.000																																											
Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf in €																																																																			
Bijdrage I&W	21.539.298																																																																		
Kunstwerken	4.000.000																																																																		
Heerlen-Oost	2.609.083																																																																		
A Totaal Bijdrage I&W	28.148.381																																																																		
B Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405																																																																		
C Bijdrage CEF	18.400.000																																																																		
D Bijdrage Provincie Limburg (2015)	10.000.000																																																																		
E Bijdrage Provincie Limburg (2020)	10.228.214																																																																		
Totale Dekking SVHL (A+B+C+D+E) in €	68.140.000																																																																		

			In de planning van het project ligt ook een relatie met de voorwaarden van de CEF-subsidie. De CEF-subsidie is aangevraagd met een planning die stuurde op realisatie in december 2020. Op 29 september 2020 is het amendement bij INEA ingediend voor uitstel van de opleverdatum van het project (16 maart 2023) om de subsidie veilig te stellen. Het besluitvormingsproces bij de Europese Unie heeft een veel langere doorlooptijd gehad dan verwacht.																																						
2.4	Planning						<table><tr><th>Planning</th><th>Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase</th><th>Contract en tender Realisatiefase</th></tr><tr><td>PS Besluit PIP</td><td>6 april 2020</td><td></td></tr><tr><td>PS Kredietbesluit</td><td>6 april 2020</td><td></td></tr><tr><td>Start aanbesteding</td><td></td><td>Q1 2020</td></tr><tr><td>Gunning</td><td></td><td>Q4 2020</td></tr><tr><td>Start realisatie (bouw)</td><td></td><td>Q2 2021</td></tr><tr><td>Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur</td><td></td><td>Q2 2022</td></tr><tr><td>Oplevering werkzaamheden aannemer</td><td></td><td>Q4 2022</td></tr></table> Huidige fase: <table><tr><th>Initiatiefase</th><th>Haalbaarheidsfase</th><th>Planvormingsfase</th><th>Uitvoeringsfase</th><th>Beheerfase</th></tr><tr><td></td><td>X</td><td>X</td><td>X</td><td></td></tr></table> <u>Verklaring ontwikkeling</u> De indienststelling en ingebruikname van de nieuwe infrastructuur heeft in Q2 2022 (9 mei 2022) plaatsgevonden en restwerkzaamheden vinden nog plaats in 2022.	Planning	Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase	Contract en tender Realisatiefase	PS Besluit PIP	6 april 2020		PS Kredietbesluit	6 april 2020		Start aanbesteding		Q1 2020	Gunning		Q4 2020	Start realisatie (bouw)		Q2 2021	Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur		Q2 2022	Oplevering werkzaamheden aannemer		Q4 2022	Initiatiefase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase		X	X	X	
Planning	Haalbaarheidsfase/ Planvormingsfase	Contract en tender Realisatiefase																																							
PS Besluit PIP	6 april 2020																																								
PS Kredietbesluit	6 april 2020																																								
Start aanbesteding		Q1 2020																																							
Gunning		Q4 2020																																							
Start realisatie (bouw)		Q2 2021																																							
Indienststelling en ingebruikname nieuwe infrastructuur		Q2 2022																																							
Oplevering werkzaamheden aannemer		Q4 2022																																							
Initiatiefase	Haalbaarheidsfase	Planvormingsfase	Uitvoeringsfase	Beheerfase																																					
	X	X	X																																						
2.5	Scope						De scope is gewijzigd bij G-20-016 besluit op 6 april 2020 bij het vaststellen van het PIP en het nemen van het kredietbesluit door twee toevoegingen (Heerlen-oost en Overweg Glasmij-weg/de Kissel). De doelstelling is ongewijzigd nl. het verbeteren van het personenvervoer om met twee (2) drie-landentreinen per uur te rijden richting Duitsland, dan wel in de toekomst mogelijk maken van het vervangen door een drie landentrein door een intercityverbinding tussen Eindhoven – Heerlen en Keulen. 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. Overweg Glasmij-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, aanbestedingsgereed gemaakt en uitgevoerd. Een en ander is in een samen overeengekomen realisatieovereenkomst tussen Provincie Limburg en gemeente Heerlen vastgelegd. Daarnaast zijn ook de afspraken rondom btw voor het onderdeel kruisende voorzieningen in dezelfde overeenkomst vastgelegd. <u>Verklaring ontwikkeling</u> De overeenkomst is met Heerlen in december 2021 / januari 2022 getekend. Werkzaamheden met betrekking tot de verlegde Glasmij-weg inclusief herinrichting omliggend terrein zijn in december 2022 gereed gekomen. Het werk is opgeleverd.
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 Provinciale Staten. Grootste financiële risico's Het door CINEA (Europa) niet accepteren van opgevoerde werkzaamheden met betrekking tot de spoorverdubbeling waardoor de hoogte van de bijdrage van de CEF-subsidie lager uitvalt. Door scope-uitbreiding van Emplacement Heerlen-west wordt vrijval van middelen SVHL minder. Mogelijke (financiële) risico's ten gevolge van Emplacement Heerlen-west.
2.7	Provinciaal Inpassingsplan		Het project SVHL wordt juridisch planologisch mogelijk gemaakt via een PIP. Er is één beroep ingediend. Op 21 juli 2021 is het PIP onherroepelijk geworden. <u>Verklaring ontwikkeling</u> 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. Op 21 juli 2021 is het PIP onherroepelijk geworden.
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.

Bijlagen:

1. Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)
2. Kredietbesluit SVHL 2020
3. Risico's en risicobeheersing

Bijlage 1: Besluiten/documenten (berichtgeving aan PS)

Besluiten / documenten	
Berichtgeving aan PS 1 september 2020	Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2020-2024 (IPML), brief GS 1-9-2020 (GS 2020-35886). Rapportage i.h.k.v. Regeling Grote Projecten inclusief Railagenda.
Berichtgeving aan PS 15 december 2020	Mededeling portefeuillehouder inzake het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, brief GS van 15-12-2020 (GS 2020-50006).
Berichtgeving aan PS 9 februari 2021	Informerend stuk Tweede halfjaarlijkse voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg, brief GS van 9-2-2021 (GS 2021-3605)..
Berichtgeving aan PS 2 maart 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake de analyse van de voortgangsrapportage IPML in relatie tot de Regeling Grote Projecten (RGP2020) (GS 2021-5537)
Berichtgeving aan PS 20 oktober 2021	Mededeling portefeuillehouder inzake Heerlen West, de aanpassing emplacement Heerlen als gevolg van de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf (besluit GS BV-00014239) d.d. 28-09-2021

Bijlage 2 Kredietbesluit SVHL 2020

volg-nr.	Omschrijving investeringsuitgaven	Projectraming
A	Planvorming - & Aanbestedingsfase	
1	IB kosten	3.325.956
2	IB onvoorzien	0
3	Personeelskosten ProRail	1.721.744
4	Personeelskosten PL (externe inhuur)	1.037.345
5	Onderzoeken	166.811
6	Benoemde - en Onbenoemde Risico's	0
6	Overige bijkomende kosten	416.915
	A	6.668.770
B	Realisatiefase	
1	Personeelskosten ProRail	1.086.302
2	Personeelskosten PL (externen / inhuur)	766.800
3	IB & Aannemer - Engineering	2.186.067
4	Bouwkosten	31.007.130
5	K&L derden	91.250
6	Onderzoeken	0
7	Grondverwerving	275.000
8	Overige Bijkomende Kosten	2.084.574
9	Benoemde - en Onbenoemde Risico's	10.205.020
10	Indexeringskosten	4.310.000
11	Risico P50 - P85	9.459.087
	B	61.471.230
	C (A+B)	68.140.000
F	Bijdragen derden	
1	Bijdrage van het rijk	28.148.381
2	Bijdrage Parkstad Limburg	1.363.405
3	Bijdrage CEF	18.400.000
4	Bijdrage Provincie Limburg	20.228.214
	F	68.140.000
	bijdrage nieuw (C-F)	0

Bijdrage provincie (2015-nr.34)	10.000.000
Nieuwe bijdrage provincie	10.228.214
Totale bijdrage provincie	20.228.214

Afschrijvingstermijn: 40 Jaar

2017	Reeds gerealiseerd 2018	2019	2020	2021	Prognose 2022	2023
624.083	1.411.476	1.290.397	0			
0	0	0	0			
295.506	483.414	596.935	345.888			
179.915	489.985	244.587	122.858			
23.261	48.648	94.902	0			
0	0	0	0			
0	0	0	416.915			
1.122.765	2.433.523	2.226.822	885.661	0	0	0
				543.151	543.151	
				383.400	383.400	
			728.689	728.689	728.689	
				15.503.565	15.503.565	
				45.625	45.625	
			0	0	0	
			91.667	91.667	91.667	
			416.915	833.829	833.829	
				5.102.510	5.102.510	
					4.310.000	
					9.459.087	0
0	0	0	1.237.271	23.232.436	37.001.523	0
1.122.765	2.433.523	2.226.822	2.122.932	22.517.957	36.287.044	1.428.959
			5.490.000	5.490.000	17.168.381	
				1.363.405		
7.360.000						11.040.000
10.000.000			10.228.214			
17.360.000	0	0	15.718.214	6.853.405	17.168.381	11.040.000
				0		

NB. Abusievelijk zijn een aantal bedragen foutief opgenomen in de VGR H2 2021. Bedragen nu conform genomen Kredietbesluit SVHL 2020 d.d. 6 april 2020.

Bijlage 3 Risico's en risicobeheersing

Hieronder treft u in de tabel de huidige toprisico's inclusief beheersmaatregelen.

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
CEF-bijdrage wordt niet (volledig) uitgekeerd.	- Opstellen planning en bespreken binnen het Projectteam - Uitzoeken wat maximale termijn is voor uitloop van de planning - Onderbouwingen verzamelen voor subsidiabele kosten - Declarabiliteit uitzoeken	Amendement is ingediend. Inmiddels heeft Europa (CINEA) ingestemd (december 2021) met het in het ingediende amendement gevraagde uitstel van oplevering en is hiermee de Europese financiële subsidie veilig gesteld.

Ten opzichte van de risicotabel in de vorige voortgangsrapportage zijn de volgende toprisico's vervallen:

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Er kan minder hergebruik van materiaal plaatsvinden dan aangenomen in de raming	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	- Volgende 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.
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.

13.3. R56. Tram Maastricht-Hasselt, 17e voortgangsrapportage

(peildatum 1 juli 2026)

Doelstellingen en scope van het project

Het project is beëindigd in het voorjaar van 2022 op initiatief van Minister Peeters (Vlaanderen) en er vinden gesprekken plaats over de verdere afronding van dit project. Op 24 mei 2022 zijn de Staten geïnformeerd over deze beëindiging met een mededeling portefeuillehouder.

Vanwege het project is bij het Ministerie van I&W is een verzoek ingediend voor de statuswijziging van het spoor (vanaf spoorbrug Maastricht – Belgische grens) om daarmee de implementatie van de Wet lokaal spoor (het invullen van het juridisch kader met betrekking tot en de verantwoordelijkheid voor bouw, beheer en exploitatie van een tramsysteem alsmede vergunningverlening op de ingebruikname op Nederlands grondgebied) mogelijk te maken. Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.

De doelstellingen en scope zijn opgenomen in de Kaderovereenkomst en de twee addenda. Deze overeenkomst is gesloten tussen het Vlaams Gewest, VVM De Lijn, Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg. Deze overeenkomsten dienen ontbonden te worden.

Ontwikkelingen ten aanzien van de doelstelling(en) van het project

Het project is door Minister Peeters beëindigd. Met betrekking tot de afwikkeling, hieronder nogmaals de informatie tussen 1 januari 2023 en 1 januari 2024:

2023 Q2: omdat de Nederlandse partijen hebben moeten concluderen dat er geen constructieve voorstellen vanuit Vlaamse zijde zijn komen en er geen vooruitgang is geboekt hebben de Nederlandse partijen 16 mei 2023 een brief aan minister Peeters gestuurd met het dringende verzoek om voor 1 juli met een bevredigend voorstel te komen. In een reactie van de raadsheren van Vlaanderen werd het voorstel gedaan om de gesprekken tussen hen en de Nederlandse partijen wederom op te starten. De Nederlandse partijen hebben schriftelijk naar minister Peeters gereageerd en wederom dringend verzocht voor 1 jan 2024 een bevredigend voorstel voor te leggen. 27 juni 2023 heeft minister Peeters gereageerd op onze verzoeken en daarmee ingestemd met het organiseren van een bestuurlijk overleg.

2023 Q1: er hebben diverse ambtelijke gesprekken in maart plaatsgevonden met de raadsmanen die door Vlaanderen zijn ingeschakeld. De Nederlandse partijen hebben moeten constateren dat de signalen en ideeën ver af staan van de gerechtvaardigde verwachtingen aan Nederlandse zijde.

Ontwikkelingen ten aanzien van de scope van het project

Aanbesteding

Op verzoek van Minister Peeters is de aanbesteding voor het infragedeelte door de Lijn (penvoerder van de aanbesteding voor Nederlandse en Vlaamse partijen) stopgezet.

Ontwikkelingen in de planning van het project

De Nederlandse partijen hebben evenals de Vlaamse partijen de wens om de beëindigingsafspraken zo spoedig mogelijk overeen te komen.

Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project

Aan de Nederlandse zijde is voor bijna € 23 mln. aan dit project aan kosten gemaakt. We gaan er vanuit dat de Vlaamse partners hiermee rekening hebben gehouden toen zij eenzijdig het besluit namen om te stoppen.

Rijkssubsidie

Het ministerie van I&W heeft de uiterlijke realisatietermijn (i.r.t. tot de verstrekte rijkssubsidie) van 31 december 2020 naar 31 december 2026 verlengd. In eerste instantie wordt met de Vlaamse partijen gesproken. Over de rijkssubsidie zijn we in gesprek met het Ministerie I&W.

Risico's en risicobeheersing

Risico	Beheersmaatregel	Stand van zaken
Bijdrage I&W i.r.t. realisatiedatum 2026 Het risico is aanwezig dat de subsidie terugbetaald dient te worden indien er substantiële vertraging optreedt.	Er wordt gebruik gemaakt van een integrale planning. De geactualiseerde planning wordt in iedere Bestuurlijke werkgroep besproken. Met I&W in gesprek blijven, informeren, beheersing laten zien van eventuele problemen, oorzaken duiden etc.	Niet meer relevant.
Wijziging tracé Hasselt Er is onduidelijkheid omtrent het tracé in Hasselt (een mogelijke aanpassing van het tracé). Dit kan leiden tot een voorstel tot aanpassing van het tracé. Nut, noodzaak en gevolgen dienen in beeld gebracht te worden. Dit proces leidt tot vertraging en kostenverhoging. Ingeval van een	Bestuurlijk besproken. Aanpassing mag voor Nederland geen aanvullende kosten betekenen, niet leiden tot verlies van reizigerspotentieel en niet leiden tot vertraagde procedures.	Niet meer relevant.

scopeaanpassing treden eveneens negatieve gevolgen en risico's op, bijvoorbeeld voor de Rijkssubsidie in Nederland.		
Aanvullende Vlaamse onderzoeken Er worden aan Vlaamse zijde aanvullende onderzoeken uitgevoerd waarvan de Nederlandse partijen niet vooraf over zijn geïnformeerd. Deze onderzoeken betreffen de modaliteit maar ook enkele natuur-gerelateerde onderzoeken.	Er wordt gebruik gemaakt van een integrale planning. De geactualiseerde planning wordt in ieder Bestuurlijk werkgroep gesproken.	Niet meer relevant.
Aanbieders schrijven verhoogd in Doordat de aanbieders de twee verschillende contracten voor het Vlaamse en Nederlandse deel te ingewikkeld vinden kan het gebeuren dat de aanbieders de risico's doorberekenen in de inschrijving waardoor de inschrijvingen hoger uitvallen dan de raming.	Het is mogelijk om de aanbieders meer tijd te geven tijdens de aanbesteding zodat de contracten beter doorgrond kunnen worden.	Niet meer relevant.
Vergoeding vertraging Doordat met de Vlaamse regering geen overeenstemming bereikt wordt over de oorzaken van de vertraging (planning 2017 t.o.v. planning 2021), kan het gebeuren dat de claim vanuit Nederland niet betaald wordt, waardoor er aanvullende kosten voor de Nederlandse partners ontstaan	Er vindt overleg plaats met het Vlaams Gewest om te komen tot overeenstemming over de invulling van de gemaakte afspraken.	De gesprekken richten zich door beëindiging nu op de totaal gemaakte kosten.
Statuswijziging De statuswijziging (buitenstedelijk Nederlands tracé) naar lokaal spoor in combinatie met de beoogde onttrekking van het goederenspoor aan de hoofd-spoorweg infrastructuur en bijbehorende ontvlechting van de assets vanwege de complexiteit en overlap van de diverse processen leiden tot vertraging.	Er is een werkgroep ingesteld waarin betrokken partijen zitting nemen. De werkgroep gaat aan de hand van een vastgestelde planning het proces doorlopen.	Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.
Vergunningverlening Benodigde vergunningen/certificaten van Bevoegd Gezag (via Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)) mogelijk niet/niet tijdig verkregen worden.	Projectteam NL ondersteunt Projectteam VL intensief m.b.t. het te volgen proces, waarbij regelmatig met ILT wordt afgestemd.	Niet meer relevant.
Addendum 2 Elementen voortvloeiend uit Addendum 2 worden verder uitgewerkt en er dienen verdere afspraken gemaakt te worden tussen de partijen. Doordat er onderling geen overeenstemming of tijdige vooruitgang wordt bereikt over de verdere uitwerking van deze onderwerpen kan het gebeuren dat er vertraging in het project optreedt.	In de werkgroep acties opvolgen, uitwerken en ter besluitvorming voorleggen aan het kernteam.	Wordt betrokken in de beëindigingsgesprekken.
Programma van Eisen Doordat 'De Lijn' en TMH de exploitatie eisen nog niet hebben vastgesteld, kan het gebeuren dat het Programma van Eisen (NL) onvolledig is, waardoor het VO+/Definitief Ontwerp (DO) niet blijkt te voldoen en er derhalve extra kosten gemaakt moeten worden.	Overleg met Lijn om de exploitatie en dienstregelingseisen op te halen als onderdeel van de werkgroep SE (in juli een eerste afspraak plannen). Bespreken in technisch overleg met de Lijn.	Niet meer relevant.
Verklaring van geen bezwaar Doordat er aan aanvullende eisen aanvullend aan Verklaring van geen bezwaar (Addendum 2) voldaan dient te worden, kan het gebeuren dat het trammaterieel niet toegelaten wordt op de Nederlandse infrastructuur, waardoor het materieel aangepast dient te worden en de kosten daarvan voor de Gemeente Maastricht en Provincie Limburg zijn.	Controleren of alle maatregelen uit de Systeem Risico Inventarisatie (SRI), het bestemmingsplan, de kaders van Bevoegd Gezag goed verwerkt zijn in de objectspecificatie, en de objectspecificatie toetsen aan het bestek van De Lijn. Vastleggen van de kaders en bewaken dat binnen deze kaders geen onnodige ruimte wordt gegeven voor wijzigingen.	Niet meer relevant.

