



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster MOB
Ons kenmerk 2020/3684
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld -
Telefoon -
Maastricht 27 januari 2020
Verzonden 27 januari 2020

Onderwerp

Samenhang mobiliteitsvoorstellen, opmerkingen Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid en resultaat gesprekken gemeenten ten behoeve van behandeling in PS-vergadering 14 februari 2020

Geachte Staten,

Op 14 februari 2020 leggen we aan u een samenhangend aantal voorstellen voor mobiliteit voor.

Ten behoeve van een goede behandeling achten wij het van belang u via deze brief toe te lichten hoe de voorstellen onderling samenhangen. In deze brief lichten wij dan ook de samenhang van de 5 onderling verbonden Statenvoorstellen toe. Vervolgens gaan wij in op welke wijze wij met de in uw Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid van 17 januari 2020 gemaakte waardevolle opmerkingen en suggesties zijn omgegaan. Daarnaast zijn wij ook conform uw verzoek en onze eigen wens met vier gemeenten het overleg aangegaan om te verkennen of we tot een door hen gesteund voorstel zouden kunnen komen. Ook daar gaan we op in. Tenslotte hebben we de impact daarvan financieel verwerkt.

Samenhang

De volgorde, ook van de behandeling, der stukken is bewust zo, omdat hierin een opbouw en logica aanwezig is. Achtereenvolgens lopen we deze langs:

1. Statenvoorstel financiële verordening Provincie Limburg 2020

In dit statenvoorstel worden aangepaste afschrijvingstermijnen voorgesteld met als financieel gevolg dat er financiële ruimte ontstaat binnen de beschikbare bereikbaarheidsmiddelen tot 2033 zoals deze zijn opgenomen in Statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023.

2. Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020

In dit statenvoorstel zijn op basis van onze wettelijke verantwoordelijkheid en de daarbinnen te maken keuzes van onderhoudsniveaus, de onderhouds- en investeringsverplichtingen voor de komende 15 jaar voor onze kapitaalgoederen (wegen, bruggen, fietspaden) in beeld gebracht en is tevens de budgetbehoefte kritisch afgestemd op de onderzochte onderhoudstoestand. Met dit uitgangspunt is de extra budgetbehoefte voor de periode 2020 tot en met 2033 neerwaarts bijgesteld naar € 100,45 mln. De gemaakte keuzes en dekking van deze extra budgetbehoefte zijn onderdeel van het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023.

3. Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023

Alle ons thans bekende mobiliteitsopgaven en -ambities zijn integraal beoordeeld, gewogen en op volgorde geplaatst en minimale varianten voor bepaald. Hierbij is gekeken naar de primaire en wettelijke taken van de Provincie, zodanig dat deze gecontinueerd kunnen worden, alsmede naar de andere mobiliteitsopgaven en -ambities. Die zijn gerangschikt naar bijdragen aan de mobiliteitsdoelen (veiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid).

De noodzaak van deze afweging en het komen tot keuzes was en is groot. De ambities, die er lagen vanuit de vorige bestuursperiode, overstegen de beschikbare middelen met ruim € 200 mln. En bij uitblijvende keuzes is er geen voortgang in alle projecten en daarmee in de doelstelling van onze provincie en onze partners. Daarom zijn alle mobiliteitsopgaven en -ambities in lijn gebracht met de daarvoor beschikbare middelen zodat er ook nog ruimte is om nieuwe projecten en ambities op te pakken. Rekening houdende met het huidige bereikbaarheidskader is hierbij een termijn gehanteerd tot 2033.

4. Statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023

Eén van de thema's van het collegeprogramma “Vernieuwend verbinden” is het stimuleren van het fietsgebruik. Daarvoor is het voorliggend beleidskader Fiets 2019-2023 opgesteld. In het statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023 zijn een aantal projectonderdelen van integrale mobiliteitsprojecten zoals benoemd in het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023, die betrekking hebben op fiets, ondergebracht.

5. Statenvoorstel Leisure Lane

In dit conform uw verzoek nu separate statenvoorstel wordt een van vijftien IBA sleutelprojecten nader toegelicht. Het vanuit het gedachtengoed IBA ontstane initiatief voor een fietsverkeersverbinding van ruim 33 km door Parkstad is samenhang met de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Beekdaelen, Simpelveld door de Provincie Limburg opgepakt. Een deel van de provinciale dekking vindt plaats vanuit de beschikbare middelen voor fiets (statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023) en een deel uit de bereikbaarheidsmiddelen (statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023). Daarnaast hebben wij nu voorgesteld om € 2 mln. uit de begrotingsruimte 2020 te dekken en niet uit de bereikbaarheidsmiddelen zoals eerder genoemd.

6. Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn

In dit Statenvoorstel treft u de Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn aan. De samenhang met het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023 is dat de voorfinanciering van dit voorstel vanuit de bereikbaarheidsmiddelen plaatsvindt.

De eerste vijf samenhangende voorstellen hebben naast een financiële component ook in eerste aanleg een inhoudelijke en beleidsmatige component. In belangrijke mate is de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan “slim op weg naar morgen” dat op 23 februari 2018 door uw Staten is vastgelegd. Knellend daarbinnen waren echter de ontbrekende financiële middelen om alle projecten die in dat kader werden opgepakt en geprogrammeerd tot realisatie te brengen. Voorliggende voorstellen brengen ambities en middelen met elkaar in overeenstemming. Het tekort was aanvankelijk ruim € 200 mln. op een totaal van € 1,3 mld. exploitatiemiddelen en € 180 mln. investeringsmiddelen voor de periode tot 2033. Na vorming van dit College is € 100 mln. aanvullend ter beschikking gesteld, waarvan € 25 mln. voor fiets. Deze middelen zijn via de herfstbrief 2019 ter beschikking gesteld door uw Staten.

Behandeling Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid

Het is goed u nader toe te lichten wat na de behandeling in de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid van 17 januari 2020 heeft plaatsgevonden. Conform uw verzoek hebben wij:

- de leesbaarheid en onderlinge samenhang en complementariteit tussen de verschillende stukken verbeterd;
- wij via een separaat Statenvoorstel het IBA-project Leisure Lane in de regio Parkstad opgenomen. Dit om recht te doen aan uw informatievraag en om inhoudelijk en financieel toe te lichten hoe een en ander in elkaar steekt, welke dekkingsvoorstellen er al waren en welke additionele financiële voorstellen dan nog nodig zijn om de Leisure Lane ten uitvoer te brengen.
- gezocht naar een ander dekkingsvoorstel voor de ZLSM, waarbij we de kapitaallasten van deze investering nu ten laste van de begrotingsruimte brengen in plaats van ten laste van de bereikbaarheidsmiddelen zoals dat eerder voorlag.
- aan het Statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023 een bijlage toegevoegd met aanvullende informatie.
- inzicht gegeven in de in onze opdracht uitgevoerde MKBA's. Deze MKBA's van de N266/N275 Nederweert, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, de Maaslijn, de Buitenring Parkstad Limburg en Station Maastricht Noord liggen vanwege de omvang van deze documenten ter inzage bij de Griffie.
- de kans op juridische schade vanwege het openbreken van overeenkomsten met partners nadrukkelijk meegenomen in de heroverweging. Het openbreken van overeenkomsten is alleen aan de orde bij opgaven in voorbereiding die worden aangepast of zijn vervallen. Na analyse van de aanwezige overeenkomsten, is geconstateerd dat de door de Provincie voorbereide overeenkomsten zo zijn opgesteld dat eventuele verschillen van inzichten ten aanzien van gewenste aanpassingen bestuurlijk kunnen worden opgelost.



Overleggen met vier gemeenten

Tenslotte was uw dringende verzoek om met de vier gemeenten in overleg te gaan waarvan de scope van de projecten in het eerder aan u voorgelegde voorstel werd aangepast. Die overleggen hebben plaatsgevonden en hebben geleid tot aanvullende en gewijzigde voorstellen. Het betreft de gemeenten Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten, Nederweert en Venray.

Voor uw informatie is het van belang aan te geven dat het statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023 integraal is aangepast en daarmee het eerdere voorstel integraal vervangt. De wijzigingen naar aanleiding van de gesprekken zijn dan ook in dit nieuwe voorstel verwerkt.

Verder is het goed te benadrukken dat ondanks de aanpassingen bij enkele projecten die we ook in de voorstellen hebben doorgevoerd er een groot deel van de mobiliteitsopgaven “gewoon” door kunnen gaan. Naast de noodzakelijke en voorgestelde prioritering is het nog steeds zo dat we bij positieve besluitvorming € 1,3 mld. exploitatiemiddelen en € 180 mln. investeren in infrastructuur, mobiliteit en veiligheid in onze provincie. Deze kunnen echter alleen dan doorgaan als het statenvoorstel ook wordt vastgesteld, daar dit kader de financiële dekking en de inhoudelijke rechtvaardiging biedt om deze opgaven te (gaan) realiseren en omdat dit tevens het voorstel omvat om (een beperkt aantal) projecten geen doorgang te laten vinden of daarbinnen te prioriteren zodanig dat het financiële kader weer passend is.

Ook het in het statenvoorstel Nota Kapitaalgoederen opgenomen onderhoudsniveau is integraal bepalend voor de financiële ruimte.

Tenslotte zijn we verheugd – mede door de constructieve opstelling van de vier gemeenten – dat we de mogelijkheden hebben kunnen vinden om binnen de inhoudelijke uitgangspunten en kaders en de beperkte financiële ruimte met de vier gemeenten goede afspraken te maken.

Financieel

Na verwerking van deze 5 voorstellen is er nog een bedrag van € 26,8 mln. in de bereikbaarheidsmiddelen beschikbaar voor nieuwe projecten en initiatieven tot 2033 en binnen het fietskader nog € 6.6 mln. De wijze waarop deze eindtotalen tot stand zijn gekomen, zijn in het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023 en in het statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023 uitgewerkt.

Wij menen met dit samenhangende pakket u meer duidelijkheid te bieden zodat een goede discussie en besluitvorming mogelijk is.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-20-004

1 Onderwerp

Nieuw Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023' ter vervanging van G-19-60 Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023'.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Zoals in de brief samenhang mobiliteitsvoorstellen al aangegeven voorziet dit nieuwe statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023' in een, naar aanleiding van de commissievergadering MD van 17 januari 2020, nadere duiding en verheldering van:

- de gemaakte afwegingen met de nadruk op de opgaven waarvan het voorstel is om deze te stoppen of aan te passen, en in het bijzonder de gemaakte afspraken met de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Nederweert en Venray over de aanpassingen van opgaven;
- de gewijzigde dekking van de Zuid Limburgse Stoommaatschappij Limburg (ZLSM);
- de relatie met het Provinciaal Beleidskader Fiets;
- deels gewijzigde dekking van de Leisure Lane middels een separaat voorstel.

Hiermee vervangt dit voorstel het eerdere Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities' (G-19-60).

2.1 Noodzaak heroverweging

In belangrijke mate is de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan "slim op weg naar morgen" dat op 23 februari 2018 door uw Staten is vastgesteld. Knellend daarbinnen waren echter de ontbrekende financiële middelen om alle projecten die in dat kader werden opgepakt en geprogrammeerd tot realisatie te brengen. Voorliggende voorstellen brengen ambities en middelen met elkaar in overeenstemming. Het tekort was aanvankelijk ruim € 200 mln op een totaal van € 1,3 mld. exploitatiemiddelen en € 180 mln. investeringsmiddelen voor de periode tot en met 2033. Na vorming van dit College is € 100 mln. aanvullend ter beschikking gesteld, waarvan € 25 mln. voor fiets. Deze middelen zijn via de herfstbrief 2019 ter beschikking gesteld door uw Staten. Tegen deze achtergrond hebben we onze Mobiliteitsopgaven en –ambities voor de komende jaren uitgelijnd. De kernvragen daarbij zijn:

1. Leveren onze opgaven en ambities de gewenste bijdrage aan het Mobiliteitskader 'Slim op weg naar Morgen'? (effectief)
2. Zijn onze opgaven en ambities sober en doelmatig? (efficiënt)
3. Zijn er voldoende middelen beschikbaar om alles binnen de gewenste termijn te realiseren? (planning en organisatie)

Deze heroverweging leidt tot een aangepaste provinciale programmering waarmee onze mobiliteitsopgaven en –ambities tot en met 2033 in balans zijn gebracht met de daarvoor beschikbare middelen. Bij de voorstellen en afweging is rekening gehouden met de gevolgen voor inhoudelijke scope, planologische procedures, juridische aspecten, planning en financiën. In ons voorstel streven we naar een zo reëel en voortvarend mogelijke planning van de onderscheidende opgaven ten einde onze doelstellingen ten aanzien van onze wettelijke taken, veiligheid, doorstroming, duurzaamheid en leefbaarheid zo spoedig mogelijk te realiseren alsmede oplopende indexkosten tegen te gaan.



2.2. Wijze van heroverwegen

Om antwoord te kunnen geven op de kernvragen of onze mobiliteitsopgaven en -ambities effectief en efficiënt zijn en passen binnen de beschikbare middelen is het uitgangspunt de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan “slim op weg naar morgen” dat op 23 februari 2018 is vastgesteld. Het op basis daarvan in 2018 door GS vastgestelde afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambitie is samen met de MoSCoW-methodiek, die ook landelijk wordt toegepast bij prioritering binnen mobiliteitsopgaven, toegepast en dat leidt tot de volgende methode van heroverweging:

1. **alle actuele** opgaven en ambities worden gesorteerd en direct opgenomen in de programmering wanneer het een reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid betreft;
2. de als mobiliteitsopgaven en -ambities gesorteerde opgaven en ambities worden volgens **objectieve criteria** zorgvuldig en transparant gerangschikt naar bijdragen aan de mobiliteitsdoelen (veiligheid, duurzaamheid, doorstroming en leefbaarheid);
3. het college van GS heeft, aan de hand van een risico-inschatting (inhoudelijk, procedureel, juridisch, planning en financieel), deze feitelijke rangschikking vertaald naar een **bestuurlijk keuze** in onveranderde doorgang of (deels) schrappen van mobiliteitsopgaven en -ambities.
4. om minder mobiliteitsopgaven en -ambities te hoeven schrappen, is ervoor gekozen om alle actuele opgaven en ambities daar waar mogelijk terug te brengen naar een basisniveau. Hiervoor is gebruik gemaakt van de zogenaamde **MoSCoW-methodiek**.
5. de hieruit volgende basisscope (Must) is vervolgens opgebouwd met de nuttige (Should), wenselijke (Could) en toekomstige (Would) scope-onderdelen uit een opgave of ambitie, en dit alles passende binnen de gewenste bijdrage aan de mobiliteitsdoelen én de beschikbare middelen.

2.3. Conclusie en uitkomsten heroverweging

Met de toepassing van het bovenstaande afwegingskader, inclusief MoSCoW-methodiek, heeft het college van GS, rekening houdende met de risico's, ervoor gekozen om opgaven en ambities:

1. aan te passen (zoals reconstructies van provinciale wegen en reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheden);
2. als uitwerking van nieuw beleid en het collegeprogramma aanvullend op te pakken (Fiets, Slimme Mobiliteit, BO Mirt);
3. onveranderd te laten doorgaan (alle reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheden zoals beheer en onderhoud infrastructuur, opgaven in uitvoering en ambities zoals bijdragen aan rijks- en railinfrastructuur en reconstructies van provinciale wegen);
4. stop te zetten (Provinciale bushaltes, N281 geluidschermen, Avantislijn en Leisure Ring);
5. aan de aandachtspuntenlijst, voor toekomstige analyse en afweging, toe te voegen.

