



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster MOB
Ons kenmerk 2019/92097
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld P.E.M. Kupperts
Telefoon +31 43 389 76 44
Maastricht 17 december 2019
Verzonden **18 december 2019**

Onderwerp

Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033

Geachte Staten,

Bijgaand treft u aan de stukken betreffende de Heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2033 voor de behandeling in uw vergadering van 7 februari 2020.

Via deze voorstellen zullen wij ook invulling geven aan de toezegging 8541 van ons college van 29 november 2019 de voortgang van de projecten die onderdeel uitmaken van de geactualiseerde Heroverweging halfjaarlijks te rapporteren bij de begroting en de voorjaarsnota.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

2019/91179

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U



Statenvoorstel

No: G-19-060

1 Onderwerp

Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Het op methodologische, veilige, betrouwbare, efficiënte, politiek-bestuurlijk gedragen en juridisch onderbouwde wijze organiseren van financiële ruimte binnen de bereikbaarheidsmiddelen om gewenste mobiliteitsopgaven en onvoorziene mobiliteitsopgaven en -ambities voor de periode 2020-2033 te kunnen realiseren. De financiële kerncijfers 2020-2033 houden in dat het totaal aan reeds beschikbare exploitatiebudgetten voor deze periode € 1,3 miljard bedraagt.

De mobiliteitsopgaven en -ambities die er lagen, zijn integraal bekeken en gesorteerd. Waarbij de primaire taken van de Provincie worden gecontinueerd en de andere mobiliteitsopgaven en -ambities gerangschikt zijn op de criteria veiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid. Bovendien is voor deze opgaven de minimale behoefte om te kunnen voldoen aan kwaliteitseisen of richtlijnen bepaald. De heroverweging is zowel bestuurlijk als ambtelijk zorgvuldig afgestemd met de betrokken gemeenten en andere betrokken partijen. Met de uitvoering zullen wij samen met de andere partijen voortvarend aan de slag gaan.

2.1. Inleiding

2.1.1. Mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' en afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities

Op 23 februari 2018 hebben uw Staten het Mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen' unaniem vastgesteld. Het plan is het kader waarin we onze mobiliteitsdoelstellingen hebben vastgelegd. In het verlengde daarvan heeft ons college het gevalideerde afwegingskader mobiliteitsopgaven en -ambities op 20 november 2018 vastgesteld. Op basis van de toen lopende opgaven werd geconcludeerd dat de financiering met de inzet van de beschikbare bereikbaarheidsmiddelen voor de toekomst (2019-2033) ontoereikend zou zijn. Gelet op de Statenverkiezingen in het voorjaar van 2019 en de vorming van een nieuw college daarna is toen alleen een keuze gemaakt voor het jaar 2019. Vanwege inhoudelijke en bestuurlijke urgentie heeft ons college op 20 november 2018 besloten een aantal opgaven in andere vorm voort te zetten en een aantal opgaven voor 2019 toe te voegen aan het uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Daarnaast zijn tussen november 2018 en november 2019 in het licht van het vorig jaar ontwikkelde en door ons college vastgestelde afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities verschillende opgaven gerealiseerd en zijn er bijdragen verleend aan opgaven van derden. Deze opgaven waren al in uitvoering of onderdeel van lopende (subsidie-) programma's.

2.1.2. Het nieuwe collegeprogramma

Met het aantreden van het nieuwe college in 2019 en de uitvoering van het collegeprogramma is de actualisering van opgaven en ambities opnieuw aan de orde. In totaal is € 100 mln. extra ter beschikking gesteld, waarvan € 25 mln. voor de opgaven inzake fiets.



Daarbij is bestuurlijk opgedragen besparingsmogelijkheden te onderzoeken en een voorstel te maken voor de bestuurlijke keuzes zodat er ook voor de toekomst (doorkijk tot 2033) ruimte is om onze mobiliteitsopgaven uit te voeren.

2.1.3. Gehanteerde methode heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities

Het gevalideerde afwegingskader heeft als voornaamste doel om alle mobiliteitsopgaven en -ambities te sorteren en de effectiviteit (bijdrage aan de mobiliteitsdoelen) te bepalen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- a. de reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid zoals beheer & onderhoud, langjarige doorlopende processen voortkomend uit beheerstrategieën, de OV-concessie en mobiliteitsbeleid en veiligheidsrisico's;
- b. mobiliteitsopgaven of -ambities van provinciaal belang zoals systeem- of gedragsmaatregelen gericht op het gewenste gebruik van het mobiliteitssysteem, fysieke aanpassingen van de functie van het mobiliteitssysteem, nastreven van ambities op het gebied van slimme mobiliteit (waaronder fiets als onderdeel van de ketenverplaatsing en grensoverschrijdende verbindingen) of andere provinciale doelen uit het collegeprogramma waarbij het mobiliteitssysteem een rol speelt.

Opgaven onder a dienen altijd door te gaan. Enige ruimte zit in de wijze waarop zij worden gerealiseerd. Van opgaven onder b wordt aan de hand van een multicriteria-analyse de prioriteit bepaald. Op basis hiervan kan een keuze gemaakt worden: volledig doorgaan met de mobiliteitsopgave of -ambitie, prioriteiten stellen binnen de projecten of stoppen.

MoSCoW

In eerste instantie is zowel voor de onder a. als b. genoemde opgaven gekeken naar mogelijke scopeaanpassingen met behulp van de MoSCoW-methodiek, waarbij het acroniem staat voor:

- M = Must have. Aan deze eisen **moet** het project voldoen, de zogenaamde basisvereisten. Deze richtlijnen zijn zeer gewenst/nuttig en noodzakelijk.
- S = Should have. Deze richtlijnen zijn zeer gewenst/nuttig, maar het project voldoet ook zonder deze.
- C = Could have. Deze wensen zullen alleen aan bod komen als er geld genoeg is.
- W = Won't have. Deze wensen komen in het project niet aan bod. Wellicht wel in de toekomst (uitstel) of nooit (afstel).

Voor het financiële deel is gebruik gemaakt van de MoSCoW-methodiek. Daaropvolgend is gekeken naar afschrijvingstermijnen die passen bij een te plegen investeringen en hebben we de politiek-bestuurlijke keuze tussen effectiviteit en risico betrokken in dit proces.



2.2. Financiële spelregels rondom bereikbaarheidsmiddelen

In de Voorjaarsnota 2016 is het kader gesteld voor toekomstige besluitvorming inzake de inzet van bereikbaarheidsmiddelen. Het hieronder beschreven kader blijven wij hanteren naar de toekomst toe (zie herfstbrief 2019 Financiële spelregels collegeperiode 2019-2023). Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de vroegere BDU-inkomsten worden voor langere tijd (over de statenperiode heen) beschikbaar gehouden voor “bereikbaarheid” ondanks dat het vanaf 2016 onderdeel is van het provinciefonds. Wij zullen geen exploitatiebijdragen voor rail-infraprojecten en railterminals verstrekken, behoudens de onder de Wet lokaalspoor vallende Tram Hasselt-Maastricht (beheer- en onderhoudswerkzaamheden).

