



Provinciale Staten

Clustercode MOB
Ons kenmerk DOC-00770244
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 20 mei 2025
Verzonden 20 mei 2025

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake reactie op analyse Statenonderzoeker van de Tiende Voortgangsrapportage IPML

Geachte Staten,

Deze mededeling heeft betrekking op de analyse van de Statenonderzoeker van de tiende voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg 2024 - 2028 (IPML) met peildatum 1 januari 2025.

De Statenonderzoeker heeft de tiende voortgangsrapportage IPML geanalyseerd. Na tien voortgangsrapportages is geconstateerd dat de halfjaarlijkse voortgangsrapportage ver ontwikkeld, overzichtelijk, duidelijk en makkelijk leesbaar is. Alle informatie-elementen uit de Regeling Grote Projecten (RGP) 2020 zijn toegankelijk verwerkt. Bovendien is een heldere koppeling gelegd met het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg', de financiële producten en de beleidsdoelen. Via de stoplichtenmethodiek wordt consequent de voortgang op het gebied van scope, tijd en geld gemonitord.

Op 1 januari 2025 verdienen 'maar' 5 van de 85 mobiliteitsprojecten extra aandacht omdat de scope, financiering of planning op 1 januari 2025 teveel afweek van eerdere besluitvorming hierover. De totale financiering van dit omvangrijke programma bevindt zich binnen de financiële kaders. Daarmee is het IPML op dit moment 'in control'. Uiteraard blijven projectrisico's en de project-overstijgende risico's onze aandacht vragen. In de voortgangsrapportage IPML zijn de grootste risico's per project in beeld gebracht en hiermee is binnen de projecten financieel rekening gehouden. Voor de project-overstijgende risico's is de ingestelde risico-component onder het kapitaallastenplafond beschikbaar. Deze buffer stelt ons tot op heden in staat om optredende project-overstijgende risico's financieel op te vangen.

Op 20 september 2024 heeft een informatiesessie 'Indicatoren en de P&C-cyclus' plaatsgevonden. Tijdens deze sessie is de wijze waarop de hoofddoelstellingen (SMART) zijn geformuleerd en de rol van de (in ontwikkeling zijnde) indicatoren daarbij toegelicht. Ook is tijdens deze sessie aangegeven dat ontwikkeling hiervan tijd kost, bijvoorbeeld omdat niet altijd de juiste databron aanwezig is of dat een representatieve meetperiode nodig is voordat de informatie verwerkt kan worden in analyses. In de tiende voortgangsrapportage zijn de resultaten van de activiteiten om de mobiliteitsdoelen te realiseren



beschreven. Deze resultaten worden gemonitord middels indicatoren uit het indicatorenplan. Ook in de P&C-beleidsmonitor, onderdeel van de op 27 juni 2025 geagendeerde Voorjaarsnota 2025, zijn dezelfde indicatoren opgenomen.

Via de voortgangsrapportages IPML blijven wij u op de hoogte houden van de voortgang van onze opgaven, de beheersing van de risico's en de ontwikkeling van de indicatoren welke nodig zijn om onze doelstellingen te meten.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

J.J.M. Kuntzelaers
Gedeputeerde Provincie Limburg
Cultuur & Erfgoed, Mobiliteit, Landbouw

GRIF

Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Griffie
Onderwerp	Analyse IPML 10 (peildatum 1 januari 2025)
Datum	17-04-2025

Analyse

10^e voortgangsrapportage

Integraal Programma

Mobiliteitsopgaven Limburg

(Peildatum 01-01-2025)

Inhoudsopgave

1. Onderwerp en actuele ontwikkelingen	4
1.1. Onderwerp van deze IPML rapportage	4
1.2. Actuele ontwikkelingen	4
2. Regeling Grote Projecten.....	5
2.1. Actuele stand van zaken grote projecten.....	5
2.2. Informatie-elementen RGP 2020 en overige criteria	7
2.3. Analyses en quick scan	8
3. Doelstellingen infrastructuur en hoofdthema's	11
4. Analyse van moties en toezeggingen	14
5. Bevoegdheid.....	14
6. Risico's	14
7. Periodieke informatie/sturingsinformatie.....	14
8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten.....	14
9. Meegezonden bijlagen	17
9.1. Bijlage A Maaslijn	17
9.2. Bijlage B Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	19
9.3. Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt	20
9.4. Bijlage D Openstaande moties en toezeggingen.....	21
9.4.1. Moties.....	21
9.4.2. Toezeggingen.....	23

Conclusies

- Na 10 voortgangsrapportages mag gezegd worden dat IPML ver ontwikkeld is. De rapportage is overzichtelijk, duidelijk en makkelijk leesbaar.
- De belangrijkste risico's qua complexiteit en financiën blijven aandacht vragen. Er zijn daar nog veel onzekerheden, die echter wel in beeld zijn. Het gaat hierbij vooral om de opdrachten die vallen binnen de Regeling Grote Projecten 2020 (Maaslijn, Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, Tram Maastricht-Hasselt en VDL Nedcar). Daarnaast verdienen ook de projecten in de kleuren rood en geel aandacht (zie 2.3 van de analyse).
- 5 van de 85 mobiliteitsprojecten verdienen extra aandacht omdat ze te maken hebben met een flinke vertraging (meer dan 20% ten opzichte van de planning) of hogere kosten (meer dan 5% ten opzichte van de planning). Dat is een flinke verbetering ten opzichte van IPML8 en 9.
- De stoplichtenmethodiek wordt op alle projectbladen consequent en goed toegepast.
- De informatie-elementen uit de RGP 2020 zijn op een toegankelijke wijze door GS verwerkt in IPML10
- De splitsing tussen mobiliteitsdoelen (duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, doorstroming) en stand van zaken (tijd, scope en financiën) komt de overzichtelijkheid ten goede.
- De hoofddoelstellingen worden via een veelheid van acties nader uitgewerkt. Belangrijk is dat steeds duidelijk blijft waar naar toe wordt gewerkt en dat hier grip op wordt gehouden.
- Niet alle doelstellingen en indicatoren zijn al voldoende SMART. Het is belangrijk dat zaken zo concreet mogelijk worden gemaakt; dit zal de uitvoerbaarheid ten goede komen.
- In hoofdstuk 8 van de analyse is dit keer uitgebreid ingezoomd op de financiële aspecten van IPML10. Met name de verschillen tussen IPML9 en IPML10 zijn hier toegelicht. Eindconclusie hier is dat op 1 januari 2025 de financiering van het programma zich binnen de ruimte van de kapitaallasten bevindt.

1. Onderwerp en actuele ontwikkelingen

1.1. Onderwerp van deze IPML rapportage

Voor u ligt de analyse van de tiende Voortgangsrapportage IPML over de periode 1 juli 2024 tot 1 januari 2025 in relatie tot de RGP 2020. Het betreft een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. Het IPML rapporteert halfjaarlijks, gekoppeld aan de voorjaarsnota en begroting, over de voortgang van projecten.

De komende 15 jaar investeert de provincie ruim € 1,8 miljard in zowel het op orde houden van de basis als het in balans brengen van het gebruik van het mobiliteitssysteem. De provincie stelt zich ten doel om alle mobiliteitsopgaven binnen het beschikbare budget, binnen de gestelde termijn en op het vereiste kwaliteitsniveau te realiseren. IPML10 informeert over het totale mobiliteitsprogramma; welke projecten met welke scope worden gerealiseerd en zeker ook belangrijk op welke termijn.