In dit voorstel zijn de verschillende categorieën uitgebreid toegelicht en verder verduidelijkt ten opzichte van het eerdere statenvoorstel zoals dat in de commissievergadering MD 17 januari 2020 voorlag.



2.4. Effect van de heroverweging

Een groot deel van onze opgaven kan na positieve besluitvorming doorgang vinden. Daarmee investeren we ruim € 1,3 mld. en € 180 mln. in onze wettelijke taken en ambities op het gebied van infrastructuur, mobiliteit en veiligheid in onze provincie. Een keuze biedt ook de vaak langverwachte duidelijkheid naar onze partners en de inwoners van onze provincie. De heroverweging vraagt dan ook keuzes om het aanvankelijk tekort van € 200 miljoen op te lossen.

Dat raakt uiteraard een aantal partners. In sommige gevallen zijn er overeenkomsten gesloten en afspraken gemaakt over bijdragen. De voorliggende uitkomst van de heroverweging is daarom toegelicht en besproken met de partners die het meest geraakt worden door deze heroverweging.

Met de gemeenten Venray, Nederweert, Eijsden – Margraten en Gulpen – Wittem is constructief gesproken en zijn aanvullende afspraken gemaakt en deze zijn verwerkt in dit nieuwe statenvoorstel. Tevens zijn er een aantal scope-onderdelen van deze integrale mobiliteitsopgaven, zoals benoemd in het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023, die betrekking hebben op fiets, nu ondergebracht in het Provinciaal Beleidskader Fiets.

Daarnaast is opnieuw naar de dekkingsmogelijkheden van de ZLSM gekeken en ligt er een aangepast voorstel in dit Statenvoorstel voor om de kapitaallasten van deze investering nu ten laste van de begrotingsruimte te brengen in plaats van ten laste van de bereikbaarheidsmiddelen zoals dat eerder voorlag.

Voor de Leisure Lane stellen wij nu voor om € 2 mln. van de benodigde extra dekking ten laste te brengen van de begrotingsruimte 2020 en niet ten laste van de bereikbaarheidsmiddelen. Hiermee is rekening gehouden in dit voorstel van de heroverweging. De besluitvorming over de Leisure Lane inclusief dekking vindt plaats, conform uw verzoek, via het afzonderlijke voorstel inzake de Leisure Lane dat aan u is aangeboden voor behandeling op 14 februari 2020.

Na vorming van dit College is € 100 mln. extra voor bereikbaarheidsmiddelen, waarvan € 25 mln. voor fiets, ter beschikking gesteld via de herfstbrief 2019. Het resterende bedrag aan bereikbaarheidsmiddelen was op dat moment € 2,3 mln. Daarmee was de beschikbare ruimte tot en met 2033 in totaal € 102,3 mln. Na verwerking van de voorstellen zoals genoemd in dit statenvoorstel en de afzonderlijke hieraan gelieerde statenvoorstellen Financiële verordening 2020, Provinciaal beleidskader Fiets 2019-2023 “Focus op fiets”, Nota kapitaalgoederen en dekkingsvoorstel Leisure Lane is tot en met 2033 nog een bedrag van € 26,8 mln. beschikbaar voor nieuwe projecten/initiatieven. Voor een specificatie verwijzen wij naar paragraaf 8 van bijgevoegd voorstel.

Met de voorliggende voorstellen worden onze ambities weer in balans gebracht met de beschikbare middelen en hiermee hebben we een aanvankelijk tekort van € 200 mln. omgebogen tot een beschikbare ruimte van € 26,8 mln. In onderstaande tabel is een financiële samenvatting opgenomen van de in dit statenvoorstel opgenomen voorstellen en de daarna nog resterende middelen van afgerond € 27 mln. tot en met 2033 voor opgaven en ambities.



Recapitulatie financieel 2020-2033 in mln. €					
	Totaal	waarvan Fiets	Mob excl. Fiets		
	Laag bestuurlijk risico	Laag bestuurlijk risico	Laag bestuurlijk risico		
Beschikbare bereikbaarheidsmiddelen	102	25	77		
Extra ruimte afschrijvingstermijnen	48	0	48		
Extra ruimte agv minimale variant	43	2	41		Tabel 4 en tabel 7
Totaal beschikbaar	193	27	166		
Onveranderde opgaven en ambities	-7	0	-7		Tabel 6
Aanvullingen op de scope	-5	0	-5		Tabel 2
Beperkingen van de scope	13	0	13		Tabel 1
Behoeftte wettelijk en randvoorwaardelijk	-115	0	-115		Tabel 3
Collegeperiode 2019-2023	-25	0	-25		Tabel 5
Beschikbaar voor ambities	54	27	27		

2.5. Vervolg heroverweging

Samen met onze partners wordt voortvarend verder gewerkt aan de mobiliteitsopgaven en – ambities uit deze heroverweging. Met de aanpassingen die we in dit voorstel hebben doorgevoerd kunnen een groot deel van de mobiliteitsopgaven ‘gewoon’ doorgaan. Deze kunnen echter alleen dan doorgaan als dit voorstel wordt vastgesteld. Dit besluit biedt immers de financiële dekking en de inhoudelijke rechtvaardiging om deze te (gaan) realiseren. En dit voorstel bevat tevens het voorstel om (een beperkt aantal) opgaven geheel of deels te schrappen, waarmee de financiële ruimte wordt gecreëerd om de andere opgaven door te laten gaan en het financiële kader weer passend te maken.

Voor de opgaven waar de scope moet worden aangepast is een voorstel opgenomen in dit Statenvoorstel en wordt de verdere uitwerking daarvan in nauw onderling overleg met de verschillende partners uitgewerkt. De geschrapte opgaven worden uit het programma gehaald. Halfjaarlijks worden de Staten geïnformeerd over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en – ambities en worden eventuele wijzigingen (ook in de vorm van nieuwe initiatieven) ter besluitvorming voorgelegd.

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 2020-2023, met een financiële doorkijk tot en met 2033 ter besluitvorming aan u voor.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. Instemmen met de opgaven welke onveranderd door kunnen gaan, inclusief de financiële gevolgen;
2. Instemmen met de opgaven welke als uitwerking van nieuw beleid en het collegeprogramma aanvullend worden opgepakt, inclusief de financiële gevolgen;
3. Instemmen met de opgaven welke worden stopgezet, inclusief de financiële gevolgen;
4. Instemmen met de opgaven welke worden aangepast, inclusief de financiële gevolgen;
5. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Venray over de aanpassing van de scope van de N270 Via Venray, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;



6. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Nederweert over de aanpassing van de scope van de N266/N275, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;
7. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Gulpen-Wittern over de aanpassing van de scope van de N595 Wittern Allee en N598 Hut – de Plank, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven zoals nu beschreven;
8. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Eijsden-Margraten over de aanpassing van de scope van de N598 Hut – de Plank, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;
9. Instemmen met de investering in de Zuid Limburgse Stoom Maatschappij voor de periode 2020 – 2023 van € 5,1 mln en de hiermee gemoeide dekking van de kapitaallasten ad € 0,1 mln per jaar ten laste brengen van de begrotingsruimte;
10. Kennis te nemen van de toezegging van het college van Gedeputeerde Staten om halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en -ambities (bij de begroting en voorjaarsnota) en de toepassing van de methode van heroverweging bij eventuele wijzigingen of nieuwe initiatieven.
11. Bovenstaande te verwerken in de begroting via de 1^e afwijkingenrapportage 2020.

5 **Argumenten / toets** **duurzaamheidparagraaf** Niet van toepassing

6 **Risico's**

Met dit besluit worden opgaven (deels) stopgezet en ambities (deels) niet meer verwezenlijkt. Ondanks dat de heroverweging zorgvuldig, objectief en transparant heeft plaatsgevonden, zullen een aantal partners hierover hun ongenoegen (blijven) uiten. De verdere uitwerking van de aanpassingen zullen we daarom zorgvuldig en samen met de partners oppakken. Naar onze inschatting zijn we met de recent gevoerde gesprekken met onze partners binnen de inhoudelijke en financiële kaders, goed en zorgvuldig tegemoet gekomen aan hun vragen en wensen alsmede aan de oproep van uw Commissie MD op 17 januari jongstleden.

Daarnaast hebben we te maken met complexe opgaven in een complexe omgeving. Dit resulteert in een breed scala aan risico's, welke via risicomanagement worden beheerst. Daarnaast is specifiek voor de risico's behorende bij de volgende opgaven een bedrag van in totaal € 66 mln., beschikbaar als gevolg van de herberekening van de afschrijvingen van de eerdere investeringen, gereserveerd:

- Voor projectspecifieke risico's:
 - gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie (zie afzonderlijk statenvoorstel 14-2-20);
 - reservering randweg Abdissenbosch;
 - reservering investeringen ZLSM na 2024;
 - reservering Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.
- Project overstijgende risico's, zoals:
 - gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
 - de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek;
 - reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.



Statenvoorstel

No: G-20-004

1. Onderwerp

Nieuw Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023' ter vervanging van G-19-60 Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023'.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Zoals in de brief samenhang mobiliteitsvoorstellen al aangegeven voorziet dit nieuwe statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities 2020 - 2023' in een, naar aanleiding van de commissievergadering MD van 17 januari 2020, nadere duiding en verheldering van:

- de gemaakte afwegingen met de nadruk op de opgaven waarvan het voorstel is om deze te stoppen of aan te passen, en in het bijzonder de gemaakte afspraken met de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem, Nederweert en Venray over de aanpassingen van opgaven;
- de gewijzigde dekking van de Zuid Limburgse Stoommaatschappij Limburg (ZLSM);
- de relatie met het Provinciaal Beleidskader Fiets;
- deels gewijzigde dekking van de Leisure Lane middels een separaat voorstel.

Hiermee vervangt dit voorstel het eerdere Statenvoorstel 'Heroverweging Mobiliteitsopgaven en –ambities' (G-19-60).

In belangrijke mate is de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan "slim op weg naar morgen" dat op 23 februari 2018 door uw Staten is vastgesteld. Knellend daarbinnen waren echter de ontbrekende financiële middelen om alle projecten die in dat kader werden opgepakt en geprogrammeerd tot realisatie te brengen. Voorliggende voorstellen brengen ambities en middelen met elkaar in overeenstemming. Het tekort was aanvankelijk ruim € 200 mln op een totaal van € 1,3 mld. exploitatiemiddelen en € 180 mln. investeringsmiddelen voor de periode tot en met 2033. Na vorming van dit College is € 100 mln. aanvullend ter beschikking gesteld, waarvan € 25 mln. voor fiets. Deze middelen zijn via de herfstbrief 2019 ter beschikking gesteld door uw Staten. Tegen deze achtergrond hebben we onze Mobiliteitsopgaven en –ambities voor de komende jaren uitgelijnd. De kernvragen daarbij zijn:

1. Leveren onze opgaven en ambities de gewenste bijdrage aan het Mobiliteitskader 'Slim op weg naar Morgen'? (effectief)
2. Zijn onze opgaven en ambities sober en doelmatig? (efficiënt)
3. Zijn er voldoende middelen beschikbaar om alles binnen de gewenste termijn te realiseren? (planning en organisatie)

Deze heroverweging leidt tot een aangepaste provinciale programmering waarmee onze mobiliteitsopgaven en –ambities tot en met 2033 in balans zijn gebracht met de daarvoor beschikbare middelen. Daarbij komen we van € 200 mln. tekort in 2018 vanwege activistische aanpak van het vorige college, via extra middelen ad € 100 mln. herfstbrief 2019 en € 50 mln. afschrijvingsvoordeel naar € 50 mln. bezuinigingsopgave in 2019. We zijn hiermee aan de slag gegaan door alle mobiliteitsopgaven- en ambities integraal te bekijken en af te wegen volgens het afwegingskader hetgeen geleid heeft tot voorliggend statenvoorstel Heroverweging Mobiliteitsopgaven en – ambities 2020-2023.



Bij de voorstellen en afweging is rekening gehouden met de gevolgen voor inhoudelijke scope, planologische procedures, juridische aspecten, planning en financiën. In ons voorstel streven we naar een zo reëel en voortvarend mogelijke planning van de onderscheidende opgaven ten einde onze doelstellingen ten aanzien van onze wettelijke taken, veiligheid, doorstroming, duurzaamheid en leefbaarheid zo spoedig mogelijk te realiseren alsmede oplopende indexkosten tegen te gaan..

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 2020-2023, met een financiële doorkijk tot en met 2033 ter besluitvorming aan u voor.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. Instemmen met de opgaven welke onveranderd door kunnen gaan, inclusief de financiële gevolgen;
2. Instemmen met de opgaven welke als uitwerking van nieuw beleid en het collegeprogramma aanvullend worden opgepakt, inclusief de financiële gevolgen;
3. Instemmen met de opgaven welke worden stopgezet, inclusief de financiële gevolgen;
4. Instemmen met de opgaven welke worden aangepast, inclusief de financiële gevolgen;
5. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Venray over de aanpassing van de scope van de N270 Via Venray, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;
6. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Nederweert over de aanpassing van de scope van de N266/N275, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;
7. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Gulpen-Wittem over de aanpassing van de scope van de N595 Wittemer Allee en N598 Hut – de Plank, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven zoals nu beschreven;
8. Instemmen met de gemaakte afspraken met de gemeente Eijsden-Margraten over de aanpassing van de scope van de N598 Hut – de Plank, inclusief de financiële gevolgen zoals nu beschreven;
9. Instemmen met de investering in de Zuid Limburgse Stoom Maatschappij voor de periode 2020 – 2023 van € 5,1 mln en de hiermee gemoeide dekking van de kapitaallasten ad € 0,1 mln per jaar ten laste brengen van de begrotingsruimte;
10. Kennis te nemen van de toezegging van het college van Gedeputeerde Staten om halfjaarlijks te rapporteren over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en -ambities (bij de begroting en voorjaarsnota) en de toepassing van de methode van heroverweging bij eventuele wijzigingen of nieuwe initiatieven.
11. Bovenstaande te verwerken in de begroting via de 1^e afwijkingenrapportage 2020.

5. Risico's

Met dit besluit worden opgaven (deels) stopgezet en ambities (deels) niet meer verwezenlijkt. Ondanks dat de heroverweging zorgvuldig, objectief en transparant heeft plaatsgevonden, zullen een aantal partners hierover hun ongenoegen (blijven) uiten. De verdere uitwerking van de aanpassingen zullen we daarom zorgvuldig en samen met de partners oppakken. Naar onze inschatting zijn we met de recent gevoerde gesprekken met onze partners binnen de inhoudelijke en financiële kaders, goed en zorgvuldig tegemoet gekomen aan hun vragen en wensen alsmede aan de oproep van uw Commissie MD op 17 januari jongstleden.