Bezwaar statuswijziging Doordat in NL of VL succesvol bezwaar gemaakt wordt tegen de onttrekking, kan het gebeuren dat de onttrekking van de goederenlijn aan de hoofdspoorweg-infrastructuur (hswi) niet doorgaat, waardoor het ontwerp aangepast moet worden en er vertraging en kostenverhoging optreedt.	Proces tot onttrekking nauwgezet opvolgen in NL en VL. Tijdig escaleren indien het proces stagneert.	Omdat dit project door minister Peeters is stopgezet, is bij Ministerie van I&W kenbaar gemaakt dit proces te gaan stoppen.
Onvolledig contract/verstekte 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 verstekte 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.	Niet meer relevant.

Politiek draagvlak in Vlaanderen en Nederland is en blijft van groot belang bij dergelijke projecten. Voor de realisatie van het project is het van belang dat dit politieke draagvlak aanwezig blijft. Gebleken is dat het politiek draagvlak in Vlaanderen onvoldoende was. 7 december 2022 heeft GS samen met B&W Maastricht een reminder gestuurd om een concrete tijdsplanning te ontvangen ten gevolge van de afwikkeling van het dossier.

Ontwikkelingen ten aanzien van de (toekomstige) betrokkenheid van PS

De rechtbank Maastricht heeft op 12 november 2025 uitspraak gedaan in de door de Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg ingestelde procedure tegen het Vlaams Gewest (de Vlaamse regering) en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn betreffende het project Tram Maastricht-Hasselt. Via deze [link](#) treft u de uitspraak aan.

Op 11 februari 2026 zijn PS via mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00886770) geïnformeerd dat het Vlaamse Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de bovengenoemde uitspraak van de rechtbank in Maastricht.

13.4. W24. N280 Leudal, 3e voortgangsrapportage

(peildatum 1 juli 2026)

Projectdoelstelling(en) en reikwijdte van het project

Hieronder worden de probleemanalyse / projectdoelstellingen / alternatieven en gekozen voorkeursoplossingen en raakvlakprojecten toegelicht.

Probleemanalyse

In 2008 zijn de gemeenten in de regio Midden-Limburg (Echt-Susteren, Leudal, Maasgouw, Nederweert, Roerdalen, Roermond en Weert) en de Provincie Limburg van start gegaan met een regionale Gebiedsontwikkeling Midden Limburg (GOML). Het doel hiervan is om gezamenlijk de gewenste ontwikkelingen in Midden-Limburg vorm te geven. De visie van de gemeenten en de provincie op Midden-Limburg is verwoord in de regiovisie "Het oog van Midden-Limburg". In deze visie zijn de strategische keuzes voor de regio benoemd:

- benutten en versterken van de regionale economie;
- versterking van de sociale structuur;
- verbetering van het vestigingsklimaat.

In deze visie is de provinciale weg N280 tussen Weert en Roermond, de belangrijkste oost-west verbinding in Midden-Limburg, een belangrijk onderdeel om invulling te geven aan deze strategische keuzes. Met het project N280-west hebben gemeenten en provincie verkend hoe deze oost-west verbinding versterkt kan worden. Daarnaast is onderzocht hoe de knelpunten op het gebied van verkeersleefbaarheid, bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd / opgelost kunnen worden.

Projectdoelstelling(en)

Het deel van de N280 tussen de N273 (Napoleonsweg) en de aansluiting met de A2 bij Kelpen-Oler staat hoog in de volgorde van meest onveilige wegen in de provincie Limburg. Er zijn geen parallelwegen voor landbouwverkeer, waardoor onveilige situaties en doorstromingsproblemen ontstaan en de oversteekbaarheid (plaatselijk) beperkt is. Het (vracht)verkeer levert hinder op (akoestiek, luchtkwaliteit en trillingen) in de nabijgelegen woongebieden aan beide kanten van de weg. Vooral inwoners van Baexem geven aan overlast te ervaren. In de Milieu Effect Rapportage (afgekort MER) is een verdere analyse van de huidige en toekomstige situatie op de N280 tussen N273 (Napoleonsweg) en de aansluiting met de A2 bij Kelpen-Oler uitgewerkt (GS DOC-00254346).

Op dit moment wordt de doorstroming op verschillende wegvakken en kruispunten verstoord en zonder aanvullende maatregelen zullen deze in de toekomst verergeren. Op basis van de probleemanalyse in de MER zijn de volgende projectdoelstellingen voor het project bepaald:

- Het aanmoedigen van de regionaal-economische ontwikkeling en wensen voor de regio Midden-Limburg;
- Het aanmoedigen van een aantal projecten en wensen;
- Het oplossen van de doorstromingsproblemen;
- Het oplossen van de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen.

Daarbij gelden enkele voorwaarden:

- De maatregelen moeten haalbaar zijn;
- De maatregelen moeten helpen bij behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap;
- Negatieve effecten voor de natuur, land- en tuinbouw moeten zo klein mogelijk zijn;
- Het wegontwerp moet voldoen aan de CROW richtlijnen voor een duurzaam veilige inrichting conform Duurzaam Veilig.

Alternatieven en motivering van voorkeursvariant

Het vaststellen van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) N280 Leudal vormt het laatste stuk van een lang onderzoeks- en planvormingstraject naar de beste inrichting van dit gedeelte van de weg. Hieronder wordt beschreven hoe is gekomen tot het ontwerp dat in dit PIP is opgenomen.

In het planproces zijn vanaf 2009 tot nu toe onder andere de volgende stappen gezet:

- Verkeersstudie Midden-Limburg. In 2009 is een brede studie naar de verkeersproblematiek op de N280 bekendgemaakt. De N280 is hierin als Ontwikkelas aangewezen voor de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Dit heeft ervoor gezorgd dat er zeventien opties zijn afgewogen en uiteindelijk zeven alternatieven zijn overgebleven;
- Startnotitie fase 1 – Ontwikkelas Weert – Roermond. Op 7 december 2010 is de Startnotitie voor het Plan-MER Ontwikkelas Weert – Roermond bekendgemaakt. In dit startdocument zijn zeven oplossingsrichtingen voor de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op de N280 gepresenteerd; Fase 1 was de verkenningfase.
- Startnotitie fase 2 – Ontwikkelas Weert – Roermond N280-west. Op 3 april 2012 is de startnotitie voor fase 2 bekendgemaakt. Fase 2 was de planuitwerkingsfase. In de Startnotitie wordt de N280 opgesplitst in twee deelprojecten:
 - Project 1: N280 wegvak Weert – Lateraalkanaal (project N280-west)
 - Project 2: N280 wegvak Roermond (apart project met een basisrapportage "N280 West wegvak Roermond")

- Voor project 1 zijn verschillende opties gepresenteerd, waarbij gekeken wordt naar het aanpakken van de knelpunten binnen de verkeersproblematiek;
- Op 8 juni 2012 hebben Provinciale Staten besloten tot de start van fase 2 van het project Ontwikkelas Weert – Roermond door in te stemmen met de Startnotitie N280-west;
- In 2012 zijn verschillende effectstudies op het gebied van onder andere verkeer, luchtkwaliteit en natuur uitgevoerd.
- Op 2 april 2013 is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het gedeelte van de N280 in de buurt van Baexem bekendgemaakt. In deze NRD zijn 5 alternatieven en meerdere uitwerkingen (per alternatief) gepresenteerd voor de inrichting van de N280 tussen het kruispunt Paalweg - Reijndersstraat en de locatie waar het wegvak over gaat van 2x1 naar 2x2 rijstroken (wegvak Baexem, in de buurt van Exaten);
- Op 19 augustus 2013 heeft de Commissie voor de MER (Cie-MER) een tussentijds advies gegeven over het Plan-MER voor het wegvak Baexem;
- In januari 2014 is de tussenrapportage van het MER voor het wegvak Baexem opgeleverd. In deze tussenrapportage wordt naar aanleiding van het tussentijds toetsingsadvies van de Cie-MER verder ingegaan op de alternatieven voor de randweg bij Baexem;
- Op 7 februari 2014 hebben Provinciale Staten gekozen voor alternatief 3C (dicht langs de kern van Baexem) als voorkeursalternatief voor het Plan-MER N280-west, wegvak Baexem. Dit alternatief 3C maakt in zijn geheel onderdeel uit van het plan zoals beschreven en onderzocht in het MER;
- Op 5 februari 2016 hebben Provinciale Staten ingestemd met een wijziging van de omvang van het project. Deze wijziging houdt in dat het wegvak tussen Weert en de A2 als projectonderdeel komt te vervallen, net zoals de herinrichting van de wegvakken op de N273 tussen de drie nieuw aan te leggen rotondes ter hoogte van de aansluiting met de N280 en de N279. Daarnaast is de keuze voor variant 3C nog een keer bevestigd en is besloten om voor het hele traject, tussen de A2 en de N273, één provinciaal inpassingsplan op te stellen. Voor de besluitvorming over dit PIP wordt een MER-procedure doorlopen. Ook wordt een rotonde gemaakt, bij beide toe- en afritten van de N280 ter hoogte van de N273 en ter hoogte van de N279-N273. Uitwerking van dit besluit is opgenomen in het MER;
- In 2016 is het regionale verkeersmodel bijgewerkt;
- De Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau N280-west, wegvak Leudal. Deze notitie beschrijft welke effecten in het MER onderzocht worden en de notitie beschrijft de punten waarop deze beoordeeld worden;
- De concept NRD heeft 6 weken ter inzage gelegen en de Cie-MER heeft een advies uitgebracht over reikwijdte en detailniveau voor het MER. Naar aanleiding van dit advies is de NRD aangepast. De ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord in een zienswijzenota die op 30 januari 2018 door het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg is vastgesteld. Daarmee zijn de kaders voor het MER officieel vastgesteld en is besloten geen varianten of alternatieven voor de activiteiten die zijn bedacht te onderzoeken;
- Nadat reikwijdte en detailniveau door Gedeputeerde Staten (het bevoegd gezag voor de MER-procedure) is vastgesteld heeft de gemeenteraad van de gemeente Leudal op 6 februari 2018 de duidelijke voorkeur uitgesproken om de Hubert Cuyperslaan niet in één richting berijdbaar te maken, maar in twee richtingen. Omdat de procedure al was gestart, en de afwijking van dit standpunt van de raad ten opzichte van de vastgestelde NRD, is gekozen om alsnog een extra variant te onderzoeken in het MER, beiden uitgegaan van het voorkeursalternatief (tracé) zoals eerder beschreven. Hierdoor vindt een uitbreiding van het onderzoek plaats en géén wijziging van de onderzoeken ten opzichte van wat is beschreven in de NRD;
- Op basis van de aanvullende afwegingsnotitie Hubert Cuyperslaan heeft de gemeenteraad van Leudal in november 2018 het eerder genomen standpunt dat de Hubert Cuyperslaan in twee richtingen moet aansluiten op de N280 nog beter onderbouwd;
- Uit het MER en de aanvullende afwegingsnotitie is gebleken dat de effecten van het originele planvoornemen en de variant met tweerichtingsverkeer op de Hubert Cuyperslaan niet verschillend genoeg zijn. Het innemen van ruimte op onder andere landbouwgrond en de effecten op natuurwaarden en milieuaspecten verschillen niet. Alleen op het gebied van verkeersverspreiding in Baexem zijn er kleine verschillen, die in beide varianten niet zorgen voor knelpunten. Omdat de gemeente Leudal een duidelijke voorkeur heeft voor het inrichten van de Hubert Cuyperslaan voor verkeer in twee richtingen, is gekozen om dit als basis te hanteren voor de verdere uitwerking van het plan, het definitieve ontwerp en het inpassingsplan. De verdere onderzoeken in het kader van dit inpassingsplan zijn dus gebaseerd op het plan waarbij de Hubert Cuyperslaan is ingericht voor verkeer in twee richtingen;
- Begin 2019 waren het MER en ontwerp PIP klaar om in procedure te brengen. Door de uitspraak van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is de procedure echter vertraagd. Hierdoor en door het besluit van het Rijk om gewijzigde snelheidsregels toe te passen op de rijkswegen is eind

2019/begin 2020 nog een nieuwe bijwerkingsronde van het verkeersmodel uitgevoerd. Deze meest bijgewerkte verkeersgegevens (die soms afwijken van de NRD) zijn gebruikt bij de onderzoeken voor de MER;

- Begin 2020 is een opnieuw gekeken naar de verschillende mobiliteitsopgaven en -wensen op het gebied van spoor, fiets en wegen. Op basis hiervan hebben Provinciale Staten op 14 februari 2020 ingestemd met het voorstel om de inhoudelijke omvang van het project N280-west, wegvak Leudal niet te wijzigen.
- Ondertekening van de realisatieovereenkomst met de gemeente Leudal op 8 april 2021;
- Ondertekening van de realisatieovereenkomst met Rijkswaterstaat voor de robuuste vervanging van de Kelperbrug op 8 april 2021.
- Op 1 juni 2021 hebben GS ingestemd met het vaststellen van het PIP N280 Leudal inclusief MER N280 Leudal. Vaststelling definitief PIP door PS heeft op 24 juni 2022 plaatsgevonden (inzake Statenvoorstel G-22-016 N280 Leudal - definitief PIP en MER, [brief gedeputeerde van Gaans-Gijbels van 17-6-2022 \(GS DOC-00284606\)](#)). Negen beroepen bij RvS ingesteld op het PIP en twee beroepen ingesteld bij de RvS op het besluit Hogere grenswaarden.
- [Kredietbijstelling motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden \(mededeling portefeuillehouder GS DOC-00336839 \(27-09-2022\)\)](#).
- [Mededeling portefeuillehouder 13-12-2022 inzake toezegging 9129 \(GS DOC-00331007\)](#) – stikstofcijfers.
- Mededeling portefeuillehouder 20-12-2022 inzake toezegging 9123 ([GS DOC-00383506](#)) – binnenwaardenonderzoek twee woningen;
- 15 december 2023: GEWIJZIGD Statenvoorstel Onteigening N280 ([GS DOC-00486610](#))
- 26 april 2024: 2e gewijzigde Statenvoorstel Uitwerking motie 2998 Infra in control ([GS DOC-00644415](#));
- Op 7 februari 2025 hebben de Provinciale Staten de basisrapportage N280 Leudal vastgesteld ([GS DOC-00723769](#))
- In de periode van mei tot en met juli 2026 heeft een gateway review plaatsgevonden.
- [Op 1 juli 2026 heeft de Raad van State uitspraak gedaan. Uit deze uitspraak volgt dat het besluit over het provinciaal inpassingsplan \(PIP\) onherroepelijk is.](#)

Raakvlakprojecten

Raakvlakprojecten op dit moment zijn:

- Een knelpunt in het stuk weg is de bestaande Kelperbrug. De doorstroming van de N280 Leudal ter hoogte van deze Kelperbrug is een groot probleem. De Kelperbrug is eigendom van Rijkswaterstaat. Met Rijkswaterstaat is, in een in 2021 overeengekomen realisatieovereenkomst, vastgelegd dat Provincie Limburg de Kelperbrug vervangt en na realisatie weer overdraagt aan Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat financiert deze vervanging voor een bedrag van € 7,8 miljoen.
[Sinds 9 juni 2026 is de Kelperbrug dicht voor verkeer zwaarder dan 3,5 ton \(vrachtwagens, landbouwvoertuigen en touringcars\) vanwege verminderde draagkracht door corrosie. Hulpdiensten en reguliere lijnbussen mogen wel over de brug:](#)
- Verbreding van de A2 (A2 Vonderen - Kerensheide). In contract zal een verplichting tot afstemming opgenomen worden. Tijdens de voorbereiding en het bepalen van de contracteisen zal Rijkswaterstaat betrokken zijn;
- Tunnelssluiting(en) A73. Mochten de tunnels van de A73 tijdens de uitvoering van het project N280 Leudal dicht zijn voor onderhoud, zal hierover afgestemd worden;
- De provinciale weg N273 (Napoleonsweg) binnen de bebouwde kom van Neer is toe aan grootschalig onderhoud. Dit onderhoud is gepland voor 2028. In contract zal een verplichting tot afstemming opgenomen worden.
- Inpassing landbouwroute op Kasteelweg Baexem, inclusief maatregelen op Kasteelweg (door gemeente Leudal) om verkeersveiligheid verder te vergroten;
- Afstemmen met projecten in de omgeving van de N280 Leudal die gelijktijdig zorgen voor extra stikstofdepositie;
- Eventuele gemeentelijke lokale projecten worden afgestemd.

Kritische prestatie indicatoren

Hieronder zijn de kritische prestatie indicatoren van het project opgenomen. Dit is een verdere uitwerking van de doelstelling(en) van het project.

Kritische Prestatie indicator	Doel	Status	Toelichting
Verhogen van de verkeersveiligheid	- Nieuwe weg zal op een duurzame veilige wijze worden ingericht, volgens de richtlijnen van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW)		Vanaf 2016 tot en met einde 2025 177 ongevallen waarbij 4 doden zijn gevallen. Ongevallen hebben voornamelijk betrekking op kop - staart bij afslaan van verkeer. Ontwerp is opgesteld volgens de huidige CROW richtlijnen en zal daarmee bijdragen aan het verhogen van verkeersveiligheid en daarmee verlagen van verkeersongevallen.
Verbeteren van verkeersdoorstroming	- File kruispunt Kelpen-Oler en Kelperbrug tijdens spijtstijden. Doel is geen filevorming in normale omstandigheden. Verbetering zorgt voor ontwikkelingsmogelijkheden in de hele regio langs het stuk weg; - Meetbaar na uitvoering.		Tijdens de haalbaarheid- en planvormingsfase is onderzocht welke oplossingen het beste bijdrage aan het verbeteren van de doorstroming, rekening houdende met andere kritische prestatie richtlijnen en voorwaarden.
Verhogen verkeersleefbaarheid Baexem	- Verkeer rijdt nu door kern Baexem langs woningen en dat levert overlast op. In de nieuwe situatie komt de weg verder van de woningen en dieper in de grond zodat overlast minder moet worden; - Meetbaar na uitvoering.		Tijdens de haalbaarheid- en planvormingsfase is onderzocht welke oplossingen het beste bijdrage aan het verhogen van de verkeersleefbaarheid, rekening houdende met andere kritische prestatie richtlijnen en voorwaarden.
Behoud van natuur- en landbouwgebruik (afgerond)	- Door de gekozen variant is natuur en landbouwgebied zo optimaal mogelijk behouden en is door het gekozen ontwerp zo min mogelijk natuur- en landbouwgebied aangetast of doorkruist.		Tijdens de haalbaarheid- en planvormingsfase is onderzocht welke oplossingen het beste bijdrage aan het behouden van natuur- en landbouwgebruik, rekening houdende met andere kritische prestatie richtlijnen en voorwaarden.

Overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van PS

Overzicht van alle genomen PS-besluiten tot nu toe.

Datum	Nummer besluit	Omschrijving PS besluit
07 februari 2025	G-24-041	Vaststelling basisrapportage N280 Leudal (GS DOC-00723769)
26 april 2024	G-24-006	2e gewijzigde Statenvoorstel Uitwerking motie 2998 Infra in control (GS DOC-00644415)
15 december 2023	G-23-006	GEWIJZIGD Statenvoorstel Onteigening N280 (GS DOC-00486610)
24 juni 2022	G-22-016	Besluit vaststellen N280 Leudal - definitief PIP en MER (GS DOC-00254346)
14 februari 2020	G-20-004	Besluit Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023 (GS 2020-3684)
5 februari 2016	G-15-028	Besluit N280-west, wegvak Weert - Leudal, waarin besloten is scope aanpassing te doen door gedeelte Weert te laten vervallen, besloten is projectbudget vast te stellen, besloten is PIP en MER op te starten en besloten is wegvak Roermond separaat uit te voeren.
7 februari 2014	G-14-003	Besluit voorkeursalternatief N280-west, wegvak Baexem
8 juni 2012	G-12-016	Besluit voorkeursoplossing N280-west en start fase 2 van het project Ontwikkelas Weert - Roermond, N280-west

Projectbeheersing

Beschrijving van de afspraken/kaders voor projectbeheersingsonderwerpen (tijd, geld en risico's) zoals opgenomen in het kredietbesluit en IPML-rapportages.

Planning

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste planningsmijlpalen opgenomen. Per mijlpaal is het meest gunstige planningscenario opgenomen. De belangrijkste planningsrisico's en de mogelijke uitloop zijn toegevoegd zodat we een beeld hebben wat de vertraging kan zijn op het moment dat deze risico's optreden. Door het uitblijven van het onherroepelijk PIP zoals aangegeven in de basisrapportage vertraagt de planning. In onderstaande tabel is de meest recente planning per [1 juli 2026](#) opgenomen.

Mijlpaal	Planning	Planningsrisico	Mogelijke uitloop van de planning
Afronden ontwerp en contract	Q1 2027	n.v.t.	n.v.t.
Grondverwerving	Tot Q4 2026 minnelijk Q4 2026 – Q2 2028 onteigening (dagvaarding)	Doel is om alle benodigde stukken grond in bezit te hebben voor aanvang fysieke werkwerkzaamheden. Samen met cluster Grond & Vastgoed wordt hier op gestuurd. Door de rechtbank wordt een vervroegde descende ingepland. Hierbij worden alle betrokken perceeleigenaren in 1 keer op locatie besproken door de gerechtelijke instantie. Na deze descende, zal voor 13 november 2026 gedagvaard worden en zal daarna een vonnis volgen op de onteigening. De periode tussen dagvaarding en vonnis dit duurt ¾ jaar en in uiterste geval max 1 jaar. Na het vonnis zouden perceeleigenaren nog in cassatie kunnen gaan, maar de kans daarop is uiterst klein. De cassatie periode kan echter wel lang duren. Na het vonnis (november 2027) is – indien er geen sprake is van cassatie - de provincie eigenaar van alle benodigde gronden en is de beschikbaarheid voor de aannemer dan ook is geregeld, dit ruim voor de 'schoep in de grond' door de aannemer.	N.v.t.
Vergunningen en ontheffingen	Q1 2027	Alle benodigde vergunningen voor planvormingsfase die door OG geregeld moeten worden zijn geregeld, of proces van aanvraag loopt, planningsrisico's zijn daarmee beheerst	
1 ^e bijstellingsmoment	Q3 2026		
Besluit opstarten aanbesteding realisatiefase	Q4 2026		
2 ^e bijstellingsmoment	Indien van toepassing: Q4 2027		
Definitieve gunning uitvoeringscontract	Q4 2027	Bezwaar / beroep op gunningsbesluit.	1-2 maanden
Start engineering periode voor aannemer	Q1 2028		

Start realisatie buiten	Q2 / Q3 2028		

Financiën

In dit hoofdstuk is de financiële situatie van het project per 1 juli 2025 opgenomen. Met betrekking tot IPML 13 blijft de dekkingskant ongewijzigd.

Historie dekking- en kostenopbouw

In het door PS geaccordeerde [2e gewijzigd Statenvoorstel G-24-006 'Uitwerking motie 2998 Infra in control' \(GS DOC-00644415\)](#) is aangegeven dat de verwerking van een nieuwe raming voor de N280 betrokken wordt bij de jaarrekening 2024.

Volgens besluit [G-22-016](#) en [motie 2863](#) stelden de Staten vast dat:

- Het in de afgelopen tien jaar niet (of bijna niet) gelukt is om infrastructurele projecten tijdig en binnen budget af te ronden;
- Statenbesluit G-20-004 "Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023" van 14 februari 2020 aan het project N280 Leudal een krediet van € 101,58 miljoen toekent (exclusief indexering);
- De kosten voor het project N280 Leudal in Statenvoorstel G-22-016 worden geprognosticeerd op € 104,36 miljoen (exclusief indexering) tegen een P50-raming en € 121,28 miljoen tegen een P85-raming (exclusief indexering);
- De financiële prognose in Statenvoorstel G-22-016 geen rekening houdt met de gevolgen van de huidige wereld gebeurtenissen, zoals de hoge inflatie en schaarste van bouwmaterialen.

Op basis van bovenstaande punten hebben de Staten op basis van motie 2863 'Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden' GS gevraagd om binnen het Integraal Programma Mobiliteitsopgave Limburg op zoek te gaan naar een bedrag van € 19,7 mln. dat bedrag toe te voegen aan het krediet voor N280 Leudal en zo te voldoen aan de in de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek voorgeschreven P85-raming. GS hebben hierop aangegeven € 9,747 miljoen toe te voegen aan het budget van de N280 Leudal en dat deze € 9,747 mln. het resultaat was van een zoektocht binnen een programma waar twee jaar eerder met het heroverwegingsbesluit voor € 200 mln. aan versoberingen was doorgevoerd. Dit is vastgelegd in de mededeling portefeuillehouder van 27-9-2022 naar aanleiding van gewijzigde motie 2863 Berghorst c.s. inzake voorbereiden op budget overschrijden.

De huidige projectbegroting komt overeen met € 133,5 mln. inclusief indexering tot en met 2028. Hierbij is uitgegaan van een onherroepelijk PIP medio 2025. Deze projectbegroting is gebaseerd op de door Grenspaal 12 opgestelde marktraming met prijspeil 1 juli 2024. Deze marktraming is beoordeeld door het projectteam en er is een second opinion op detail gedaan door Kodos bv. Op basis van het bevindingenrapport is in overleg met het projectteam en Grenspaal 12 een aantal zaken aangepast en aangescherpt.

Dekking

De totale dekking voor project N280 Leudal is €112.627.000,-. Onderstaande tabel geeft aan hoe de dekking opgebouwd is en waar dit vastgelegd en besloten is:

Omschrijving	Peildatum 01-07-2025	Toelichting
Pr. Limburg – kredietbesluit 2016:		G-15-028 (PS 17-6-2016)
1. Bestemmingsreserve	€ 59.000.000	
2. MIP N280	€ 4.000.000	
3. RWS N273	€ 4.490.000	
4. GOML	€ 6.000.000	
Pr. Limburg – Statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023	€ 5.100.000	G-20-004 (1e afwijking rapportage 2020)
Pr. Limburg – Gewijzigde motie 2863 Berghorst c.s. inzake Voorbereiden op budgetoverschrijdingen	€ 9.747.000	Eindejaarsbijstelling 2022 bijlage 6/G-22-016 aanvullend krediet, motie 2863
Pr. Limburg – restant project N280 Roermond	€ 1.100.000	Opgenomen in voorjaarsnota 2024
Pr. Limburg – aanvullend krediet	€ 4.400.000	Eindejaarsbijstelling 2020 bijlage 5 aanvullend krediet
Pr. Limburg – aanvullend krediet	€ 5.850.000	Najaarsnota 2023
Pr. Limburg – bijdrage cluster Wegbeheer	€ 240.000	1e afwijking rapportage 2020 bijlage 4 (van fietsverbinding Geijsteren - Wanssum
Bovenwettelijke geluidswerende voorziening	€ 200.000	Motie IJpelaar (motie 2866, PS 24-6-2022)
Totale inbreng Provincie Limburg	€ 100.127.000	
Rijkswaterstaat – Kelperbrug ¹	€ 7.800.000	GS besluit Realisatieovereenkomst 09-02-2021
Gemeente Leudal – kredietbesluit 2016	€ 3.800.000	GS besluit Realisatieovereenkomst 09-02-2021

Gemeente Leudal – addendum	€ 900.000	G-20-004 (1e afwijking rapportage 2020)
Totale inbreng derden	€ 12.500.000	
Totale dekking per 01-07-2023	€ 112.627.000	

¹ De bijdrage van Rijkswaterstaat is een vast bedrag. Dit is vastgelegd in een gezamenlijk ondertekende realisatieovereenkomst

Kosten

De totaal begrote kosten (verwacht + gerealiseerd) bedraagt: € 133.500.000,-

Dit bedrag is opgebouwd uit:

- Bouwkosten (inclusief engineeringkosten voor aannemer) op basis van marktraming met peildatum 1 juli 2024;
- Voorbereidingskosten tot start uitvoering;
- Inhuur;
- Vastgoedkosten;
- Overige bijkomende kosten als verleggen kabels en leidingen;
- Risico reservering op basis van benoemde- & niet benoemde risico's en object overstijgend 2,5% over bouwkosten;
- Indexering over de periode augustus 2024 tot en met december 2028, 3% per jaar

Toelichting stand van zaken dekking en kosten

De huidige projectbegroting is gebaseerd op de marktraming met prijspeil 1 juli 2024 inclusief indexering tot en met december 2028. Ten opzichte van de beschikbare dekking betekent dit in een tekort van € 112.627.000 - € 133.500.000 = - € 20.873.000

De marktraming is volgens het uitvoeringskader "Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten op het juiste moment opgesteld, waarmee meer inzicht is verkregen in de verwachte inschrijfprijzen tijdens de aanbestedingsprocedure. Ten tijde van het 1^e bijstellingsmoment, een vast ijkpunt binnen het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij!', wordt een bijstelling van dekking in de bruteringsreserve aan PS gevraagd. [Het bijstellingsmoment zal in het 3de kwartaal van 2026 plaatsvinden.](#)

In de realisatieovereenkomst tussen de provincie Limburg en gemeente Leudal is een lijst van mogelijke versoberingen opgenomen. In bijlage 2 is een overzicht van deze versoberingen te zien. Het doorvoeren van deze versoberingen zal niet voldoende zijn om het tekort op te vangen.

In een bestuurlijk overleg met gemeente Leudal van 28 oktober 2025 is afgesproken dat de Provincie Limburg de gemeente een brief stuurt met een totaalbedrag van de aanvullende financiële bijdrage. Het totaalbedrag van de aanvullende financiële bijdrage van de gemeente Leudal bedraagt € 2.200.000,-. Dit bedrag is opgebouwd uit:

- het indexeren van de gemeentelijke financiële bijdrage van de in de realisatieovereenkomst van 8 april 2021 vastgelegde bijdrage van € 4,7 miljoen;
- 50% van de kosten van de aan te leggen landbouwrouten;
- Het niet door voeren van de volgens de realisatieovereenkomst afgesproken mogelijke versoberingsmogelijkheden:
- Viaductbreedte Kasteelweg beperken en landschappelijke inpassing beperken;
- Voetgangersvoorziening fietstunnel N280 Kelpen-Oler.

Risico's en risicobeheersing
Overzicht van de belangrijkste risico's

Nummer	Risico	Beheersmaatregelen
<u>1</u>	<u>Onduidelijkheid over de ontwerpverantwoordelijkheid van de aannemer</u>	• <u>Contractdocumenten controleren op consistentie</u> • <u>Verificatie en validatie door aannemer</u>
<u>2</u>	<u>Stabiliteit kanaal Wesssem – Nederweert niet geborgd</u>	• <u>Veldonderzoek uitvoeren (proefsleuven)</u>
<u>3</u>	<u>Wijzigingen en / of extra eisen tijdens ontwerpproces</u>	• <u>Toepassen wijzigingsprocedure</u> • <u>Afspraken met partners: Wijzigingen en aanvullingen voor eigen rekening</u>
<u>4</u>	<u>Ter beschikking gestelde informatie is niet compleet of bevat tegenstrijdigheden</u>	• <u>Frequent overleg over documentatie</u> • <u>Opstellen lijst met documentatie</u>
<u>5</u>	<u>Rijkswaterstaat accepteert de overdracht van de Kelperbrug en de aansluiting autosnelweg A2 niet</u>	• <u>Afstemming opleverdossier door aannemer en Rijkswaterstaat</u> • <u>Verificatie en validatie door aannemer</u> • <u>Opstellen en afstemmen procesafspraken</u>

Kwaliteit

Bij het project N280 Leudal was oorspronkelijk voorzien in een Gateway Review. Omdat de projectproducten, waaronder het ontwerp en het contract, nog in ontwikkeling waren en het project zich in de aanloop naar de aanbesteding bevond, is ervoor gekozen in deze fase een onafhankelijke review uit te voeren. De bevindingen van de onafhankelijke review zijn met het projectteam besproken. De daadwerkelijke Gateway Review staat gepland voor 2027.

Projectbeheer

Bij dit onderdeel volgt een uiteenzetting op hoofdlijnen van hoe het project georganiseerd is en hoe het beheerst en beheerd zal worden, waarbij aandacht besteed wordt aan de projectinhoud.

Rol van de Provincie Limburg

Provincie is initiatiefnemer en financier van het project waarbij door middel van overeengekomen realisatieovereenkomsten vastgelegde financiële bijdragen van gemeente Leudal (€ 4,7 miljoen) en Rijkswaterstaat (€ 7,8 miljoen) deel uitmaken van de totale financiering.

Opzet bestuurlijke informatievoorziening

Bestuurlijke informatievoorziening zal gedaan worden aan de hand van het kader 'Regeling grote projecten' en het project is onderdeel van de Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) rapportage die elk half jaar bekend gemaakt wordt.

Projectorganisatie

Vanuit cluster WEGA bestaat de projectorganisatie uit een zogenaamd IPM-team waarin de rollen technisch manager, omgevingsmanager, contractmanager, manager projectbeheersing en projectmanager zijn voorzien. Bijgestaan door een groot aantal collega's van de diverse clusters.

Kwaliteitscontrole

Kwaliteitscontrole wordt ingevuld op 2 niveaus:

1. Project- procesbeheersing;
2. Inhoudelijke kwaliteit.

De basis van deze kwaliteitscontrole is de 'Zo Werken Wij!' 'regeling grote projecten en onderliggende handboeken als de 'Leidraad Kostenbegrotingssystematiek'. Voortgang wordt ieder half jaar (peildata 1 januari en 1 juli) vastgelegd in de IPML rapportage en een voortgangsrapportage in het kader van de Regeling Grote Projecten.

Kwaliteitscontrole wordt ingevuld door:

1. Kwaliteit van project- procesbeheersing:
 - Actief betrekken controller financiën (doorlopend)
 - Gateway review(s) (controle voordat het project kan worden voortgezet) fase overgangen zoals beschreven in 'zo werken wij!' (bij fase overgangen)
2. Inhoudelijke kwaliteit:
 - Collegiale toets
 - Toets door onafhankelijk deskundige (als beheersmaatregel bij risico)

Bijlage 1: Totaaloverzicht dekking en kosten

In deze bijlage staat een totaaloverzicht van de reeds gemaakte kosten, de projectbegroting en de reeds toegezegde financiering vanuit de provincie Limburg, Rijkswaterstaat en gemeente Leudal

		Provincie Limburg			Derden (andere partijen)			Bijzonderheden
Peildatum: 01-07-2024	Projectbegroting (inclusief indexering t/m 2028)	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds besteed	Toegezegde financiering, dekking en fasering	Beoogde financiering (intentie)	Reeds besteed	
Groot project herinrichting N280 Leudal	€133.490.572,-	Provincie Limburg	€100.127.000,-	€ 20.830.000,-	Rijkswaterstaat Gemeente Leudal	€7.800.000,- €4.700.000,- € 2.200.000,-	€0,-	1. Projectbegroting o.b.v. marktraming per 01 juli 2024 voor aanlegkosten inclusief alle overige kosten zoals: verleggen kabels en leidingen / risicoreservering / indexering t/m 2028 / etc. 2. Reeds besteed =ruim € 9.389.000,- aan grondverwerving en ruim € 8.735.000,- aan engineering- / planvoorbereidingskosten (PIP, ontwerpen, onderzoeken, contract, etc.) 3. Toegezegde financiering ligt vast in overeenkomsten met RWS en gemeente Leudal 4. Aanvullend bedrag gemeente Leudal € 2.200.000,- wordt in Q4-2026 geformaliseerd (addendum)

Bijlage 2: Versoberingen zoals opgenomen in de realisatie overeenkomst

In de getekende realisatieovereenkomst tussen gemeente en provincie Limburg is een lijst met mogelijke versoberingen opgenomen. Op het moment dat over het projectbudget ten behoeve van het werk wordt gegaan kan de stuurgroep besluiten om één of meerdere van de opgenomen versoberingen door te voeren. Bij de versobering van de projectscope worden uit het overzicht hieronder in volgorde van noemen één of meer werkzaamheden (delen van) onderdelen gekozen door de stuurgroep N280 Leudal totdat het verschil tussen de projectkosten van het werk en het beschikbare projectbudget voor het werk heel klein is. De genoemde bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2021. Op het moment dat daadwerkelijke versoberingen aan de orde zijn zullen bijbehorende bedragen op actueel prijspeil worden bepaald.

GS hebben besloten de vijfde versoberingsmaatregel, fietstunnel N280/N273, niet door te voeren.

1. Tussen Exaten en oostelijke afrit N273/N279 van 2x2 naar 2x1;
2. Rotonde N273/N279 vervangen door kruispunt;
3. Viaductbreedte Kasteelweg beperken en landschappelijke inpassing beperken;
4. Voetgangersvoorziening in fietstunnel Kelpen-Oler;
5. ~~Fietstunnel N280/N273 laten vervallen.~~

14. Bijlagen

14.1. Bijlage Vastgestelde beleids- en uitvoeringskaders

14.1.1. Beleidskaders en Collegeprogramma

In het overzicht van [3.2](#) zijn de kaders en projecten opgenomen, die de Provincie Limburg op het gebied van mobiliteit hanteert. Hieronder een toelichting voor het onderdeel beleid. In Q2 2024 zijn de nieuwe beleidskaders vastgesteld.