In het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) hebben GS alle opgaven op het gebied van mobiliteit geïntegreerd. De tiende voortgangsrapportage van het IPML10 met peildatum 1 januari 2025, is op 1 april 2025 aan Provinciale Staten aangeboden.

De rapportage van IPML is ver ontwikkeld. Ook IPML10 is overzichtelijk en makkelijk leesbaar en de verantwoording is duidelijk en correct. Over het algemeen wordt de rapportage wat betreft systematiek positief ontvangen door de Statenleden. Vanaf IPML9 is gekozen voor een nieuwe indeling, die de rapportage duidelijker en toegankelijker maakt.

Bij deze analyse is ervoor gekozen om, naast de andere thema's, op één specifiek onderwerp in te zoomen. Dit is de verbinding tussen het beleidskader en de IPML rapportage. In IPML10 is wederom aansluiting gezocht op de beleidsindicatoren uit de doelenboom. Op 26 april 2024 is het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' vastgesteld en is de nota 'Infrastructurele Kapitaalgoederen' geactualiseerd. In hoofdstuk 3 van deze analyse zal hier uitgebreider op in worden gegaan.

1.2. Actuele ontwikkelingen

In de aanbiedingsbrief van 1 april 2025 voor IPML10 wordt ingegaan op actuele ontwikkelingen.

De huidige voortgangsrapportage toont opnieuw een daling van het aantal aandacht projecten. Dankzij onder andere de motie 'infra in control' wordt steeds strakker gestuurd op de beheersing van de mobiliteitsportefeuille.

Specifiek verdienen 5 van de in totaal 85 mobiliteitsprojecten extra aandacht omdat de bestaande scope, planning en/of financiën afwijken van eerdere besluiten hierover. Deze projecten hebben te maken met een flinke vertraging (meer dan 20% ten opzichte van de planning) of hogere kosten (meer dan 5%) ten opzichte van de besluitvorming.

Dit is een flinke verbetering ten opzichte van IPML8 toen 14 van de 96 mobiliteitsprojecten extra aandacht behoeften. Het is ook een lichte verbetering ten opzichte van IPML 9 waar 7 van de 88 projecten extra aandacht vroegen.

Op pagina 3 van IPML10 staat de grafische weergave van het bovenstaande.

De beleidsdoelen en beleidsindicatoren zijn in het 'Indicatorenplan Statenperiode 2023-2027' opgenomen en als bijlage bij de voorjaarsnota gevoegd. In IPML10 zijn op de pagina's 6 en 33 van de VGR links opgenomen naar de in ontwikkeling zijnde indicatoren.

2. Regeling Grote Projecten

Conform PS besluit d.d. 11-12-2020 (P-2020-44349) hebben de navolgende projecten uit het IPML de status Groot Project:

- A. Maaslijn
- B. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf
- C. Tram Hasselt – Maastricht
- D. VDL Nedcar ('on-hold' zie vorige paragraaf en GS DOC-00696083)

Vanaf VGR11 zal ook de N280 Leudal als Groot Project worden opgenomen. Dit is door Provinciale Staten zo besloten door de Basisrapportage op 7 februari 2025 vast te stellen.

2.1. Actuele stand van zaken grote projecten

Kort weergegeven is de actuele stand van zaken van de Grote Projecten als volgt:

- **R9 Maaslijn.**
De voorbereidende werkzaamheden verlopen volgens planning. Aan de Raad van State is verzocht op korte termijn een zitting te plannen. ProRail gaat ondertussen door met uitvoering in 2025, voor zover deze werkzaamheden geen directe relatie hebben met de bezwaren. De provincies Noord-Brabant en Gelderland hebben hun bijdragen aan het project volledig overgemaakt aan de provincie Limburg. De gesprekken met Arriva over de vertragskosten voor de vervoerder, die door de provincie Limburg en door I&W ieder voor 50% worden moeten worden vergoed, lopen nog. Indien er duidelijkheid hierover is zal een voorstel aan Provinciale Staten inzake aanvullende middelen worden voorgelegd. Op 21 februari 2025 is de Statencommissie LEO vertrouwelijk over proces en inhoud van deze vertragskosten geïnformeerd.
- **R56 Tram Maastricht-Hasselt.**
Er zijn geen constructieve voorstellen van Vlaamse zijde ontvangen en er is dus geen vooruitgang geboekt op dit dossier. Op 5 maart 2024 hebben beide colleges van B&W Maastricht en GS het besluit genomen om naar de rechter te gaan en Vlaanderen aansprakelijk te stellen voor het eenzijdig stoppen van het project. Tussentijdse communicatie zal vanwege het 'onder de rechter zijn' niet plaatsvinden. Door de provincie Limburg en de gemeente Maastricht is € 22,6 mln. geïnvesteerd in dit project

Het project staat opgenomen in IPML als vervallen. In het hoor en wederhoor is eerder gesproken over het formeel opheffen van de status RGP. Een statenvoorstel beëindiging RGP beoogt terug te kijken op het project en biedt voor Provinciale Staten de kans terug te kijken op ambitie, scope, kwaliteit van het doorlopen proces en op het opgeleverde project. Tijdens de gerechtelijke procedure is het niet passend dit in alle transparantie te doorlopen. Na het doorlopen van de gerechtelijke procedure zal GS met een voorstel komen op welke manier het project kan worden afgehandeld. Tot die tijd zal het project opgenomen blijven in IPML. Bij de feitencontrole is naar voren gekomen dat de zitting bij de rechtbank Maastricht plaats zal vinden op 21 mei 2025. Op dit moment wordt dit voorbereid.

- **R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf.**

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

In Q3 2024 is de eindafrekening ingediend bij Ministerie van IenW (i.v.m. bijdrage IenW) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie). Vervolgens zal in Q2 2025 de definitieve instemming en betaling van het Ministerie van I&W inzake bijdrage (43%) en CINEA inzake CEF-subsidie gedaan worden. Daarna wordt het Statenvoorstel Opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf ingediend. Er is de nodige vertraging ontstaan, maar tijdens de feitencontrole is hierover het volgende gezegd:

‘Wij zijn in overleg met ‘Europa’ over de aangeleverde documenten. De verwachting is dat voor eind Q3 2025 een definitieve beoordeling wordt teruggekoppeld aan Provincie Limburg. Aansluitend kan het Statenvoorstel Opheffen status groot project worden voorbereid.’

- **W20 N280-Leudal.**

Vanaf eind 2023 laat een geactualiseerde conceptring een financieel tekort zien. De basisrapportage voor het groot project N280-Leudal had vertraging opgelopen is behandeld in de commissie LEO in Q1 2025.

Dit project heeft ook de status gekregen van groot project conform de Regeling Grote Projecten 2020. De basisrapportage is op 7 februari 2025 in de PS vergadering vastgesteld. De N280 Leudal is benoemd als aandachtsproject aangezien de conceptring een financieel tekort laat zien. Na vaststelling van de basisrapportage zal de voortgang van de N280-Leudal vanaf IPML11 worden opgenomen in de voortgangsrapportages.