Daarnaast hebben we te maken met complexe opgaven in een complexe omgeving. Dit resulteert in een breed scala aan risico's, welke via risicomanagement worden beheerst. Daarnaast is specifiek voor de risico's behorende bij de volgende opgaven een bedrag van in totaal € 66 mln., beschikbaar als gevolg van de herberekening van de afschrijvingen van de eerdere investeringen, gereserveerd:

- Voor projectspecifieke risico's:
 - gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie (zie afzonderlijk statenvoorstel 14-2-20);
 - reservering randweg Abdissenbosch;
 - reservering investeringen ZLSM na 2024;
 - reservering Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.
- Project overstijgende risico's, zoals:
 - gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
 - de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek; ○ reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Om antwoord te kunnen geven op de kernvragen of onze mobiliteitsopgaven en -ambities effectief en efficiënt zijn en passen binnen de beschikbare middelen is het uitgangspunt de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan “slim op weg naar morgen” dat op 23 februari 2018 is vastgesteld. Het op basis daarvan in 2018 door GS vastgestelde afwegingskader Mobiliteitsopgaven en – ambitie is samen met de MoSCoW-methodiek, die ook landelijk wordt toegepast bij prioritering binnen infrastructurele projecten, toegepast.

6.1 Afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities

Bijlage 1 toont een stroomschema van bovenstaande methode, waarin duidelijk wordt dat:

1. **alle actuele** opgaven en ambities worden gesorteerd en direct opgenomen in de programmering wanneer het een reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid betreft (A. Sortering);
2. de als mobiliteitsopgaven en -ambities gesorteerde opgaven en ambities worden volgens **objectieve criteria** zorgvuldig en transparant gerangschikt naar bijdragen aan de mobiliteitsdoelen (veiligheid, duurzaamheid, doorstroming en leefbaarheid) (B. Prioritering);
3. het college van GS heeft, aan de hand van een risico-inschatting (inhoudelijk, procedureel, juridisch, planning en financieel), deze feitelijke rangschikking vertaald naar een **bestuurlijk keuze** in onveranderde doorgang of (deels) schrappen van mobiliteitsopgaven en -ambities. (C. Heroverweging en in bijlage 2, de indicatieve risico-effect-matrix)
4. om minder mobiliteitsopgaven en -ambities te hoeven schrappen, is ervoor gekozen om alle actuele opgaven en ambities daar waar mogelijk terug te brengen naar een basisniveau. Hiervoor is gebruik gemaakt van de zogenaamde **MoSCoW-methodiek**.
5. de hieruit volgende basisscope (Must) is vervolgens opgebouwd met de nuttige (Should), wenselijke (Could) en toekomstige (Would) scope-onderdelen uit een opgave of ambitie, en dit alles passende binnen de gewenste bijdrage aan de mobiliteitsdoelen én de beschikbare middelen.



6.2 Conclusie en uitkomsten heroverweging

Bijlage 3 toont het resultaat van de toepassing van het afwegingskader op alle actuele opgaven en ambities. Naast de 'algemene kolom' komen de overige kolommen overeen met de 2 kwadranten, sortering en prioritering uit het stroomschema. Bovendien zijn deze opgaven grafisch weergegeven op de kaart van Limburg. In de rangschikking onder B. Prioritering (B1 t/m B61) missen nummers. Deze hebben betrekking op de fietsopgaven en zijn opgenomen in het Provinciaal Beleidskader Fiets.

6.2 Effect heroverweging

Een groot deel van onze opgaven kan na positieve besluitvorming doorgang vinden. Daarmee investeren we ruim € 1,3 mld. en € 180 mln. in onze wettelijke taken en ambities op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in onze provincie. Een keuze biedt ook de vaak langverwachte duidelijkheid naar onze partners en de inwoners van onze provincie. De heroverweging vraagt dan ook keuzes om het aanvankelijk tekort van € 200 mln. op te lossen.

Dat raakt uiteraard een aantal partners. In sommige gevallen zijn er overeenkomsten gesloten en afspraken gemaakt over bijdragen. De voorliggende uitkomst van de heroverweging is daarom toegelicht en besproken met de partners die het meest geraakt worden door deze heroverweging.

Met de gemeenten Venray, Nederweert, Eijsden – Margraten en Gulpen – Wittem is constructief gesproken en zijn aanvullende afspraken gemaakt en deze zijn verwerkt in dit nieuwe statenvoorstel. Tevens zijn er een aantal scope-onderdelen van deze integrale mobiliteitsopgaven, zoals benoemd in het statenvoorstel heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023, die betrekking hebben op fiets, nu ondergebracht in het Provinciaal Beleidskader Fiets.

6.3. ZLSM en Leisure Lane

Daarnaast is opnieuw naar de dekkingsmogelijkheden van de ZLSM gekeken en ligt er een aangepast voorstel in dit statenvoortsel voor om de kapitaallasten van deze investering nu ten laste van de begrotingsruimte te brengen in plaats van ten laste van de bereikbaarheidsmiddelen zoals dat eerder voorlag. De hiermee gemoeide kapitaallasten tot en met 2033 bedragen afgerond € 1,5 mln.

Voor de Leisure Lane stellen wij nu voor om € 2 mln. van de benodigde extra dekking ten laste te brengen van de begrotingsruimte 2020 en niet ten laste van de bereikbaarheidsmiddelen. Hiermee is rekening gehouden in dit voorstel van de heroverweging. De besluitvorming over de Leisure Lane inclusief dekking vindt plaats, conform uw verzoek, via het afzonderlijke voorstel inzake de Leisure Lane dat aan u is aangeboden voor behandeling op 14 februari 2020.

6.4. Financieel

Bij start van deze statenperiode is € 100 mln. extra voor bereikbaarheidsmiddelen, waarvan € 25 mln. is bestemd voor fiets, ter beschikking gesteld via de herfstbrief 2019. Het resterende bedrag aan bereikbaarheidsmiddelen was op dat moment € 2,3 mln. Daarmee was de beschikbare ruimte tot en met 2033 in totaal daarmee € 102,3 mln. Na verwerking van de voorstellen zoals genoemd in dit statenvoorstel en de afzonderlijke hieraan gelieerde statenvoorstellen Financiële verordening 2020, Provinciaal beleidskader Fiets 2019-2023 "Focus op fiets", Nota kapitaalgoederen en dekkingsvoorstel Leisure Lane is tot en met 2033 nog een bedrag van € 26,8 mln. beschikbaar voor nieuwe projecten/initiatieven. Voor een specificatie verwijzen wij naar paragraaf 8 van dit voorstel.



Gelijktijdig met dit statenvoorstel wordt de Financiële verordening 2020 aan uw staten voorgelegd waarin een wijziging van de afschrijvingstermijnen wordt voorgesteld. In het Statenvoorstel Financiële Verordening Provincie Limburg 2020 dat gelijktijdig in uw Staten (PS, 14-02-2020) 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 14 februari 2020 zal worden behandeld.

In de Financiële Verordening wordt het navolgende onderscheid gemaakt in de te hanteren afschrijvingstermijnen:

- **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 en met 2033 een ruimte van € 66 mln. Reservering hiervan is noodzakelijk ter dekking van de volgende limitatieve risico's:

- Voor projectspecifieke risico's:
 - gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie (zie afzonderlijk statenvoorstel 14-2-20);
 - reservering randweg Abdissenbosch;
 - reservering investeringen ZLSM na 2024;
 - reservering Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.
- Project overstijgende risico's, zoals:
 - gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
 - de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek; ○ reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.



6.5 Vervolg

Met de voorliggende voorstellen worden onze ambities weer in balans gebracht met de beschikbare middelen en hiermee hebben we een aanvankelijk tekort van € 200 mln. omgebogen tot een beschikbare ruimte van € 26,8 mln. In onderstaande tabel is een financiële samenvatting opgenomen van de in dit statenvoorstel opgenomen voorstellen en de daarna nog resterende middelen van afgerond € 27 mln. tot en met 2033 voor opgaven en ambities.

Samen met onze partners wordt voortvarend verder gewerkt aan de mobiliteitsopgaven en –ambities uit deze heroverweging. Met de aanpassingen die we in dit voorstel hebben doorgevoerd kunnen een groot deel van de mobiliteitsopgaven ‘gewoon’ doorgaan. Deze kunnen echter alleen dan doorgaan als dit voorstel wordt vastgesteld. Dit besluit biedt immers de financiële dekking en de inhoudelijke rechtvaardiging om deze te (gaan) realiseren. En dit voorstel bevat tevens het voorstel om (een beperkt aantal) opgaven geheel of deels te schrappen, waarmee de financiële ruimte wordt gecreëerd om de andere opgaven door te laten gaan en het financiële kader weer passend te maken.

Voor de opgaven waar de scope moet worden aangepast is een voorstel opgenomen in dit statenvoorstel en wordt de verdere uitwerking daarvan in nauw onderling overleg met de verschillende partners uitgewerkt. De geschrapte opgaven worden uit het programma gehaald. Halfjaarlijks worden de Staten geïnformeerd over de voortgang van de mobiliteitsopgaven en –ambities en worden eventuele wijzigingen (ook in de vorm van nieuwe initiatieven) ter besluitvorming voorgelegd.

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

Met de toepassing van het bovenstaande afwegingskader, inclusief MoSCoW-methodiek, heeft het college van GS, rekening houdende met de risico's, ervoor gekozen om opgaven en ambities:

- aan te passen (zoals reconstructies van provinciale wegen en reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheden;
- als uitwerking van nieuw beleid en het collegeprogramma aanvullend op te pakken (Fiets, Slimme Mobiliteit, BO Mirt);
- onveranderd te laten doorgaan (alle reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheden zoals beheer en onderhoud infrastructuur, opgaven in uitvoering en ambities zoals bijdragen aan rijks- en railinfrastructuur en reconstructies van provinciale wegen);
- stop te zetten (Provinciale bushaltes, N281 geluidschermen, Avantislijn en Leisure Ring);
- aan de aandachtspuntenlijst, voor toekomstige afweging, toe te voegen.

In dit voorstel zijn de verschillende categorieën uitgebreid toegelicht en verder verduidelijkt ten opzichte van het eerdere statenvoorstel zoals dat in de commissievergadering MD 17 januari 2020 voorlag.

7.1 Aan te passen opgaven en ambities

De volgende opgaven zijn afgewogen conform het afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambities en heeft GS deels ook op basis van de risico-inschatting geconcludeerd dat er een aanpassing nodig is om deze opgaven op de juiste wijze te laten bijdragen aan het Mobiliteitskader.

Binnen deze categorie is aanvullend nog onderscheid gemaakt in 1) mobiliteitsopgaven en –ambities voortvloeiende uit ons mobiliteitsbeleid met scope-beperkingen en 2) met scope-aanvullingen, 3) lopende opgaven en 4) opgaven betreffende onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid.

7.1.1 Mobiliteitsopgaven en –ambities met een beperking van de scope

Onderstaande mobiliteitsopgaven en -ambities zijn afgewogen conform het afwegingskader en heeft GS mede op basis van de risico-inschatting geconcludeerd dat er ook met een beperking van de scope nog voldoende wordt bijgedragen aan het Mobiliteitskader. Er wordt dus voorgesteld om de scope van deze opgaven te verkleinen.

De betreffende gemeenten hebben aangegeven niet in te kunnen stemmen met de voorgestelde scope-beperkingen en dat is reden geweest om samen met de gemeenten Venray, Nederweert, Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten, met behoud van de oorspronkelijk objectieve weging, aanvullende afspraken te maken over de mogelijkheden en om de voor en op verzoek van de gemeente relevante scope-onderdelen terug te brengen in de scope.

Mogelijke oplossingen voor alternatieve dekking van deze scope-onderdelen zijn onderzocht via aanvullende gemeentelijke middelen, door scope onderdelen op nemen in het Provinciaal Beleidskader Fiets, onder te brengen in toekomstige integrale gebiedsverkenningen, te betrekken bij de marktbenadering en beoogde aanbestedingsvoordelen, schuiven tussen de verschillende scope-onderdelen, of in gezamenlijkheid in te zetten op de eind vorig jaar aangekondigde verkeersveiligheidsimpuls van het Rijk van jaarlijks € 50 mln. (op basis van een 50-50-bijdrage Rijk-Regio met een looptijd van 10 jaar).

De recentelijk gemaakte afspraken worden in dit statenvoorstel ter instemming voorgesteld en de financiële gevolgen hiervan zijn meegenomen in de heroverweging van de mobiliteitsopgaven en – ambities en opgenomen in de financiële tabel 1.

Op het daarvoor geijkte moment wordt wanneer nodig een aangepast of nieuw voorstel aan PS gedaan. In bijlage 4 is de oorspronkelijke scope-beperking van deze opgaven grafische weergegeven.

1. N270 Via Venray [Zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B27]

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 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 fietstunnel), van het oostelijke wegvak en van de landbouwrouten te verbeteren. Voorgesteld is om geen wijzigingen aan te brengen aan de tussenliggende wegvakken en de fietsstructuren in Oostrum thans niet aan te passen.

Na recente afstemming met gemeente Venray wordt voorgesteld om:

- de fietstunnel bij de Blakt niet te schrappen uit de scope. Hiermee wordt recht gedaan aan de gemeentelijke inspanningen om de hier aanpalende fietsstructuur al op orde te maken, alsmede efficiencyvoordelen kunnen worden behaald. Bij een niet sluitend aanbestedingsresultaat wordt in overleg bepaald of op basis van het marktresultaat en het principe van een 50-50 bijdrage alsnog wordt overgaan tot financiering en gunning.



- de verbetering van de fietsstructuur in Oostrum, ook in relatie tot de ontwikkeling van het station als OV-knooppunt, op te nemen in het Provinciaal Beleidskader Fiets. De gemeente heeft aangegeven, volgens het principe van een 50-50 bijdrage, aanvullend € 1,75 mln. te willen bijdragen. De met de verbetering van de fietsstructuur gemoeide provinciale bijdrage van € 1,75 mln. is nu opgenomen in het Beleidskader Fiets. Deze ligt op 14 februari 2020 ter besluitvorming voor;
- Op basis van de definitieve visie op de stationsontwikkeling Venray als OV-knooppunt de definitieve scope te bepalen, welke in beginsel 50% van de investering bedraagt (het voorbereidingskrediet is reeds door beide partijen voor 50% gefinancierd). Deze scope en de bijdrage van dit project zal op korte termijn worden vastgelegd via het afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambities.

De uitvoeringsperiode is voorzien in 2022-2023.

2. N266/N275 Nederweert *[Zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B47]*

De primaire aanleiding voor deze opgave is motie 118 met daarin de oproep aan GS om de N266 te verbinden met de gedeeltelijk gerealiseerde Randweg om Nederweert. Nadien is de barrièrewerking van de N266 hier aan toegevoegd. Deze doorsnijdt samen met het aanwezige kanaal de kern van de gemeente Nederweert. 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.

Daarom is het Nieuwe alternatief heroverwogen en niet de Randweg. Na deze heroverweging is ervoor gekozen om de kwaliteit van de toe- en afritten A2, fietsbrug N275 en rotonde Nederweert-Eind te verbeteren. In plaats van de gewenste fietstunnel N275 kunnen fietsers gebruik maken van het verkeerslicht kruising Lindenlaan of de nog te realiseren fietsbrug over de N275. Het verkeerslicht bij de aansluiting Mc Donalds kan ook in de toekomst het verkeer voldoende afwikkelen en een rotonde Bengelen is daarom vanuit oogpunt van de Provincie niet nodig. Voorgesteld wordt om geen aanpassingen te doen op de N266. Afhankelijk van de keuze voor een fietsbrug over het kanaal zijn er aanvullende maatregelen nodig bij de aansluiting ter hoogte van de Schoolstraat.