14.1.2. Beleidskader Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg

Op 26 april 2024 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 440 kilometer weg en 504 kilometer fietspad inclusief de bijbehorende kunstwerken, groen, wegmeubilair en bermen.

Hierbij geldt het onderhoudsniveau 'basis'. Dit wil zeggen dat de provinciale infrastructuur sober, doelmatig qua techniek; functie; natuur-inclusief; administratief; duurzaam en circulair 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 2027 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 [themablade provinciale infrastructuur](#).

14.1.3. 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 randvoorwaardelijke activiteiten zoals monitoring, onderzoek en contractbeheer.

Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het [themablade Openbaar Vervoer](#).

14.1.4. Collegeprogramma Elke Limburger telt!

Het huidige collegeprogramma 'Elke Limburger telt!' voor de komende collegeperiode legt bepaalde accenten zoals de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen. Het collegeprogramma wordt vertaald naar zeven richtinggevendele beleidskaders.

Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024 – 2027'

Op 26 april 2024 hebben Provinciale Staten het beleidskader 'Bereikbaar en Toegankelijk Limburg 2024 – 2027' vastgesteld. In juni 2023 is het provinciaal coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' gepresenteerd. De ambities en opgaven op het gebied van mobiliteit zijn daarin verwoord onder de noemer 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. Eén van de speerpunten is het herijken van de Mobiliteitsvisie uit 2018 door het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie 2040/2050. Tevens is in het coalitieakkoord concreet vastgelegd dat het college de hoofdlijnen uit het akkoord verder uitwerkt in een beleidskader inclusief uitvoeringsprogramma voor de periode 2024-2027.

In het beleidskader wordt de focus gelegd op onze wettelijke taken. Wij zijn bevoegd gezag op het gebied van openbaar vervoer en beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur. Voor openbaar vervoer zetten we in op betrouwbaarheid en toegankelijkheid. In het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' is het vaststellen van een nieuwe Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen als speerpunt opgenomen. In financiële zin zorgen we dat we in deze omvangrijke portefeuilles in control zijn en blijven. Tot slot zetten we in op een verbeterde nationale en internationale bereikbaarheid van Limburg en lobbyen we hiervoor ook bij het Rijk en in Europa.

14.2. Uitvoeringskaders

Met de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 en het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024 – 2027' zijn alle onderliggende uitvoeringskaders komen te vervallen.

14.3. Bijlage Voortgangsmonitor

14.3.1. Toelichting methodiek

In het overzicht van [hoofdstuk 4.1](#) is de voortgang samengevat overeenkomstig de onderwerpen in de themabladen (zonder nummering) of de nummering op de projectbladen. Het betreffen actueel lopende opgaven maar ook initiatieven die kunnen leiden tot een opgave.

Deze voortgang is gebaseerd op de stand van zaken van scope, tijd en financiën. In het rechterkader op het projectblad (of beschreven bij de onderwerpen op de themabladen als er geen projectblad is) is de stand van zaken aangegeven. De bepaling van de categorie (goed, matig of slecht) is als volgt:



De stand van zaken is goed als sprake is van:

- een (initiele) scope die afgebakend en, waar van toepassing, vastgesteld is conform de bijhorende fase;
- een planning die past binnen:
 - een met GS/PS vastgestelde planning (het kan zijn dat er geen tijdspad is afgesproken), waarbij de vertraging minder dan 10% is, tellend vanaf de haalbaarheidsfase;
 - de periode van uitvoeringskaders of beleidskaders;
 - afspraken in het kader van subsidies of bijdragen via overeenkomsten.
- verwachte kosten:
 - die passen binnen de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen met een maximale overschrijding van 2% van het provinciale deel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen;
 - die passen binnen de afspraken inzake mandatering, uitvoerings- en beleidskaders, subsidie, bijdrage, overeenkomsten.



De stand van zaken is matig als sprake is van:

- een kleine scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een kleine wijziging van de planning:
 - een met GS/PS vastgestelde planning, waarbij de vertraging ligt tussen de 10% en 20%, tellend vanaf de haalbaarheidsfase;
 - ten gevolge van een subsidie die éénmalig wordt verlengd;
- verwachte kosten:
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven tussen de 2% en 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen;
 - waarbij over bijdragen van derden wordt nog onderhandeld.



De stand van zaken is slecht als sprake is van:

- een grote scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een grote wijziging van de planning:
 - een met GS/PS afgesproken planning, waarbij de vertraging meer is dan 20%, tellend vanaf de haalbaarheidsfase;
 - ten gevolge van een subsidie die voor een tweede keer wordt verlengd.
- verwachte kosten:
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven van méér dan 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen.

1 oogopslag	Scope	Tijd	Geld

Het bijgevoegde figuur geeft de meest voorkomende combinatiemogelijkheden weer voor de stand van zaken van de scope, tijd en financiën. Deze combinaties leiden tot de kleuren van het stoplicht in één oogopslag zichtbaar op het projectblad. Hiermee is in één oogopslag duidelijk wat de totale voortgang is van het project. De kleur van het stoplicht in één oogopslag is tevens overgenomen in de voortgangsmonitor.

14.3.2. Interpretatie kleurweergave

De gehanteerde methodiek en daarmee gepaard de kleurweergave wordt nauwkeurig en consequent uit de thema- en projectbladen overgenomen in de voortgangsmonitor. Omdat deze methodiek eerder is vastgelegd en de verschillende VGR's op deze manier onderling vergelijkbaar blijven, dient deze methodiek als vertrekpunt voor volgende VGR's. De interpretatie van de kleuren van de in-één-oogopslagweergave behoeft wel enige toelichting.

Dat namelijk tijdens het projectverloop op basis van nieuwe inzichten/onderzoeken afwijkingen ontstaan, is logisch. Er wordt immers gezocht naar de best mogelijke manier om binnen de gestelde doelen en kaders een project te realiseren. Door inzicht in deze afwijkingen kan er ook vroegtijdig gestuurd worden en worden belangrijke keuzes op het juiste moment ter besluitvorming voorgelegd.

De voortgangsmonitor wordt echter per peildatum van 1 januari en 1 juli opgesteld en dit zijn, rekening houdende met het projectverloop, niet zomaar de meest voor de hand liggende momenten om de stand van zaken te melden. Het komt namelijk regelmatig voor dat er vlak voor of na de peildatum een geactualiseerde projectraming binnenkomt, een onderhandeling met een partner over de scope wordt opgestart, een subsidieverzoek wordt voorbereid of de planning wordt aangepast vanwege langere levertijden. Met andere woorden de beschikbare informatie is van veranderlijke aard.

De gevolgen daarvan voor de stand van zaken wordt in de voortgangsmonitor meegenomen, terwijl het de vraag is in hoeverre dit uiteindelijk gevolgen zal hebben voor de scope, planning en financiën. Daarom is het beste moment om over de projectvoortgang te informeren bij de faseovergangen zijn. Tijdens deze go/no-go-momenten worden afwijkingen en bijbehorende beheersmaatregelen ter besluitvorming voorgelegd en zijn deze medebepalend voor de keuze om de volgende fase te doorlopen.

Op dit moment kan het dus zijn dat in de voortgangsmonitor een grote afwijking is geconstateerd terwijl de vraag is in hoeverre deze afwijking daadwerkelijk zich zal voordoen. Dat wordt pas duidelijk bij de volgende faseovergang en het bijbehorende bijstellingsmoment. Dit werkt uiteraard ook andersom: geen of een kleine afwijking kan op korte termijn overgaan in een grote afwijking.

Voor de opgaven waar dit aan de orde is, wordt in de voortgangsmonitor een doorkijk gegeven van het moment waarop hierover besluitvorming wordt verwacht.

14.4. Bijlage – Bestuurlijke processen en besluitvorming

In deze bijlage zijn een drietal overzichten opgenomen waarmee de actuele voortgang van de besluitvorming inzichtelijk is gemaakt.

14.4.1. Besluitvormingsmomenten

Een overzicht met daarin de geplande momenten waarop GS en/of PS worden geïnformeerd over de laatste stand van zaken of besluiten conform de besluitvormingsprocessen worden geagendeerd.

Onderwerp	Data GS, LEO en PS
Informatiesessie ZRK-rapport inzake Onderhoud infrastructurele kunstwerken Limburg	04-09-2026
F54 Snelfietsroute Maastricht-Sittard (traject Beek-Elsloo – Brightlands Chemelot Campus: toekenning uitstel subsidievoorstel (verlenging)	GS Q3 2026
Statenvoorstel Kredietbesluit N280 Leudal (bij onherroepelijk PIP)	GS 18-08-2026 LEO 11-09-2026 PS 25-09-2026
Start aanbestedingsprocedure N280 Leudal	Q4 2026
Statenvoorstel ZRK-rapport inzake Onderhoud infrastructurele kunstwerken Limburg	LEO 11-09-2026 PS 25-09-2026
Informatiesessie Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)	LEO 20-11-2026
Dertiende Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)	GS 29-09-2026 LEO 27-11-2026
Statenvoorstel Nota van Uitgangspunten nieuwe OV-concessie	GS 10-11-2026 LEO 27-11-2026 PS 11-12-2026
Statenvoorstel Kredietbesluit en Beginselbesluit N276 Echt-Susteren / aansluiting Pissummerweg	GS 10-11-2026 LEO 27-11-2026 PS 11-12-2026
Netwerkvisie	GS Q4 2026
Overdracht N556 aan gemeente Horst aan de Maas	GS Q4 2026
Beheeropgaven N300 Buitenring Parkstad Limburg	GS Q4 2026
Besluitvorming benodigde middelen voor spooronderhoud ZLSM-areaal voor de periode 2025-2033	GS Q4 2026
Statenvoorstel opheffen status Groot Project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	GS 05-01-2027 LEO 22-01-2027 PS 19-02-2027
Afronden aanbestedingsprocedure rehabilitatie N281 fase 2B (kunstwerken)	GS Q1 2027
Statenvoorstel Onteigeningsbesluit N595 Wittemer Allee	GS Q2 2027 LEO Q2 2027 PS Q2 2027

14.4.2. Bestuurlijke informatie

Een overzicht met daarin alle gepubliceerde moties, Statenvoorstellen, schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten van het afgelopen half jaar over de voortgang van specifieke mobiliteitsopgaven.

Datum	Documentsoort	Kenmerk	Onderwerp
8 Thema Beleidsvoorbereiding			
27-01-2026	E-mail	PS DOC-00880034	Inzake Startnotitie civiele kunstwerken Provincie Limburg, e-mail van de Zuidelijke Rekenkamer
19-03-2026	Informerend stuk	GS DOC-00884761	Inzake Twaalfde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML)
24-03-2026	Uitnodiging informatiesessie	GS DOC-00903261	Inzake informatiesessie Twaalfde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) 22-05-2026
30-03-2026	Brief	PS DOC-00900723	Inzake beperkte openbaarheid werk- en informatiesessies Provinciale Staten (brief van De Limburger)
21-04-2026	Statenvoorstel	GS DOC-00910839	G-26-010 Statenvoorstel inzake verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein
01-05-2026	Analyse Griffie	PS DOC-00919563	Inzake analyse 12e voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (peildatum 01-01-2026), e-mail Griffie van 30-04-2026
19-05-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00914270	Inzak reactie op analyse Statenunderzoeker van de Twaalfde Voortgangsrapportage IPML
03-06-2026	Schriftelijke vragen		Inzake registratie van verkeersslachtoffers in Limburg en verdwijnen landelijk registratiesysteem MOVE (Statenfractie BBB)
08-06-2026	Uitnodiging	GS DOC-00936039	Inzake werkbezoek zelfrijdende bus van De Lijn in Leuven, vrijdag 3 juli 2026
10-06-2025	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00930187	Inzake Activiteitenoverzicht ROVL 2025
23-06-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00935711	Inzake registratie van verkeersslachtoffers in Limburg en verdwijnen landelijk registratiesysteem MOVE (Statenfractie BBB)
23-06-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00917524	Inzake moties 3239, 3249, 3256 en 3264 sociale veiligheid
26-06-2026	2e Gewijzigde motie		2° gewijzigde motie 3327 Wesseling c.s. Inzake Veilig over straat
9 Thema Openbaar vervoer			
04-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake Limburg en ProRail-initiatief stadssneltreinen (Statenfractie VVD)
26-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake toegankelijkheid openbaar vervoer voor mensen met een beperking (Statenfractie VVD)
26-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake toegankelijkheid bushaltes en openbaar vervoer in Limburg (Statenfractie 50Plus)
27-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake toegankelijkheid bushaltes in dorpen op het platteland voor mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking (Statenfractie BBB)
27-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake NLBE-spoordossiers en consequenties voor Limburg (Statenfractie D66)
02-03-2026	E-mail		Inzake uitnodiging kennismaking met de nieuwe Maaslijntreinen op 31-03-2026 (e-mail Regiodirecteur Arriva van 02-03-2026)
03-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00884909	Inzake Limburg en ProRail-initiatief stadssneltreinen (Statenfractie VVD)

05-03-2026	Schriftelijke vragen		Inzake bereikbaarheid Oirsbeek en Amstenrade tijdens stremming buslijn 40
17-03-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00871491	Inzake informatie over vaststellingsovereenkomst (VSO) Maaslijn (toezegging 9740)
17-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00893977	Inzake NLBE-spoordossiers en consequenties voor Limburg (Statenfractie D66)
24-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00893249	Inzake toegankelijkheid bushaltes en openbaar vervoer in Limburg (Statenfractie 50Plus)
24-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00893968	Inzake toegankelijkheid bushaltes in dorpen op het platteland voor mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking (Statenfractie BBB)
24-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00893270	Inzake toegankelijkheid openbaar vervoer voor mensen met een beperking (Statenfractie VVD)
24-03-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00898562	Inzake resultaten OV-klantenbarometer 2025
31-03-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00900960	Inzake aangedragen aandachtspunten aanbesteding nieuwe OV-concessie (toezegging 9795 en 9798)
31-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00896495	Inzake bereikbaarheid Oirsbeek en Amstenrade tijdens stremming buslijn 40
07-04-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00882837	Inzake beleidsprioriteiten openbaar vervoer 2026
17-04-2026	Uitnodiging	GS DOC-00913805	Inzake Save the date – Dag van het Limburgse OV, donderdag 25 juni 2026 in het Van der Valk te Roermond.
24-04-2026	Schriftelijke vragen		Inzake OV-zomerticket (Statenfractie CDA)
19-05-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00917774	Inzake OV-zomerticket (Statenfractie CDA)
28-05-2026	Uitnodiging	GS DOC-00931431	Inzake Dag van het Limburgs OV, op donderdag 25 juni 2026 in het Theaterhotel De Oranjerie te Roermond
26-06-2026	Motie		Motie 3320 Hoks inzake Onderzoek naar de oprichting van een provinciaal openbaarvervoerbedrijf Limburg
26-06-2026	Gewijzigde motie		Gewijzigde motie 3328 Berghorst c.s. inzake Drempelloos OV voor iedereen
26-06-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00944189	Inzake uitrol fase twee Dal Vrij Limburg en evaluatie eerste jaar
30-06-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00941193	Inzake pilot (Gast)vrij OV

10 Thema Provinciale infrastructuur

06-01-2026	E-mail	PS DOC-00868561	Inzake Verkeersveiligheid Wittemer Allee N595 (e-mail Fietsersbond Maastricht en Heuvelland)
27-02-2026	Schriftelijke vragen		Inzake verkeersveiligheid N276-aansluitingen Susteren (Statenfractie Lokaal Limburg)
10-03-2026	Schriftelijke vragen		Inzake langdurige afsluitingen bruggen over het Julianakanaal bij Echt-Susteren (Statenfractie Lokaal Limburg)
18-03-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00899539	Inzake impact Toverland op provinciale wegen (toezegging 9816)
24-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00893960	Inzake verkeersveiligheid N276-aansluitingen Susteren (Statenfractie Lokaal Limburg)
27-03-2026	Schriftelijke vragen		Inzake invoering vrachtwagenheffing en monitoring extra belasting N-wegen en andere secundaire wegen (Statenfractie BBB)
31-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00899371	Inzake langdurige afsluitingen bruggen over het Julianakanaal bij Echt-Susteren (Statenfractie Lokaal Limburg)
07-04-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00904890	Inzake Havenvisie Blueports Limburg

16-04-2026	Schriftelijke vragen		Inzake kappen en snoeien in het broedseizoen (Statenfractie Partij voor de Dieren)
21-04-2026	Statenvoorstel	GS DOC-00913191	G-26-012 Statenvoorstel inzake N273 Kom Neer Beginselfbesluit en aangaan samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Leudal
22-04-2026	Schriftelijke vragen		Inzake provinciale weg N570 Rothenbach gemeente Roerdalen (Statenfractie BBB)
22-04-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00906923	Inzake invoering vrachtwagenheffing en monitoring extra belasting N-wegen en andere secundaire wegen (Statenfractie BBB)
29-04-2026	Schriftelijke vragen		Inzake het aanbrengen van stikstofscheren langs de N300 – Parkstadring (Statenfractie BBB)
01-05-2026	Schriftelijke vragen		Inzake constructie Buitenring N300 bij Brunssum (Statenfractie BBB)
12-05-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00915081	Inzake kappen en snoeien in het broedseizoen (Statenfractie Partij voor de Dieren)
18-05-2026	Verdaging beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00924755	Inzake het aanbrengen van stikstofscheren langs de N300 – Parkstadring (Statenfractie BBB)
19-05-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00917236	Inzake provinciale weg N570 Rothenbach gemeente Roerdalen (Statenfractie BBB)
22-05-2026	Schriftelijke vragen		Inzake vervolgvragen kappen en snoeien in het broedseizoen (Statenfractie Partij voor de Dieren)
26-05-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00926261	Inzake constructie Buitenring N300 bij Brunssum (Statenfractie BBB)
10-06-2025	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00938312	Inzake Statenvoorstel verduurzaming Chemelot Multimodale Corridor Haven Stein (G-26-010)
18-06-2026	Schriftelijke vragen		Inzake Beaumix in Geleenbeek (Statenfractie Groenlinks)
18-06-2026	Motie		Motie 3303 Smeets inzake Onderzoek inzet Omgevingsfonds Chemelot voor direct omwonenden MMC
18-06-2026	Gewijzigde motie		Gewijzigde Motie 3304 Huizing c.s. inzake Eerlijke verdeling van kosten MMC
19-06-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00943066	Inzake vervolgvragen kappen en snoeien in het broedseizoen (Statenfractie Partij voor de Dieren)
23-06-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00920759	Inzake het aanbrengen van stikstofscheren langs de N300 – Parkstadring (Statenfractie BBB)
24-06-2026	Schriftelijke vragen		Inzake bebording bescherming berm (Statenfractie BBB)
26-06-2026	Gewijzigde motie		Gewijzigde motie 3325 Bloi c.s. Inzake Waar een (politieke) wil is, is een (Rand)weg naar leefbaarheid
26-06-2026	Schriftelijke vervolgvragen		Inzake het aanbrengen van stikstofscheren langs de N300 – Parkstadring (Statenfractie BBB)
26-06-2026	Schriftelijke vragen		Inzake een alternatieve invulling Multimodale Corridor Stein (Statenfractie BBB)
26-06-2026	Brief	PS DOC-00946471	Inzake Ondersteuning motie VVD Randweg Abdissenbosch (brief namens burgemeester en wethouders van Landgraaf van 26-06-2026)
11 Thema (Inter)nationale mobiliteitsopgaven			
28-01-2026	Schriftelijke vragen		Inzake tolvignet België (Statenfractie CDA)