Als kader hanteren wij:

- op basis van de uitgangspunten is een meerjarige doorkijk gemaakt tot 2033 van de beschikbare ruimte voor de bereikbaarheids-/mobiliteitsmaatregelen. De te beheren onderhoudsmiddelen en nieuwe initiatieven worden daarbinnen gewogen. Alle voorstellen worden hiertoe getoetst aan het hiervoor ontwikkelde “afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities” (GS 20 november 2018);
- in aanvulling op de vorige gedachtestreep kan bij nieuwe projecten c.q. aanpassingen van bestaande projecten slechts via herprioritering van projecten die vastgesteld zijn onder regulier en actuele projecten dekking hiervoor worden aangewezen;
- besluitvorming omtrent toekennen van middelen voor nieuwe projecten c.q. aanpassing van bestaande projecten vindt plaats indien deze daadwerkelijk besluitvormingsgereed zijn;
- nieuwe projecten ingediend door het college of Provinciale Staten worden pas in behandeling genomen indien deze vergezeld zijn van een volledig dekkingsvoorstel;
- voordelige afrekeningen van projecten gefinancierd binnen dit kader blijven binnen dit kader beschikbaar.

2.3. Financiële stand van zaken bij start college en bestuurlijke opdracht

De extra beschikbare ruimte bij de start van het nieuwe college is € 100 mln. voor bereikbaarheidsmiddelen, waarvan € 25 mln. is bestemd voor fiets.

Het resterende bedrag aan bereikbaarheidsmiddelen was op dat moment € 2,3 mln.

De beschikbare ruimte bedraagt in totaal € 102,3 mln.

2.3.1. Uitvoering bestuurlijke opdracht

Met inachtneming van de hierboven genoemde afwegingsmethodieken en financiële spelregels is de bestuurlijke opdracht als volgt uitgevoerd:

- A. We hebben voor elk project in beeld gebracht wat de basisscope is (**bepaling minimale variant**).
- B. We hebben aan de hand van landelijke en actuele richtlijnen gekeken naar de te hanteren afschrijvingstermijnen (**actualiseren financiële verordening: afschrijvingstermijnen**).
- C. We hebben alle projecten afgewogen via het eerder genoemde afwegingskader om te bepalen wat de bijdrage is aan de mobiliteitsdoelen (**bepaling volgorde**).



- D. We hebben de politiek-bestuurlijke keuze tussen effectiviteit en risico betrokken in dit proces (**bepaling politiek-bestuurlijke afweging**).

Ad A. Bedrag dat vrijgespeeld wordt uit reeds gedekte projecten

We hebben voor elk project in beeld gebracht wat de basisscope is. De extra financiële ruimte die gevonden wordt door reeds gedekte projecten uit te voeren op basisscope is opgenomen in onderstaande tabel. Het bedrag van € 31,84 mln. valt vrij.

Opgave	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal beschikbaar	Vrijval
1 OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte	15,00	10,85
2 Overstappunten Limburg UP 2016-2019	4,74	4,14
3 OV projecten ontwikkeling beleid	7,75	6,35
4 OV monitoring en bedrijfsvoering	7,01	5,61
5 Procesmiddelen gebiedsverkenningen	0,30	0,22
6 Voorbereiding Programma Railagenda	0,30	0,20
7 Procesmiddelen Mobiliteit	0,35	0,14
8 N274 Reconstructie incl. 2 turbotondes tbv BPL en fietsbrug IBA	11,27	1,03
9 Truckparking Venlo	1,50	1,50
10 Beheer en onderhoud spoor Tram Hasselt-Maastricht	8,40	1,80
		31,84
11 UP Fiets 2016-2019	2,00	2,00

Tabel 1

De specificatie per opgave luidt als volgt:

1. OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte

De begrote bedragen kunnen op basis van de ervaringscijfers van de eerste drie jaar van de concessie naar beneden worden bijgesteld. Voor de periode 2020-2026 wordt een jaarlijks bedrag van € 0,5 mln. gereserveerd. Voor de periode vanaf 2027 wordt geen bedrag meer gereserveerd. Voorgesteld wordt het totaalbedrag van € 10,85 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

2. Overstappunten Limburg UP 2016-2019

Voorgesteld wordt het restant ad € 4,14 mln. van de middelen, die beschikbaar waren voor het Uitvoeringsprogramma 2016-2019 eenmalig te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

3. OV projecten ontwikkeling beleid

De begrote bedragen kunnen op basis van de ervaringscijfers van de eerste drie jaar van de concessie naar beneden worden bijgesteld. Voor de periode 2020-2033 wordt jaarlijks een bedrag van € 0,1 mln. gereserveerd. Voorgesteld wordt een bedrag van € 6,35 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

4. OV monitoring en bedrijfsvoering

De begrote bedragen kunnen op basis van de ervaringscijfers van de eerste drie jaar van de concessie naar beneden worden bijgesteld. Voor de periode 2020-2033 was jaarlijks een bedrag van € 0,5 mln. gereserveerd. Dit wordt jaarlijks een bedrag van € 0,1 mln. Voorgesteld wordt een bedrag van € 5,61 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

5. Procesmiddelen gebiedsverkenningen

De procesmiddelen gebiedsverkenningen waren geraamd voor het jaar 2019. Het restant is niet meer nodig. Voorgesteld wordt eenmalig een bedrag van € 0,22 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

6. Voorbereiding Programma Railagenda

Door interne samenwerking bij het Programma Railagenda wordt voorgesteld het restant van de voorbereidingskosten ad € 0,2 mln. van de gereserveerde procesmiddelen voor de voorbereiding van het Programma Railagenda te laten vervallen.

7. Procesmiddelen Mobiliteit

De procesmiddelen Mobiliteit waren geraamd voor het jaar 2019. Het restant is niet meer nodig. Voorgesteld wordt eenmalig een bedrag van € 0,14 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

8. N274 Reconstructie

Bij de afronding van dit project is gebleken dat een restantkrediet ad € 1,03 mln. kan vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

9. Truckparking Venlo

Het betreft hier weliswaar een mobiliteitsopgave, maar vanwege de uitbereidingswens van derden is het voornemen om de dekking via Greenport Venlo te organiseren. Hierover wordt nog afstemming gezocht met de andere aandeelhouders en zal daartoe een apart voorstel in de aandeelhoudersvergadering worden ingebracht. Voorgesteld wordt vooralsnog het bedrag van € 1,5 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

10. Beheer en onderhoud spoor (indexering) Tram Hasselt-Maastricht

Voor de periode 2020-2033 is een totaalbedrag nodig van € 6,6 mln. in verband met kosten voor de Wet Lokaal Spoor, periode 2019-2033, en de onderhoudsverplichting op grond van de kaderovereenkomst, periode 2024-2033). Vanwege de latere ingebruikname kan een bedrag van € 1,8 mln. vrijvallen. Zie verder par. 2.3.2, onder 5.

11. UP Fiets 2016-2019

Voorgesteld wordt het restant ad € 2 mln. van de middelen, die beschikbaar waren voor het Uitvoeringsprogramma 2016-2019 te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen, meer specifiek aan de € 25 mln. voor de opgaven inzake fiets.



Ad B. Afschrijvingstermijnen

In het Statenvoorstel Financiële Verordening Provincie Limburg dat gelijktijdig in uw Staten (PS, 7 februari 2020) wordt geagendeerd is een passage opgenomen, die leidend is voor de gehanteerde afschrijvingstermijnen. Ter toelichting verwijzen wij naar het Statenvoorstel dat gelijktijdig in de vergadering van 7 februari 2020 zal worden behandeld.

In de Financiële Verordening wordt het navolgende onderscheid gemaakt:

Railinfrastructuur

- 40 jaar: investeringen in railinfra van medeoverheden (investeringen in activa van derden);
- 50 jaar: (vervangings-) investeringen in railinfra van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij.