Na recente afstemming met gemeente Nederweert wordt voorgesteld de lopende constructieve gesprekken voort te zetten en op basis daarvan in gezamenlijkheid toe te werken naar een integraal voorstel en deze in zijn geheel ter besluitvorming voor te leggen aan gemeenteraad en Provinciale Staten.

3. N595 Wittemer Allee *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B34]*

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 klooster Wittem en de rotonde) niet uit te voeren.

Na recente afstemming met gemeente Gulpen-Wittem wordt onder, voorbehoud van de bespreking in hun college, voorgesteld om:

- nu geen keuze te maken, maar de komende periode in gezamenlijkheid te werken aan een nieuw voorstel en deze voor zomer tot besluitvorming te brengen;



- daarbij heeft de gemeente uitgesproken bereid te zijn de gemeentelijke middelen die nu voor de rotonde zijn gereserveerd eventueel te willen inzetten ter dekking van de realisatie van de parkeerplaats;
- daarbij heeft de provincie aangegeven aanvullend € 0,2 mln te reserveren als bijdrage aan de veilige oversteek en herinrichting van de parkeerplaats ter hoogte van kasteel en klooster Wittem en daarbij in gezamenlijkheid te onderzoeken of dat op een dusdanige manier kan dat een rijbaan verlegging en realisering van een rotonde niet nodig is;
- gezamenlijk de mogelijkheden te bezien om het wegvak tussen de provinciale N278 en de van Plettenbergweg ook duurzaam veilig in te richten, vergelijkbaar aan het deel richting Cartils en daarbij rekening te houden met het toekomstig gewijzigde gebruik van het klooster in Wittem. De Provincie zal dit dan als aanvullend scope element meenemen in de marktbenadering en bij een aanbestedingsresultaat passend binnen het taakstellend budget gelijk over kunnen gaan tot het opnemen hiervan in de scope en realisatie. Bij een niet sluitend aanbestedingsresultaat wordt in overleg bepaald of op basis van het markresultaat en het principe van 50-50-bijdrage alsnog wordt overgaan tot financiering en gunning;
- het komend half jaar eveneens te benutten om in gezamenlijkheid te bezien of er additionele financiële dragers zijn voor de realisatie van deze opgave.

Na besluitvorming is de uitvoeringsperiode voorzien voor 2023-2024.

4. N598 De Hut - De Plank *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B36]*

Voor het tracé De Hut - De Plank wordt voorgesteld de kwaliteit te verbeteren voor fietsers, een duurzaam veilige inrichting te realiseren en de kruispunten de Hut en Reijmerstokkerdorpstraat te verbeteren en eerder opgenomen scope-elementen (linksaf-vak bij de Brede Hoolstraat, rotonde Hoogcruts) te laten vervallen. Ook is voorgesteld te bezuinigen op het constructieve onderhoud.

Na recente afstemming met gemeente Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten wordt, onder voorbehoud van de bespreking in de respectievelijke colleges, voorgesteld om:

- het linksaf-vak bij de Brede Hoolstraat gelijk als aanvullend scope element mee te nemen in de marktbenadering en bij een aanbestedingsresultaat passend binnen het taakstellend budget over te gaan tot het opnemen hiervan in de scope. Bij een niet sluitend aanbestedingsresultaat wordt in overleg bepaald of op basis van het markresultaat en het principe van 50-50-bijdrage alsnog wordt overgaan tot financiering en gunning;
- de rotonde Hoogcruts toch uit te voeren en mee te nemen in de marktbenadering op basis van een 50-50-bijdrage, de gemeenten en de provincie hebben daartoe beiden aanvullend een 0,5 mln. gereserveerd;
- de daartoe opgestelde ramingen, uitgangspunten en second opinion uit te wisselen en bij deze afweging te betrekken;
- bij een niet sluitend aanbestedingsresultaat wordt in overleg bepaald of op basis van het markresultaat en het principe van 50-50-bijdrage alsnog wordt overgaan tot financiering en gunning.

Naar verwachting zal deze opgave vanaf 2021 worden gerealiseerd.



Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

Project	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal	Bedrag t/m 2033
1 N270 Via Venray	-4,1	-4,1
2 N266/N275 Nederweert	-5,9	-5,9
3 N595 Wittemer Allee	-0,8	-0,8
4 N598 De Hut de Plank	-2,0	-2,0
Totaal investering/kapitaallasten tm 2033	-12,8	-12,8

Tabel 1: mobiliteitsopgaven en –ambities met een scope-beperking

7.1.2 Mobiliteitsopgaven en –ambities met een aanvulling op de scope

De volgende mobiliteitsopgaven en -ambities zijn afgewogen conform het afwegingskader en heeft GS ook op basis van de risico-inschatting geconcludeerd dat er aanpassingen nodig zijn om deze opgaven voldoende te laten bijdragen aan het Mobiliteitskader. Deze aanpassingen hebben over het algemeen geen gevolgen voor de inhoudelijke scope van deze opgaven en zijn vooral financieel van aard. Wanneer nodig wordt dit verwerkt in eventueel aanwezige overeenkomsten.

1 Station Beek-Elsloo Station [Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B18]

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 inhoudelijke scope te handhaven en hiervoor een aanvullend bedrag van € 0,05 mln. beschikbaar te stellen. Dit heeft geen juridische en planologische gevolgen. Ook de planning blijft gehandhaafd en naar verwachting zal deze opgave worden gerealiseerd in de periode 2022-2023.

2 N271 Plasmolen-Mook [Zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B46]

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 wordt voorgesteld om de inhoudelijke scope-onderdelen, zoals passeerhavens landbouwverkeer (mogelijk vanwege de lage verkeersintensiteiten) en groen-lintenbeleid (mogelijk vanwege een ander provinciaal doel waarvoor geen financiering aanwezig is) te laten vervallen. In een constructief overleg met de gemeente is dit voorstel besproken en was er begrip voor het laten vervallen van deze scope-onderdelen. De ter ondertekening voorliggende realisatie-overeenkomst wordt met instemming van de gemeente aangepast. Vanwege het inmiddels benodigde constructieve onderhoud is er onvoldoende dekking en wordt voorgesteld een extra bedrag van € 4,72 mln. beschikbaar te stellen. Dit heeft geen gevolgen voor de planning en naar verwachting zal deze opgave worden gerealiseerd in de periode 2021-2022. En met de gemeente Mook en Middelaar is hierover afstemming nodig in verband met het realiseren van het centrumplan Plasmolen.

3 N280 Leudal [Zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B12]

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. **Dit betekent**

dat het voorstel is om de inhoudelijke scope van deze opgave niet te wijzigen.

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 Kelpen-Oler;

5. fietstunnel N280/N273. Mocht dit fietsonderdeel niet passen binnen de beschikbare middelen dan wordt bekeken of deze gedekt kunnen worden uit het ook op 14 februari 2020 voorliggende statenvoorstel 'Provinciaal Beleidskader Fiets'.

Daarom is dit fietsonderdeel optioneel opgenomen op de ambitielijst Fiets. De ter ondertekening voorliggende realisatie-overeenkomst wordt met instemming van de gemeente aangepast.

De planning zal waarschijnlijk enige vertraging oplopen vanwege de PAS, de gevolgen van nieuwe verkeersmodelberekeningen vanwege de aanpassingen van de maximum snelheid op rijkswegen. Naar verwachting zal de uitvoeringsperiode in 2023-2025 zijn.

4 Truckparking Venlo [Zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B9]

Het voorstel is om de inhoudelijke scope en alle bijbehorende afspraken, overeenkomsten te behouden. 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. Zie daarvoor financiële tabel 4, nr. 9 (7.1.4).

5 Randweg Abdissenbosch [Zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B40]

Het voorstel is om de inhoudelijke scope en alle bijbehorende afspraken, overeenkomsten te behouden. 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 en daarom is dit deel van deze opgave ook opgenomen op de aandachtspuntenlijst. Het afbreukrisico wordt hoog ingeschat. Onze Duitse partners gaan er vanuit dat wij dit deel gaan realiseren, zodat de problematiek aan Duitse zijde wordt opgelost. Als gevolg van de stikstofproblematiek, die in dit project sterk speelt, is de uitvoeringsperiode nog onbekend en is nog onduidelijk welke additionele maatregelen er mogelijk zijn om dit project te laten slagen.

6 Zuidelijke spooraansluiting Chemelot [Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B31]

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. En dit heeft dan met name betrekking op de totstandkoming van de bijdragen van alle partners. Het afbreukrisico wordt laag ingeschat omdat het een ambitie, een wens is van de verschillende partners, maar niet vanuit wettelijke regelgeving een verplichting is. Het voorstel is om de inhoudelijke scope overeind te houden in afwachting van de totstandkoming van de bijdragen van alle partners.

7 ZLSM [Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B61]

Het voorstel is om de inhoudelijke scope en alle bijbehorende afspraken, overeenkomsten te behouden. Het is onze provinciale ambitie om in het kader van de toeristische impuls de Zuid Limburgse Stoom Maatschappij (ZLSM) te ondersteunen. Daarbij hoort ook de, als eigenaar van de spoorlijn, aanwezige zorgplicht voor de instandhouding en veilige berijdbaarheid van deze spoorlijn. Deze provinciale ambitie draagt niet bij aan de doelstellingen uit het Mobiliteitskader en staat daarom in de ranking helemaal onderaan. Deze zorgplicht is echter wel een onderdeel van onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid. Zo lang ervoor gekozen wordt om de ZLSM gebruik te laten maken van deze spoorlijn, zo lang is het onze taak om te zorgen voor een veilige spoorlijn.

Daarom is er een Meerjarenonderhoudsplan opgesteld (incl. externe toetsing), waaruit een totale investeringsbehoefte van € 17,5 mln. volgt voor de periode tot en met 2034. En daaruit blijkt dat

in de periode tot en met 2023 enkele dringende investeringen nodig zijn voor een bedrag van € 5,1 mln. Dit wordt vooral veroorzaakt door het uitstel van groot onderhoud voor spoordeel Sijpeveld-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. 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 kapitaallasten ad € 100.000,- per jaar behorende bij de investering van € 5,1 mln. worden jaarlijks ten laste gebracht van het begrotingsresultaat. De resterende financiële opgave (van € 12,4 mln. voor de periode 2023 - 2033) wordt te zijner tijd ter besluitvorming voorgelegd.

Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

Project	Bedrag x € 1 mln.	
	Totaal	Bedrag t/m 2033
1 Station Beek-Elsloo	0,1	0,1
2 N271 Plasmolen-M ook	4,7	2,2 kapitaallasten t/m 2033
3 N280 Leudal	5,1	2,4 kapitaallasten t/m 2033
Totaal investering/kapitaallasten tm 2033	9,9	4,7

Tabel 2: Mobiliteitsopgaven en – ambities met een scope-aanvulling

7.1.3 Lopende opgaven

Deze opgaven zijn reeds in uitvoering en er is sprake van lopende contracten die moeten worden aangepast en/of welke financiële gevolgen hebben. Voorstel is om deze aanpassingen te verwerken in de bereikbaarheidsmiddelen.

1 Eventuele gevolgen vertraging Maaslijn voor lopende concessie *[Zie bijlage 3, kaart Midden en Noord Limburg, B3]*

Verwezen wordt naar het Statenvoorstel 'Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn' dat separaat voorligt op 14 februari 2020.

2 N274 Reconstructie *[Gereed dus niet in bijlage 3]*

De originele scope is uitgevoerd en er zijn geen juridische gevolgen. Bij de afronding van dit project is gebleken dat een restantkrediet ad € 1,03 mln. kan vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen. Deze vrijval is opgenomen in financiële tabel 4, nr. 8 (7.1.4.).

3 Buitenring Parkstad Limburg (BPL) *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B57]*

De originele scope is uitgevoerd. 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:

- De initiële inspanningsverplichting van de regio is € 22,7 mln. Bestaande uit:
 - € 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).
- € 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, binnen de bereikbaarheidsmiddelen. 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. De aanvullende dekking bedraagt € 3,2 mln. en is meegenomen in deze heroverweging van de mobiliteitsopgaven en -ambities. Dit bedrag van € 3,2 mln is opgenomen in financiële tabel 3, nr. 6 (7.1.4.).

4 Overstappunten Limburg UP 2016-2019 *[Gereed dus niet in bijlage 3]*

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. Dit restant is opgenomen in financiële tabel 4, nr. 2 (7.1.4.).

In de toekomst wordt via de gebiedsgerichte aanpak breder gekeken naar de overstappunten in Limburg. Dit betekent dat de kwaliteitsverbetering van overstappunten meer integraal en in combinatie met fiets en slimme mobiliteit wordt opgepakt en daarmee als Openbaar Vervoer (OV)- knooppunt een relevant onderdeel uit gaat maken van de ketenmobiliteit. En deze ketenmobiliteit is hard nodig om onze doelstellingen uit het mobiliteitskader te kunnen verwezenlijken.



5 UP Fiets 2016-2019 *[Gereed dus niet in bijlage 3]*

Tijdens de vorige collegeperiode was voor het UP Fiets 2016-2019 € 24 mln. gereserveerd. In deze periode zijn bijdragen grotendeels verleend aan veiligheids- en toonaangevende fietsprojecten. Met afsluiting van deze collegeperiode is deze subsidieregeling afgerond voor nieuwe fietsopgaven.

Voorgesteld wordt het restant € 2,2 mln. van deze middelen te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen, meer specifiek aan de € 25 mln. voor de opgaven inzake fiets. Omdat in het collegeprogramma 2019 – 2023 de Fiets wederom als speerpunt is benoemd. Dit restant is opgenomen in financiële tabel 4, nr. 11 (7.1.4.). Verwezen wordt naar het separaat GS-voorstel, d.d. 17 december 2019, dat als Statenvoorstel 'Provinciaal Beleidskader Fiets' gelijktijdig op 14 februari 2020 in uw Staten wordt geagendeerd.

7.1.4 Reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid

Conform het afwegingskader dienen de opgaven en ambities gesorteerd als reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid altijd door te gaan. Enige ruimte zit in de wijze waarop zij worden gerealiseerd. Voor onderstaande reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheden is op basis van historische gegevens, ervaring en in sommige gevallen nader onderzoek gebleken dat er een aanpassing nodig is, die uiteindelijk vooral financiële gevolgen heeft (claim of vrijval). Het voorstel is onderstaande aanpassingen op te nemen in de bereikbaarheidsmiddelen.

- **Claim**

1 Nota Kapitaalgoederen *[Zie bijlage 3, A27]*

De benodigde middelen tot en met 2033 bedragen € 100,45 mln. Dekking vindt plaats vanuit de bereikbaarheidsmiddelen. Voor uitgebreide informatie en besluitvorming wordt verwezen naar het Statenvoorstel dat gelijktijdig op 14 februari 2020 in uw Staten wordt geagendeerd.

2 Procesmiddelen mobiliteit en gebiedsverkenningen *[Zie bijlage 3, A15]*

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. Deze procesmiddelen waren eenmalig geraamd voor het jaar 2019. Het restant blijkt nu niet meer nodig. Voorgesteld wordt eenmalig een bedrag van € 0,36 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen. Zie hiervoor financiële tabel 4, nr. 5 en 7.