30-01-2026	Schriftelijke vragen		Inzake voorgenomen Belgische tolvignet (Statenfractie VVD)
11-02-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00886770	Inzake hoger beroep rechtszaak tram Maastricht-Hasselt
24-02-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00883924	Inzake tolvignet België (Statenfractie CDA)
24-02-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00883923	Inzake voorgenomen Belgische tolvignet (Statenfractie VVD)
04-03-2026	Schriftelijke vragen		Inzake stand van zaken grensoverschrijdende spoorprojecten en de ontwikkeling van de IJzeren Rijn (Statenfractie Lokaal Limburg)
04-03-2026	Brief	PS DOC-00895392	Inzake IJzeren Rijn uit Toekomstvisie Limburg 2050, brief Samenwerkingsverband IJzeren Rijn van 04-03-2026
17-03-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00895825	Inzake stand van zaken grensoverschrijdende spoorprojecten en de ontwikkeling van de IJzeren Rijn (Statenfractie Lokaal Limburg)
25-03-2026	E-mail	PS DOC-00904500	Beaumix, opslag en gebruik, e-mail Stichting Natuurlijk Geuldal, Graetheide-comité en Stof A2-verbreding van 24-03-2026
07-04-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00906838	Inzake motie 3169 Berghorst inzake grootschalige internationale testomgeving voor geautomatiseerd rijden
26-06-2026	Motie		Motie 3318 Van Bijnen Inzake truckparking Maastricht Airport – Aviation Valley

12 Thema Regionale mobiliteitsopgaven

13-01-2026	Mededeling portefeuillehouder	GS DOC-00872685	Inzake Bestuurlijk Overleg MIRT en Goederenvervoercorridors d.d. 8 januari 2026
23-01-2026	Schriftelijke vragen		Inzake toekomst Sint Servaasbrug (Statenfractie PvdA)
24-02-2026	Beantwoording schriftelijke vragen	GS DOC-00885343	Inzake toekomst Sint Servaasbrug (Statenfractie PvdA)

14.4.3. Overzicht moties en toezeggingen

Een overzicht met daarin alle moties en toezeggingen van het afgelopen half jaar. De afgedane moties zijn te herkennen in de tabel aan de link naar iBabs achter het motie- of toezeggingennummer en de datum in de kolom 'Datum afgedaan Statencommissie LEO'. De nog niet afgedane moties en toezeggingen hebben (nog) geen link en geen datum van de Statencommissie LEO. Conform de mededeling portefeuillehouder inzake reactie op analyse Statenonderzoeker van de Negende Voortgangsrapportage IPML van 26 november 2024 ([GS DOC-00719276](#)) is dit aangevuld met de meest actuele stand van zaken tot 21 september 2026.

Nummer motie	Onderwerp motie	Datum afgedaan Statencommissie LEO
3169 GS DOC-00906836	Gewijzigde Motie vreemd 3169 Berghorst inzake Grootschalige internationale testomgeving voor geautomatiseerd rijden	11-09-2026
3239	Gewijzigde Motie 3239 Vaessen en Mülders c.s. inzake Veilig thuis in de nacht.	
3249	Gewijzigde Motie 3249 Berghorst c.s. inzake Ruimte voor veiligheidsbeleving vrouwen en kwetsbare groepen in Limburg.	
3256	Motie 3256 Hoks c.s. inzake Lach eens naar het vogeltje.	
3264	Gewijzigde Motie 3264 Bloi c.s. inzake Veilige en betrouwbare grensoverschrijdende spoorverbindingen.	
3286	Gewijzigde motie vreemd 3286 Huizing inzake Raad van State maak vaart!	
3303 (op naam gedeputeerde Satijn)	Motie 3303 Smeets inzake Onderzoek inzet Omgevingsfonds Chemelot voor direct omwonenden MMC	
3304	Gewijzigde motie 3304 Huizing c.s. inzake Eerlijke verdeling van kosten MMC	
3318	Motie 3318 Van Bijnen inzake Truckparking Maastricht Airport – Aviation Valley	
3320	Motie 3320 Hoks inzake Onderzoek naar de oprichting van een provinciaal openbaarvervoersbedrijf Limburg	

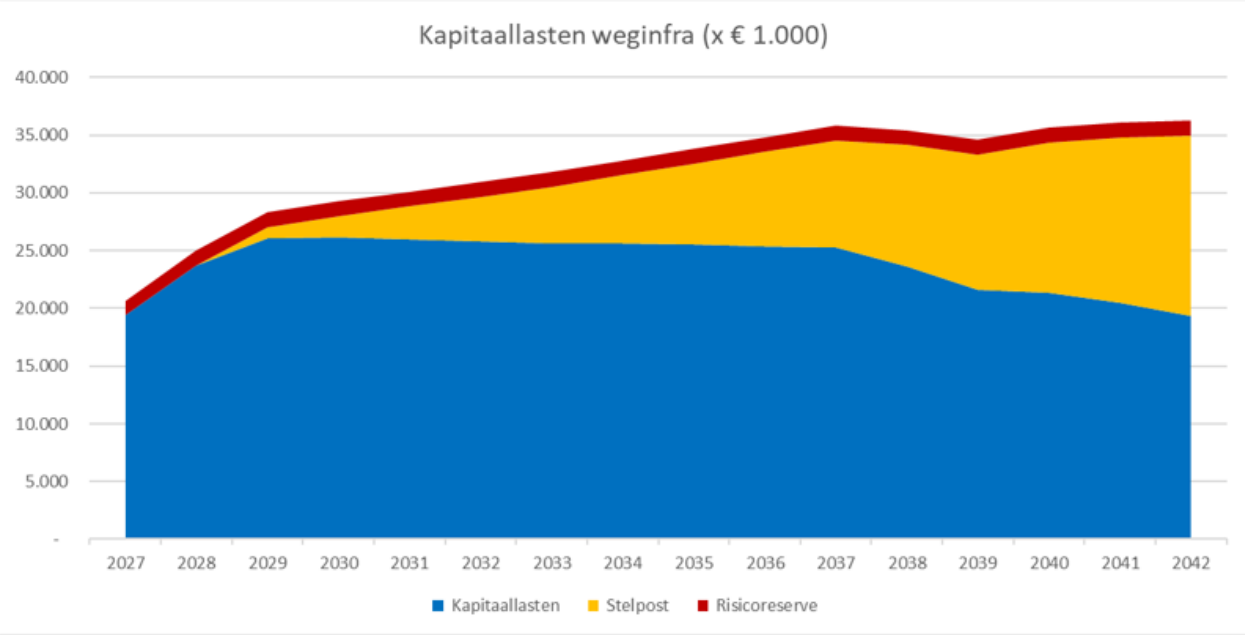
3325	Gewijzigde motie 3325 Bloi c.s. inzake Waar een (politieke) wil is, is een (Rand)weg naar leefbaarheid
3327	2 ^e Gewijzigde motie 3327 Wesseling c.s. inzake Veilig over straat
3328	Gewijzigde motie 3328 Berghorst c.s. inzake Drempelloos OV voor iedereen

Nummer toezegging	Onderwerp toezegging	Datum Statencommissie LEO
9665 GS DOC-00847480	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe een onderzoek te doen naar gratis OV in Limburg en Provinciale Staten hierover in Q4 2025 te informeren.	23-01-2026
9702 GS DOC-00884761	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe in de gesprekken rondom de bereikbaarheid van ziekenhuis Zuyderland de snelbus tussen Heerlen en Sittard-Geleen actief mee te nemen als oplossingsrichting en de Staten hierover nader te informeren in Q1 2026.	17-04-2026
9739	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe bij de start van het proces rondom de nieuwe OV-concessie in Q2 2026 een beeld te schetsen over hoe we de lessen rondom de Maaslijn onderzoeken en borgen.	
9740 GS DOC-00871491	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten te informeren over de belangrijkste punten uit de VSO Maaslijn (waaronder informatie over CO2-compensatie) nadat deze definitief is in Q1 2026.	17-04-2026
9786	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe te onderzoeken of in het eerste halfjaar van 2026 een informatiesessie voor N598 De Hut-De Plank fase 1 georganiseerd kan worden.	
9795 GS DOC-00900960	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten via de Werkgroep OV intensief te betrekken bij het proces rondom de aanbesteding van de nieuwe concessie.	17-04-2026
9796	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe in 2026 een OV-top te organiseren als onderdeel van het aanbestedingsproces rondom de nieuwe concessie, waarbij een breed scala aan (Euregionale) stakeholders worden uitgenodigd, zoals reizigers, gemeenten, scholen, ziekenhuizen, etc.	
9797	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe met Arriva het gesprek aan te gaan over de aanbevelingen komend uit het G-debat en over de uitkomsten van dit gesprek de Staten in Q3 2026 te informeren.	
9798 GS DOC-00900960	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe eind Q1 2026 een mededeling portefeuillehouder naar Provinciale Staten te sturen naar aanleiding van de behandeling sonderend stuk rondom de nieuwe OV-concessie, waarin GS reflecteert op de aangedragen aandachtspunten en PS informeren over proces naar de toekomst toe, en de rollen en verantwoordelijkheden van PS/GS in dit proces.	17-04-2026
9856	Gedeputeerde Demollin zegt toe PS uiterlijk in Q1 2027 nader te informeren over de integrale onderhoudsopgave van de N300	
9857	Gedeputeerde Demollin zegt toe PS in Q4 2026 via VGR13 van het IPML te informeren over de voortgang van de gesprekken van het Vlaams Gewest n.a.v. het door Vlaanderen stopgezette project Tram Maastricht-Hasselt	
9858	Gedeputeerde Demollin zegt toe PS voor eind Q3 2026 te informeren over de stand van zake opgave toegankelijk maken bushaltes door wegbeheerders (gemeenten) en hoe we gezamenlijk tot goede afwegingen komen over de bediening van haltes	
9859	Gedeputeerde Demollin zegt toe PS uiterlijk Q3 2026 te informeren over alle gevraagde elementen m.b.t. de geluidsproductieplafonds	
9865	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe dat in de realisatieovereenkomst of subsidiebeschikking m.b.t. de MMC een paragraaf wordt opgenomen ter voorkoming van exploitatieopbrengsten op de publieke investeringen, én het borgen van de toegankelijkheid van de weg voor de bedrijven op Chemelot, en hierover de Staten te informeren in Q1 2027 middels een mededeling portefeuillehouder.	
9872	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe te onderzoeken of aanpassing van fietspaden langs de provinciale weg N296 in de tijd naar voren gehaald	

	kan worden, zodat deze beter aansluiten op de Pater Sangersbrug en in lijn komen met onze leidraad inrichting provinciale infrastructuur.
9875	Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten over de voortgang van de aanpak toegankelijkheid van bushaltes en het OV te informeren, in ieder geval bij de eerstvolgende voortgangsrapportage IPML

14.5. Bijlage – Financiële samenvatting

Onderstaand de grafische weergave van het kapitaallasten voor de investeringen in de mobiliteitsopgaven en mobiliteitsprojecten.



	Risicoruimte: Dit zijn de begrote kapitaallasten, die kunnen worden ingezet bij een kredietoverschrijding van het al door PS toegekende investeringskrediet aan lopende projecten. Voor de inzet van deze ruimte wordt verwezen naar de Financiële Verordening 2024, artikel 10 lid 6.
	Kapitaallasten nog te programmeren onderhouds- en vervangingsinvesteringen: Dit zijn alle begrote kapitaallasten voor in het kader van de volgende Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen te programmeren investeringen. Deze kapitaallasten zijn nog niet gekoppeld aan specifieke projecten, omdat hiervoor door PS nog geen investeringskrediet is toegekend. Voor de inzet van deze ruimte wordt verwezen naar de Financiële Verordening 2024, artikel 10 lid 4.
	Kapitaallasten projecten: Dit zijn alle kapitaallasten van afgeronde en lopende projecten, waarvoor door PS investeringskredieten zijn toegekend. De afgeronde projecten zijn technisch afgerond. Financieel maken ze onderdeel uit van deze categorie, omdat de afschrijvingstermijn nog niet volledig is afgerond.

Onderbouwing risicoreserve

Risicoreserve - begrotingsomzetting		Begroting		
	Door GS beschikbaar gesteld		€	99,24
Tabel tbv GS-nota				
Projecten	Beschikbaar gestelde krediet	Jaarlijkse kapitaallasten		Besluit
		2023	2024	2025
N271 Ronde Well	€ 453.031	€ 11.326		
N598 Hut - de Plank (fase 1)	€ 9.703.573		€ 242.589	GS 7-7-2022/PS 4-11-2022 (2e AFW 2022)
N300 BPL	€ 3.700.000		€ 92.500	GS 8-11-2022/PS 30-6-2023 (VJN 2023)
Bushalte Arcen	€ 502.385		€ 33.492	PS 16-12-2022
N270 Via Venray	€ 4.600.000		€ 115.000	GS 31-1-2023/PS 30-6-2023 (VJN 2023)
Stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 1.099.000		€ 27.475	GS 31-1-2023/PS 30-6-2023 (VJN 2023)
N595 Wittermer Allee	€ 7.980.000		€ 199.500	GS 16-5-2023/PS 23-6-2023
Parkstadroute	€ 1.050.000		€ 26.250	GS 5-9-2023/PS 3-11-2023
N270 Via Venray fase 1B	€ 13.000.000			GS 7-11-2023/PS 15-12-2023
N598 Hut - de Plank fase 2	€ 15.000.000			PS 26-4-2024 (motie infra in control)
N273 Kom Neer	€ 5.310.000			PS 26-4-2024 (motie infra in control)
Totaal	€ 62.397.989	€ 11.326	€ 736.807	€ 832.750
	Totaal begroot	€ 2.410.000		
	Realisatie	€ -1.580.882		
	Totaal beschikbaar	€ 829.118		
		Restant krediet	€	36,842

BIJLAGE 1 Regulier beleid		Stand 30- 06-2026					
			2026	2027	2028	2029	2030
Thema/projectblad	Omschrijving Grootboeknummer		Bedrag begroot uitgaven 2026	Bedrag begroot uitgaven 2027	Bedrag begroot uitgaven 2028	Bedrag begroot uitgaven 2029	Bedrag begroot uitgaven 2030
8.6	711 Reg. Org. Verkeersv. Limb.		443.249	460.757	543.917	590.339	590.339
8.6	711 Doelgroepenaanpak Gedragsbeïnv. Verkeersv.		249.316	249.316	249.316	0	0
S84	711 Samenwerking regio's		1.500.000	912.000	0	0	0
11.3	711 Goederenvervoercorridor (BO MIRT)		450.000	500.000	0	0	0
8.6	711 Nadere subsidieregels Doortrappen 2025-2027		127.840	100.000	0	0	0
11.3	711 Logistiek makelaar voor model shift		60.000	0	0	0	0
12.2	711 MIRT proj. Oeslingerbaan Maastricht (afrit 55)		0	0	0	3.900.000	0
8.2	711 Procesmiddelen mobiliteit		223.872	232.715	232.715	232.715	232.715
8.5	711 Verkeers- en vervoersmanagement		786.748	900.985	900.985	900.985	900.985
12.3	711 SmartwayZ.NL		489.702	3.100.000	0	0	0
8.2	711 Langjarige verplichtingen		591.776	615.151	615.151	615.151	615.151
8.2	711 Minder Hinder Aanpak (BO MIRT)		35.000	35.000	40.000	0	0
8.2	711 Digitalisering o.a. Data Top 15(BO MIRT)		100.000	100.000	100.000	0	0
F72 en F26	711 Beleidskader Fiets: Fietsprojecten		302.500	0	1.400.000	0	0
8.3	711 Doorontwikkeling verkeersmeetnet		631.926	371.540	100.000	0	0
8.3	711 Doorontwikkeling verkeersmodel		256.885	186.429	35.000	0	0
8.6	711 Verkeerseducatiebeleid Limburg		1.825.004	1.646.076	1.448.076	1.064.576	0
W12	711 A67-A73 Parallelbaan Zaarderheiken		0	1.250.000	0	0	0
12.3	711 Slim, veilig, duurzaam		941.485	0	0	0	0
8.6	711 Verkeerseducatiebeleid Limburg (comp. BTW)		159.000	168.500	166.500	0	0
Totaal 7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma			9.174.303	10.828.469	5.831.660	7.303.766	2.339.190

Alle bedragen in euro.