- **W37 VDL Nedcar**

In augustus 2024 is een mededeling portefeuillehouder richting Provinciale Staten gestuurd (GS DOC-00688391). Daarin is toegelicht waarom de gereserveerde middelen voor het programma en deelproject infra-uitbreiding niet per direct vrij kunnen worden gemaakt. De provincie onderhandelt met VDL over de wijze waarop de beëindiging van de anterieure overeenkomst vorm kan krijgen. In de rapportage is geen nadere informatie hierover opgenomen. Daarom is er bij de feitencontrole naar geïnformeerd en is het volgende gezegd:

‘In de anterieure overeenkomst die de Provincie met VDL Nedcar heeft gesloten zijn onder meer afspraken gemaakt over de verkoop van gronden en de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van het bedrijf. Nu het bedrijf heeft aangegeven niet te kunnen voldoen aan de door PS gestelde criteria voor een ‘go’, moet de anterieure overeenkomst worden beëindigd. Bepaalde afspraken komen te vervallen. Andere afspraken moeten in stand blijven. Op onderdelen moeten nieuwe afspraken worden gemaakt. Hierover is en wordt met het bedrijf gesproken. Een en ander wordt in een vaststellingsovereenkomst vastgelegd, naar verwachting in Q3 2025.’

2.2. Informatie-elementen RGP 2020 en overige criteria

Element	Bevinding
Leesbaarheid rapportage	Vanaf IPML9 is de opzet aangepast aan het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. De voortgangsrapportage is, ook na deze aanpassing, overzichtelijk en goed leesbaar. Er wordt over de volle breedte van het programma gerapporteerd. Dat is niet gemakkelijk bij zulke omvangrijke projecten; het werken met thema- en projectbladen vormt zeker een toegevoegde waarde. De informatie is gestructureerd en overzichtelijk weergegeven. Gezien het feit dat de opzet vanaf IPML9 behoorlijk veel is veranderd en er veel is gewijzigd ten opzichte van vorige rapportages is er toen niet voor gekozen om alle (tekstuele) wijzigingen ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportage weer te geven in een afwijkende kleur (Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 - artikel 7 lid 3). Voor de goede leesbaarheid is dit geen probleem.
Stoplichtenmethodiek (toezegging 2246)	De stoplichtenmethodiek wordt, net zoals in IPML9, in de voortgangsmonitor en op de projectbladen consequent gebruikt. In IPML10 is een nieuwe categorie toegevoegd, namelijk de afgeronde projecten. Dat zijn er deze periode 5.
Informatie-elementen ¹	Alle in de RGP 2020 genoemde informatie-elementen zijn op een toegankelijke wijze door GS verwerkt in IPML 10.
Moties en toezeggingen Deze rapportage behelst de periode vanaf 01-07-2024 tot 01-01-2025. Moties en toezeggingen zijn bijgewerkt tot 25-03-2025. Dit was een vraag van de Statenonderzoeker, waaraan nu gehoor is gegeven.	In de bijlage onder 14.4.3. wordt een overzicht gepresenteerd van de afgedane moties en toezeggingen. Voor de duidelijkheid is het goed te zien dat positief is gereageerd op de opmerking van de Statenonderzoeker in IPML9, waarin is gevraagd om de meest actuele stand van zaken. Dit is nu ook daadwerkelijk gebeurd waarbij is geactualiseerd tot 25 maart 2025. In de bijlagen A tot en met C van deze analyse zijn openstaande moties en toezeggingen, mits ze er zijn opgenomen, behorende tot de IPML-projecten die binnen de Regeling Grote Projecten vallen. In bijlage D is een overzicht opgenomen van overige openstaande moties en toezeggingen (peildatum 02-04-2025).

¹ De informatie-elementen zijn: projectdoelstelling(en), reikwijdte van het project, besluitvormingsmomenten en betrokkenheid PS, planning, financiën, risico's en risicobeheersing, projectbeheer en projectbeheersing en overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van PS.

2.3. Analyses en quick scan

De projecten met de status Groot Project zijn in controle-technisch opzicht geanalyseerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de bijlagen A tot en met C.

Voor projecten uit het IPML, die niet de status Groot Project hebben, is een quick scan gemaakt van de voortgangsinformatie uit het IPML.

Voor de quick scans zijn vijf projecten geselecteerd op basis van risico's in geel en rood, die worden beoordeeld op voortgang en risico.

- N595 Wittemerallee
- N598 Hut-de Plank fase 1
- A73 Zaarderheiken-Parallelbaan
- Fietsverbinding Roermond – Haalen
- Inframaatregelen Weert – Hamont – Antwerpen

Indien gewenst, kunnen Statenleden voor het volgende IPML projecten aandragen voor de quick scan IPML (IPML11).



De stand van zaken is matig als sprake is van:

- een kleine scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een kleine wijziging van de planning:
 - een met GS/PS vastgestelde planning, waarbij de vertraging ligt tussen de 10% en 20%, tellend vanaf de haalbaarheidsfase;
 - ten gevolge van een subsidie die éénmalig wordt verlengd;
- verwachte kosten:
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven tussen de 2% en 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen;
 - waarbij over bijdragen van derden wordt nog onderhandeld.



De stand van zaken is slecht als sprake is van:

- een grote scopewijziging ten opzichte van de bij GS/PS vastgestelde scope (ten einde van de haalbaarheidsfase).
- een grote wijziging van de planning:
 - een met GS/PS afgesproken planning, waarbij de vertraging meer is dan 20%, tellend vanaf de haalbaarheidsfase;
 - ten gevolge van een subsidie die voor een tweede keer wordt verlengd.
- verwachte kosten;
 - die naar verwachting een kredietoverschrijding behoeven van méér dan 5% van het provinciale aandeel ten opzichte van de door GS/PS beschikbaar gestelde middelen.

Projectnummer	Grootste financiële risico's	Grootste tijd risico's
W59. N595 Wittemerallee (verbetering verkeersveiligheid fietsers en aandacht voor oversteekbaarheid). Risicoreservering € 5,79 mln.	• Grondverwerving en onteigening valt duurder uit. • Verleggen van bestaande kabels en leidingen	• Archeologische vondsten leiden tot vertraging. • Start uitvoering schuift naar achter vanwege beroepsprocedure Raad van State en doorlooptijden nutsbedrijven.
W60. N598 Reconstructie De Hut – De Plank (Verbetering verkeersveiligheid voor fietsers en oversteekbaarheid bij Reijmerstok en Hoogcruts. Risicoreservering € 0,8 mln.	• Hoge meerwerkclaims tijdens uitvoering. • Realisatie voldoet niet aan verwachtingen.	• Stikstofprobleem. • Afstemming met Nutsbedrijven heeft duidelijk gemaakt dat de start van de uitvoering niet voor eind 2026 kan plaatsvinden.
W12. A73/A67 Parallelbaan knooppunt Zaarderheiken (financiële bijdrage aan de aanleg van een extra rijstrook tussen afslag 14 Maasbree en knooppunt Zaarderheiken). Risicoreservering € 0,65 mln.	• Dekkingstekort volgens nieuwe raming. • Meenemen van alle duurzaamheidsmaatregelen.	• Lopende procedures bij de Raad van State leiden tot vertraging.
F26. Fietsverbinding Roermond – Haelen (fietsverbinding die het fietsverkeer sterkt stimuleert en bereikbaarheid en veiligheid verbetert). Provincie Limburg is hier subsidieverlener.	• De gemeenten Leudal en Roermond hebben geconcludeerd dat er geen dekkend voorstel is voor aanleg. Oorspronkelijke inschatting € 10,5 mln., raming komt nu uit op € 21 mln.	• Wachten op nieuwe initiatieven van Leudal en Roermond om met dekkende voorstellen te komen. Deze gemeenten zullen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) actualiseren.
R23. Inframaatregelen Weert-Hamont-Antwerpen (het realiseren van een treinverbinding voor het traject Weert-Antwerpen). Provincie Limburg levert hiervoor een financiële bijdrage.	• Nog niet bekend.	• Dossier heeft door komst nieuw kabinet lang stilgelegen

Stand van zaken april 2025 naar aanleiding van feitencontrole

N595:

Op 4-2-25 hebben GS ingestemd met de compensatie in natura van het door het project N595 Wittemer Allee aangetaste Natuurnetwerk Limburg.