Provinciale wegen (bestaand)

- 15 jaar: rehabilitaties wegen exclusief fundering (betreft levensduurverlengende investeringen in de asfaltconstructie);
- 40 jaar: rehabilitaties fundering (betreft levensduurverlengende investeringen in wegen waarbij fundering wordt vervangen of aangelegd).

Nieuwe wegen:

- 15 jaar: asfaltconstructie en 40 jaar funderingsconstructie;
- 15 jaar: versterken kunstwerken (betreft levensduurverlengende investeringen);
- 80 jaar: rehabilitaties en nieuwbouw kunstwerken;
- 40 jaar: vervangen afwatering (kolken, duikers, buffers e.d.) en vervangen aansluitingen op gemeentelijke rioleringen of wateropvang;
- 15 jaar: wegmeubilair, afschermvoorzieningen, faunavoorzieningen, bewegwijzering, openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en overige elektrische systemen.

De financiële ruimte die hierdoor ontstaat bij de nog uit te voeren projecten tot en met 2033 bedraagt € 48 mln.

Als gevolg van deze wijziging in de afschrijvingssystematiek moeten de afschrijvingslasten van de in het verleden afgeronde investeringen worden herrekend. Deze verschuiving in de tijd geeft in de periode tot 2033 een ruimte van € 66 mln. Reservering hiervan is noodzakelijk ter dekking van de volgende limitatieve risico's:

- gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
- de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek;
- gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie;
- reservering randweg Abdissenbosch;
- reservering investeringen ZLSM na 2024;
- reservering Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot;
- reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.



Ad C en D. Lopende mobiliteitsopgaven en -ambities

Voor alle in voorbereiding zijnde mobiliteitsopgaven en -ambities is conform het afwegingskader de bijdragen aan de mobiliteitsdoelen bepaald en uitgezet tegen het afbreukrisico (kwalitatief, planologisch, planning, juridisch en financieel). Vervolgens wordt op grond van politiek-bestuurlijke afspraken voorgesteld opgaven te continueren, de scope aan te passen of niet meer uit te voeren. De heroverweging betreft de inzet van het provinciaal deel wat gerelateerd is aan de mobiliteitsdoelen (bereikbaarheidsmiddelen). De vervallen scopeonderdelen worden hieruit niet gedekt. Mochten er andere dekkingsmogelijkheden gevonden worden dan kunnen de bijbehorende scopeonderdelen aan de besloten scope toegevoegd worden, zover dit de planning niet frustreert.

Op grond van politiek-bestuurlijke afwegingen en juridische afspraken en verplichtingen is het voorstel onderstaande opgaven te continueren:

1. A2-verbreding Het Vonderen

Voor de A2-verbreding zijn afspraken vastgelegd in de Bestuurlijke overeenkomst A2 't Vonderen-Kerensheide van 10 september 2012 en het allonge op deze overeenkomst (13 november 2018). De minister van IenW heeft op 9 december 2019 het Tracébesluit getekend. Zie ook onder 9. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

2. Maaslijn

Provinciale Staten hebben op 21 juni 2019 aanvullend krediet beschikbaar gesteld voor de opwaardering van de Maaslijn. In het BO Mirt zijn de afspraken met het Rijk nader overeengekomen. Deze worden samen met het Rijk nader uitgewerkt in een bestuursovereenkomst die naar verwachting eerste kwartaal 2020 kan worden ondertekend. Verwachte oplevering uiterlijk eind 2024.

3. Spoorwegovergang Vierpaardjes

Op 26 april 2017 is de Bestuursovereenkomst overwegproject Vierpaardjes te Venlo ondertekend. Venlo is verantwoordelijk projecttrekker.

4. LVO Horst-Sevenum

Ons college heeft op 9 april 2019 besloten een bijdrage van maximaal € 1,55 mln. te verlenen voor de stationsomgeving Horst-Sevenum. Uitvoeringsperiode 2020-2022.

5. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Grensoverschrijdende bereikbaarheid is een kernambitie van de Provincie Limburg. Door de spoorverdubbeling is het in de toekomst mogelijk en IC-verbinding Eindhoven - Sittard - Heerlen - Aachen Hbf - Köln Hbf te realiseren. Ons college heeft op 16 april 2019 de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Landgraaf getekend. Gelet op het grote bestuurlijke afbreukrisico wordt voorgesteld om deze opgave te continueren. De regio is immers al jaren aan zowel de Nederlandse als Duitse zijde in gesprek over aanpassingen van de dienstregelingen om zo ook de grensoverschrijdende verbinding per spoor te kunnen leggen (Grant Agreement, EU-subsidie). Bij het continueren van dit project is een extra krediet nodig van € 12,1 mln. Voorgesteld wordt het kredietvoorstel middels een separaat PS-voorstel in de eerste helft van 2020 voor te leggen aan uw Staten. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

6. Spoorverbinding Weert-Hamont-Antwerpen

Ons college heeft ten behoeve van het rijksproject Spoorverbinding Weert-Hamont-Antwerpen een bijdrage van € 4 mln. gereserveerd, mede op basis van afspraken met Vlaanderen. Er worden diverse onderzoeken uitgevoerd voor het reactiveren van de spoorlijn Weert-Hamont-Antwerpen voor personenvervoer. Op dit moment wordt gewacht op de laatste beslisinformatie. In de Kamerbrief over internationaal spoorvervoer, die begin 2020 beschikbaar komt, worden de vervolgstappen geduid en de uitkomsten van de onderzoeken met de Kamer gedeeld.

De uitvoeringsperiode is nog niet bekend. In verband met het hiervoor vermelde blijft de provinciale bijdrage vooralsnog gereserveerd.

7. N273 Kom Baarlo

Deze verbinding is van belang voor het functioneren van het regionale wegennetwerk.

De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk. In 2017 zijn met de gemeenten bestuurlijke afspraken gemaakt over een paar kleine functionele aanpassingen. Deze opgave is opgenomen in de programmering van wegen. Naar verwachting kan begin 2020 deze opgave worden aanbesteed en eind 2020 worden gerealiseerd.

8. N271 Ronde Well

Deze kruising met twee gemeentelijke wegen is vooral belangrijk voor verkeersveiligheid, het openbaar vervoer en fietsverkeer. Een realisatieovereenkomst met de Gemeente Bergen is in voorbereiding. Deze opgave is opgenomen in de programmering van wegen. Naar verwachting kan deze opgave in de loop van 2021 worden gerealiseerd.

9. Dwarsverbindingen A2

Ons college heeft in de vergadering van 17 januari 2017 besloten garant te staan voor een bedrag van € 0,75 mln. in het mogelijk tekort voor de terugbouw van drie dwarsverbindingen als gevolg van de aanbestedingsresultaten. Zie ook hierboven onder 1. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

10. Station Maastricht-Noord

Ons college heeft op 30 oktober 2018 besloten een bedrag van € 0,75 mln. te reserveren voor Station Maastricht-Noord fase II. Uitvoering is in handen van ProRail.

11. Leisure Lane

De raming van de projectkosten (bijdrage regio voor stimulering) is geactualiseerd. De totale kosten bedragen € 25,3 mln. (inclusief beheer- en onderhoudskosten). Er resteert voor de Provincie aanvullend nog een te dekken bedrag van € 9,1 mln. Voorgesteld wordt dit als volgt te dekken:

- € 3,4 mln. uit de bereikbaarheidsmiddelen;
- € 3 mln. uit Intensiveringsmiddelen Fiets;
- € 1 mln. uit Intensiveringsmiddelen Duurzaamheid en Energie;
- € 0,7 mln. uit Intensiveringsmiddelen Economie, Onderwijs en Arbeid;
- € 1 mln. uit Intensiveringsmiddelen Natuur, Landschap en Water.