			2026	2027	2028	2029	2030
Thema/projectblad	Omschrijving Grootboeknummer		Bedrag begroot uitgaven 2026	Bedrag begroot uitgaven 2027	Bedrag begroot uitgaven 2028	Bedrag begroot uitgaven 2029	Bedrag begroot uitgaven 2030
10.1	721 Amendement 186 Duurzaam en Circulair bouwen		434.660	29.995	132.100	118.724	166.494
10.1	721 DU Verkeersveiligheid		329.453	93.774	93.774	93.774	93.774
10.1	721 Wegbeheer, algemene kosten		564.062	586.342	586.342	586.342	586.342
10.1	721 Middelen		87.678	91.141	91.141	91.141	91.141
10.1	721 Schade aan provinciale wegen (declarabel)		264.049	274.479	274.479	274.479	274.479
10.1	721 Schade aan prov. wegen(niet-declarabel)		57.722	60.002	60.002	60.002	60.002
10.1	721 Recognities		159.908	166.224	166.224	166.224	166.224
10.1	721 Klussenbestek		516.528	536.931	536.931	536.931	536.931
10.1	721 Groen (incl. faunavoorziening)		866.818	901.057	901.057	901.057	901.057
10.1	721 Bebording, bakening en wegmeubilair		5.025	5.223	5.223	5.223	5.223
10.1	721 Openbare verlichting		563.121	585.364	585.364	585.364	585.364
10.1	721 Bewegwijzing (U/T, GMS)		197.524	205.326	205.326	205.326	205.326
10.1	721 Verkeersregelininstallaties (VRI)		332.638	345.777	345.777	345.777	345.777
10.1	721 Afwatering (incl. oppervlaktewater)		140.516	146.066	146.066	146.066	146.066
10.1	721 Gladheidsbestrijding		1.841.292	1.914.023	1.914.023	1.914.023	1.914.023
10.1	721 Incidentmanagement		819.157	851.514	851.514	851.514	851.514
10.1	721 Verhardingen		356.975	371.076	371.076	371.076	371.076
10.1	721 Kunstwerken (incl. geluidsvoorzieningen)		1.700.490	1.143.959	1.143.959	1.143.959	1.143.959
10.1	721 Contract CFOOR		5.836.703	5.339.603	5.339.603	5.339.603	5.339.603
10.1	721 Schade door diefstal wegmeubilair		8.187	8.510	8.510	8.510	8.510
10.1	721 Klein onderhoud steunpunten wegen		58.671	60.989	60.989	60.989	60.989
10.1	721 Toev odhvoorziening steunpunten wegen		42.569	42.569	42.569	42.569	42.569
10.1	721 Exploitatiesubsidie ZLSM		249.000	249.000	249.000	249.000	249.000
10.1	721 Onderhoudsplan infra en opstellen ZLSM		272.843	0	0	0	0
10.1	721 Leasetermijnen wagenpark provinciale wegen		494.674	514.214	514.214	514.214	514.214
10.1	721 Brandstof wagenpark provinciale wegen		110.007	114.352	114.352	114.352	114.352
10.1	721 Overige elektrische installaties		124.386	129.299	129.299	129.299	129.299
10.1	721 Wegaanleg, algemene kosten		61.406	63.832	63.832	63.832	63.832
10.1	721 OMOP verhardingen		19.330.466	18.783.645	18.783.645	18.783.645	18.783.645
10.1	721 Groot onderhoud kunstwerken (contract)		959.450	997.348	997.348	997.348	997.348
10.1	721 Onderhoudscontract openbare verlichting		277.388	288.345	288.345	288.345	288.345
10.1	721 Onderhoudscontracten automaten (VRA)		216.611	225.167	225.167	225.167	225.167
10.1	721 Onderhoudscontract buiteninstallatie (VRI)		239.778	249.249	249.249	249.249	249.249
10.1	721 Beheer en onderhoud DRIS		96.304	100.108	100.108	100.108	100.108
10.1	721 Urgente functionele verkeersveiligheidszaken		139.920	145.448	145.448	145.448	145.448
Totaal 7.2.1. Infrastructuur			37.755.979	35.619.951	35.722.056	35.708.680	35.756.450

Alle bedragen in euro.

			2026	2027	2028	2029	2030
Thema/projectblad	Omschrijving Grootboeknummer		Bedrag begroot uitgaven 2026	Bedrag begroot uitgaven 2027	Bedrag begroot uitgaven 2028	Bedrag begroot uitgaven 2029	Bedrag begroot uitgaven 2030
9.2	722 DU Voorkomen tariefstijgingen (reg. OV tarief)		6.930.662	7.204.423	7.204.423	7.204.423	7.204.423
9.2	722 DU OV aanbod verbeteren en op peil houden		15.120.356	7.264.910	7.264.910	7.264.910	7.264.910
9.2	722 Verbeteren toegankelijkheid OV (DU)		2.197.519	0	0	0	0
9.2	722 Voorbereiding OV- concessie 2032		500.000	0	0	0	0
R9	722 Businesscase Maaslijn		10.100.000	0	0	0	0
9.2	722 Stichting Reizigers Overleg Limburg		0	71.683	71.683	71.683	71.683
O78	722 OV-concessie 16-31 exploitatie		83.130.933	83.126.933	83.126.932	83.126.932	83.126.932
9.1	722 OV-concessie 16-31 ontwikkelruimte		244.068	253.709	253.709	253.709	253.709
9.1	722 OV projecten, monitoring en bedrijfsvoering		480.396	427.689	427.689	427.689	427.689
9.5	722 OV Concessie 2016-2031 Wensbus		33.000	33.000	600.000	600.000	600.000
9.1	722 Procesmiddelen concessieverlenging		214.277	0	0	0	0
Totaal 7.2.2. Openbaar vervoer			118.951.211	98.382.347	98.949.346	98.949.346	98.949.346
11.3	731 CEF4 Rhombus Upside III proceskosten		209.097	0	0	0	0
11.3	731 CEF4 Rhombus Upside III partners		11.752.238	0	0	0	0
11.3	731 Eindafrekening CEF Rhombus		139.278	0	0	0	0
11.3	731 Inframaatregelen Weert- Hamont-Antwerpen		0	4.000.000	0	0	0
11.3	731 CEF2 Rhombus Upside proceskosten		105.619	0	0	0	0
11.3	731 CEF2 Rhombus Upside partners		279.812	0	0	0	0
11.3	731 CEF3 Rhombus Upside II proceskosten		100.000	0	0	0	0
11.3	731 CEF3 Rhombus Upside II partners		927.373	0	0	0	0
Totaal 7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden			13.513.417	4.000.000	0	0	0
Totaal Programma 7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg			179.394.910	148.830.767	140.503.062	141.961.792	137.044.986

Alle bedragen in euro.

Thema/projectblad	Product Begroting 2024		Projectkosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk		Dekking derden	Beschikbaar krediet	Realisatie	Restant te besteden
					Reeds ontvangen	Nog te ontvangen			t/m 30- 06-2026	
W7a	7.2.1	N270 VIA Venray Fase 1A	€ 24,200	€ 20,009	€ -	€ -	€ 4,191	€ 24,200	€ 19,027	€ 5,173
W7b	7.2.1	N270 VIA Venray Fase 1B	€ 0,550	€ 0,550	€ -	€ -	€ -	€ 0,550	€ -	€ 0,550
W19	7.2.1	N266-N275 Nederweert	€ 19,744	€ 6,782	€ -	€ -	€ 12,962	€ 19,744	€ 5,478	€ 14,266
W20	7.2.1	N273 Kom Neer	€ 19,500	€ 19,500	€ -	€ -	€ 1,500	€ 21,000	€ 0,741	€ 20,259
W24	7.2.1	N280 Leudal	€ 112,627	€ 100,127	€ -	€ 7,800	€ 4,700	€ 112,627	€ 20,457	€ 92,170
W35	7.2.1	N276 Echt-Susteren overst snelfietsroute Pissumerweg	€ 1,150	€ 1,150	€ -	€ -	€ 0,120	€ 1,270	€ 0,680	€ 0,590
W59	7.2.1	N595 Wittemer Allee	€ 19,307	€ 15,427	€ -	€ -	€ 3,880	€ 19,307	€ 1,523	€ 17,784
W60a	7.2.1	N598 Reconstructie De Hut - De Plank Fase 1	€ 22,995	€ 22,295	€ -	€ -	€ 0,700	€ 22,995	€ 3,535	€ 19,460
W60b	7.2.1	N598 De Hut - De Plank fase 2	€ 15,000	€ 15,000	€ -	€ -	€ -	€ 15,000	€ -	€ 15,000
R14	7.2.1	Overwegproject Vierpaardjes Venlo	€ 18,500	€ 18,500	€ -	€ -	€ -	€ 18,500	€ 18,500	€ -
O41	7.2.1	Stationsomgeving Beek-Elsloo	€ 11,510	€ 4,375	€ -	€ 1,973	€ 5,162	€ 11,510	€ 9,281	€ 2,229
B5	7.2.1	N270 Koninginnebrug	€ 5,200	€ 5,200	€ -	€ -	€ -	€ 5,200	€ 0,175	€ 5,025
B22	7.2.1	N564 Brug Nyrstar (vervangen)	€ 1,000	€ 1,000	€ -	€ -	€ -	€ 1,000	€ 0,047	€ 0,953
B47 en B48	7.2.1	N281 Rehabilitatie + Viaduct Terworm	€ 22,418	€ 22,418	€ -	€ -	€ -	€ 22,418	€ 13,171	€ 9,247
F6	7.2.1	N270 Fietsinfrastructuur Oostrum	€ 2,200	€ 1,750	€ -	€ -	€ 0,450	€ 2,200	€ 0,663	€ 1,537
10.1	7.2.1	N276 Fietsoversteek Holtummersweg	€ 0,941	€ 0,750	€ -	€ -	€ 0,191	€ 0,941	€ 0,941	€ -
F43	7.2.1	Parkstadroute	€ 27,814	€ 13,822	€ -	€ -	€ 13,992	€ 27,814	€ 25,116	€ 2,698
B50	7.2.1	Weginfrastructuur stationsomgeving ZLSM Simpelveld	€ 0,950	€ 0,950	€ -	€ -	€ -	€ 0,950	€ -	€ 0,950
10.1	7.2.1	Incidentele investeringen (grondaankopen, faunavoorzieningen, groenbeheer en verkeersveiligheid 2023)	€ 1,148	€ 1,148	€ -	€ -	€ -	€ 1,148	€ 0,666	€ 0,482
10.1	7.2.1	Groencompensatie	€ 1,019	€ 1,019	€ -	€ -	€ -	€ 1,019	€ 0,459	€ 0,560
		7.2.1 Infrastructuur - Totaal	327,773	271,772	0,000	9,773	47,848	329,393	145,789	208,933

R9	7.3.1	Railagenda Electrificatie Maaslijn	€ 335,860	€ 118,380	€ -	€ 164,430	€ 53,050	€ 335,860	€ 75,838	€ 260,022
R46	7.3.1	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	€ 68,140	€ 20,228	€ -	€ 28,148	€ 19,763	€ 68,140	€ 42,569	€ 25,571
B50	7.3.1	ZLSM Spoor	€ 4,694	€ 4,694	€ -	€ -	€ -	€ 4,694	€ 3,841	€ 0,853
		7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden - Totaal	408,694	143,302	0,000	192,578	72,813	408,694	72,178	286,446

Alle bedragen in miljoen euro.

		Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027							
Nr IPML			Projectkosten	Dekking Provincie	Dekking Rijk	Dekking derden	Beschikbaar krediet	Realisatie	Restant te besteden
							t/m 2027	t/m 31-12-2025	
10.1	7.2.1	Fietsinfrastructuur	€ 5,854	€ 5,854	€ -	€ -	€ 5,854	€ -	€ 5,854
10.1	7.2.1	OMOP Verhardingen 2024-2027	€ 34,260	€ 34,260	€ -	€ -	€ 34,260	€ 20,720	€ 13,540
10.1	7.2.1	Verlichting 2024-2027	€ 1,919	€ 1,919	€ -	€ -	€ 1,919	€ 1,806	€ 0,113
10.1	7.2.1	Kunstwerken - kleine versterkingsmaatregelen 2024-2027	€ 4,000	€ 4,000	€ -	€ -	€ 4,000	€ 0,081	€ 3,919
10.1	7.2.1	Wegmeubilair 2024-2027	€ 0,520	€ 0,520	€ -	€ -	€ 0,520	€ -	€ 0,520
10.1	7.2.1	Bewegwijzering 2024-2027	€ 1,505	€ 1,505	€ -	€ -	€ 1,505	€ 0,671	€ 0,834
10.1	7.2.1	Afwatering 2024-2027	€ 0,635	€ 0,635	€ -	€ -	€ 0,635	€ 0,635	€ -
10.1	7.2.1	Groen 2024-2027	€ 1,653	€ 1,653	€ -	€ -	€ 1,653	€ 0,020	€ 1,633
10.1	7.2.1	Afscherming 2024-2027	€ 1,988	€ 1,988	€ -	€ -	€ 1,988	€ 0,035	€ 1,953
10.1	7.2.1	Electrische systemen 2024-2027	€ 0,400	€ 0,400	€ -	€ -	€ 0,400	€ 0,033	€ 0,367
10.1	7.2.1	Verkeersregelininstallaties 2024-2027	€ 4,152	€ 4,152	€ -	€ -	€ 4,152	€ 2,812	€ 1,340
10.1	7.2.1	Functioneel kader (fietspaden en passeerhavens) 2024-2027	€ 10,500	€ 10,500	€ -	€ -	€ 10,500	€ 0,284	€ 10,216
10.1	7.2.1	Functioneel kader 2024-2027	€ 10,030	€ 10,030	€ -	€ -	€ 10,030	€ 1,239	€ 8,791
10.1	7.2.1	Natuur inclusief kader 2024-2027	€ 0,998	€ 0,998	€ -	€ -	€ 0,998	€ -	€ 0,998
10.1	7.2.1	Amendement 186 Berghorst Duurzaam en Circulair Bouwen	€ 1,504	€ 1,504	€ -	€ -	€ 1,504	€ -	€ 1,504
		7.2.1 Infrastructuur - Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen - Totaal	79,916	79,916	0,000	0,000	79,916	28,336	77,386
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg - Totaal investeringen			816,384	494,991	0,000	120,661	818,003	246,303	593,618

Alle bedragen in miljoen euro.

14.6. Bijlage Programmabeheersing

14.6.1. Inhoud

In het verleden is gebleken dat de middelen voor regionale bereikbaarheid ontoereikend waren door (niet limitatief):

- a) optredende risico's, welke niet meer op te vangen waren binnen de daarvoor in het project aanwezige middelen.
- b) in een te vroeg stadium (gebaseerd op een ruwe kosteninschatting) laten voteren van het volledige projectkrediet.
- c) toestaan van scopewijzigingen, niet strak afgewogen tegen de beoogde doelen en geen mogelijk aanvullend krediet.
- d) nieuwe initiatieven toe te voegen en daarmee een over-programmering toe te staan.

Hierdoor overstegen de benodigde middelen voor het mobiliteitsprogramma de beschikbare middelen met een heroverweging als gevolg.

Met het heroverwegingsbesluit (14 februari 2020), de daaruit volgende toepassing van de afwegingsmethodiek en het aangenomen [Amendement 56](#) ten aanzien van het instellen van een risicoreservering op programmaniveau zien wij al deels toe op een strakkere beheersing van het mobiliteitsprogramma. Met datzelfde doel zijn de afgelopen periode de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek en het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 'Zo Werken Wij!' door GS vastgesteld en ter informatie aan Provinciale Staten aangeboden.

Om het mobiliteitsprogramma echter op de juiste wijze te blijven beheersen en een toekomstige heroverweging te voorkomen, vergen in ieder geval bovenstaande onderwerpen (a t/m d) een nadere duiding en aanscherping.

Specifiek voor de ingestelde risicocomponent (voorheen risicoreservering op programmaniveau) zijn hierna de verbeteringen genoemd, welke samen met de onderzoeksresultaten budgetverhogingen bij Infrastructurele projecten onderwerp waren van een in het najaar 2021 gehouden informatiesessie met Provinciale Staten.

14.6.2. 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!'.

14.6.3. 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 three lines of defence-methode (Gateway en Peer Review);
- een verbeterde scopebewaking

Bij de verdere implementatie zal bekeken worden in hoeverre deze interne handreiking tevens toepasbaar kan worden gemaakt voor de reguliere werkzaamheden in het kader van het beheer- en beleidsproces.

Tijdens de implementatie van deze handreiking voor de infrastructurele projecten is er tevens oog voor de fase waarin de lopende opgaven zich bevinden en de mate waarin Zo Werken Wij! toegepast kan worden (bijvoorbeeld vanwege strijdige afspraken met partners). Daarnaast wordt dit uitvoeringskader geëvalueerd en periodiek vindt er bijstelling plaats.

▪ Leidraad Kostenbegrotingssystematiek

Met de vaststelling van de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek wordt de huidige werkwijze van totstandkoming van de kostenproducten gewijzigd. Met deze leidraad wordt een nieuwe werkwijze gehanteerd voor alle projectteams op basis van:

- risicoprofilering van het totale project in het begin van het proces. Bij een hoog risicoprofiel worden hogere marges gehanteerd dan bij een laag risicoprofiel;
- het toepassen van SSK methode (standaard systematiek voor kostenramingen) bij het opstellen van de kostenproducten;
- uniforme uitgangspunten en afspraken van de Provincie Limburg voor het opstellen van de SSK opdat de ramingen onderling vergeleken kunnen worden;
- het kredietbesluit nemen op het einde van de haalbaarheidsfase in plaats van eerder in de initiatieffase;
- twee vaste bijstellingsmomenten. Direct voor de aanbestedingsprocedure om een laatste verwachting van de resultaten in de aanbestedingsprocedure op te stellen. En direct na de aanbestedingsprocedure om eventueel onverwachte resultaten te kunnen evalueren.

Bij de implementatie van deze leidraad wordt per project bekeken in welke mate het zinvol is om deze werkwijze toe te passen en dit vastleggen in de benodigde besluitvorming tijdens de overgang naar de volgende fase. Daarnaast wordt deze leidraad geëvalueerd en vindt mogelijk bijstelling plaats.

14.6.4. Proces verbeteringen Programmabeheersing

Gekoppeld aan het onderzoek naar "Budgetverhogingen bij infrastructurele projecten" zijn de bovengenoemde mogelijke verbeteringen in navolgende informatiesessies van de VGR sonderend besproken.

14.6.5. 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.

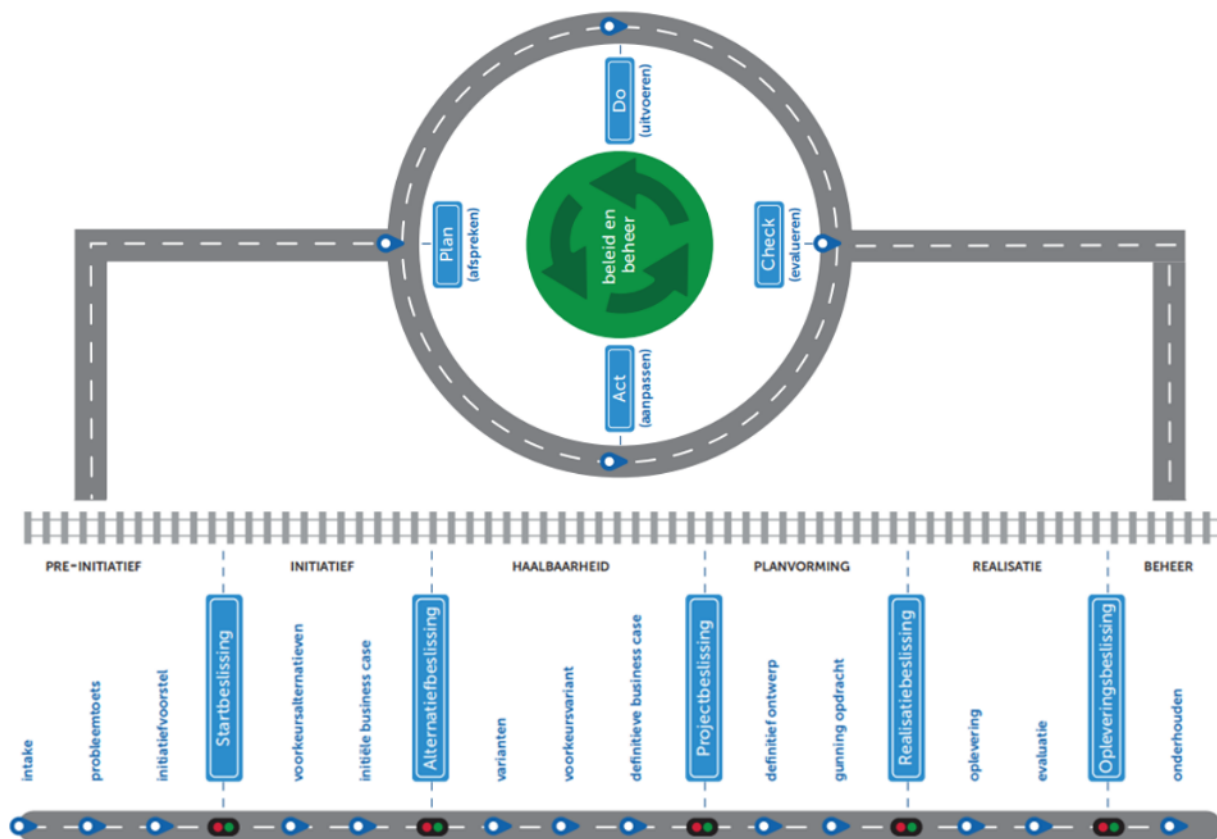
14.6.6. Risico's

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.