Op 18-3-25 hebben GS en op 25-3-2025 het college van Gulpen-Wittem ingestemd met de Realisatieovereenkomst.

Voor PS vergadering 9 mei is het Statenvoorstel inzake het beginselbesluit geagendeerd waarmee grondeigenaren volledig schadeloos gesteld kunnen worden t.b.v. het minnelijk verkrijgen van de voor het project benodigde gronden ter afwending van eventuele onteigening.

Er is duidelijkheid over te verleggen kabels en leidingen. De netbeheerders dienen hiermee in te stemmen waarna de consequenties (tijd, geld) van de benodigde verleggingen in kaart gebracht kunnen worden (einde Q2-25)

N598:

Voor het deelproject van de N278 t/m Hoogcruts kunnen we stellen dat we in overleg zijn met de nutsbedrijven om de planning van de verleggingen in beeld te krijgen. En in relatie hiermee stemmen we ook af met de aannemers wanneer de doorstart van de aanbesteding kan plaatsvinden. Er wordt hard gewerkt om de planning inzichtelijk te krijgen.

Voor het deel tussen Hoogcruts en België kan aangegeven worden dat conform Zo Werken Wij aan het faseplan voor de haalbaarheidsfase gewerkt wordt.

A73 Zaarderheiken:

Rijkswaterstaat is op dit moment nog bezig met de actualisatie en analyse van eerdere stikstofberekeningen.

F26 Fietsverbinding Roermond-Haelen:

Deze informatie is ongewijzigd. De gemeenten Roermond en Leudal zijn ambtelijk aan de slag voor een opdrachtverlening van een nieuwe Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) met actuele gegevens. De laatste verwachting is dat deze vóór de zomer zou kunnen plaatsvinden indien gemeenten op korte termijn de opdracht kunnen verlenen. De subsidie is nog niet verleend, in afwachting van een sluitende begroting.

Het project is wel opgenomen in een lijst van 21 fietsprojecten die in de vorige coalitieperiode opgenomen waren in het beleidsplan Fiets.

In deze coalitieperiode ronden we die 21 projecten nog af.

Weert-Hamont-Antwerpen:

Afgezien van een werkbezoek van de leden van de Tweede Kamercommissie Infrastructuur op 14 maart jl. zijn er op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen te noemen.

Conclusies quick-scan

- **Het werken met tabbladen per project met daarop alle van belang zijnde informatie is overzichtelijk en duidelijk.**
- **De splitsing tussen mobiliteitsdoelen (duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, doorstroming) en stand van zaken (tijd, scope, financiën) komt de overzichtelijkheid duidelijk ten goede.**
- **Het aantal projecten waar problemen ontstaan is beperkt, maar gezegd kan worden dat de problemen zicht toespitsen op dekkingstekorten, stikstofproblematiek en wachten op beroepsprocedures of besluitvorming nieuw kabinet.**

3. Doelstellingen infrastructuur en hoofdthema's

Op 26 april 2024 is het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' vastgesteld en de nota 'Infrastructurele Kapitaalgoederen' geactualiseerd.

Als het gaat om infrastructuur zijn de hoofddoelstellingen voor de huidige collegeperiode (2023-2027) als volgt samen te vatten:

- In 2027 is de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de Limburgers verbeterd t.o.v. 2023;
- In 2027 is er sprake van een verbeterde bereikbaarheid voor iedereen in Limburg, nationaal en internationaal (personen en goederen);
- In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar;
- In 2027 vinden er meer duurzame verplaatsingen plaats (zowel personen als goederen) ten opzichte van 2023;
- In 2027 is de toegankelijkheid in Limburg verbeterd ten opzichte van 2023;
- In 2027 is de verkeersveiligheid verbeterd.

Kijkend naar deze doelstellingen valt op dat er nogal wat doelstellingen algemeen van aard zijn. Woorden als kwaliteitsverbetering, verbeterde bereikbaarheid, meer duurzame verplaatsingen, verbeterde toegankelijkheid en verbetering verkeersveiligheid zijn heel algemeen en niet SMART en de vraag is wat er nu concreet gerealiseerd dient te worden. Bij de uitwerking van de hoofdthema's volgt wel meer duidelijkheid.

In IPML10 zijn de thema's als volgt benoemd. Niet alle acties worden benoemd, er is een selectie gemaakt.

- **Structurele beleidsvoorbereidende taken (pagina 31 en verder IPML10)**

Beoogd resultaat: lange termijn beleidsuitvoering aan de hand van het beleidskader 'een bereikbaar en toegankelijk Limburg' door realisatie van activiteiten.

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

- Opstellen langetermijnvisie mobiliteit 2040/2050
- Borgen Limburgse belangen in nationale programma's (Toekomstbeeld OV en fiets, goederenvervoercorridors)
- Op orde houden van de benodigde mobiliteitsdata en (verkeers)meetnetten
- Ontwikkelen van mobiliteitsindicatoren in lijn met de doelenboom voor de P&C cyclus
- Op orde brengen van de Data top 15²
- Samenwerking verkeersmanagement met Verkeerscentrale Zuid-Nederland
- Afstemmen werkwerkzaamheden en evenementen
- Aanpak verkeersactieve school voor zowel basisscholen als voortgezet onderwijs.
- Doelgroepenaanpak voor thema's als rijden onder invloed, snelheid in het verkeer en kwetsbaarheid in het verkeer.

² Deze data hebben betrekking op geplande afwijkingen en afstemmingen, pro- en reactief verkeersmanagement, proces verkeersbesluiten en vergunnen, beheer van objecten en mobiliteitsdiensten.

- **Openbaar Vervoer (pagina 39 en verder IPML10)**

Beoogd resultaat: Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer in Limburg en zijn concessieverlener, waarbij Arriva voor de periode 2016-2031 als concessiehouder het regionaal trein- en busvervoer verzorgt.

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

- Concessie openbaar vervoer Limburg 2021 beheren en blijven ontwikkelen;
- In lijn met het coalitieakkoord wordt invulling gegeven aan stevig opdrachtgeverschap voor wat betreft de concessie;
- Actualiseren van het Ontwikkelplan OV op basis van de laatste inzichten;
- Afspraken met het Rijk maken over Rijksbijdrage aan OV concessie voor de periode vanaf 2025;
- In 2025 vindt een mid term review van de concessie plaats;
- Eerste stappen ter voorbereiding op de nieuwe OV-concessie;
- Indexering openbaar vervoer tarieven;
- Onderzoek mogelijkheden om Nachttrein Schiphol – Maastricht uit te breiden naar Aken en Luik;
- Invulling geven aan afspraak in het coalitieakkoord om in 2027 alle bussen van Arriva in Limburg emissie loos te laten rijden;
- Uitvoering geven aan de subsidieregeling Wensbus.