Voor de Samenwerkingsovereenkomst voor het project Leisure Lane volgt begin 2020 nog een separaat voorstel. Uitvoeringsperiode 2021.

12. N276 Maasbracht, Ei van St. Joost

De toerit naar de A2 wordt verkeersveiliger ingericht. Dit komt ook de doorstroming ten goede. Het voorstel is hiervoor € 0,1 mln. beschikbaar te stellen. De uitvoeringsperiode wordt afgestemd op de structurele verbreding van de A2.

13. N273 Kom Neer

De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk. In 2018 zijn met de gemeente bestuurlijke afspraken gemaakt. Het voorstel is hiervoor een extra bedrag van € 1,42 mln. beschikbaar te stellen.

14. Bus halteren op rijbaan

Voor de aanleg van haltekommen op diverse locaties langs provinciale wegen, buiten de bebouwde kom, wordt voorgesteld een bedrag van € 0,25 mln. beschikbaar te stellen.

15. Bijdrage verkeersremmende maatregel Weidebos

De provinciale weg N562 wordt ter hoogte van Weidebos (gemeente Peel en Maas) voorzien van een vrij linksaf-vak en een snelheidsremmer. Het voorstel is hiervoor een bedrag van € 0,13 mln. beschikbaar te stellen.

Voor de periode 2020-2033 is in totaal € 9,08 mln. nodig (dit bedrag is meegenomen in de geactualiseerde tabel 7). In tabelvorm luiden de extra benodigde middelen van de voorstellen onder 1 tot en met 15 als volgt:

Opgave	Bedrag x € 1 mln.		
	Totaal	Bedrag t/m 2033	
5 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	12,10	4,54	kapitaallasten t/m 2033
11 Leisure Lane	3,40	3,40	
12 N276 Maasbracht, Ei van St. Joost	0,10	0,10	
13 N273 Kom Neer	1,42	0,67	kapitaallasten t/m 2033
14 Bus halteren op rijbaan	0,25	0,25	
15 Bijdrage verkeersremmende maatregel Weidebos	0,13	0,13	
Totaal investering/kapitaallasten tm 2033	17,40	9,08	

Tabel 2

Op grond van politiek-bestuurlijke afwegingen en juridische afspraken en verplichtingen is het voorstel om bij onderstaande projecten te kiezen voor een aangepaste scope of nog aan te passen scope.

1. Station Beek-Elsloo

Station Beek - Elsloo is in de huidige situatie uitsluitend bereikbaar via de Beekse zijde.

De voorzieningen van de stationsomgeving behoeven verbetering. Het station vormt een belangrijk knooppunt met relatief veel overstappers in de Limburgse OV-concessie. Daarnaast is de overweg Stationsstraat één van de meest onveilige van Nederland.

In het kader van Slimme mobiliteit is het faciliteren van de ketenmobiliteit een belangrijke pijler.

Om aan beide zijden van het station een vergelijkbare kwaliteit aan te bieden wordt voorgesteld de bestaande scope te handhaven en hiervoor een bedrag van € 0,05 mln. beschikbaar te stellen.

Uitvoeringsperiode 2022-2023.



2. N270 Via Venray

De primaire aanleiding voor deze opgave is het doorstromingsknelpunt bij de aansluiting van de N270 op de A73. Nadien is de projectscope uitgebreid met een integrale aanpak ter verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid en het stimuleren van de economische ontwikkeling van Venray en omgeving. Na een heroverweging is ervoor gekozen om de kwaliteit van de kruisingen Leunseweg (een en ander in afwachting van de eventuele realisatie van een ziekenhuis), A73 en de Blakt (exclusief de tunnel), van het oostelijke wegvak en van de landbouwrouten te verbeteren. Voorgesteld wordt geen wijzigingen aan te brengen aan de tussenliggende wegvakken en de fietsstructuren thans niet aan te passen en daarmee een bedrag van € 4,05 mln. vrij te laten vallen. De fietsonderdelen worden gezien in het licht van het ook op 7 februari 2020 voorliggende statenvoorstel betreffende het fietskader. Een zelfde redenering geldt voor de stationsontwikkeling van station Venray waarbij gekeken wordt in hoeverre deze ontwikkeling gaat bijdragen aan de mobiliteitsdoelen. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

3. N595 Wittemer Allee

De primaire aanleiding voor deze opgave is het ontbreken van een fietsvoorziening. De veelal recreatieve fietsers dienen samen met het autoverkeer gebruik te maken van een weg waarbij de maximaal toegestane snelheid 80 km/u bedraagt. Op grond van de heroverweging wordt voorgesteld om de kwaliteit te verbeteren voor fietsers door middel van een duurzaam veilige inrichting. Voorgesteld wordt de aanvullende cultuur-historische opgaven (inrichting rond kasteel en de rotonde) niet uit te voeren, waardoor een bedrag vrijvalt van € 1 mln. Uitvoeringsperiode 2023-2024.

4. N598 De Hut - De Plank

Voor het tracé De Hut - De Plank wordt voorgesteld de kwaliteit te verbeteren voor fietsers, een duurzaam veilige inrichting en de kruispunten de Hut en Reijmerstokkerdorpstraat te verbeteren en eerder opgenomen scope-elementen (linksaf-vak in Reijmerstok en rotonde Hoogcruts) te laten vervallen, waarmee een bedrag van € 2,5 mln. vrijvalt. Naar verwachting zal deze opgave in 2021 worden gerealiseerd.

5. N271 Plasmolen-Mook

Primaire aanleiding voor deze opgave was het verbeteren van de verkeersveiligheid en het faciliteren van het toeristisch, recreatieve verkeer. Daarnaast is het verbeteren van de fietsvoorzieningen en het inmiddels benodigde constructieve onderhoud van de weg meegenomen. Na een heroverweging is ervoor gekozen om een paar onderdelen, zoals passeerhavens landbouwverkeer en groen-lintenbeleid uit de scope te laten vervallen. Desondanks is er onvoldoende dekking en wordt voorgesteld een extra bedrag van € 4,72 mln. beschikbaar te stellen. Uitvoeringsperiode 2021-2022 en afstemming hierover met de gemeente Mook en Middelaar in verband met het realiseren van het centrumplan Plasmolen.



6. N266/N275 Nederweert

De primaire aanleiding voor deze opgave is de barrièrewerking van de N266. Deze snijdt samen met het aanwezige kanaal de kern van de gemeente Nederweert doormidden.

Na opdracht van uw Staten (29 september 2017) is het zogenaamde Nieuwe alternatief ontwikkeld. Hierdoor zijn met name doorstroommaatregelen op de N275 en het ongelijkvloers kruisen van fietsers aan de scope toegevoegd.