Er zal een intensivering gaan plaatsvinden en daarom dienen in de periode 2020-2033 deze structurele activiteiten, voor een op basis van historische informatie gegenereerd bedrag van € 3,1 mln. tot en met 2033, in de bereikbaarheidsmiddelen te worden gereserveerd.

3 Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken *[Zie bijlage 3, A19]*

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 [Zie bijlage 3, A20 en A21]

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 (Samen Werken 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 € 4,15 mln.)

5 Beheer en onderhoud spoor (indexering) Tram Hasselt-Maastricht [Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, A6]

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 ook financiële tabel 4, nr. 10.

Voor de periode 2020-2033 dient het benodigde bedrag geïndexeerd te worden, waarmee in totaal een bedrag van € 2,4 mln. extra nodig is.

Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

	Bedrag x € 1 mln.
Project	Bedrag t/m 2033
1 Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen	100,45
2 Procesmiddelen Mobiliteit en gebiedsverkenningen	3,10
3 Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken	1,75
4 Doorontwikkeling Verkeersmodel en Verkeersmeetnet	4,15
5 Beheer en onderhoud spoor (indexering) Tram Hasselt-Maastricht	2,40
6 Buitenring Parkstad Limburg	3,20
Totaal benodigd	115,05

Tabel 3: Claim reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid

• **Vrijval**

1 OV Concessie 2016 - 2031 ontwikkelruimte [Zie bijlage 3, A4]

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 OV projecten ontwikkeling beleid [Zie bijlage 3, A5]

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.

3 OV monitoring en bedrijfsvoering [Zie bijlage 3, A9]

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. Hiermee wordt nog steeds de van te voren afgesproken kwaliteit van monitoring gegarandeerd. Voorgesteld wordt een bedrag van € 5,61 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen.

4 Voorbereiding Programma Railagenda [Gereed dus niet in bijlage 3]

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.

Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

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 4: Vrijval reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid

7.2 Nieuwe opgaven en ambities

Op grond van het collegeprogramma en het mobiliteitskader 'slim op weg naar morgen' 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 14 februari 2020 in uw Staten wordt geagendeerd.

2 Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructurele Ruimte en Transport (MIRT) en BO Goederencorridor [Zie bijlage 3, B1a]

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 dit statenvoorstel. Het gaat om een totaalbedrag van € 7 mln. voor MIRT algemeen en € 1,2 mln. voor Goederencorridor.

3 Slimme, duurzaam en veilige mobiliteit *[Zie bijlage 3, B1b, B1c, B1d, B1e, B1f]*

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 collegeprogramma 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 Rijk-cofinanciering, 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 Rijks-cofinanciering waarmee de financiële ruimte wordt vergroot en meer mobiliteitsinitiatieven kunnen worden opgepakt. De positieve gevolgen hiervan worden in beeld gebracht en meegenomen. 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.

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 voor het zomerreces 2020, dat aan uw Staten zal worden voorgelegd.

Gelet op eerdere initiatieven in dit kader zoals de uitvoering van het verkeers- en vervoersmanagementplan, GS november 2014, en de daaraan gelieerde uitvoeringsprogramma's zoals Maastricht Bereikbaar (nu Zuid-Limburg bereikbaar) en Roermond Bereikbaar geven inzicht in de kosten waarmee ook in de toekomst rekening moet worden gehouden. Daarnaast kunnen er mogelijk (Europese) subsidies aan dit kader worden toegevoegd. Daarom is hiervoor een bedrag van € 16,5 mln. opgenomen in de bereikbaarheidsmiddelen. Het kader dient uit te wijzen of voor de periode 2019 – 2023 de van te voren ingeschatte kosten voldoende zijn om de in dit kader beoogde doelstellingen te realiseren.

Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

Benodigd collegeprogramma 2019-2023	
Opgave	Bedrag x € 1 mln. 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 5: financiële gevolgen collegeprogramma 2019 – 2023

7.3 Onveranderde opgaven en ambities

In bijlage 3 zijn alle actuele mobiliteitsopgaven en –ambities weergegeven. Alle A nummers in deze lijst worden gerealiseerd omdat deze ofwel in uitvoering zijn ofwel het een reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid betreft. Daarvan is niet de vraag óf maar in welke mate dit dient plaats te vinden. In welke mate doorgang aan de orde is, is voor bovengenoemde opgaven onder 7.1.3 (lopende opgaven) en 7.1.4 (reguliere wettelijke verantwoordelijkheid) voorgesteld. Het overige deel genoemd onder A gaat dus onveranderd door.

Onderstaande mobiliteitsopgaven en -ambities zijn afgewogen conform het afwegingskader en heeft GS ook op basis van de risico-inschatting geconcludeerd dat deze opgaven voldoende bijdragen aan het Mobiliteitskader:

1 A2-verbreding Het Vonderen - Kerensheide [zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B3]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Midden en Noord Limburg, B7]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 het eerste kwartaal 2020 wordt ondertekend. Verwachte oplevering uiterlijk eind 2024.

3 Spoorwegovergang Vierpaardjes [zie bijlage 3, kaart Midden en Noord Limburg, B10]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. Op 26 april 2017 is de Bestuursovereenkomst overwegproject Vierpaardjes te Venlo ondertekend. Venlo is verantwoordelijk projecttrekker.



4 LVO Horst-Sevenum [zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B11]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B48]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B51]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 voorsnog gereserveerd.

7 N273 Kom Baarlo [zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B24]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 Rotonde Well [zie bijlage 3, kaart Noord Limburg, B35]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B25]

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, waarvan het voorstel is om de originele scope uit te voeren. Uitvoeringsperiode 2022-2023.

10 Station Maastricht-Noord [zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B17]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie PS voorstel Provinciaal Beleidskader Fiets, bijlage 1, 12]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. Deze toeristische fietsverbinding in de regio Parkstad is een van de IBA-projecten. In een separaat voorstel wordt de onderbouwing en de financiële dekking van de Leisure Lane op 14 februari voorgelegd. Daarbij wordt voorgesteld om een bedrag van € 1,4 mln uit de bereikbaarheidsmiddelen beschikbaar te stellen. Uitvoeringsperiode 2021.

12 N276 Maasbracht, Ei van St. Joost [zie bijlage 3, kaart Zuid en Midden Limburg, B4]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B22]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, B33]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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 [zie bijlage 3, kaart Midden Limburg, B56]

Hier wordt voorgesteld om de originele scope uit te voeren. 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.

De opgaven in bijlage 3 waren al grotendeels opgenomen in de bereikbaarheidsmiddelen. Voor de periode 2020-2033 is in totaal € 7,08 mln aanvullend nodig. Dit is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

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	1,40	1,40	
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	15,40	7,08	

Tabel 6: financiële gevolgen continuering bestaande mobiliteitsopgaven en –ambities.



7.4 Stop te zetten opgaven en ambities

De volgende mobiliteitsopgaven en -ambities zijn afgewogen conform het afwegingskader en heeft GS ook op basis van de risico-inschatting geconcludeerd dat deze onvoldoende bijdragen aan het Mobiliteitskader.

1 Provinciale bushaltes *[Zie bijlage 3, B19]*

Voorstel om inhoudelijke scope volledig te laten vervallen (zoals het creëren van parkeervoorzieningen voor fiets en auto bij bushaltes). De Provincie Limburg voldoet aan haar (wettelijke) verplichting. Daarmee is er geen noodzaak om bushaltes langs provinciale wegen aan te passen. Het is op basis van de indicatieve risico-effect-matrix een keuze van GS geweest om geen uitvoering te geven aan deze vooral nuttige aanpassingen (Should) van bushaltes waarmee de ketenmobiliteit (zoals fiets parkeren) wordt bevorderd. Dit heeft alleen een effect op de inhoudelijke scope en verder geen juridische, procedurele of planologische gevolgen. Er wordt voorgesteld om de eerder gereserveerde € 1,5 mln. te laten vrijvallen.

2 N281 aanleg geluidsschermen en zonnepanelen *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B42]*

In opdracht van het cluster Wonen en Leefomgeving is gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken en uitvoering te geven aan het plaatsen van zonnepanelen op geluidsschermen ter plaatse van de N281, de Euren. Nu dit technisch onmogelijk blijkt, er nog geen alternatieve locaties voorhanden zijn en deze opgave niet bijdraagt aan de mobiliteitsdoelen, wordt voorgesteld de inhoudelijke scope van het project niet langer uit te voeren in het kader van de mobiliteitsopgave. Het is een keuze van GS geweest om voor te stellen om het hiervoor beschikbaar gestelde bedrag van € 0,805 mln. te laten vrijvallen ten gunste van de bereikbaarheidsmiddelen. Dit heeft alleen een effect op de inhoudelijke scope en verder geen juridische, procedurele of planologische gevolgen.

3 Avantislijn *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B60]*

Voorstel is om de volledige scope te laten vervallen. 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 *[Zie bijlage 3, kaart Zuid Limburg, B59]*

Voorstel is om de verdere uitrol van deze scope te laten vervallen. Na afloop van de pilot Leisure Ring (o.m. het aanbrengen eenduidige verlichting geleiderail) is gebleken dat de maatregel onvoldoende bijdraagt aan de mobiliteitsdoelen. Het betreft een aanvullende inrichtingswens. Het volledig uitvoeren van de maatregelen heeft naar verwachting ook geen toegevoegde waarde voor de mobiliteitsdoelen. Er zijn verder geen juridische, procedurele of planologische gevolgen bekend. Het stoppen van deze opgave heeft verder geen financiële gevolgen.

Bovenstaande is vertaald naar de bereikbaarheidsmiddelen en als volgt opgenomen:

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 7: financiële gevolgen stopzetten opgaven

7.5 Aandachtspuntenlijst

De wereld van Mobiliteit staat niet stil. Nieuwe mobiliteitsinitiatieven dienen zich aan. Een saldo van € 27 mln. tot en met 2033 lijkt veel. Dit betreft echter maar 2% van de totale financiële omvang. Inmiddels zijn nieuwe initiatieven reeds bekend en opgenomen in bijlage 3, als “A6 Aandachtspuntenlijst”. Deze lijst is groeiende en dus niet limitatief. Al deze nieuwe initiatieven zullen het proces van de heroverweging doorlopen. Betreft het onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid dan wordt dit opgenomen in de programmering. Betreft het een mobiliteitsopgaven of –ambitie dan wordt de feitelijke bijdrage aan de mobiliteitsdoelen bepaald en gerefereerd aan de huidige bekende rangschikking. Samen met de risico-inschatting worden GS en PS gevraagd om een keuze te maken. Dit bepaalt of dit wordt opgenomen in de programmering: het Integraal Mobiliteit Programma Limburg 2020-2023. Tweemaal per jaar, gekoppeld aan de voorjaarsnota en begroting zullen we zo nodig deze keuzes aan u voorleggen

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 mld. 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 financiële samenvatting opgenomen van de in dit statenvoorstel opgenomen voorstellen. 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 4 en tabel 7
Totaal beschikbaar	193	27	166		
Onveranderde opgaven en ambities	-7	0	-7		Tabel 6
Aanvullingen op de scope	-5	0	-5		Tabel 2
Beperkingen van de scope	13	0	13		Tabel 1
Behoeft wettelijk en randvoorwaardelijk	-115	0	-115		Tabel 3
Collegeperiode 2019-2023	-25	0	-25		Tabel 5
Beschikbaar voor ambities	54	27	27		

Tabel 8: Recapitulatie tabellen 1 t/m 7



Deze € 26,8 mln. (afgerond € 27 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 en met 2033 tot een ruimte van € 66 mln. Reservering hiervan is noodzakelijk ter dekking van de volgende limitatieve risico's:

- Voor projectspecifieke risico's:
 - gevolgen en risico's als gevolg van vertraging Maaslijn voor lopende concessie (zie afzonderlijk statenvoorstel 14-2-20);
 - reservering randweg Abdissenbosch;
 - reservering investeringen ZLSM na 2024;
 - reservering Zuidelijke Spoor aansluiting Chemelot.
- Project overstijgende risico's, zoals:
 - gevolgen van de stikstofproblematiek en PFAS;
 - de risicoreservering voor projecten voor de ramingsystematiek; ○ reservering strategisch plan verkeersveiligheid 2020 – 2030.

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 en met 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 20-11-2018).
- In aanvulling op voorgaande 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 dekkingvoorstel.
- Voordelige afrekeningen van projecten gefinancierd binnen dit kader blijven binnen dit kader beschikbaar.

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

Dit statenvoorstel heeft een duidelijke relatie met de in volgorde van behandeling op 14 februari geagendeerde statenvoorstellen:

1. Het Statenvoorstel financiële verordening Provincie Limburg 2020
2. Het Statenvoorstel Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020
3. Het Statenvoorstel Heroverweging mobiliteitsopgaven en –ambities 2020-2023
4. Het Statenvoorstel beleidskader Fiets 2019-2023
5. Het Statenvoorstel Leisure Lane
6. Het Statenvoorstel Verrekening financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructurele maatregelen op de Maaslijn

De eerste vijf samenhangende voorstellen hebben naast een financiële component ook in eerste aanleg een inhoudelijke en beleidsmatige component. In belangrijke mate is de kaderstellende keuze door uw Staten neergelegd in het Mobiliteitsplan “slim onderweg naar morgen” dat op 23 februari 2018 door uw Staten is vastgelegd. Knellend daarbinnen waren echter de ontbrekende financiële middelen om alle projecten die in dat kader werden opgepakt en geprogrammeerd tot realisatie te brengen. Voorliggende voorstellen brengen ambities en middelen met elkaar in overeenstemming.

11. Verdere planning, procedure en uitvoering

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. Periodieke informatie/sturingsinformatie

Via Jaarstukken en Begroting

Paragraaf Projecten

Paragraaf Financieringen

Paragraaf Verbonden Partijen

Paragraaf Bedrijfsvoering

Programmaverantwoording

Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten



13. Evaluatie

Halfjaarlijks (zie onder 12).

14. Communicatie

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

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

15. Meegezonden bijlagen

1. Stroomschema Afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –Ambities;
2. Indicatieve effect-risico matrix;
- 3.1 Actueel afwegingskader Mobiliteitsopgaven en –ambities;
- 3.2 Kaart overzicht opgaven Zuid Limburg;
- 3.3 Kaart overzicht opgaven Midden Limburg;
- 3.4 Kaart overzicht opgaven Noord Limburg;
4. Grafische weergaven N270, N266/N275, N595, N598;

Bijlage 1 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 Andere provinciale doelen



Doorstroming

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



Leefbaar

- Geluid
- Fijnstof
- Drukte



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 Indicatieve effect-risico matrix

Afbreukrisico

Effectiviteit	Groot		Gemiddeld	Klein	Zeer klein
	Hoog	B3. A2 Verbreding (A76 - A73)	B2. A73 Zaarderheiken (ri nrd)		B4. N276 Maasbracht ri A2
		B7. Maaslijnproject	B9. Truckparking Venlo		
		B10. Spoorwegovergang 4paardjes	B12. N280 Leudal		
		B11. LVO Horst - Sevenum			
	Middel		B22. N273 Kom Neer	B17. Station Maastricht Nrd	B19. Provinciale bushaltes
			B24. N273 Kom Baarlo	B18. Station Beek-Elsloo	
			B25. Dwarsverbindingen A2		
	Laag	B40. Randweg Abdissenbosch	B27. N270 Via Venray	B31. Spoor aansluiting Chemelot	B33. Bus van rijbaan
			B34. N595 Wittemer Allee	B42. N281 Geluidscherm "De Euren"	
			B35. N271 Ronde Well		
			B36. N598 De Hut - De Plank		
			B46. N271 Plasmolen-Mook		
	Zeer Laag	B48. Spoorverdubbeling bij Landgraaf	B47. N266/N275 Nederweert	B59. Leisure Ring	B50. N562 Helden
		B51. Weert-Hamont		B60. Avantislijn	
		B56. Bijdrage Weidebos		B61. ZLSM	

Legenda

Deze indicatieve matrix laat zien in hoeverre een opgave 'scoort' op effectiviteit en afbreukrisico. Voor opgaven met een hoge effectiviteit en groot afbreukrisico luidt het ambtelijke en theoretische advies om door te gaan. Voor een zeer lage effectiviteit en een zeer klein afbreukrisico luidt het ambtelijke en theoretische advies om te stoppen.