- **Provinciale infrastructuur (pagina 48 en verder IPML10)**

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

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

- Het opstellen en laten vaststellen van een nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2024-2027.
- We geven uitvoering aan de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten. Stikstof is hierbij een aandachtspunt.
- We geven uitvoering aan de genomen besluiten over (snel)fietspaden.
- We voegen geen nieuwe grote infrastructurele projecten toe aan de mobiliteitsportefeuille en nieuwe initiatieven worden getoetst aan de hand van het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven

- **(Inter-) nationale mobiliteitsopgaven (pagina 76 en verder IPML10)**

Beoogd resultaat: Limburg nationaal en Europees verbinden aan de hand van het beleidskader 'een bereikbaar en toegankelijk Limburg' door realisatie van de opgenomen activiteiten.

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

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

- Sturen op tijdige realisatie van de Maaslijn en onverminderde inzet voor de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen;
- Lobby bij het Rijk voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg (A2, A67) en vaarwegen (Julianakanaal en 24 uren beschikbaarheid van sluizen);
- Inzet voor binnenhalen Europese cofinanciering (CEF) voor Limburgse binnenhavens.

- **Regionale mobiliteitsopgaven (pagina 92 en verder IPML10)**

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

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

- Inzet op fietsstimulering in samenhang met verkeersveiligheid en doelgroepenbenadering;
- Realiseren fietsinfraprojecten uit beleidskader 'focus op fiets';
- Voorbereiden en aanbesteden derde collectieve aanbesteding voor laadinfra voor personenvoertuigen.

De provincie Limburg werkt de hoofddoelstellingen via een veelheid van acties uit, die de hoofddoelstellingen nader concretiseren. Er vallen drie zaken op:

- Veel doelstellingen zijn kwalitatief van aard en veel minder kwantitatief. Hierdoor bestaat het gevaar dat er weliswaar veel acties worden ondernomen, maar dat niet exact duidelijk is waar precies naar toe wordt gewerkt; hoe lost de provincie dit op?
- Er is sprake van tientallen doelstellingen. Hoe wordt hier grip op gehouden? Wie zijn daarvoor verantwoordelijk.
- Doelstellingen zijn niet volledig SMART.
 Niet **specifiek** genoeg --> borgen van belangen, op orde brengen, afstemmen, eerste stappen en verstevigen inzet.
 Niet voldoende **meetbaar** --> opstellen lange termijnvisie, ontwikkelen mobiliteitsvisie en stevig opdrachtgeverschap.
 Niet **acceptabel** --> geen opmerkingen
 Niet **realistisch** --> geen opmerkingen
 Niet voldoende **tijdgebonden** --> ontwikkelen van mobiliteitsindicatoren, afspraken met het Rijk maken en sturen op tijdige realisatie
 Hoe gaat de provincie ervoor zorgen dat zaken concreet genoeg zijn, hetgeen de uitvoerbaarheid verbetert?

In hoofdstuk 8.3.2. van IPML10 wordt hier iets over gezegd, maar bij de feitencontrole is nader ingezoomd op bovenstaande vragen:

'Zie hiervoor hoofdstuk 8.3.2. Mobiliteitsindicatoren. Hierin staat beschreven dat de doelstellingen, aan de hand van een indicatorenplan, nader geoperationaliseerd worden. Op deze manier kan het realiseren van de doelen ook kwantitatief worden beoordeeld. Daarbij zijn de indicatoren gekoppeld aan de resultaten die genoemd zijn in de VGR10. Omdat het werken middels indicatoren nieuw is voor de organisatie zijn een aantal indicatoren nog in ontwikkeling. Het opbouwen van de juiste indicator en databronnen om recht te doen aan de doelstelling vraagt

zorgvuldigheid. Daarnaast zijn representatieve nulmetingen van belang en wordt de juiste meetperiode gekozen. Hiermee is tijd gemoeid. Voor de mobiliteitsopgaven is een speciaal team, het Monitoring-, Evaluatie- en Datateam hieraan werkzaam. Dit jaar dienen alle indicatoren beschikbaar gemaakt te worden. In de voorjaarsnota 2025 wordt de P&C beleidsmonitor al verder aangevuld met indicatoren uit het indicatorenplan.'

Om voldoende concreet te kunnen werken is het wel belangrijk en vormt het ook een aandachtspunt voortdurend te blijven meten wat de stand van zaken is en welke vooruitgang is bereikt bij het werken met indicatoren.

4. Analyse van moties en toezeggingen

In de bijlagen A tot en met C van deze analyse zijn openstaande moties en toezeggingen, mits ze er zijn opgenomen, behorende tot de IPML-projecten die binnen de Regeling Grote Projecten vallen. In bijlage D zijn de overige moties en toezeggingen opgenomen.

In paragraaf 14.4.3. in de Voortgangsrapportage is een overzicht opgenomen met moties en toezeggingen die in de periode 1 juli 2024 tot 1 januari 2025 aan de orde zijn geweest en bij de ingekomen stukken voor Provinciale Staten zijn gepubliceerd.

5. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) wordt de door Gedeputeerde Staten verstrekte informatie in een Voortgangsrapportage geanalyseerd onder andere door deze te toetsen aan de in artikel 5 van de RGP 2020 geformuleerde uitgangspunten. In de Statencommissie LEO wordt de voortgangsrapportage geagendeerd en vindt (inhoudelijke) behandeling van de Voortgangsrapportage van GS plaats (uitsluitend ten aanzien van eventuele wijzigingen/afwijkingen in de voortgang). De voorliggende analyse kan hierbij worden betrokken.

6. Risico's

De Regeling Grote Projecten geeft PS de mogelijkheid om meer controle op een project uit te kunnen oefenen. Via door GS opgestelde voortgangsrapportages houden PS een goed en frequent zicht op de ontwikkelingen (inhoudelijk, financieel, risico-technisch) van een project. Indien een IPML-project niet als Groot Project is aangewezen hebben PS besloten om deze projecten ook deel uit te laten maken van de integrale IPML-voortgangsrapportage.

7. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via jaarstukken en begroting

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten opgenomen in IPML rapportages

GS overleggen tweemaal per jaar een voortgangsrapportage IPML (peildata 1 januari en 1 juli). PS houden hiermee zicht op onder andere de financiële, inhoudelijke, risico-technische en organisatorische ontwikkelingen van de hiertoe behorende projecten.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

In de begroting is vooral het beleidskader 7 'een bereikbaar en toegankelijk Limburg' van belang. Hierin is al een start gemaakt met een groot aantal indicatoren, die stap voor stap ook in de IPML rapportages terug zullen komen.

Op de pagina's 25 en 26 van IPML10 wordt een toelichting gegeven op de financiën. Daarnaast is in bijlage 14.5 de grafische weergave van het kapitaallastenplafond voor de investeringen in mobiliteitsopgaven en mobiliteitsprojecten.

Conform artikel 10 van de financiële verordening stellen Provinciale Staten het kapitaallastenplafond vast, te herijken bij de start van elke Statenperiode. Dit plafond geeft de maximale kapitaallasten weer en is dus bepalend voor de investeringsruimte. Dit plafond is € 30,73 mln., gelijk aan het plafond in IPML9. Het valt uiteen in vier delen:

1. Onderhoud en vervanging
2. Investering in bestaand areaal (weg/spoor/fiets)
3. Investering in nieuw areaal (weg/spoor/fiets)
4. Risicocomponent in verband met kredietoverschrijding

In bijlage 14.5. zijn de jaarlijkse kapitaallasten verdeeld naar investeringen in beheer en onderhoud, mobiliteitsprojecten, risicoreserve en vrije ruimte grafisch weergegeven.