Inmiddels is na onderzoek en een gebiedsgerichte aanpak gebleken dat het nieuwe alternatief de voorkeur zou moeten hebben. Dat is ook de reden om het Nieuwe alternatief te heroverwegen. Vanwege de heroverweging wordt ervoor gekozen om de kwaliteit van de toe- en afritten A2, fietsbrug N275 en rotonde Nederweert-Eind te verbeteren. In plaats van een fietstunnel N275 kunnen fietsers gebruik maken van het verkeerslicht kruising Lindenlaan of de nog te realiseren fietsbrug over de N275. Voorgesteld wordt geen aanpassingen te doen op de N266. Het verkeerslicht bij de aansluiting Mc Donalds kan ook in de toekomst het verkeer voldoende afwikkelen. Afhankelijk van de keuze voor een fietsbrug over het kanaal wordt onderzocht of en zo ja welke maatregelen aanvullend nodig zijn bij de aansluiting ter hoogte van de Schoolstraat. Verder worden de fietsonderdelen gezien in het licht van het ook op 7 februari 2020 voorliggende statenvoorstel inzake het fietskader en worden mogelijk in de toekomst toegevoegd voor zover de planning dat toelaat. Betreft het hier subsidies dan zal de komende tijd gebruikt worden om te bekijken welke gevolgen dit heeft en wat er aanvullend nodig is om deze dekkingsmogelijkheid te behouden. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

7. N280 Leudal

Omdat deze opgave zich al in een ver gevorderd stadium bevindt en bovendien een gewenste kwaliteitsverbetering (onder meer veiligheidsrisico's) inhoudt, is na heroverweging ervoor gekozen om deze opgave binnen de contouren van het provinciale inpassingsplan te realiseren. Op basis van het binnen de provinciale wegen gangbare gebruik wordt aanbesteed op basis van de P50-waarde. Dit betekent dat boven op de bestaande raming de financierende partijen nog € 6 mln. moeten inleggen (claim gemeente Leudal € 0,9 mln. en de Provincie Limburg € 5,1 mln.) Mochten de kosten van de aanbesteding het opgehoogde krediet overstijgen, is met de projectpartners afgesproken dat tot vijf projectonderdelen kunnen worden geschrapt, afhankelijk van de overschrijding in de volgorde:

1. tussen Exaeten en oostelijke afrit N273/N279 van 2x2 naar 2x1;
2. rotonde N273/N279;
3. viaductbreedte Kasteelweg beperken en landschappelijke inpassing beperken;
4. voetgangersvoorziening in fietstunnel Kempen-Oler;
5. fietstunnel N280/N273.

De fietsonderdelen worden gezien in het licht van het ook op 7 februari 2020 voorliggende statenvoorstel inzake het fietskader. Uitvoeringsperiode 2023-2025.

8. ZLSM.

De Provincie draagt als eigenaar een zorgplicht voor de instandhouding en veilige berijdbaarheid van de spoorlijn die gebruikt wordt door de Zuid Limburgse Stoom Maatschappij (ZLSM). Daartoe is een meerjarenonderhoudsplan opgesteld (incl. externe toetsing), waaruit een totale investeringsbehoefte van € 17,5 mln. volgt voor de periode tot en met 2034.



In de periode tot en met 2023 zijn enkele dringende investeringen nodig voor een bedrag van € 5,1 mln., onder andere vanwege het uitstel van groot onderhoud voor spoordeel Simpelveld-Kerkrade-centrum en vanwege de onderhoudstoestand van enkele kunstwerken die niet voldoet aan de gestelde basiskwaliteit. Dit zijn oude, vaak monumentale onderdoorgangen of viaducten waar achterblijvend onderhoud risico's voor de omgeving met zich mee kunnen brengen, die kunnen leiden tot risico's voor de omgeving. Om te voorkomen dat de conditie van deze kunstwerken zover achteruit gaat dat kostbare vervanging nodig wordt, is een adequaat en tijdig onderhoud noodzakelijk.

De resterende financiële opgave (van € 12,4 mln. voor de periode 2023 - 2033) wordt te zijner tijd ter besluitvorming voorgelegd.

9. Randweg Abdissenbosch

Dit project heeft betrekking op motie 758 Koppe c.s. inzake steun aanleg B221 ter verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid aan voornamelijk de Duitse zijde (PS 13 mei 2016). Hiervoor is op 30 juli 2017 door Provinciale Staten een krediet beschikbaar gesteld van € 3,5 mln. Dit zal ontoereikend zijn. Als gevolg van de stikstofproblematiek, die in dit project sterk speelt, is de uitvoeringsperiode nog onbekend.

10. Zuidelijke spooraansluiting Chemelot

Hiervoor is op 9 juni 2011 een overeenkomst gesloten. Het project Zuidelijke spooraansluiting Chemelot maakt het mogelijk om vanaf het chemiecomplex Chemelot met goederentreinen rechtstreeks naar het zuiden te rijden. Dit geeft verlichting van de druk op de Brabantroute en heeft positieve effecten op de leefbaarheid rondom het spooreplacement te Sittard. Over dit project zijn partijen nog in gesprek. We gaan ervan uit dat de toezeggingen uit de overeenkomst van 9 juni 2011 gestand worden gedaan.

Als gevolg van de voorstellen onder 1 tot en met 10 wordt voorgesteld een bedrag van € 7,3 mln. aan de bereikbaarheidsmiddelen toe te voegen (dat bedrag is verwerkt in tabel 7).

Project	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal	Bedrag t/m 2033
1 Station Beek-Elsloo	0,1	0,1
2 N270 Via Venray	-4,1	-4,1
3 N595 Wittermer Allee	-1,0	-1,0
4 N598 De Hut de Plank	-2,5	-2,5
5 N271 Plasmolen-Mook	4,7	2,2 kapitaallasten t/m 2033
6 N266/N275 Nederweert	-5,9	-5,9
7 N280 Leudal	5,1	2,4 kapitaallasten t/m 2033
8 ZLSM	5,1	1,5
9 Randweg Abdissenbosch	0,0	0,0
10 Zuidelijke Spooraansluiting Chemelot	0,0	0,0 kapitaallasten t/m 2033
Totaal investering/kapitaallasten tm 2033	1,5	-7,3

Tabel 3

Op grond van politiek-bestuurlijke overwegingen is het voorstel de navolgende projecten niet uit te voeren.

1. Provinciale bushaltes

De Provincie Limburg voldoet aan onze wettelijke verplichting. Daarmee is geen aanvullende behoefte en wordt voorgesteld de eerder gereserveerde € 1,5 mln. te laten vrijvallen.

2. N281 aanleg geluidsschermen en zonnepanelen

Gezien de basisdoelstelling van het project en gelet op zowel de ruimtelijk-maatschappelijke als ook financiële context wordt voorgesteld het project niet langer uit te voeren in het kader van de mobiliteitsopgave. Voorgesteld wordt het hiervoor beschikbaar gestelde bedrag van € 0,805 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

3. Avantislijn

Prioriteit wordt gegeven aan de aanpak van de bestaande spoorverbinding naar Aachen via Herzogenrath ten behoeve van de Drielandentrein, als onderdeel van de Limburgse OV-concessie en vanwege de geambieerde verbinding Amsterdam-Eindhoven-Heerlen-Aachen Hbf. Op 1 november 2018 heeft ons college een integrale bereikbaarheidsverkenning Regio Parkstad - Stadt Aachen aan uw Staten voorgelegd. Op basis van deze verkenning wordt een vijftal mogelijke mobiliteitsmaatregelen verder uitgewerkt, waarvan de Avantislijn al geen deel meer uitmaakt. Dat laat onverlet dat indien de Duitse partners ooit met haalbare plannen komen deze met een positieve grondhouding worden bekeken. Het restant krediet ad € 6,5 mln. kan komen te vervallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

4. Leisure Ring

Na afloop van de pilot Leisure Ring (o.m. het aanbrengen eenduidige verlichting geleiderail) is gebleken dat de maatregel een verkeersonveilige situatie veroorzaakte. Het volledig uitvoeren van de maatregelen gevolgen heeft tevens geen toegevoegde waarde voor de mobiliteitsdoelen conform het afwegingskader. Het stoppen van deze opgave heeft verder geen financiële gevolgen.