De mate van effectiviteit is bepaald door de bijdrage van de opgaven aan de mobiliteitsdoelen (doorstroming, veilig-, leefbaar- en duurzaamheid) irt kwaliteit, aantal gebruikers en kosten te bepalen.

De mate van de risico's is bepaald door rekening te houden met de aanleiding van de opgaven, de status van overeenkomsten/besluitvorming/toezeggingen, looptijd, percentage van totale projectkosten/te ontvangen bijdragen/te verlenen bijdragen en wie de initiatiefnemende/veroorzakende partij is.

Nr. Opgave	Ranking conform deel B. Prioritering afwegingskader. Benaming opgave
Conclusie indicatieve matrix	Door laten gaan Aanpassen Schrappen of dekking elders beleggen

Bijlage 3.1 Afwegingskader Mobiliteitsopgaven en -ambities Versie 27 januari 2020

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering										Conclusie
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018									
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief		
Opgaven (Uitvoering of Reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid)																
A1	OV Concessie 2016 – 2031	Mackus	U	Ja												
A2	OV Concessie 2016 – 2031 , (DRIS Bheer en onderhoud)	Mackus	U	Ja												
A3	OV Concessie 2016 – 2031 (Wensbus)	Mackus	U	Ja												
A4	OV Concessie 2016 – 2031 (Ontwikkelruimte)	Mackus	U	Ja												
A5	OV Concessie 2016 – 2031 (Projecten ontwikkeling en beleid)	Brugman	U	Ja												
A6	Overstappunten Limburg (Subsidie Tram Hasselt - Maastricht)	Mackus	U													
A31	Projec Tram Hasselt - Maastricht	Mackus	U													
A7	Huurovereenkomst carpoolplaats Urmond	Mackus	U													
A8	Interreg VA project EMR Connect	Mackus	U	Ja												
A9	OV Concessie 2016 – 2031 (Monitoring en bedrijfsvoering)	Brugman	U	Ja												
A10	OV Concessie 2016 – 2031 (Onderzoeken monitoring en bedrijfsvoering, ongewijzigd)	Mackus	U	Ja												
A11	Mobility as a Service (MaaS)	Mackus	U	Ja												
A15	Gebieds- en themaverkenningen (Procesmiddelen)	Mackus	U	Ja												
A22	Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Limburg (ROVL)	Brugman	U	Ja												
A23	ROVL Nadere subsidieregels verkeerseducatie	Brugman	U	Ja												
A24	ROVL onderzoeken	Brugman	U	Ja												
A26	Proceskosten EGTS Rijn Alphen Corridor	Mackus	U	Ja												
A30	Bijdrage aan waterprobleem gem Beekdealen (bocht Aalbeek N298)	Mackus	U													
A30a	Bijdrage aan waterprobleem gem Sittard (N297)	Mackus	U													
A45	N280 Wegvak Roermond	Mackus	U													
A48	N298 Aanleg drie betonnen rotondes Nuth tbv BPL	Mackus	U													
A57	N300 Buitenring Parkstad Limburg (BPL)	Mackus	U													
A60	Kruising Daelenbroekweg / N570 / Meinweg, 2 bushaltes en 50 km/h	Mackus	U													
A61	Goederenvervoerscorridor 2020 en verder (procesmiddelen)	Van den Akker	U	Ja												
A62	Slimme Mobiliteit (voorheen Verkeer- en vervoersmanagement)	Mackus	U	Ja												
A63	Slimme Mobiliteit (Samenwerkingsovereenkomst Blueports)	Mackus	U	Ja												
A64	Slimme Mobiliteit (Smartwayz.nl (incl. bijdrage gem Venlo))	Brugman	U													
A65	Slimme Mobiliteit (Limburg Bereikbaar)	Mackus	U	Ja												

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering								
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018						Conclusie	
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief
A66	Slimme Mobiliteit (Innovaties en experimenten Agenda (procesmiddelen))	Mackus	U	Ja										
A67	Slimme mobiliteit (Reservering tbv maatregelen uit gebiedsverkenningen)	Mackus	U	Ja										
A42	N273 kunstwerk Neerbeek	Mackus	H		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A44	N278 kunstwerk Fommestraat	Mackus	H		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A52	N293 kunstwerk Roer	Mackus	H		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A12	Beheer en Onderhoud Spoor (THM)	Mackus	B	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A14, A13	Procesmiddelen Mobiliteit (incl. langjarige verplichtingen)	Mackus	U	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A19	Urgente (functionele) verkeersveiligheidszaken			Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A27	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen	Mackus	B	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A29	Gladheidsbestrijding	Mackus	B	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A40	N270 Groot onderhoud Gennep	Mackus	P		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A46	N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)	Mackus	H		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A47	N281 Rehabilitatie 4-baans gedeelte gem. Heerlen (fundering en verharding, km 22- 32)	Mackus	H		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A53	N270 Koninginnebrug	Mackus	B		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A54	N281 Viaduct Terworm (versterken)	Mackus	B		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A55	N554/N556 Rehabilitatie	Mackus	B		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A56	N564 brug Nyrstar (vervangen)	Mackus	B		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A59	N276 Slek, aanleg komremmer en verschuiven komgrens naar komremmer	Mackus	U		A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A20	Doorontwikkeling Verkeersmodel	Mackus	I	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									
A21	Doorontwikkeling Verkeersmeetnet	Mackus	I	Ja	A1 - Wettelijke verantwoordelijkheid									

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering									Conclusie
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018								
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief	
Opgaven (Mobiliteitsambities en -ambities)															
B2	A73 Zaarderheiken - noordelijke parallelbaan	Mackus	P		A4 - Mobiliteitsambities	De nationale wegverbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. De A73 is een druk traject. Het is een belangrijke schakel in het totale wegennetwerk en verbindt woon-, werk- en onderwijsgebieden in Zuid-oost NL, incl. grensstreek (verbeteren vestigingsklimaat).		3,00	0,56	0,11	0,00	5,00	4,00		
B3	A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen	Mackus	P		A4 - Mobiliteitsambities	De nationale wegverbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. De A2 is een zeer druk traject. Het is een belangrijke schakel in het totale wegennetwerk en verbindt woon-, werk- en onderwijsgebieden in Zuid-oost NL, incl. grensstreek (verbeteren vestigingsklimaat).		2,38	0,42	0,83	0,50	5,00	2,00		
B4	N276 Maasbracht, Ei van St. Joost (Aanleg vrije rechtsaffer noordelijk r. A2)	Mackus	I		A2 - Regulier Mobiliteits beleid	Meerwaarde woonwerk en logistiek. Basis op orde	Nee	2,25	0,42	0,00	0,92	1,00	6,00	3,78	
B7	Maaslijn (Versnellingsmaatregelen en elektrificatie)	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	De regionale spoorverbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. De Maaslijn is een zeer drukkereden traject. Het is een belangrijke schakel in het totale spoornetwerk en verbindt woon-, werk- en onderwijsgebieden in Zuid-oost NL, incl. grensstreek (verbeteren vestigingsklimaat).	Ja	1,75	0,08	0,42	0,92	5,00	1,00	3,56	
B9	Truckparking Venlo (uitbreiding)	Mackus	P		A4 - Mobiliteitsambities	Biedt meerwaarde voor betrouwbaarheid netwerk voor goederen, nl. zorgen voor goed vestigingsklimaat voor logistieke sector in Limburg.		2,33	1,67	0,11	0,00	2,00	4,00	3,37	
B10	Spoorwegovergang Vierpaardjes (Verbetering, Venlo)	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	De regionale spoorverbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Dit is een belangrijke schakel in het totale spoornetwerk en verbindt woon-, werk- en onderwijsgebieden in Zuid-oost NL, incl. grensstreek (verbeteren vestigingsklimaat). Deze verbinding heeft raakvlakken met MIRT-programma Goederenvervoercorridor en Robuuste Brabantroute (goederentreinen van Rotterdam naar Duitsland e.v.), Maaslijn en Eurekarail-verbinding Eindhoven – Düsseldorf.	Nee	1,13	0,42	0,83	0,42	3,00	2,00	3,35	
B11	LVO Horst - Sevenum (incl. fietstunnel)	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	Onderdeel van een groter geheel (Robuustheid Brabantroute). En onderdeel van de voorwaarden voor Eurekarail-verbinding Eindhoven – Düsseldorf		1,00	1,11	1,11	0,00	3,00	4,00	3,16	

Opgaven (Mobiliteitsambities en -ambities)

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering								
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018						Conclusie	
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief
B12	N280 Wegvak Leudal	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Dit is een belangrijke verbinding in het netwerk van Midden-Limburg en tevens de laatste te verbeteren schakel van het provinciale netwerk in deze regio.	Ja	0,75	0,42	0,83	0,42	3,00	1,00	3,14
B17	Station Maastricht Noord (Fase 2)	Mackus	P		A4 - Mobiliteitsambities	Het faciliteren van de ketenmobiliteit om daarmee enerzijds de bereikbaarheid elders (binnenstad Maastricht) te verbeteren en anderzijds de kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers in de concessie Limburg te verbeteren (hogere rentabiliteit) is een provinciale mobiliteitsambitie. Hiermee wordt gerealiseerd dat treinen op de lijn Maastricht – Roermond hier kunnen stoppen.	Ja	0,63	0,00	0,08	0,08	3,00	5,00	2,93
B18	Station Beek-Elsloo	Brugman	P		A4 - Mobiliteitsambities	Het faciliteren van de ketenmobiliteit om daarmee enerzijds de bereikbaarheid elders (o.a. binnenstad Maastricht en Chemelot Campus) te verbeteren en anderzijds de kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers in de concessie Limburg te verbeteren (hogere rentabiliteit) is een provinciale mobiliteitsambitie. Het verbeteren van de meest gebruikte stations, zodat ook directe toegang tot perrons vanaf de Steinse kant mogelijk is en het busverkeer veilig en vlot afgewikkeld kan worden, is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Tevens raakvlakken met aantakking op HSL-stations Aken en Luik over de grens (missing links) en met het vergroten van de robuustheid van het eigen OV-netwerk in de concessie Limburg.	Ja	0,38	0,08	0,08	0,50	3,00	4,00	2,93
B19	Provinciale bushaltes (Overstappunten, Basis op orde)	Brugman	P	Ja	A4 - Mobiliteitsambities	Het faciliteren van de ketenmobiliteit om daarmee enerzijds de bereikbaarheid elders te verbeteren en anderzijds de kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers in de concessie Limburg te verbeteren (hogere rentabiliteit) is een provinciale mobiliteitsambitie. Het verbeteren van de meest gebruikte haltes is een belangrijke vestigingsplaatsfactor.	Ja	0,33	0,22	0,00	0,00	4,00	4,00	2,91
B22	N273 Kom Neer (Reconstructie incl. ontsluiting supermarkt)	Mackus	I		A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Deze verbinding is van middelmatig belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk.	Nee	0,07	0,56	1,22	0,00	2,00	3,00	2,74

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering									Conclusie
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018								
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief	
B24	N273 Kom Baarlo (Reconstructie)	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Deze verbinding is van belang voor het functioneren van het regionale weggennetwerk. De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk.	Nee	0,38	0,42	1,25	0,42	2,00	3,00	2,74	
B25	Dwarsverbindingen A2 (t.h.v. 't Vonderen)	Mackus	H		A5 - Provinciale doelen	De maatregel draagt bij aan een kwaliteitsverbetering van het rijksproject A2 Kerensheide - Het Vonderen door het verbeteren van de oost-west-relaties	Ja	0,78	0,00	0,83	0,50	1,00	5,00	2,70	
B27	N270 Via Venray (fase 1, incl. afrit Deurnseweg)	Mackus	H		A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Deze verbinding is van middelmatig belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De N270 maakt op dit wegvak onderdeel uit van de calamiteitenroute voor de A67.	Ja	0,63	0,08	0,00	1,25	3,00	2,00	2,57	
B29	N595 Oud Valkenburg, verwijderen voetgangersoversteek	Mackus	I		A2 - Regulier Mobiliteits beleid	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren.		1,05	0,42	0,42	0,42	2,00	6,00	2,43	
B31	Zuidelijke spooraansluiting Chemelot	Van den Akker	H		A5 - Provinciale doelen	De regionale spoorverbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Het gebruik van deze verbinding nadert bij station Sittard de drempelwaarde voor externe veiligheid. De maatregel zorgt voor een verlaging van het gebruik bij het station en is zeer wenselijk voor de gewenste modal shift van Chemelot.	Ja	0,33	0,11	0,67	0,00	1,00	3,00	2,33	
B33	Bus halteren op rijbaan (ex. N570)	Mackus	I	Ja	A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele voorzieningen dienen in voldoende mate te functioneren.		0,38	0,08	0,00	0,08	1,00	6,00	2,29	
B34	N595 Wittemer Allee (incl. schoolthuisroute Wittem en rotonde N278)	Brugman / Mackus	H		A4 - Mobiliteitsambities	Deze verbinding is van laag belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk. Bovendien past de kwalitatieve verbetering van de fietsvoorziening in het kader van het vigerend fietsbeleid.	Ja	0,13	0,83	0,42	0,42	4,00	4,00	2,26	
B35	N271 Rotonde Well	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Deze kruising met twee gemeentelijke wegen is vooral belangrijk voor verkeersveiligheid, het openbaar vervoer en fietsverkeer. Weginrichting conform CROW-richtlijnen (verkeersveilig).	Ja	0,40	0,56	0,56	0,00	3,00	4,00	2,25	
B36	N598 De Hut - De Plank	Mackus	P		A4 - Mobiliteitsambities	Deze verbinding is van laag belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk.	Ja	0,13	0,83	0,83	0,42	3,00	3,00	2,24	
B40	Randweg Abdissenbosch	Mackus	H		A4 - Mobiliteitsambities	Grensoverschrijdende bereikbaarheid is een kernambitie van de Provincie Limburg. Met aantakking op Duitse B221 worden de woon-, werk- en onderwijsgebieden aan weerszijden van de grens verbonden (verbeteren vestigingsklimaat).	Nee	0,00	0,00	1,11	0,00	3,00	4,00	2,08	