14.6.7. Betrokkenheid Provinciale Staten

Provinciale Staten zijn verantwoordelijk voor de vaststelling van de beleidskaders en dienen 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 t/m 13, de projectenbundel. [Ook in paragraaf 14.4.1 staan de besluitvormingsmomenten voor het komende half jaar.](#)

Alle mobiliteitsopgaven worden op een projectmatige werkwijze aangepakt en doorlopen volgens de Limburg Standaard. Deze werkwijze is beschreven in het uitvoeringskader Zo Werken Wij!



Figuur 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 Infrastructuurele 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 Provinciale Staten.

14.7. Bijlage – Eindrapport Berenschot rapportage onderzoek budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten

14.7.1. Reactie op eindrapportage Berenschot

VERTROUWELIJK

Controlecommissie Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Cluster	P&P	Behandeld	L. van Damme
Ons kenmerk	DOC-00185240	Telefoon	+31 6 50214057
Uw kenmerk	-	Maastricht	28 september 2021
Bijlage(n)	2	Verzonden	30 september 2021

Onderwerp:

Bestuurlijke reactie op de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot d.d. 23 september 2021

Geachte heer Van Caldenberg,

In de begeleidende brief van de concerncontroller d.d. (kernmerk doc-00136558) bij de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele project d.d. 23 september, wordt Gedeputeerde Staten in de gelegenheid gesteld een bestuurlijke reactie gericht aan de Controlecommissie te verstrekken.

Graag maken wij gebruik van de gelegenheid tot het geven van een reactie.

Aanleiding en verloop van het proces tot heden

Op 14 februari 2020 is tijdens de behandeling van het Statenvoorstel “verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn brief van GS van 21-01-2020 (GS2020-3391)” de motie 2556 Van Caldenberg cs inzake Instellen parlementaire enquête verworpen. Naar aanleiding van deze verworpen motie hebben Gedeputeerde Staten voorgesteld de onafhankelijk concerncontroller beschikbaar te stellen voor het (laten) uitvoeren van een (doelmatigheids) onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten.

Dit onderzoek is uitgevoerd door bureau Berenschot. Deze conceptrapportage van dit onderzoek is door de concerncontroller ontvangen op 12 maart 2021. De concerncontroller heeft deze rapportage onder strikte geheimhouding verzonden aan Gedeputeerde Staten en de Controlecommissie op 12 maart 2021 (deze was nog niet compleet op het onderdeel m.b.t. de Maaslijn na).

Door middel van een mededeling portefeuillehouder d.d. 19 mei 2021 met kenmerk GS 2021-11823 is Provinciale Staten geïnformeerd dat door de destijds ontstane bestuurlijke situatie het niet mogelijk was om een bestuurlijke reactie te geven op bovengenoemd rapport, zoals ook door de CdK in algemene termen was verwoord in zijn brief met betrekking tot besluitvorming in de context van de toen uitzonderlijke politieke-bestuurlijke situatie in Limburg (brief d.d. 14 april 2021 kenmerk 2021/10115).

Bestuurlijke reactie op de eindrapportage van het onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van Berenschot d.d. 23 september 2021

Met veel waardering hebben wij de Berenschotrapportage gelezen: een onderzoek naar de wijze waarop grote infrastructurele werken binnen de provincie Limburg zijn opgepakt in de laatste 10 jaar. De centrale vraagstelling van het onderzoek is: “Wat zijn de belangrijkste oorzaken van geconstateerde budgetverhogingen bij infrastructurele ‘grote projecten’ en welke leerpunten kunnen worden getrokken om in de toekomst zoveel mogelijk verhogingen tijdig te kunnen vermijden?”.

Wij hebben kennisgenomen van dit rapport dat hernieuwd inzicht geeft in de wijze waarop onze organisatie heeft gewerkt binnen de grote infrastructurele projecten. De in het rapport opgenomen aanbevelingen omarmen we volledig en zien we als een bevestiging van de door ons ingezette weg.

In een aparte bijlage hebben wij alle aanbevelingen uit het Berenschotrapport separaat opgenomen en hebben daarbij onze reeds geleverde verbeteringen opgenomen, als ook de zaken die wij nog op de rol hebben staan

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 doorvertaald in het afwegingskader mobiliteitsopgaven (2018). Via dat kader kunnen we transparant, zorgvuldig en geobjectiveerd de voorstellen binnen het mobiliteitsdomein onderbouwen en aan de Staten voorleggen. Ook hebben impulsen en interventies vanuit uw Staten, zoals met het amendement A56 Berghorst cs (2020) rondom de risicoreservering binnen de Mobiliteitsopgaven, hieraan bijgedragen.

Bestuursperiode 2019-2023

De concrete vervolgstap is opgepakt via onder meer de "Organisatievisie 2020-Ambtelijk vakmanschap voor Limburg" waarbij in 5 ontwikkelingslijnen verder wordt gewerkt. Deze 5 ontwikkelingslijnen zijn:

- 1) Kennis en kunde
- 2) Sturing
- 3) Rapporteren (IMPL)
- 4) Uitvoeringskaders, standaarden
- 5) Checks and balances

Ad 1) Gericht investeren in kennis en kunde en ook consequent onze middelen en personeel toebedelen aan de mobiliteitsopgaven. Er is gekozen voor een sterke eigen organisatie die minder afhankelijk is van inhuur en opdrachten. Uitgangspunt is dat we bij structurele taken en werkzaamheden zorgen dat we de daarvoor benodigde kennis, kunde en capaciteit ook structureel in eigen dienst hebben.

Ad 2) Gericht sturen in mobiliteitsopgaven door onder meer de rolverdeling te professionaliseren en het opdrachtgeverschap en het opdrachtnemerschap scherp los te trekken en expliciet te beleggen binnen de organisatie, met een nadrukkelijker rol voor de directie.

Een heldere afbakening van rollen, taken en verantwoordelijkheden draagt bij aan de effectiviteit en efficiëntie van het werk. Door de inrichting van het Cluster Programma's & Projecten en het lopend proces om de mandaatregeling tegen het licht te houden is de opdrachtgever en opdrachtnemersrol verder geprofessionaliseerd. Binnen het Uitvoeringskader 'Zo Werken Wij' is de verantwoordelijkheidsverdeling via het model van 'Responsibility charting' (Rasci) heel duidelijk de rolverdeling tussen mensen en organisaties binnen projecten en processen uiteen gelegd en wordt conform dat model gewerkt.

Ad 3) Het eenduidig en integraal rapporteren via het IPML (Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg), waarmee de Staten halfjaarlijks worden geïnformeerd over de gehele opgavenportfolio in één document en op uniforme wijze. Mede op basis van de Heroverweging mobiliteitsopgaven (februari 2020) is de integrale halfjaarlijkse voortgangsrapportage middels IPML tot stand gekomen. Inmiddels is deze al tweemaal verschenen (de derde voortgangsrapportage wordt verzonden op 28 september 2021 aan Provinciale Staten) en biedt het voor de totale mobiliteitsportefeuille een monitoringsrapportage en vormt het een transparante weergave van de voortgang van de mobiliteitsopgaven. Er is door het IPML een aanpak gecreëerd waardoor er binnen de mobiliteitsportefeuille één integraal overzicht is ontstaan, één afwegingsmethodiek bij nieuwe initiatieven is geïntroduceerd en één rapportagesysteem.

Ad 4) Het opstellen van diverse uitvoeringskaders en deze waar nodig periodiek actualiseren en het zoveel als mogelijk invoeren van standaarden, waarmee alle projecten van klein tot groot op dezelfde wijze worden gefaseerd, geraamd en verantwoord. Hiervan zijn 'Zo Werken Wij' en de 'Leidraad Kostenbegrotingssystematiek' de meest in het oog springende voorbeelden. Op 12 maart 2021 is door middel van een mededeling portefeuillehouder (GS2021-6468) het uitvoeringskader "Zo werken wij!" en de leidraad Kostenbegrotingssystematiek aan de leden van Provinciale Staten verzonden.

In het uitvoeringskader infrastructurele projecten "**Zo werken wij!**" beschrijven we de uitvoeringsregels van alle processen vanaf de (pre)initiatieffase t/m beheerfase. Die fasering is gebaseerd op de Limburg Standaard, een interne handreiking voor projectmatig en programmatisch werken. Hiermee borgen we een uniforme 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 kredietvoting voor een project gefaseerd. Het moment van kredietbesluit voor procesmiddelen zal na de intakeprocedure van de initiatieffase plaatsvinden. Hier worden middelen gevraagd voor het doorlopen van de initiatief- en haalbaarheidsfase (de 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 controlefunctie. De sturing en beheersing binnen kritieke bedrijfsprocessen is op een drietal systeemniveau's is belegd en het lerend vermogen is niet alleen per casus georganiseerd, maar ook – en vooral – op concernniveau.

Nieuwe belangrijke beheersingsmaatregelen zijn onder meer:

- het uitvoeren van objectieve Gateway- en Peer reviews bij faseovergangen voor infraprojecten met een hoog resp. gemiddeld risicoprofiel;
- operational- en financial audits waarbij periodiek wordt getoetst of de nieuwe operationele werkwijze en financiële afspraken zoals die zijn vastgelegd in "Zo Werken Wij" en de kostenramingssystematiek worden nageleefd;
- risicomanagement beleid en monitoring op centraal niveau.

Berenschotrapport

Het uitgebreide rapport van Berenschot levert veel informatie op en geeft een goede 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 verbetering 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 ontwikkelingslijnen goed zijn onder te brengen.

Zo hebben we bij de **aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming** in "Zo Werken Wij!" veel aandacht besteed aan het inrichten van de opdrachtgevers en opdrachtnemersrol en is in het gestandaardiseerde intakeproces daarvoor een aantal expliciet te doorlopen afwegingen opgenomen. In IPML is stevig geïnvesteerd in de integrale voortgangsrapportages, gebaseerd op vaste indeling en met makkelijk te volgen veranderingen in de projecten. Ook is aan de hand van de reguliere faseovergangen in projecten de kapstok gevonden om de kredietbesluiten beter te organiseren. Deze Berenschot-aanbevelingen vallen voornamelijk in de ontwikkelingslijn 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 ontwikkelingslijnen Kennis en Kunde en Kaders voor werkprocessen en standaarden worden deze aanbevelingen verder opgepakt.

Met betrekking tot de derde categorie van de Berenschot aanbevelingen richt het zich op de **projectramingen en projectbeheersing**. Daarvan is de versterking van de controlefunctie en de daarbij behorende 3 Lines of Control de meest majeure aanpassing. In de Leidraad Kostenramingssystematiek is verder de gefaseerde kredietvoting geïntroduceerd en zijn een groot aantal zaken die gestandaardiseerd zijn. Deze aanbevelingen vallen in drie ontwikkelingslijnen: 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 ontwikkelingslijnen overzicht en herkenbaarheid hebben aangebracht.

Veel van de in de 5 ontwikkelingslijnen ingezette veranderingen zijn in meer of minder mate reeds geïnternaliseerd. We zien echter ook dat het een proces is van lange adem. In een organisatie met een groot aantal uiteenlopende beleidsterreinen en zeer diverse soorten van projecten en programma's en een scala aan samenwerkingspartners vragen verbeteropgaves en ontwikkeltrajecten lange doorlooptijden voordat deze volledig geïmplementeerd zijn.

Dat implementatieproces loopt door en zal ook blijven doorlopen. We gebruiken dit Berenschotrapport om onze zaken weer verder aan te scherpen.

Wij sturen er continu op dat onze projecten in balans zijn met de beschikbare middelen. Op uiteenlopende manieren organiseren we dat en rapporteren we daarover op transparante wijze en leggen zo verantwoording af over het brede en integrale mobiliteitsprogramma van de Provincie Limburg.

Bij toekomstige voortgangsrapportages van het IPML wordt expliciet over de voortgang van de opvolging van de onderzoeksresultaten gerapporteerd en worden indien nodig de uitvoeringskaders geactualiseerd en aangescherpt. In het IPML-4 zullen wij onze inspanningen – afgezet tegen het nu voorliggende Berenschot-rapport – evalueren om onze voortgang ook transparant te maken en daarover verantwoording af te leggen.

Daarnaast zullen wij een afzonderlijk voorstel naar de Staten brengen waarin we de spelregels opnemen over dotaties en onttrekkingen en de daarbij behorende budgettaire consequenties in relatie tot de risicoreserve Bereikbaarheidsmiddelen (amendement 56 zoals recentelijk in de 2^e voortgangsrapportage IPML is aangekondigd).

Inherent aan het werken met een zo omvangrijke mobiliteitsportefeuille is het managen van risico's. Waarbij wordt opgemerkt dat hoe goed ook de risicobeheersingsmaatregelen zijn, er altijd niet voorzienbare en/of onbeheersbare ontwikkelingen kunnen optreden. Denk bijvoorbeeld aan de Maaslijn of de spoorverdubbeling Heerlen – Landgraaf.

Daarnaast blijft het mensenwerk. Hoe dan ook zullen wij onverminderd onze inzet richten op het op een zo verantwoord als mogelijke wijze omgaan met die risico's en het tijdig en volledig informeren van uw Staten.

Verder zijn wij uiteraard bereid om nadere toelichting te geven (bestuurlijk en/of ambtelijk). Op 8 oktober aanstaande is een werksessie gepland met de Statenleden MD met betrekking tot:

- het 3^e IPML;
- de voorgestane wijze waarop amendement 56 wordt ingeregeld;
- "Zo werken wij!";
- De leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

Indien uw controlecommissie besluit het rapport Berenschot inclusief de bestuurlijke reactie van het college van Gedeputeerde Staten conform voorgenomen in uw vergadering d.d. 19 maart 2021 te verstrekken aan de leden van Provinciale Staten, kan Provinciale Staten het rapport Berenschot agenderen voor de werksessie d.d. 8 oktober 2021 en de commissie MD d.d. 15 oktober 2021.

Gedeputeerde Staten van Limburg

Voorzitter

Secretaris

14.7.2. Berenschotaanbevelingen in één oogopslag

De aanbevelingen uit het Berenschot-rapport hebben wij in deze bijlage in tabelvorm op een overzichtelijke wijze afgezet tegen de vijf eerder in deze reactie en in gang gezette ontwikkelingen. Een vinkje bij de desbetreffende aanbeveling geeft aan onder welke ontwikkelingen deze is opgepakt. In de andere bijlage is iedere aanbeveling uit het Berenschotrapport apart toegelicht vanuit de wijze waarop er reeds is gewerkt aan dat waar de aanbeveling op toeziet, dan wel welke activiteiten nog voorzien zijn.

	Kennis en Kunde organisatie	Sturing OG / ON	Rapportagelijn	Kaders en standaarden	Checks en Balances
Aanbevelingen uit Berenschot-rapport	1	2	3	4	5
Aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming:					
1. Stel afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze		✓		✓	
2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten				✓	✓
3. Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is			✓	✓	
4. Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de regeling grote projecten en de als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten			✓	✓	✓
5. Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij Grote Infrastructurele Projecten op			✓		
6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS			✓	✓	
Aanbevelingen over de projectorganisatie:					
7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap		✓		✓	
8. Zorg voor vaste rapportagelijnen richting de bestuurlijk opdrachtgever		✓	✓	✓	
9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde kunnen beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren	✓				
10. Zorg voor voldoende continuïteit in projectteams, ook als wordt ingehuurd	✓	✓			
11. Zorg voor duidelijke escalatielijnen binnen het project		✓		✓	✓
Aanbevelingen over projectramingen en projectbeheersing:					
12. Benut het kritische vermogen in de organisatie door controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen	✓			✓	✓
13. Laat frequenter second opinions op ramingen uitvoeren door derden op gezette projectmijlpalen				✓	✓
14. Zorg dat kaders beter toegankelijk worden en beter gekend door de projectorganisatie	✓			✓	
15. Elk project is uniek, tot op zekere hoogte. Maar heeft ook algemene kenmerken die zich uitstekend lenen voor standaardformaten, standaardrapportages e.d.			✓	✓	✓
16. Zorg dat een ieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert en zorg voor periodiek onderhoud van de kennis	✓			✓	
17. Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren	✓			✓	✓
18. Bij opdrachtverlening aan externe partijen om calculaties te maken, dienen de Limburgse formats en kaders als uitgangspunt worden vastgelegd				✓	
19. Reserveer ruimte in het budget voor tegenvallers				✓	
20. Bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies adviseren wij alle betrokken partijen een rol te geven				✓	✓
21. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en zorg dat bij besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn				✓	

14.7.3. Uitwerking overzicht aanbevelingen

A. Aanbevelingen over rolinvulling en besluitvorming:

1. Stel afwegingskader op voor de rolbepaling en rolkeuze.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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.
- *Afwegingsmethodiek*. 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 is ondervangen in de intakeprocedure.

2. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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) en voorzien van een faseplan.

3. Neem in de Regeling Grote Projecten een hard criterium op wanneer een project een groot project is.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Rapportagelij, Kaders en standaarden)

Conform de vastgestelde handleiding door de controlecommissie op 30 oktober 2020 (Werken met de regeling grote projecten Provincie Limburg)

4. Ontwikkel gezamenlijk met PS in aanvulling op de regeling grote projecten en de als nadere invulling van de actieve informatieplicht van GS aan PS een informatieprotocol Grote Infrastructurele Projecten.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Rapportagelij, Kaders en standaarden, Checks en balances)

- *Zo Werken Wij*. In de werkprocessen van hoofdstuk 4 t/m 9 en 12 zijn reguliere informatiekanaal 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.
- *Zo Werken Wij*. Relevante tussentijdse Voortgangen worden middels een mededeling portefeuillehouder kenbaar gemaakt aan de Staten. Op financieel vlak voorziet de financiële verordening (vanaf 1 januari 2023) in een procedure waarin PS haar budgetrecht kan uitoefenen. Veelal daaraan gekoppeld worden ook onderwerpen zoals scope en planning voorgelegd.