De extra financiële ruimte van € 8,81 mln. is ook opgenomen in tabel 7:

Opgave	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal beschikbaar	Vrijval
1 Provinciale bushaltes	1,50	1,50
2 N281 aanleg geluidsschermen en zonnepanelen	0,81	0,81
3 Avantislijn	6,50	6,50
4 Leisure Ring	0,00	0,00
Totaal vrijval		8,81

Tabel 4



2.3.2 Reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid

Conform het afwegingskader dienen deze opgaven altijd door te gaan. Enige ruimte zit in de wijze waarop zij worden gerealiseerd. Het voorstel is onderstaande opgaven te dekken uit de bereikbaarheidsmiddelen.

1. Nota kapitaalgoederen

Verwezen wordt naar het separaat GS-voorstel, d.d. 17 december 2019, dat als Statenvoorstel gelijktijdig op 7 februari 2020 in uw Staten wordt geagendeerd.

2. Procesmiddelen mobiliteit en gebiedsverkenningen

Conform het afwegingskader betreft het hier onze eigen provinciale verantwoordelijkheid voor activiteiten die aan de basis staan van ons provinciaal mobiliteitsbeleid, zoals communicatie en afstemming met stakeholders over het beleid. Ook in de periode 2020-2033 dienen deze structurele activiteiten, voor een op basis van historische informatie gegenereerd bedrag van € 0,2 mln. per jaar, in de bereikbaarheidsmiddelen te worden gereserveerd.

3. Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken

Bij een ontstane onveilige situatie is conform het afwegingskader het tijdig veilig stellen van die situatie, in afwachting van een structurelere oplossing, onze eigen provinciale verantwoordelijkheid. Hoewel het hier onvoorziene situaties betreft, wordt op basis van historische informatie een bedrag van € 0,125 mln. per jaar (in totaal tot en met 2033 € 1,75 mln.) in de bereikbaarheidsmiddelen gereserveerd.

4. Doorontwikkeling verkeersmodel en verkeersmeetnet

Met de doorontwikkeling verkeersmodellen maakt de Provincie de verkeersmodellen geschikt voor de nieuwe vragen vanuit het mobiliteitsplan. Met de doorontwikkeling verkeersmeetnet brengt de Provincie het meetnet naar de huidige standaard, maakt het meetnet minder kwetsbaar en breidt het meetnet op een aantal belangrijke fronten uit: a. fietsmetingen (met name om fiets goed mee te nemen in de verkeersmodellen); b. uitbreiding meetpunten gemotoriseerd verkeer in verband met de monitoring geluid (SamenWerken aan de Uitvoering van een Nieuw Geluidbeleid, SWUNG2, voortvloeiend uit de Omgevingswet); en c. eigenschappen van voertuigen (met name vervoer gevaarlijke stoffen). Hiervoor is voor de periode 2020-2026 jaarlijks een bedrag van € 0,59 mln. nodig (in totaal € 4,13 mln.)

5. Beheer en onderhoud spoor (indexering) Tram Hasselt-Maastricht

Voor de periode 2020-2033 dient het benodigde bedrag geïndexeerd te worden, waarmee in totaal een bedrag van € 2,4 mln. extra nodig is. Zie ook par. 2.3.1, ad A., onder 11.

6. Buitenring Parkstad Limburg (BPL)

Bij de BPL is er nog een inspanningsverplichting van de regio en Provincie Limburg zelf.

Die inspanningsverplichting bedraagt in totaal € 30,2 mln. en bestaat uit twee posten, te weten:

1. De initiële inspanningsverplichting van de regio is € 22.7 mln. te weten:
 - € 7.7 mln. werk met werk;
 - € 7.5 mln. bijdrage BPL;

- € 7.5 mln. inspanningsverplichting gebiedsontwikkeling (50% van totaal € 15 mln. in gezamenlijkheid met de Provincie Limburg).
- 2. groot € 7,5 mln. zijnde een eigen provinciale inspanningsverplichting om dit bedrag met gebiedsontwikkeling te realiseren (50% van totaal € 15 mln. in gezamenlijkheid met de Regio).

Met de regio Parkstad en de gemeente Brunssum zijn inmiddels bestuurlijke afspraken gemaakt om de zachte regionale inspanningsverplichting van € 22,7 mln. om te zetten in een harde resultaatsverplichting van in totaal € 12 mln. Hierdoor zal de provincie Limburg zelf, naast de eigen inspanningsverplichting van € 7,5 mln., voor de regionale inspanningsverplichting € 10,7 mln. beschikbaar moeten stellen. Het totaal aan extra benodigde dekking bedraagt daarmee € 18,2 mln. en kan niet geheel worden gedekt uit de projectreserve van € 15 mln. binnen het budget van de Buitenring. Deze aanvullende dekking bedraagt € 3,2 mln. en is meegenomen in deze heroverweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities.

7. Eventuele gevolgen vertraging Maaslijn voor lopende concessie

Over de eventuele gevolgen voor de concessie als gevolg van de vertraging van de Maaslijn vinden gesprekken plaats met Arriva. Naar verwachting zullen wij u medio januari 2020 hierover separaat informeren.

Als gevolg van de voorstellen onder 1 tot en met 6 wordt voorgesteld een bedrag van € 115,05 mln. beschikbaar te stellen (dat bedrag is verwerkt in tabel 7).

Project	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal	T/m 2033
1 Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (beheer en onderhoud)	37,88	37,88
1 Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (investeringen)	113,73	62,57 kapitaallasten t/m 2033
2 Procesmiddelen Mobiliteit en gebiedsverkenningen	3,10	3,10
3 Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken	1,75	1,75
4 Doorontwikkeling Verkeersmodel en Verkeersmeetnet	4,15	4,15
5 Beheer en onderhoud spoor (indexering) Tram Hasselt-Maastricht	2,40	2,40
6 Buitenring Parkstad Limburg	3,20	3,20
Totaal benodigd	166,2	115,05

Toelichting op punt 1: Voor de periode 2020-2033 is voor beheer en onderhoud in totaal een bedrag van € 37,88 mln. nodig. Voor dezelfde periode is voor investeringen in totaal een bedrag van € 113,73 mln. nodig. Gelet op diverse afschrijvingstermijnen bedragen de afschrijvingslasten voor deze periode € 62,57 mln. (in het Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020 is een totaalbedrag opgenomen voor de periode 2020-2023 van respectievelijk € 9,99 mln. en € 34,46 mln., totaal € 44 mln.).

Tabel 5

2.3.3 Collegeprogramma

Op grond van het collegeprogramma is het voorstel om deze collegeperiode middelen beschikbaar te stellen voor:

1. Nieuwe fietsopgaven, Provinciaal beleidskader fiets 2019-2023

Verwezen wordt naar het separaat GS-voorstel, d.d. 17 december 2019, dat als Statenvoorstel gelijktijdig op 7 februari 2020 in uw Staten wordt geagendeerd.

2. Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructurele Ruimte en Transport (MIRT) en BO Goederencorridor

Op 19 november 2019 heeft ons college kennisgenomen van de vergaderstukken voor het BO MIRT en het BO Goederencorridor en de voorgestelde inbreng in de bestuurlijke overleggen. De financiële consequenties hiervan, waaronder A73 Zaarderheiken, worden meegenomen in deze nota. Het gaat om een totaalbedrag van € 7 mln. voor MIRT algemeen en € 1,2 mln. voor Goederencorridor.