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering									Conclusie				
						Kwalitatief GS 18.12.2018										Kwantitatief GS 20.11.2018			
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorstroming	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief					
B42	N281 Aanleg geluidschermen en zonnepanelen (T.h.v De Euren)	Mackus	H		A5 - Provinciale doelen	Het innovatieve pilotproject 'N281 De Euren' heeft als doel om infrastructuur-gebonden geluid-reducerende voorzieningen én energieopwekkende voorzieningen in synergie met elkaar te brengen.	Nee	0,00	0,00	1,25	0,92	4,00	5,00	1,97					
B43	N300 Rotonde Continium - station	Mackus	P		A3 - Aanpassing van de functie	Door realisatie van de BPL veranderen de verkeersstromen en ontstaan er afwikkelingsproblemen op het omliggende wegennet.	Ja	0,38	0,08	0,08	0,42	3,00	4,00	1,90					
B46	N271 Plasmolen Mook (Fietspad reconstructie + constructief onderhoud)	Mackus	P		A5 - Provinciale doelen	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. Dit deel van de verbinding is van ondergeschikt belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De technische vervanging van de weginfrastructuur is noodzakelijk.	Ja	0,25	0,17	0,42	0,42	2,00	3,00	1,83					
B47	N266/275 Nederweert (Nieuwe alternatief)	Mackus	H		A5 - Provinciale doelen	De provinciale infrastructurele verbindingen dienen in voldoende mate te functioneren. De N275 is van middelmatig belang voor het functioneren van het provinciale netwerk. De N266 maakt onderdeel uit van de calamiteitenroute voor de A2.	Ja	0,50	0,56	0,11	0,00	2,00	3,00	1,81					
B48	Spoorverdubbeling Heerlen - Landgraaf	Mackus	P		A5 - Provinciale doelen	Grensoverschrijdende bereikbaarheid is een kernambitie van de Provincie Limburg. Door het beter benutten van de bestaande infrastructuur door het aanbieden van een systeem waarbij aangetakt wordt op HSL-stations Aken en Luik over de grens (missing links) worden de woon-, werk- en onderwijsgebieden aan weerszijden van de grens beter verbonden. Deze maatregel vergroot de robuustheid van het eigen OV-netwerk in de concessie Limburg. Dit is een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Door de spoorverdubbeling is het in de toekomst mogelijk en ic-verbinding te realiseren Eindhoven - Sittard - Heerlen - Aachen - Köln.	Ja	1,05	0,00	0,00	0,17	1,00	2,00	1,66					
B50	N562 Helden, 30km Inrichting na overdracht weg	Mackus	I		A2 - Regulier Mobiliteits beleid	Op verzoek van de gemeente het verbeteren van de verkeersveiligheid Molenstraat/Roggelseweg (door weginrichting van 50 naar 30 km/u te brengen)		0,13	0,42	0,08	0,83	2,00	6,00	1,65					
B51	Inframaatregelen Weert - Hamont (op het traject Weert - Antwerpen)	Mackus	H		A5 - Provinciale doelen	Grensoverschrijdende bereikbaarheid is een kernambitie van de Provincie Limburg. Met aantakking op het Belgische deel worden de woon-, werk- en onderwijsgebieden aan weerszijden van de grens verbonden (verbeteren vestigingsklimaat).	Ja	0,53	0,00	0,00	0,08	1,00	4,00	1,62					

Algemeen					A. Sortering	B. Prioritering								
					Kwalitatief GS 18.12.2018		Kwantitatief GS 20.11.2018						Conclusie	
Nr	Opgave / Ambitie	Portefeuillehouder	Fase (Limburg Standaard) juli 2019	Limburg breed	A. Sortering	B6b. Mobiliteitsambitie	B6a. Aansluiting op gebiedsopgaven	B1. Doorsiering	B2. Veiligheid	B3. Leefbaar	B4. Duurzaam	B5a. Factor gebruik	B5b. Factor bijdrage	Conclusie Kwalitatief en Kwantitatief
B56	Bijdrage Verkeersremmende maatregel Weidebos (voorheen de Keup)	Mackus	I		A5 - Provinciale doelen	Op verzoek van de gemeente is Infra aanpassing uitgevoerd op verlichting na. De maatregel (verlichting) draagt bij aan een verhoging van de verkeersveiligheid boven de benodigde basis.	Ja	0,00	0,11	0,00	0,00	2,00	6,00	1,20
B59	Leisure Ring (t.p.v. N300 BPL, vervolg op de pilot)	Mackus	H		A5 - Provinciale doelen	In vervolg op de pilot wordt de totale BPL-uitstraling uniform uitgevoerd door een met licht geïntegreerde geleiderail in de middenberm.		0,00	0,00	0,00	0,00	4,00	4,00	1,17
B60	Avantislijn	Brugman	I		A5 - Provinciale doelen	Grensoverschrijdende bereikbaarheid is een kernambitie van de Provincie Limburg. Met aantakking op het Duitse deel worden de woon-, werk- en onderwijsgebieden aan weerszijden van de grens verbonden (verbeteren vestigingsklimaat). Deze verbinding heeft raakvlakken met inzet op investering in traject Heerlen – Herzogenrath. Eerste gebiedsverkenning leverde op dat andere maatregelen effectiever zijn.	Ja	0,10	0,00	0,00	0,00	1,00	4,00	0,96
B61	ZLSM	Mackus	I		A5 - Provinciale doelen	De ZLSM is een toeristische attractie en dient geen enkel mobiliteitsdoel. Het betreft instandhouding van kapitaalgoederen (spoor en kunstwerken)		0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	2,00	0,75

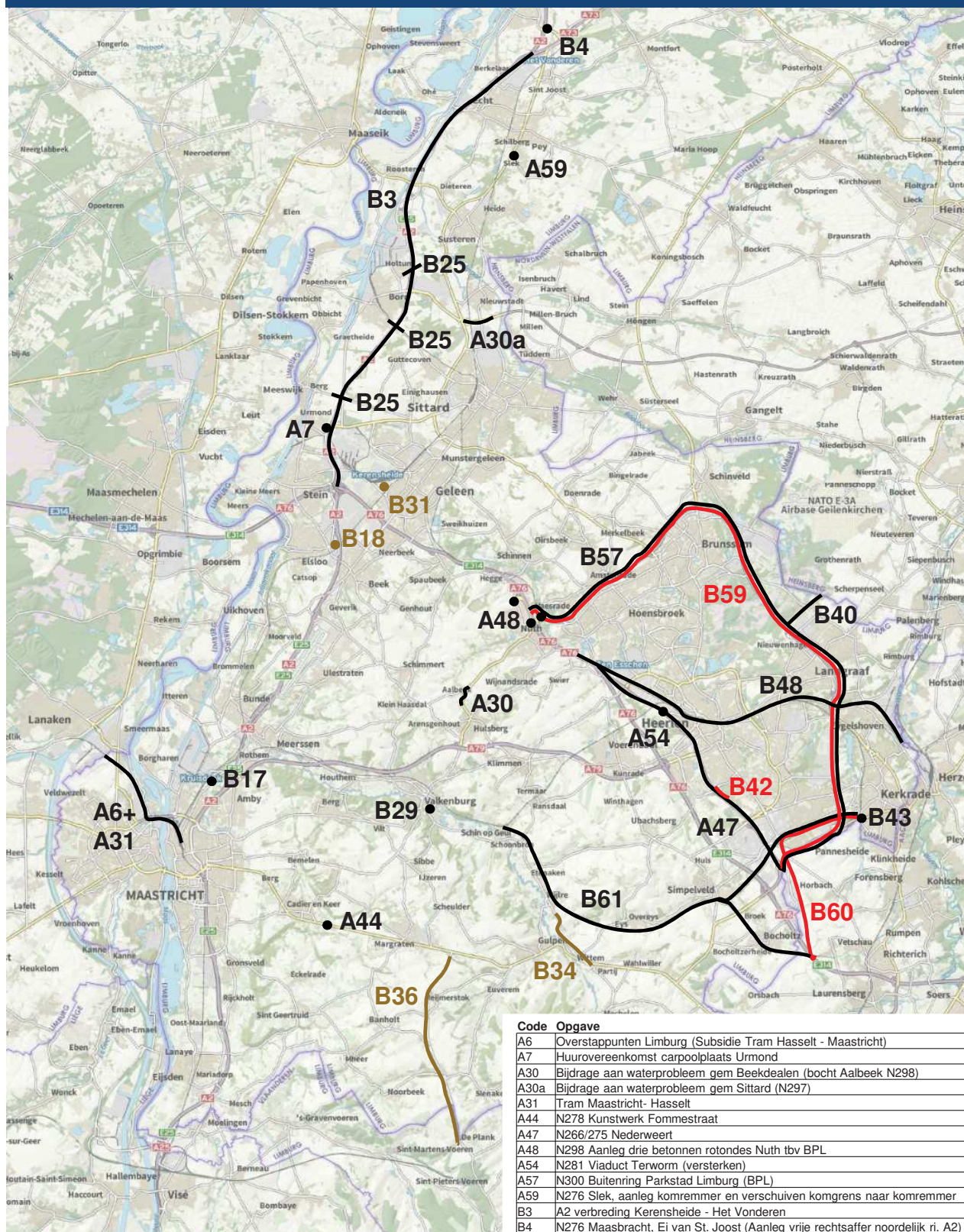
Aandachtspuntenlijst (Nadere analyse en afweging)

?	Doortrekken GreenPortLane	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	Vrachtwagenparkeren 4 locaties	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	C02-neutraal Wegbeheer (Windmolen, Cluster WL)	Mackus	V	Ja	A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	N277 Ontwikkeling Park de Peelbergen	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	PIO Swentibold (Cluster NW)	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	Drielandentrein (Sneltrain Luik - Maastricht) - Cofinanciering NS	Brugman	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	Meerkosten Randweg Abdissenbosch	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	Uitbreiding Bargeterminal Venlo, jachthaven	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?	Ontwikkeling station Venray als OV-knooppunt	Mackus	V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
?			V		A6 - Aandachts puntenlijst	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Legenda

> 1,10	> 0,60	> 0,60	> 0,60	5, 4	6, 5	> 3,0
1,1 - 0,4	0,6 - 0,4	0,6 - 0,4	0,6 - 0,4	3	4	3,0 - 2,5
0,4 - 0,01	0,4 - 0,01	0,4 - 0,01	0,4 - 0,01	2	3	2,5 - 1,75
0,00	0,00	0,00	0,00	1	2, 1	< 1,75

Bijlage 3.2 Kaart overzicht opgaven Zuid Limburg



Legenda

Kleur

Opgave - doorzetten

Opgave - aanpassen

Opgave - schrappen

Code

A1: Gesorteerd maar niet geprioriteerd – volgnummer

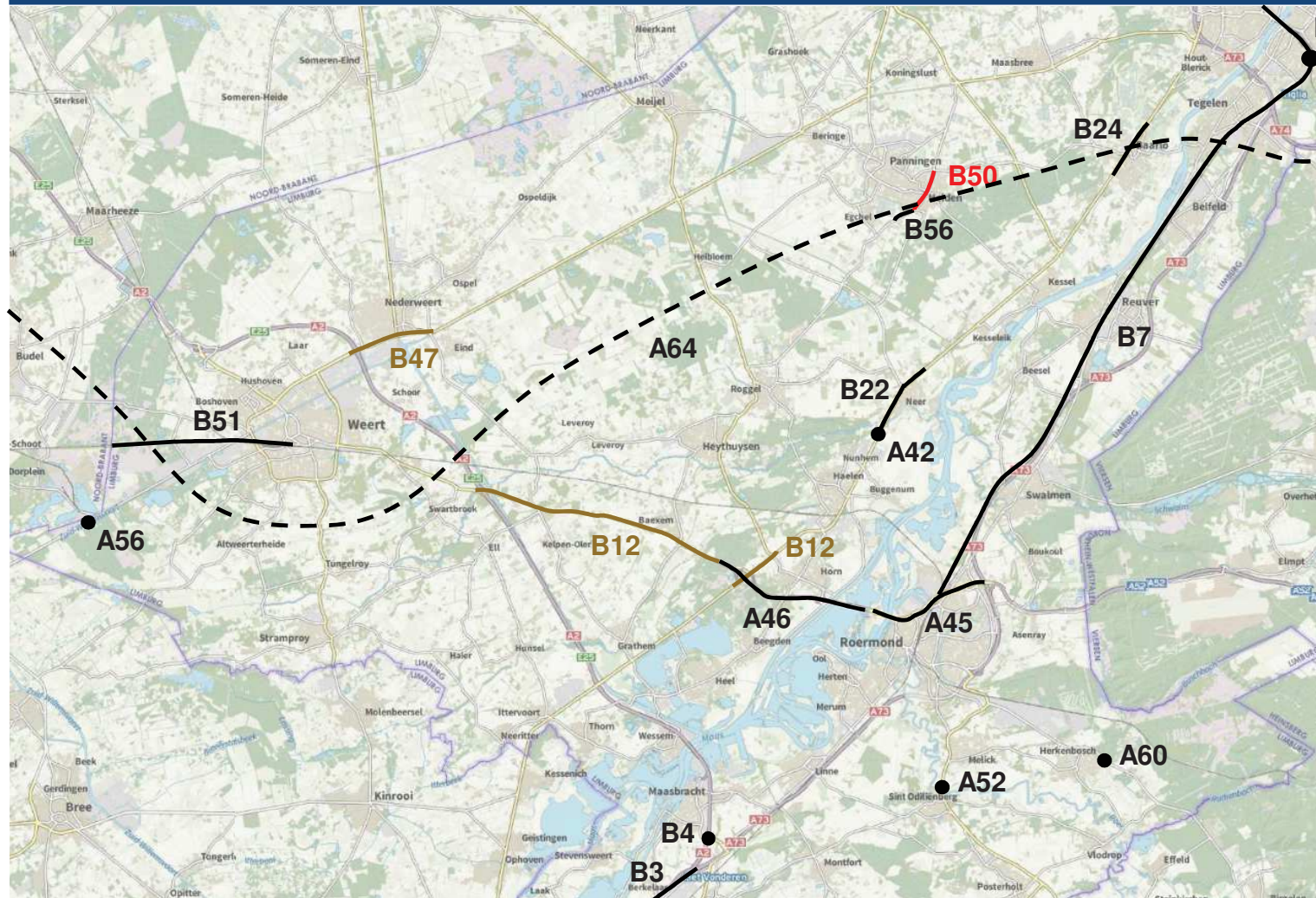
B34: Geprioriteerd – rankingnummer

Code Opgave

A6	Overstappunten Limburg (Subsidie Tram Hasselt - Maastricht)
A7	Huurovereenkomst carpoolplaats Urmond
A30	Bidragte aan waterprobleem gem Beekdealen (bocht Aalbeek N298)
A30a	Bidragte aan waterprobleem gem Sittard (N297)
A31	Tram Maastricht- Hasselt
A44	N278 Kunstwerk Fommestraat
A47	N266/275 Nederweert
A48	N298 Aanleg drie betonnen rotondes Nuth tbv BPL
A54	N281 Viaduct Terworm (versterken)
A57	N300 Buitenring Parkstad Limburg (BPL)
A59	N276 Slek, aanleg komremmer en verschuiven komgrens naar komremmer
B3	A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen
B4	N276 Maasbracht, Ei van St. Joost (Aanleg vrije rechtsafer noordelijk ri. A2)
B17	Station Maastricht Noord (Fase 2)
B18	Station Beek-Elsloo
B25	Dwarsverbindingen A2 (t.h.v. 't Vonderen)
B31	Zuidelijke spooransluiting Chemelot
B29	N595 Oud Valkenburg, verwijderen voetgangersoversteek
B34	N595 Wittemer Allee
B36	N598 De Hut - De Plank
B40	Randweg Abdissenbosch
B42	N281 Aanleg geluidschermen en zonnepanelen (T.h.v De Euren)
B43	N300 Rotonde Continium - station
B48	Spoorverduubeling Heerlen - Landgraaf
B59	Leisure Ring
B60	Avantislijn
B61	ZLSM