De grafische weergave van de kapitaallasten geeft aan dat op basis van het huidige kapitaallastenplafond op dit moment voldoende ruimte bestaat voor investeringen in beheer, onderhoud, mobiliteitsprojecten, risicoreserve en vrije ruimte.

In IPML10 zijn een aantal infrastructurele projecten afgerond met een restantkrediet. De financiële consequenties hiervan zijn nog niet meegenomen in de rapportage, maar worden verwerkt in IPML11. Tijdens de feitencontrole is gebleken dat dit de projecten zijn die weergegeven worden op pagina 26. De restanten onder het kapitaallastenplafond blijven beschikbaar en kunnen worden aangewend conform artikel 10 van de financiële verordening. De financiële afhandeling van de projecten heeft plaatsgevonden. De interne technische verwerking door cluster Financiën, het afsluiten van het project in de financiële administratie, geschiedt volgens de voorjaarsnota 2025. Dit is ook zo aangegeven in IPML. Dit wordt in VGR11 IPML verwerkt.

Met deze monitoring en de grafische weergave met een 15 jarige doorkijk kan bij de start van elke statenperiode een voorstel tot herijking van het kapitaallastenplafond worden voorgesteld.

In paragraaf 5.2. wordt gesproken over de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's ter grootte van € 36,84 mln.

In IPML9 bedroeg dit bedrag nog 99,2 mln. en was deze ruimte geoormerkt met een stelpost van € 2,41 mln. bij de jaarlijkse kapitaallasten. Dit bedrag is nu veel lager. Wat is er veranderd en waarom? In de huidige rapportage is geen overzicht opgenomen van benodigde aanvullende kredieten. Wat is daar de reden van? Het is dus ook niet duidelijk bij welke projecten er sprake is van ophoging van kredieten. Bij de feitencontrole is hier nader op ingegaan:

'De € 99,2 mln. is inderdaad de grootte van de risicocomponent geweest per 1 september 2022. Door de jaren heen heeft besluitvorming plaatsgevonden om gedeeltes van deze € 99,2 toe te kennen aan diverse projecten. Dit is ook telkens opgenomen in de voorgaande voortgangsrapportages. Op dit moment is de huidige financiële grootte van de risicocomponent € 36,84 mln. Met het tweede gewijzigde Statenvoorstel uitwerking motie 2998 Infra in Control (DOC-00644415) is geheimhouding van kracht op deze besluiten en is vanaf VGR9 IPML vanwege de openbaarheid van het IPML deze informatie niet meer opgenomen.'

Inzicht hierin zou aansluiten bij motie 2998 infra in control, waarin het college het volgende wordt verzocht.

- Een actuele doorrekening op te stellen van de huidige portefeuille en daarbij de reële risico's in geld in beeld te brengen
- Op basis daarvan met voorstellen te komen voor maatregelen om de kosten op totaal-niveau te beheersen
- Tot dat moment geen kredietbesluiten voor overschrijding van individuele projecten meer aan PS voor te leggen, uitgezonderd de reeds geagendeerde Parkstadroute

Dit is verder uitgewerkt en dus afgehandeld in het tweede gewijzigde Statenvoorstel uitwerking motie 2998 Infra in Control (DOC-00644415), waarin is besloten projectkredieten niet meer fragmentarisch aan te bieden, maar de totale programmering en daarmee de financiële balans elk half jaar via de IPML rapportages te presenteren. In IPML9 was dit opgenomen in de grafiek 'Kapitaallasten investeringen'. In IPML10 zou dit duidelijker opgenomen moeten worden, zo bleek toen uit het ambtelijk wederhoor. Is dit ook daadwerkelijk gebeurd en zo ja waar? Hierover is het volgende gezegd bij de feitencontrole:

'Omwille van het compact houden van de geboden informatie is deze grafiek en zijn de financiële tabellen verschoven naar de bijlagen 14.5 Financiële samenvatting.

In het kopje Kapitaallastenplafond en meerjarige doorkijk tot en met 2028 in hoofdstuk 5 wordt verwezen naar deze bijlage.'

In IPML10 staat in bijlage 14.6. voor programma 7 (een bereikbaar en toegankelijk Limburg) als totaalbedrag begroot voor 2025 € 165,5 mln.

Dit is iets lager dan het opgenomen bedrag in de begroting 2025, zijnde € 167,85 mln.

Het verschil zit hem hierin dat in IPML de kapitaallasten van de infrastructurele wegenprojecten en personele lasten niet zijn opgenomen; in de begroting is dit wel het geval.

De algemene conclusie kan zijn dat op 1 januari 2025 de financiering van het programma zich nog binnen de ruimte van de kapitaallasten bevindt en er is op dit moment geen noodzaak het programma te herijken.

9. Meegezonden bijlagen

9.1. Bijlage A Maaslijn

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen

Voortgangsrapportage

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen is de drukste en meest bereden enkelsporige spoorlijn in Nederland. Samen met het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland en ProRail werkt de provincie Limburg aan de opwaardering van de Maaslijn.

Reeds op 30 juni 2021 is er een bestuurlijk akkoord gesloten met IenW, waarbij afspraken zijn gemaakt over tekorten, risicoverdeling en het opdrachtgeverschap. PS heeft hier in oktober 2021 mee ingestemd en in lijn hiermee het krediet verhoogd met € 18,48 mln. Daarnaast is er een reservering gevormd voor de vergoeding aan Arriva in verband met vertragingskosten.

Als gevolg van de vertraging van het project en de prijsstijgingen van materialen zijn de projectkosten gestegen. Deze factoren plus het aanbestedingsresultaat heeft ProRail de projectraming doen actualiseren. De totale raming komt nu uit op € 358 miljoen exclusief btw en prijspeil 2023. Dat is een toename van € 22 miljoen ten opzichte van de eerder gerapporteerde € 336 miljoen, exclusief btw en prijspeil 2021. Hiervan dragen de provincies Noord-Brabant en Gelderland respectievelijk € 31,6 mln. en € 21,45 mln. Deze bedragen zijn overgemaakt.

Bij de start van de aanbesteding door ProRail in januari 2022 is later gebleken dat als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de Covid pandemie forse kostenstijgingen en verstoringen in de leveringsketens zouden gaan optreden. Dit heeft geleid tot grote vertraging van de aanbesteding. In februari 2023 is ProRail opnieuw gestart met de aanbesteding. ProRail heeft Swietelsky Rail Benelux opdracht gegeven voor de realisatie van het project Maaslijn. De indiensstelling van de totale infrastructuur is voorzien in december 2027.

Op 27 maart 2024 is aan Provinciale Staten een update gegeven over de voortgang van twee moties over de Maaslijn. Hierin staat vermeld dat het ministerie van IenW zich op het standpunt stelt dat alle betrokken partijen bewust en relatief recent akkoord zijn gegaan met de afspraken. Daarbij wordt aangegeven dat door financiële druk en prijsstijgingen er vanuit het IenW geen extra geld voor de Maaslijn beschikbaar is. Bovendien wil IenW geen extra risico's lopen of het hele project overnemen, zo wordt vermeld in de mededeling portefeuillehouder. Ook blijkt uit juridisch onderzoek dat het Rijk en ProRail hun afspraken met de Provincie niet hebben geschonden. Het door Provinciale Staten genomen aanvullende kredietbesluit Maaslijn van 29 september 2023 (Statenvoorstel G-23-005 inzake besluit infrastructuur Maaslijn 2023, GS DOC 00533430) is genoeg om de kosten tot 2027 te dekken. Aan Provinciale Staten is daarom meegedeeld dat alles overziende het college van Gedeputeerde Staten op dit moment geen mogelijkheid ziet om tot invulling van de oproep uit de moties 2951 en 2987 te komen. Beide moties hebben betrekking op het feit dat de Maaslijn gezien moet worden als Rijksproject. De moties 2951 en 2987 zijn door de Staten in commissie LEO zonder opmerking of bespreking reeds afgedaan.