3. Slimme mobiliteit

In 2018 hebben uw Staten ingestemd met het Mobiliteitsplan Slim op weg naar morgen. In dit plan geven we aan dat we voor Limburg, in de (inter-) nationale context, toe willen naar een veilig, vlot, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen (Slimme Mobiliteit). In het coalitieprogramma Vernieuwend Verbinden 2019-2023 is opgenomen dat wij investeren in 'smart mobility' en 'smart logistics', om ruimte te creëren voor innovatieve oplossingen met de langere termijn voor ogen. Om de groei en veranderingen in de mobiliteit in goede banen te leiden, is het noodzakelijk om het totale verkeers- en vervoerssysteem zo efficiënt mogelijk en in optimale samenhang te gebruiken. Een belangrijk aspect hiervan is het op orde krijgen en houden van de onderliggende data (digitalisering).

Deze data vormen de basis voor verbetering van de kwaliteit van de inhoudelijke besluitvorming en de basis waar nieuwe toepassingen gebruik van kunnen maken. Ook verduurzaming van de mobiliteit vraagt steeds meer aandacht, vaak gaat dit hand in hand met als de toepasbaarheid van Slimme Mobiliteit in de vorm van allerlei (technische) innovaties. We werken samen met Noord-Brabant, het Rijk (IenW en RWS) in het SmartwayZ.NL-programma om samen te experimenteren met nieuwe oplossingen. Daarnaast werken we met omliggende provincies, IenW, havenbedrijf Rotterdam, RWS en ProRail in het programma goederencorridor aan maatregelen voor een topcorridor. Bewezen oplossingen vanuit beide programma's kunnen vervolgens over een breed gebied uitgerold worden.

Uiteraard is hierbij tevens een veilig verkeers- en vervoerssysteem een belangrijke randvoorwaarde. De nadere uitwerking van Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid voor Limburg en de op 11 december 2019 door het Rijk aangegeven financiële impuls met rijkscofinanciering, met een maximum van € 50 mln. per jaar tot en met 2030, biedt mogelijkheden om de op dit moment nog niet financieel haalbare verkeersveiligheidsinitiatieven ook daadwerkelijk te gaan uitvoeren. Daarnaast heeft de Provincie op dit moment een veelvoud aan mobiliteitsopgaven en -ambities lopen welke primair bedoeld zijn om verkeersveiligheidsknelpunten op te lossen. Ook deze kunnen in aanmerking komen voor rijkscofinanciering waarmee de financiële ruimte wordt vergroot en meer mobiliteitsinitiatieven kunnen worden opgepakt. De positieve gevolgen hiervan worden in beeld gebracht en meegenomen onder de 'toekomstige opgaven'. Bovendien kunnen de ontwikkelingen rondom stikstof dusdanige vertragingen met zich mee brengen dat tussentijdse (tijdelijke) verkeersveiligheidsmaatregelen in afwachting van een permanente oplossing nodig zijn. Ook deze maatregelen kunnen in aanmerking komen voor de eerder genoemde cofinanciering en worden meegenomen onder de 'toekomstige opgaven'.

Deze integrale aanpak (van modaliteit naar mobiliteit) komt het beste tot zijn recht in een gebiedsgerichte aanpak, die in een samenwerking met stakeholders wordt uitgevoerd, aan de hand van gebiedsverkenningen.

Voor Slimme mobiliteit en daar aan gekoppelde verduurzaming en verkeersveiligheidsrandvoorwaarden wordt een apart kader opgesteld in het eerste kwartaal 2020, dat aan uw Staten zal worden voorgelegd.

In tabelvorm luiden de financiële aspecten onder 2 en 3 als volgt:

Benodigd collegeprogramma 2019-2023	Bedrag x € 1 mln.
Opgave	Meerkosten
BO MIRT en BO Goederencorridor (vastgestelde besluit GS 19-11-2019)	8,20
Ambitie collegeprogramma: Slimme mobiliteit (kader PS volgt)	16,50
Totaal benodigd	24,70

Tabel 6

2.4. Overzicht opgaven (wettelijk, randvoorwaardelijk en in uitvoering) periode 2020-2033

Diverse lopende opgaven zijn getoetst aan het afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities en worden op basis daarvan gecontinueerd. Voor de volledigheid wordt verwezen naar bijlage 2.

2.5. Toekomstige opgaven

In het vervolg wordt de inhoudelijke afweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities en de vertaling daarvan naar de herprioritering van de bereikbaarheidsmiddelen gekoppeld aan de voorjaarsnota en de begroting en wordt hiermee een onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering.

3 Bevoegdheid

Uw Staten stellen de algemene kaders vast met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Ons college is bevoegd tot het uitwerken van deze kaders en legt de heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033 ter besluitvorming aan u voor.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Besluiten:

1. in te stemmen met de Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033 zoals beschreven onder punt 2.3 en financieel vertaald in recapitulatietabel onder punt 8 van dit voorstel;
2. in te stemmen met de investering in de Leisure Lane ad. € 25,3 mln. en de hierbij behorende aanvullende dekking ad € 9,1 mln. zoals omschreven onder punt 2.3;
3. kennis te nemen van de toezegging van het college van Gedeputeerde Staten halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en ambities (bij de begroting en voorjaarsnota).

5 Risico's

Selectie van de opgaven waarover thans besluitvorming plaatsvindt, kent een grote mate van politieke gevoeligheid met bijbehorend afbreukrisico.

6 Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities (bereikbaarheidsmiddelen).



7 Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf
Zie onder 6.

8 Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

De heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities heeft een relatie met programma 3.1 'Openbaar vervoer en railagenda' en 3.2 'Bereikbaarheid en Mobiliteit'. De financiële kerncijfers 2020-2033 houden in dat het totaal aan reeds beschikbare exploitatiebudgetten voor deze periode € 1,3 miljard bedraagt, of € 95 mln. per jaar. Het totaal aan reeds beschikbare vervangingsinvesteringskredieten is € 180 mln., of € 13 mln. per jaar.

In onderstaande tabel is een samenvatting opgenomen van de onder de punt 2.3 voorgestelde besluiten inzake onze opgaven. Deze zullen worden verwerkt in de 1e afwijkingenrapportage 2020.

Recapitulatie financieel 2020-2033 in mln. €				
	Totaal Laag bestuurlijk risico	waarvan Fiets Laag bestuurlijk risico	Mob excl. Fiets Laag bestuurlijk risico	
Beschikbare bereikbaarheidsmiddelen	102	25	77	
Extra ruimte afschrijvingstermijnen	48	0	48	
Extra ruimte agv minimale variant	43	2	41	Tabel 1 en Tabel 4
Totaal beschikbaar	193	27	166	
Extra benodigde middelen	-9	0	-9	Tabel 2
Aanpassingen scope	7	0	7	Tabel 3
Behoeft wettelijk en randvoorwaardelijk	-115	0	-115	Tabel 5
Collegeperiode 2019-2023	-25	0	-25	Tabel 6
Beschikbaar voor ambities	51	27	24	

Tabel 7

Deze € 24 mln. is de ruimte die beschikbaar is tot en met 2033 voor nieuwe projecten/initiatieven. Afgezet tegen de beschikbare middelen voor 15 jaar ad € 1,3 mld. is dit slechts een kleine 2%. Dit maakt dat we kritisch zullen blijven acteren op de uitvoering van de gemaakte keuzes en de afweging van nieuwe initiatieven. In het vervolg wordt deze inhoudelijke afweging van de mobiliteitsopgaven en ambities en de vertaling daarvan naar de herprioritering van de bereikbaarheidsmiddelen gekoppeld aan de voorjaarsnota en de begroting en wordt hiermee een onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering.