5. Maak nadere afspraken over het door de portefeuillehouder informeren van GS bij Grote Infrastructurele Projecten.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Rapportagelij)

Is verwerkt in het Handboek "Bestuurlijk ambtelijk samenspel" en sowieso ondervangen door basisrapportages, voortgangsrapportages en eidevaluaties.

6. Verbeter het verwachtingenmanagement en de kwaliteit van informatievoorziening aan PS.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Rapportagelij, Kaders en standaarden)

- *Zo Werken Wij*. In de werkprocessen van hoofdstuk 4 t/m 9 en 12 zijn reguliere informatiekanaal 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. Op financieel vlak komen deze terug in de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

B. Aanbevelingen over de projectorganisatie:

7. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijk opdrachtgeverschap.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: Sturing OG/ON, Rapportagelijnen, Kaders en standaarden)

Zo Werken Wij. In de werkprocessen (hoofdstuk 4 t/m 9) zijn de vaste afstemmingsmomenten met de bestuurlijk opdrachtgever vastgelegd. In hoofdstuk 12 zijn de afspraken inzake de rapportages vastgelegd.

9. De Provincie moet over voldoende kennis en kunde kunnen beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Kennis en Kunde organisatie)

Doorlopend proces in relatie tot actuele mobiliteitsportefeuille. Bij voortdurend heeft de ontwikkeling van kennis en kunde de aandacht. Dit doen we langs drie 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: (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: 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 (three 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: (ontwikkelijn: 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.
- *Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.* Intern wordt een Handboek "Projectbeheersing" ontwikkeld dat behoort tot de IPM-rol manager projectbeheersing. Dit kader gaat over specifieke diepgang op diverse elementen in zowel de SSK-raming, projectbegroting en het risicodossier en is in samenspraak met de kostendeskundige en projectmanagers opgesteld.

14. Zorg dat kaders beter toegankelijk worden en beter gekend door de projectorganisatie.

Gerealiseerd: door middel van (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: Rapportagelij, 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.
- *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. Daarnaast is voor elke IPM-rol een IPM-handboek opgesteld dat specifieke werkzaamheden beschrijft horende bij de specifieke rol per projectfase, maar niet zijn opgenomen in Zo Werken Wij.

16. Zorg dat eenieder de verschillende instrumenten en methodieken kent en hanteert en zorg voor periodiek onderhoud van de kennis.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Kennis en kunde, Kaders en standaarden.)

Implementatie via IPM-handboeken en kennisdeling.

17. Zorg voor vergelijkbaarheid in de ramingen van projecten, door steeds hetzelfde format of indeling in kostencategorieën te hanteren.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: 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: (ontwikkelijn: 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).

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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). In Q2 2024 zijn middels Statenvoorstel Uitwerking motie 2998 infra in control lopende opgaven rechtgetrokken aan de bestaande methodiek conform de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek.

20. Bij het opstellen van risicodossiers en het houden van risicosessies adviseren wij alle betrokken partijen een rol te geven.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: 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.

Gerealiseerd: (ontwikkelijn: Kaders en standaarden)

Beschrijving van scope is opgenomen in hoofdstuk 3 van Zo werken Wij en geïmplementeerd binnen de projecten.

14.7.4. Berenschot rapportage – W42. Buitenring Parkstad Limburg

Analyse Voortgangsrapportage IPML8 mei 2024 is terug te vinden als informerend stuk Griffie d.d. 14-5-2024 ([PS DOC-00658520](#)). Onderstaand wordt een gedeelte uit de analyse van de Statenonderzoeker weergegeven met betrekking tot het rapport 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg' uitgevoerd door bureau Berenschot en is gepubliceerd op 1 februari 2024.

Wanneer we kijken naar de voortgangsmonitor op de pagina's 12 tot en met 22 valt op dat er bij negen projecten sprake is van tekort aan middelen. Dit wordt door verschillende aspecten veroorzaakt. Een tekort aan middelen kan leiden tot (ernstige) vertraging. En projectvertraging kan vervolgens weer leiden tot vertragingskosten. Met deze vertragingskosten is doorgaans rekening gehouden in de projectbegroting. Hogere kosten vanwege onvoorziene of ernstige vertraging worden gedekt uit de daarvoor ingerichte risicocomponent. Het grootste project waar dit heeft gespeeld is een project dat onder de Regeling Grote Projecten valt, namelijk de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). Hier heeft een budgetoverschrijding van € 314,2 mln. plaatsgevonden. De status Groot Project van het project W42. Buitenring Parkstad Limburg is tijdens de PS-vergadering van 15 december 2022 beëindigd met de toezegging dat een eindevaluatie wordt uitgevoerd. Daarom wordt dit project niet meer geanalyseerd door de Griffie. De eindevaluatie is uitgevoerd door bureau Berenschot. Zij hebben op 1 februari 2024 het rapport 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg' gepubliceerd.

De belangrijkste conclusies uit het rapport:

- Oorspronkelijke begroting € 135 mln. Eindbedrag € 449,2 mln. Dit heeft te maken met vertraging in de planning, scopewijzigingen en tegenvallers;
- Risicomanagement niet op orde, waarbij de functie project control niet goed was gepositioneerd en dus niet voldoende invloed kon worden uitgeoefend;
- Erg veel externe inhuur, waarop weinig controle was;
- Uitvoering was reeds gegund voordat het PIP onherroepelijk was;
- Planningsoptimisme (snel gereed) met veel te optimistische ramingen;
- Financiële risico's zijn uiteindelijk vooral terecht gekomen bij de provincie Limburg en niet bij gemeenten of andere partijen.

Naar aanleiding van het project Buitenring worden voor toekomstige projecten door Berenschot de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Doelstellingen scherper formuleren en volgen gedurende het project
2. Maak realistische ramingen en geef aan wat de risico's zijn
3. Stem lijn- en projectorganisatie beter op elkaar af
4. Neem meer tijd voor het PIP en betrek de omgeving daarbij
5. Maak een betere belangenafweging bij grondverwerving tussen projectorganisatie (snel grond verwerven) en lijnorganisatie (sterke onderhandelingspositie)
6. Communiceer tijdiger en intensiever met de omgeving.

Reeds in september 2021 heeft Berenschot een onderzoek naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten van de Provincie Limburg opgeleverd. Op pagina 170 van IPML8 staan alle aanbevelingen van Berenschot uit dat rapport vermeld. In bijlage 2 die daarop volgt geeft het College van GS aan wat er reeds is gerealiseerd, maar ook wat er nog te realiseren is. Ondanks het feit dat GS in haar reactie in paragraaf 6.2. aangeeft dat alle aanbevelingen ter harte zijn genomen en doorgevoerd in de organisatie is het opvallend te noemen dat een aantal aanbevelingen bij het project Buitenring Parkstad Limburg en andere projecten niet zijn opgevolgd.

- a. Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en de rolkeuze;
- b. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten;
- c. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijke opdrachtgeverschap;
- d. De provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren;
- e. Benut het kritische vermogen in de organisatie door controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen;
- f. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en zorg dat bij planning over besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn.

Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de onderzoeksvragen bij de eindevaluatie BPL en de onderzoeksvragen in 2021 niet hetzelfde waren. Ook wordt er verwezen naar de mededeling portefeuillehouder ([GS DOC-00625849](#)) waarin onder andere het volgende wordt gezegd naar aanleiding van het Berenschot Rapport uit 2021.

- Alle aanbevelingen zijn opgenomen in de IPML rapportages vanaf IPML 7
- Er worden realistische ramingen opgesteld conform de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek van 8 maart 2021
- Sinds 2020 is de lijn ingezet dat de controlfunctie op drie niveaus is ingericht, de zogenoemde 'three lines of defence', waarbij de tweede en derde lijn de onafhankelijke controlefunctie betreft die wordt ingevuld door de clusters Financiën en Concerncontrol, dus buiten de projectorganisatie
- De omgeving wordt meer betrokken bij ruimtelijke plannen
- Het advies dat een aannemingsovereenkomst pas moet worden gesloten nadat het PIP onherroepelijk wordt niet onverkort overgenomen door GS
- Ook het advies om beheer en onderhoud in het bouwcontract op te nemen wordt door het college niet onverkort overgenomen

De Griffie constateert desondanks dat in IPML8 een groot aantal projecten te maken krijgen met fors hogere eindbedragen dan de oorspronkelijke begroting. In het recent verschenen rapport van de Zuidelijke Rekenkamer 'Grip op investeringen' wordt overigens geconstateerd dat de Provincie Limburg bij drie majeure projecten, die overigens buiten scope van IPML vallen, de 'Three Lines' nog niet op orde heeft op het niveau dat hoort bij projecten met een hoog risico en dat toezicht en verantwoording effectiever moeten.

14.7.5. Reactie op rapport 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg'

De aanbevelingen uit het rapport 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg' en de opmerkingen uit de analyse van de Statenonderzoeker zijn in onderstaande tabelvorm op een overzichtelijke wijze weergegeven. Daarbij is in kaart gebracht welke aanbevelingen zijn ondervangen in huidige documenten en/of werkwijzen. Onder de tabel is een toelichting per aanbeveling te lezen.

Aanbevelingen uit Berenschot-rapport	Uitvoeringskader Zo Werken Wij!	Leidraad Kostenbegrotings- systematiek			
1. Doelstellingen scherper formuleren en volgen gedurende het project	✓				
2. Maak realistische ramingen en geef aan wat de risico's zijn		✓			
3. Stem lijn- en projectorganisatie beter op elkaar af	✓				
4. Neem meer tijd voor het PIP en betrek de omgeving daarbij	✓				
5. Maak een betere belangenafweging bij grondverwerving tussen projectorganisatie (snel grond verwerven) en lijnorganisatie (sterke onderhandelingspositie)	✓				
6. Communiceer tijdiger en intensiever met de omgeving.	✓				

1. Doelstellingen scherper formuleren en volgen gedurende het project.

In het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten zijn processtappen, zoals het opstellen van een faseplan, opgenomen waarin doelstellingen worden geformuleerd en bijgesteld worden bij faseovergangen. Op deze manier worden de doelstellingen van een project beter gewaarborgd.

2. Maak realistische ramingen en geef aan wat de risico's zijn.

Het uniform opstellen van realistische ramingen en het daarbij aanvragen van een onderbouwd krediet is ondervangen in de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. Hierin zijn per fase gedurende het projectproces randvoorwaarden en richtlijnen opgenomen voor het opstellen van ramingen die gekaderd zijn binnen vaste (bestuurlijke) beslismomenten.

3. Stem lijn- en projectorganisatie beter op elkaar af.

Binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten is een onderdeel opgenomen, de business case, waarin beschreven wordt hoe de organisatie van een project uit komt te zien.

4. Neem meer tijd voor het PIP en betrek de omgeving daarbij.

Binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten is de Omgevingswet onderdeel van het geheel. Binnen de Omgevingswet maakt de omgeving een essentieel onderdeel uit van het te doorlopen proces. Hiermee wordt vanzelfsprekend meer tijd in beslag genomen voor de voorbereiding en de totstandkoming van het PIP.

5. Maak een betere belangenafweging bij grondverwerving tussen projectorganisatie (snel grond verwerven) en lijnorganisatie (sterke onderhandelingspositie).

De inhoudelijke afwegingen worden beschreven in het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Grond en Vastgoed.

6. Communiceer tijdiger en intensiever met de omgeving.

Binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten is de Omgevingswet onderdeel van het geheel. Binnen de Omgevingswet maakt de omgeving een essentieel onderdeel uit van het te doorlopen proces.

Naast de aanbevelingen van het bureau Berenschot uit de 'Eindevaluatie Buitenring Parkstad Limburg' wordt in de analyse van de Statenonderzoeker ook gerefereerd aan een eerder een onderzoek van bureau Berenschot naar budgetverhogingen bij grote infrastructurele projecten. Er wordt gesteld dat deze aanbevelingen niet allemaal zijn opgenomen in de huidige wijze van werken. Onderstaand worden deze aanbevelingen nogmaals getoond, waarbij ingegaan wordt op de implementatie ervan.

a. Stel een afwegingskader op voor de rolbepaling en de rolkeuze;

Een afwegingskader is opgesteld ten tijde van het Heroverwegingsbesluit en wordt sindsdien toegepast. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 14.3.

- b. Werk met een duidelijke fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten;
Faseringen zijn duidelijk zichtbaar binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten als ook de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek. ZWW is gericht op het te doorlopen proces, waarbij taken en verantwoordelijkheden zijn opgenomen passende bij de te doorlopen fasen. Daarnaast worden specifieke taakeigenschappen beschreven in de diverse IPM-handboeken. De Leidraad Kostenbegrotingssystematiek is gericht op het juist onderbouwen van de ramingen en de daarop volgende kredietaanvraag. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 14.3.
- c. Zorg voor duidelijkheid over de invulling van ambtelijke opdrachtgeverschap;
Binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten wordt het opdrachtgeverschap verwerkt in de business case.
- d. De provincie moet over voldoende kennis en kunde beschikken om projecten aan te kunnen sturen en uit te voeren;
Provincie Limburg is altijd bezig om de juiste mensen in te zetten voor de betreffende projecten. Hierbij wordt gekeken naar inzet van capaciteit als ook niveau. Tevens wordt gezorgd voor een ontwikkeling van medewerkers, zodat de medewerkers kunnen leren en groeien. Daarbij is specifieke aandacht voor de huidige krapte op de arbeidsmarkt en worden collega's zo mogelijk en nodig omgeschoold.
- e. Benut het kritische vermogen in de organisatie door controllers meer de ruimte te geven ramingen kritisch te beoordelen;
Binnen het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten zijn processtappen opgenomen waarin een Peer of Gateway review onderdeel is van het te doorlopen proces. Op deze momenten wordt het projectteam en de controller bij elkaar gebracht om gezamenlijk, bijvoorbeeld, financiën en planning door te nemen en zo nodig bij te stellen.
- f. Zorg dat scopewijzigingen tijdig in de ramingen verwerkt worden en zorg dat bij planning over besluitvorming over scopewijzigingen de effecten op ramingen, planning en risico's doorgerekend zijn.
Scopewijzigingen worden binnen de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek benoemd en dienen conform te worden behandeld. Een scopewijziging wordt afgewogen middels het Afwegingskader en conform het uitvoeringskader Zo Werken Wij! Infrastructurele projecten wordt het proces van (financiële) besluitvorming doorlopen

14.8. Bijlage lijst van afkortingen VGR IPML

Afktorting	Omschrijving
3RX	Rhein Ruhr Rail-connectie
AAC	Ambtelijke Adviescommissie
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijders Bond
AVV	Aachener Verkehrsverbund
BAC	Bestuurlijke Adviescommissie
BO	Bestuurlijk Overleg
BO WM	Bestuurlijk Overleg Westelijke Mijnstreek
BOK	Bestuursovereenkomst
BOVAG	Bond van Automobielhandelaren en Garagehouders
BPL	Buitenring Parkstad Limburg
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CE	Circulaire Economie
CEF-subsidie	Connecting Europe Facility-subsidie
CINEA	Europees Uitvoerend Agentschap Klimaat, Infrastructuur en Milieu
Cluster O&I	Cluster Organisatie & Informatie van de Provincie Limburg
Commissie MD	Commissie Mobiliteit en Duurzaamheid
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek
DCGWW	Duurzame en Circulaire Grond-, Weg- en Waterbouw
DU	Doeluitkering
EGTS	Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking
ERTMS	European Rail Traffic Management System
Fietsnetwerk ZL	Fietsnetwerk Zuid-Limburg
FIS	Functioneel Integraal Systeemontwerp
GS	Gedeputeerde Staten
GV	Gebiedsverkenning
GV-Weo	Gebiedsverkenning Weert en omstreken
GWW	Grond-, Weg- en Waterbouw
HMP	Hectometerpaal
HWBP	Hoog Water Beschermings Programma
IBC	Initiële businesscase
INEA	Naamgeving vóór CINEA (zie elders in deze lijst)
IPML	Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg
IPO	Interprovinciaal Overleg
iVRI	intelligente Verkeersregelinstallatie
KCI	Klimaatneutrale en circulaire Infrastructuur
KPVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
LDKO	Landelijk Data Keten Overleg
LIOF	Regionale ontwikkelingsmaatschappij voor Limburg
LWV	Limburgse Werkgevers Vereniging
MaaS	Mobility as a Service
MED	Monitoring, Evaluatie en Data
MER	Milieu Effect Rapportage
Ministerie BZK	Ministerie van Binnenlandse Zaken
Ministerie I&W	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MVI	Maatschappelijk Verantwoord Inkopen
MVT	Motorvoertuigen
Nadere Opdracht IB	Nadere opdracht Ingenieursbureau
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur

NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
NIK	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
NRW	Nord Rhein Westfalen
NVR	Nahverkehr Rheinland
OM	Openbaar Ministerie
OPIP	Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan
OV-concessie	Openbaar Vervoer-concessie
OVL	Openbare Verlichting
P12	Vakgenotenoverleg Duurzaamheid en Circulariteit
PIO	Platteland in Ontwikkeling
PIP	Provinciaal Inpassingsplan
POVI	Provinciale Omgevingsvisie
PS	Provinciale Staten
PvE	Programma van Eisen
PVVP	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan
RGP	Regeling Grote Projecten
RMO	Regionaal Mobiliteitsoverleg
ROL	Reizigersbelangenvereniging
ROVL	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
RVU	Regeling Vervroegd Uittreden
RVV	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990
RVWN	Regionaal Verbindend Wegennet
RWS	Rijkswaterstaat
SEB	Schoon Emissieloos Bouwen
SMA	Steenmastiekasfalt
SOK	Samenwerkingsovereenkomst
SPIN	Directeuren overleg IPO
SPUK	Specifieke Uitkering
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SRI	Systeem Risico Inventarisatie
STM	Specifieke Transmissie Module
SVHL	Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
SWOV	Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
SWUNG	Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid
TEN-T	Trans-Europees Transportnetwerk
TK	Technisch Kader
TLN	Transport en Logistiek Nederland
TVP	Treinvrije Periode
VBB	Vakberaad Beheer en Bouw
VGR	Voortgangsrapportage
VVI	Verkeersveiligheidsinspectie
VVN	Veilig Verkeer Nederland
WEGB	Cluster Wegbeheer van de Provincie Limburg
WML	Watermaatschappij Limburg
Wnb	Wet natuurbescherming
ZBO	Zelfstandig Bestuurorgaan
ZLSM	Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Colofon

Provincie Limburg

Limburglaan 10 Maastricht | Postbus 5700 6202 MA Maastricht

+31 (0)43 389 99 99 | postbus@prvlimburg.nl | www.limburg.nl