Bijlage 3.3 Kaart overzicht opgaven Midden Limburg



Legenda

Kleur

- Opgave - doorzetten
- Opgave - aanpassen
- Opgave - schrappen

Code

- A1: Gesorteerd maar niet geprioriteerd – volgnummer
- B34: Geprioriteerd – rankingnummer

Code Opgave

A42	N273 Kunstwerk Neerbeek
A45	N280 Wegvak Roermond
A46	N280 rehabilitatie (km11,9-16,27)
A52	N293 Kunstwerk Roer
A56	N564 brug Nyrstar (vervangen)
A60	Kruising Daelenbroekweg / N570 / Meinweg, 2 bushaltes en 50 km/h
A64	Slimme Mobiliteit (Smartwayz.nl)
B3	A2 verbreding Kerensheide - Het Vonderen
B7	Maaslijn
B10	Spoorwegovergang Vierpaardjes (Verbetering, Venlo)
B12	N280 Wegvak Leudal
B22	N273 Kom Neer
B24	N273 Kom Baarlo
B47	N266/275 Nederweert
B50	N562 Helden, 30km Inrichting
B51	Inframaatregelen Weert - Hamont (op het traject Weert - Antwerpen)
B56	Bijdrage Verkeersremmende maatregel Weidebos

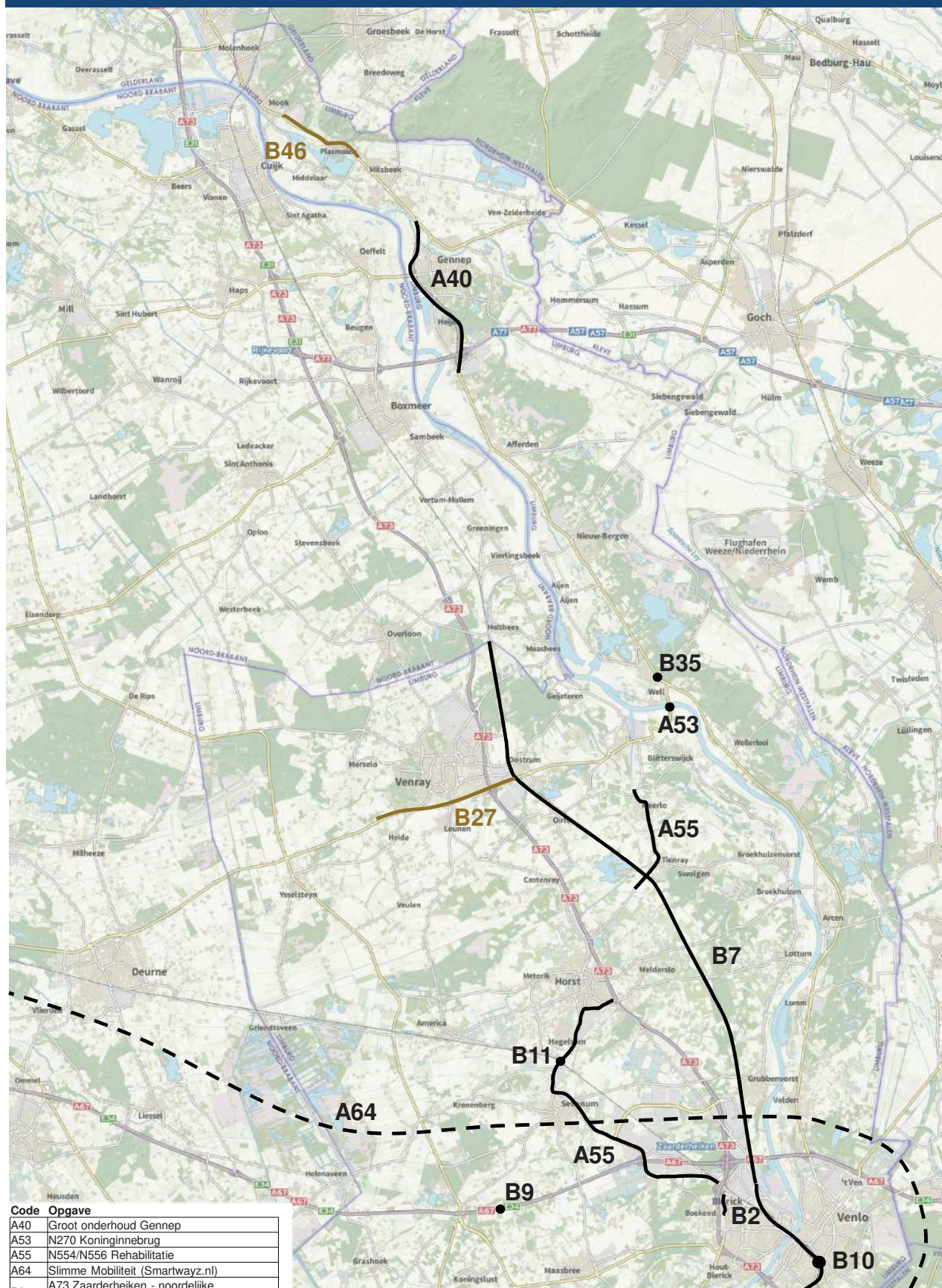
Schaal: 1:125.000
Planbureau Wegen
© Provincie Limburg

Datum: 27 januari 2020

provincie limburg



Bijlage 3.4 Kaart overzicht opgaven Noord Limburg



Code	Opgave
A40	Groot onderhoud Gennep
A53	N270 Koninginnebrug
A55	N554/N556 Rehabilitatie
A64	Slimme Mobiliteit (Smartwayz.nl)
B2	A73 Zaarderheiken - noordelijke parallelbaan
B7	Maaslijn
B9	Truckparking Venlo (uitbreiding)
B10	Spoorwegovergang Vierpaardjes (Verbetering, Venlo)
B11	LVO Horst - Sevenum
B27	N270 Via Venray
B35	N271 Rotonde Well
B46	N271 Plasmolen Mook

Legenda

Kleur
 Opgave - doorzetten
 Opgave - aanpassen
 Opgave - schrappen

Code
A1: Gesorteerd maar niet geprioriteerd – volgnummer
B34: Geprioriteerd – rankingnummer



Bijlage 4 Grafische weergaven

(27) N270 Via Venray – Fase 1 – MoSCoW + Concept besluit

(47) N266 / N275 Nederweert – Nieuwe alternatief – MoSCoW + Concept besluit

(34) N595 Wittermerallee – MoSCoW + Concept besluit

(36) N598 Hut – De Planck – MoSCoW + Concept besluit

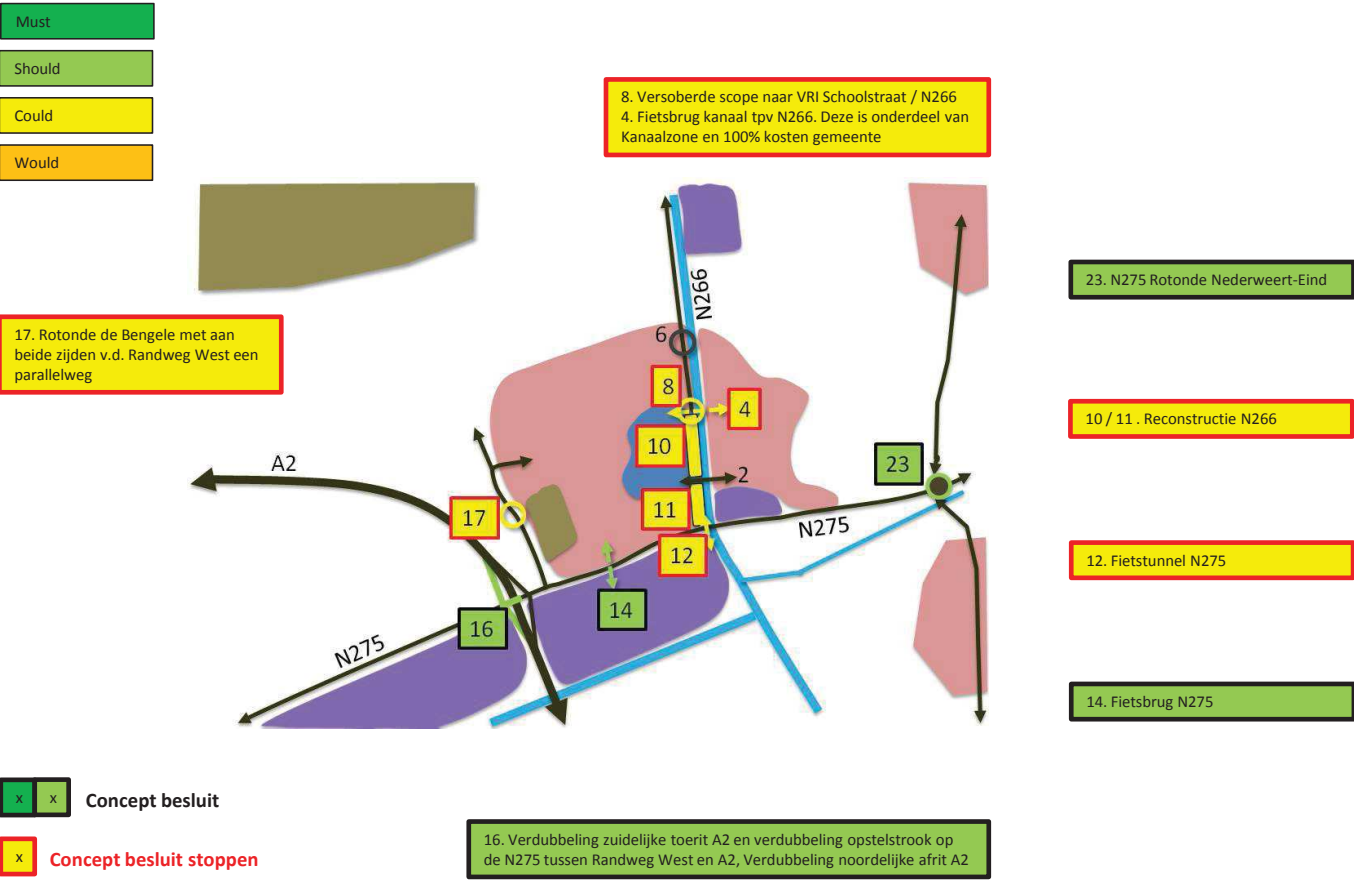
(27) N270 Via Venray – Fase 1 – MoSCoW + Concept besluit



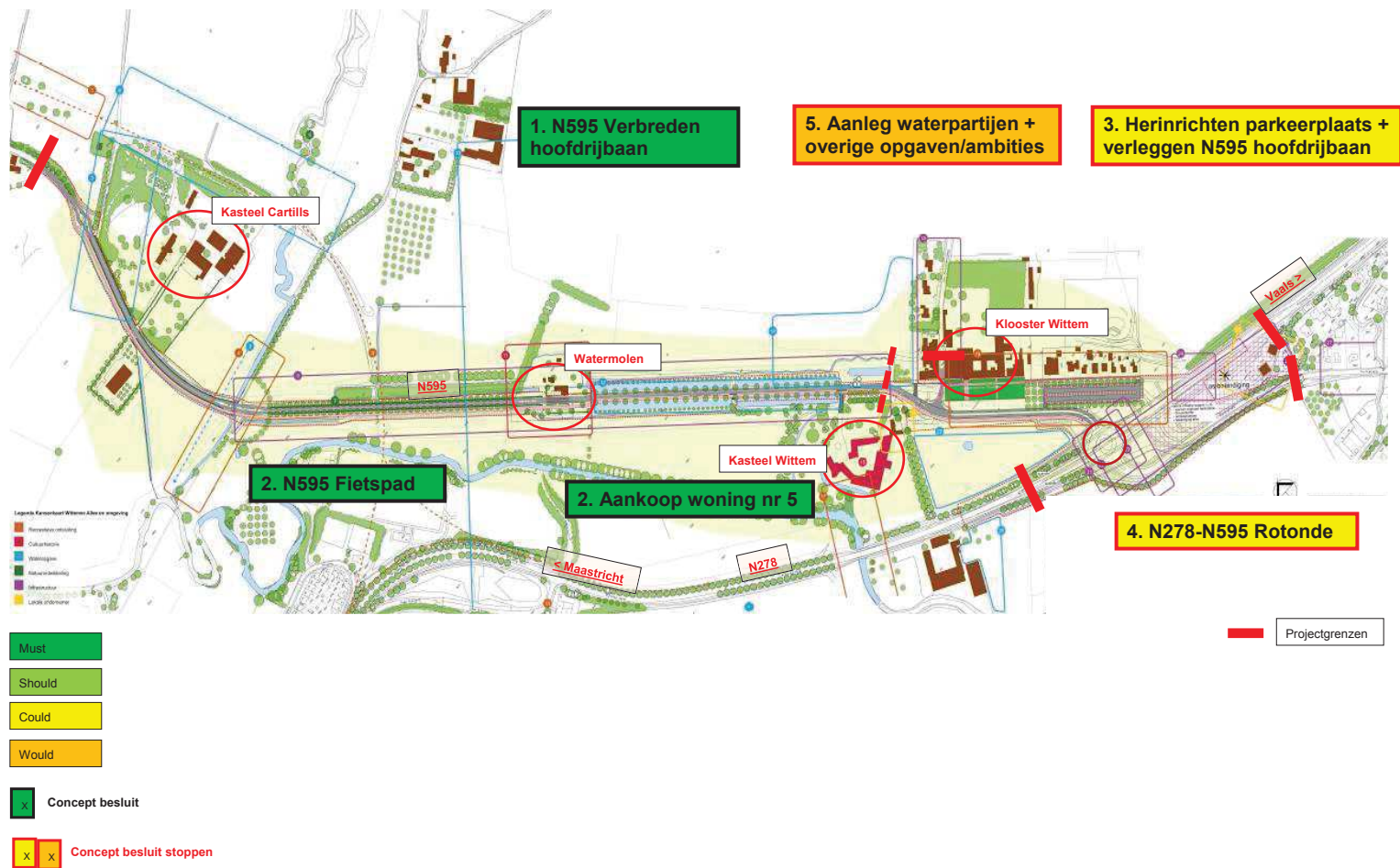
☒ ☒ Concept besluit

☒ Concept besluit stoppen

(47) N266 / N275 Nederweert – Nieuwe alternatief – MoSCoW + Concept besluit



(34) N595 Wittemerallee – MoSCoW + Concept besluit



(36) N598 Hut – De Planck – MoSCoW + Concept besluit

- Must
- Should
- Could
- Would

- Concept besluit
- Concept besluit stoppen