Zoals aangegeven onder punt 2.3.1 ad B worden als gevolg van de wijziging in de afschrijvingssystematiek de afschrijvingslasten van de in het verleden afgeronde investeringen herrekend. Deze verschuiving in de tijd leidt in de periode tot 2033 tot een ruimte van € 66 mln. Reservering hiervan is noodzakelijk ter dekking van de volgende limitatieve risico's:

- gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
- de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek;
- gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie;
- reservering randweg Abdissenbosch;
- reservering investeringen ZLSM na 2024;
- reservering Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot;
- reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.



9 Juridische aspecten – deregulering

De voorstellen zijn getoetst aan politiek-bestuurlijke en juridische risico's.

Juridische consequenties van de wijzigingen in scope worden per opgave in beeld gebracht zodra de opgaven worden uitgewerkt. Dit kan eerst plaatsvinden na de consultering van de betrokken gemeenten en de overige betrokken partners.

10 Verbindingslijnen en andere visies

Nota kapitaalgoederen, Provinciaal beleidskader fiets, Financiële Verordening Provincie Limburg.

11 Effecten op CO₂ emissies

In de Mobiliteitsvisie heeft de Provincie vastgelegd de mobiliteitsopgaven en -ambities mede te toetsen aan de aspecten leefbaarheid en duurzaamheid, waaronder ook de het streven naar de reductie van CO₂-emissies valt.

12 Verdere planning, procedure en uitvoering

In het vervolg wordt de inhoudelijke afweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities en de vertaling daarvan naar de herprioritering van de bereikbaarheidsmiddelen gekoppeld aan de voorjaarsnota en de begroting en wordt hiermee een onderdeel van de reguliere bedrijfsvoering.

13 Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

■ Paragraaf Projecten

■ Paragraaf Financieringen

☐ Paragraaf Verbonden Partijen

☐ Paragraaf Bedrijfsvoering

☐ Programmaverantwoording

☐ **Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten**

14 Evaluatie

Halfjaarlijks (zie onder 12).

15 Communicatie

De heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities is in december 2019 gecommuniceerd met de meest betrokken gemeenten en andere instanties.

Aan de gemeenten waarmee bestuurlijke en ambtelijke afstemming heeft plaatsgevonden, zijn schriftelijk geïnformeerd.

16 Meegezonden bijlagen

Stroomschema afwegingskader (bijlage 1)

Overzicht lopende opgaven (bijlage 2)



**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G-19-060

Onderwerp

Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 17 december 2019,

besluiten:

1. in te stemmen met de Heroverweging mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2033 zoals beschreven onder punt 2.3 en financieel vertaald in recapitulatietabel onder punt 8 van dit voorstel;
2. in te stemmen met de investering in de Leisure Lane ad. € 25,3 mln. en de hierbij behorende aanvullende dekking ad € 9,1 mln. zoals omschreven onder punt 2.3.;
3. kennis te nemen van de toezegging van het college van Gedeputeerde Staten halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en ambities (bij de begroting en voorjaarsnota).

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 7 februari 2020

De heer mr. A.O.J. Pregled, waarnemend griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter

Stroomschema Afwegingskader Mobiliteitsopgaven en Ambities

Huidig Mobiliteitsprogramma:

- Infrastructuur & Diensten
- Systemen & Gedrag

Toekomstige ambities:

- Gebiedsverkenningen (Mobiliteitsplan)
- Collegeprogramma

+

A. Sortering

Status mobiliteitsopgaven en -ambities:
Gereed / Vervallen / Actueel

Reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid:

- Beheer & Onderhoud
- Processen
- Veiligheidsrisico

Mobiliteitsopgaven en -ambities:

- Regulier mobiliteitsbeleid
- Aanpassen functie
- Mobiliteitsambities
- Collegeprogramma

Moscow

B. Prioritering

Regulier Mobiliteitsbeleid, Aanpassen functie, Mobiliteitsambities en Collegeprogramma



Doorstroming

- Betrouwbaarheid mobiliteit systeem
- Bereikbaarheid reisdoel (woon-werk-toeristisch-logistiek)



Leefbaar

- Geluid
- Fijnstof
- Drukke



Gebruik & Kosten



Veiligheid

- Verkeersveilig
- Extern veilig
- Sociaal veilig



Duurzaam

- Klimaat
- Grondstoffen
- Toekomst vast



Kwaliteit

- Gebiedsopgaven & Mobiliteitsambitie

Moscow

D. Actualisering

Integraal Mobiliteit Programma Limburg 2020 - 2023
Heroverwogen mobiliteitsopgaven en -ambities

C. Heroverweging

Bestuurlijke relevantie

- Juridische gevolgen (overeenkomsten)
- Financiële gevolgen (claims, vertragingskosten)

College GS en PS



Bijlage 2

Overzicht opgaven (wettelijk, randvoorwaardelijk en in uitvoering) periode 2020-2033

<i>Opgaven (exploitatie)</i>
OV Concessie 2016 – 2031 OV Concessie 2016 – 2031 DRIS beheer en onderhoud OV Concessie 2016 – 2031 Wensbus OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte OV projecten ontwikkeling beleid Overstappunten Limburg (subsidie Tram Hasselt-Maastricht) Overstappunten (carpoolplaats Urmond) Bijdrage Interreg VA project EMR Connect OV monitoring en bedrijfsvoering OV onderzoeken monitoring en bedrijfsvoering Pilot Mobility as a Service (MaaS) Beheer en Onderhoud Spoor Langjarige verplichtingen (o.a. IPO) Procesmiddelen Mobiliteit Procesmiddelen Gebiedsverkenningen Smartwayz regio A67/A2 A2 Het Vonderen-Kerensheide (incl. Dwarsverbindingen) Verkeers- en vervoersmanagement Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken Doorontwikkeling Verkeersmodel Doorontwikkeling Verkeersmeetnet ROVL ROVL Nadere subsidieregels verkeerseducatie ROVL onderzoeken Samenwerkingsovereenkomst Blueports Proceskosten EGTS Rijn-Alpen Corridor Beheer en onderhoud provinciale wegen (onderhoud openbare ruimte, verhardingen, kunstwerken en overige assets) Gladheidsbestrijding Wateroverlast N297 en N298
<i>Projecten basis (Investerings)</i>
Tram Hasselt Maastricht Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf Spoorwegovergang Vierpaardjes Inframaatregelen Weert-Hamont Maaslijn Electrificatie Heerlen-Herzogenrath Station Maastricht Noord LVO Horst Sevenum ZLSM N271 Aanleg rotonde Well (Wezerweg) incl. tijdelijke VRI N271 Ombouw Gennep N273 Kom Baarlo N273 Neerbeek kunstwerk vervangen N273 Kom Neer N278 Vervangen kunstwerk Fommestraat N280 Deelproject Roermond (incl. Maasbrug, rehabilitatie rijbaan en ontsluiting DOC) N280 rehabilitatie versterken wegvak (11.9 t/m 16,27) N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte gem. Heerlen (fundering en verharding) N298 Aanleg drie betonnen rotondes Nuth tbv BPL Investerings verhardingen Investerings kunstwerken Investerings overig areaal (openbare verlichting, bewegwijzering, vri's, geleiderails, wegmeubilair, faunavorzieningen, beplanting rotondes en bermen, afwatering)