Uit een eerder ambtelijk hoor- en wederhoor is gebleken dat het uitblijven van aanvullende financiering door het Rijk geen gevolgen heeft voor het project. Het project is in uitvoering genomen op basis van de vigerende bestuursovereenkomst en addendum op deze bestuursovereenkomst. Dit betekent dat de oorspronkelijke afspraken van kracht blijven. Deze oorspronkelijke afspraken zijn dat meerkosten boven € 335,86 mln. conform de bestuursovereenkomst uit 2020 en het addendum op deze bestuursovereenkomst uit 2021, worden gedekt door het Ministerie van IenW en Provincie Limburg op basis van een 50%-50% verdeling. De provincie Limburg heeft hiervoor in 2023 het investeringskrediet van het project Maaslijn opgehoogd met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln. per jaar vanaf 2026. Zie Statenvoorstel inzake besluit infrastructuur

Maaslijn 2023 (G-23-005, 29 september 2023) Geldt deze afspraak nog steeds? Met andere woorden kunnen we nog iets van het Rijk verwachten of is dat allemaal hoogst onzeker en onduidelijk?

Bij de feitencontrole is dit besproken:

'Afspraak geldt nog steeds. Het ministerie heeft geen signalen gegeven dat ze bereid is meer bij te dragen aan het project. Ook ligt het niet in de lijn der verwachting dat deze afspraak naar de toekomst toe nog gaat wijzigen.'

Ten aanzien van de aanvullende vertraging 2024-2027 heeft Arriva inzage gegeven in haar meerkosten. De hoogte van deze kosten is nog niet duidelijk; daarover zijn partijen nog met elkaar in overleg. Op 21 februari 2025 zijn de leden van de commissie LEO vertrouwelijk over het proces en de inhoudelijke voortgang geïnformeerd.

Deze business-case wordt extern gevalideerd, en over de financiële gevolgen zal in Q4 2025 een voorstel aan Provinciale Staten worden voorgelegd (zie ook Strategische voorraadagenda). Op 18-10 is de agendacommissie akkoord gegaan met deze verplaatsing. Argumentatie die in de strategische voorraadagenda door GS is ingebracht, is als volgt: *'De onderhandelingen met Arriva, alsmede een zorgvuldige externe validatie duren langer dan gedacht. Gelet op de financiële omvang, neemt GS hier meer tijd voor.'* In het ambtelijk wederhoor is daarnaast de vraag gesteld waarom dit niet is opgenomen bij risico's of financiën. Hierover is aangegeven: *'Dit is niet opgenomen bij risico's of bij financiën omdat dit geen nieuwe risico's of financiële vraagstukken oplevert; het leidt enkel tot een later moment van duidelijkheid over de exacte hoogte van de verdragingskosten voor Arriva.'*

In het kader van het PIP zijn er in totaal 16 beroepen ingediend, waarvan 4 in Noord-Brabant en 12 in Limburg. Deze zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. In januari 2024 heeft de Provincie Limburg het verweerschrift aangevuld met een beoordeling. Uiterlijk 1 januari 2025 zou sprake zijn van een onherroepelijk PIP, er is echter nog geen zittingsdatum bij de Raad van State om de beroepen te behandelen. IenW en Provincie Limburg hebben ProRail de opdracht gegeven om een analyse uit te werken en maatregelen voor te stellen die negatieve effecten van een uitspraak later dan 1 januari 2025 doen beperken. Wanneer de zitting plaatsvindt en dus een uitspraak volgt is nog niet bekend.

Tijdens de feitencontrole is nog het volgende aangegeven:

'ProRail heeft onderzocht of de werkzaamheden kunnen doorgaan op basis van de vastgestelde (maar nog niet onherroepelijke) Provinciale Inpassingsplannen?'. Het antwoord is "ja". De vastgestelde inpassingsplannen zijn al in werking getreden. De beroepsprocedure maakt dat niet anders. ProRail heeft verschillende scenario's bekeken en heeft in afstemming met de Provincie Limburg en het Ministerie van IenW besloten om door te gaan met de uitvoering van het project conform de huidige planning.'

Analyse moties en toezeggingen

Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 02-04-2025).

9.2. Bijlage B Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Voortgangsrapportage Het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen om daarmee een economische impuls te geven aan de ontwikkeling van de grensregio's. Het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is uitgevoerd. In Q1 2025 is de eindafrekening ingediend bij het ministerie van I&W en Europa (CEF subsidie). Belangrijke vraag is wanneer de definitieve instemming en betaling van het Ministerie van I&W gedaan worden. Daarna wordt het Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf ingediend. Dit was bij IPML8 voorzien in Q3 2024. In het ambtelijk wederhoor bij IPML9 is ingegaan op de reden voor deze vertraging. Het indienen van de stukken voor Europa (CINEA, CEF-subsidie) heeft pas in oktober 2024 plaatsgevonden. Dit in verband met de langere doorlooptijd van de accountantscontrole. Op dit moment worden de stukken door Europa gecontroleerd en wordt gewacht op een reactie. Een deel van een reactie is reeds ontvangen en heeft geleid tot het opnieuw indienen van documenten. Dit voornoemde proces zal moeten worden afgerond voordat het Statenvoorstel 'Opheffen status Groot Project' kan worden opgesteld. Actuele informatie naar aanleiding van IPML10: <i>'Wij zijn in overleg met 'Europa' over de aangeleverde documenten. De verwachting is dat voor eind Q3 een definitieve beoordeling wordt teruggekoppeld aan Provincie Limburg. Aansluitend kan het Statenvoorstel Opheffen status groot project worden voorbereid.'</i>
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 02-04-2025).

9.3. Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
Voortgangsrapportage Doel van het project was het verbeteren van de grensoverschrijdende openbaar vervoerverbinding tussen Maastricht en Hasselt en op deze wijze een impuls te geven aan de ontwikkeling van de grensregio. Gebleken is dat het politiek draagvlak in Vlaanderen onvoldoende was. Op verzoek van Minister Peeters is de aanbesteding voor het infra-gedeelte door de Lijn stopgezet. De Lijn is penvoerder voor de aanbesteding voor Nederlandse en Vlaamse partijen).
Risico's De provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben € 23 mln. in dit project geïnvesteerd. Op 5 maart 2024 hebben beide colleges van B&W Maastricht en Gedeputeerde Staten het besluit genomen om de stukken naar de rechtbank door te geleiden en Vlaanderen en de Lijn aansprakelijk te stellen voor het eenzijdig stoppen van het project. Tussentijdse communicatie zal vanwege het 'onder de rechter zijn' niet plaatsvinden. De zitting bij de rechtbank Maastricht vindt plaats op 21 mei 2025 en wordt op dit moment voorbereid.
Projectblad Na het afwickelen van dit dossier kan, aldus GS, de status Groot Project van dit project beëindigd worden. PS heeft een beslissende rol over het al dan niet beëindigen van de status Groot Project voor het project Tram Maastricht-Hasselt.
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 02-04-2025).

9.4. Bijlage D Openstaande moties en toezeggingen

De openstaande moties en toezeggingen in deze bijlage vallen buiten de scope van de rapportage van IPML met als peildatum van 1 januari 2025. De peildatum voor de deze lijst in de analyse is 25-03-2025. Bij de behandeling in de Statencommissie LEO is de meest actuele lijst terug te vinden bij de behandeling van het overzicht van aanbevelingen, moties en toezeggingen. Er vindt een steeds duidelijkere koppeling plaats tussen IPML en de openstaande moties en toezeggingen.

Naar aanleiding van de opmerkingen gemaakt bij IPML9 is in de mededeling portefeuillehouder als reactie op de analyse van de Statenonderzoeker van VGR9 IPML aangegeven dat dit verbeterd zou worden in VGR10 IPML. Dat is gebeurd. In bijlage 14.4.3. is een overzicht van afgedane motie tot 25 maart 2025 weergegeven met waar mogelijk een link naar iBabs.

De openstaande moties en toezeggingen komen terug in de periodieke lijst die telkens voor een Statencommissie LEO wordt geagendeerd. Deze geeft de laatste stand van zaken weer.

9.4.1. Moties

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 02-04-2025)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
M3106 Verzoeken het college: - In navolging van Provincie Zuid-Holland samen met vervoerders, gemeenten en andere relevante partners onderzoek te laten doen naar de veiligheidsbeleving in het Limburgse OV en op Limburgse stations onder reizigers én mensen die nu niet met het OV reizen; - Daarbij in het bijzonder aandacht te hebben voor de veiligheidsbeleving van vrouwen, te inventariseren welke onveilige hotspots er zijn en op te halen welke maatregelen vrouwen nodig hebben om zich veiliger te voelen in het OV en op stations; - Uitkomsten van dit onderzoek te bespreken met Provinciale Staten via de commissie Leefomgeving.	1-4-2025 Opdrachtverlening voor onderzoek heeft plaatsgevonden. Afronding voorzien voor het zomerreces, waarna de resultaten in Q3 aan PS zullen worden gerapporteerd.	Stand van zaken is nog actueel.

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 02-04-2025)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
M3128 Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om: - In overleg te treden met de overige provincies en het Rijk om te komen tot afspraken waardoor de bevoegdheden van provinciale weginspecteurs kunnen worden uitgebreid voor het verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid op al onze wegen; - Provinciale Staten over de uitkomsten van dit overleg en vervolgstappen te informeren.	Mededeling portefeuillehouder 11-03-2025 (DOC-00755301).	Motie is afgedaan. Provinciale Staten zijn geïnformeerd via de hiernaast vermelde mededeling portefeuillehouder.
M3137 Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten: • Optie 2 uit de mededeling portefeuillehouder zo snel mogelijk te realiseren, door afspraken te maken met de vervoerder over het doorrijden naar Sittard van de laatste RE18 vanuit Aachen Hbf in de nacht van vrijdag op zaterdag; • Provinciale Staten te informeren over de wijze waarop en op welke termijn dit gerealiseerd kan worden.	11-2-2025 Gesprekken met vervoerder over te maken afspraken lopen. Naar verwachting kan Provinciale Staten in Q1 2025 over de uitkomsten worden geïnformeerd. 1-4-2025 Zie MPH van 1-4-2025 (GS DOC-00752106).	Motie is afgedaan. Arriva zal de extra verbinding per 11 april aanstaande starten.
M3164 Roept het College van Gedeputeerde Staten op om: • Arriva aan te sporen om contactmogelijkheden voor hulp in onveilige situaties duidelijk kenbaar te maken in treinen, bussen, bij bushaltes en op stations, bijvoorbeeld door het tonen van informatie op schermen en het plaatsen van affiches; • In gesprek te gaan met Arriva om te waarborgen dat deze maatregelen zo spoedig mogelijk worden doorgevoerd en structureel worden gehandhaafd; • Te rapporteren over de voortgang van deze verbeteringen aan Provinciale Staten.	31-03-2025 Overleg met betrokken partijen is gestart. PS worden naar verwachting in samenhang met afhandeling motie 3106 in Q3 2025 geïnformeerd.	Stand van zaken actueel.

9.4.2. Toezeggingen

Gezien de hoeveelheid openstaande toezeggingen, is in deze analyse ervoor gekozen om niet alle toezeggingen in de lijst op te nemen. Voor een totaal overzicht van de openstaande toezeggingen zie de lijst in LEO van 18-4-2025.

Omschrijving Toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	Constatering bij de analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
T9213 Gedeputeerde Van Gaans-Gijbels zegt toe de impact van het huidige grondstoffenbestand (en mogelijk vernieuwd grondstoffenbestand, zoals bio-kolen) van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij op het milieu (specifiek CO2 en Stikstof) nader te onderzoeken en hierover de Staten in Q1 2023 te informeren.	30-8-2023 De Nederlandse museum spoorlijnen doen in samenwerking met het Brits onderzoeksinstituut onderzoek naar effecten gebruik biokolen maar de onderzoeksresultaten zijn nu nog niet beschikbaar. 9-1-2024 Het onderzoek van de Nederlandse museum spoorlijnen is met het Brits onderzoeksinstituut zijn vertraagd. De resultaten zullen Q1 2024 beschikbaar zijn en worden dan gerapporteerd. 27-08-2024 De resultaten van het Brits onderzoeksinstituut zijn nog niet beschikbaar. Naar verwachting zullen deze resultaten Q4 2024 beschikbaar komen waarna rapportage plaatsvindt.	Op de vraag waarom dit al meerdere malen is verplaatst, is aangegeven: <i>'ZLSM participeerde bij een onderzoek waaraan alle toeristische spoor musea in Nederland meeliftten en waren afhankelijk van dit instituut zonder zelf hierin te veel eisen te kunnen stellen. PS worden in Q4 2024 via een mededeling portefeuillehouder geïnformeerd'</i> . <i>In Q2 zal er een mededeling portefeuillehouder hieromtrent komen.</i>
T9486 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe in uiterlijk Q4 2025 terug te komen met de scope en kosten van de betreffende projecten gerelateerd aan het 2e Gewijzigde Statenvoorstel Uitwerking motie 2998 Infra in control.	11-02-2025 In Q1 2025 zullen PS via de aanbiedingsbrief van VGR10 IPML worden geïnformeerd over de actualiteiten en stand van zaken van de betreffende projecten. Hierna zullen PS via de reguliere voortgangsrapportages en informatiesessies van het IPML worden geïnformeerd. 2-4-2025 Zie aanbiedingsbrief van VGR10 IPML (zie GS DOC-00750136).	

Omschrijving Toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	Constatering bij de analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
T9592 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe de touringcaractie in het kader van verkeersveiligheid wederom met de politie op te pakken en zo vaak als capacitair mogelijk te realiseren en hierover te rapporteren naar de Staten eind 2025.	11-02-2025 De wens om in 2025 zo vaak als mogelijk de handhavingsactie met de handhavingsbus te herhalen is actief met de politie gedeeld. PS worden in Q1 2025 geïnformeerd over de uitkomst. 1-3-2025 Zie MPH van 11 maart 2025 (GS DOC-00747647).	
T9636 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe dat tijdens de informatiesessie over de 10e VGR IPML gerapporteerd wordt over de impact van de recente stikstofuitspraken op de N280 Leudal en de hele IPML-portefeuille.	1-4-2025 Dit onderwerp zal aan bod komen tijdens de informatiesessie van VGR10 IPML voor Provinciale Staten op 16 mei 2025.	