

GRIF

Aan De leden van Provinciale Staten
Van Griffie
Onderwerp Analyse IPML 12 (peildatum 1 januari 2026)
Datum 30-04-2026

Analyse

12^e voortgangsrapportage

Integraal Programma

Mobiliteitsopgaven Limburg

(Peildatum 01-01-2026)

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 2025 en overige criteria	8
2.3 Analyses en quick scan	9
3. Doelstellingen infrastructuur en hoofdthema's	15
4. Analyse van moties en toezeggingen	19
5. Bevoegdheid.....	19
6. Risico's	19
7. Periodieke informatie/sturingsinformatie.....	19
8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten.....	20
9. Meegezonden bijlagen	22
9.1 Bijlage A Maaslijn	22
9.2 Bijlage B Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	26
9.3 Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt	27
9.4 Bijlage D N280 Leudal, 1e voortgangsrapportage.....	28
9.5 Bijlage E Openstaande moties en toezeggingen	29
9.5.1 Moties en Toezeggingen	29

Conclusies

- Na 12 voortgangsrapportages kan geconstateerd worden dat de IPML rapportage overzichtelijk, duidelijk en makkelijk leesbaar is.
- De belangrijkste risico's qua complexiteit en financiën blijven aandacht vragen. Er zijn daar nog onzekerheden, die in beeld zijn. Het gaat hierbij met name om de opdrachten die vallen binnen de Regeling Grote Projecten 2025 (Maaslijn en N280 Leudal). Daarnaast verdienen ook de projecten in de kleuren rood en geel aandacht (zie 2.3. van de analyse).
- Ten gevolge van de vertraging bij de aanleg van de Maaslijn heeft de provincie Limburg inmiddels € 89 mln. betaald aan Arriva. Conform Bestuursovereenkomst Maaslijn wordt 50% bijgedragen door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het Rijk zal haar bijdrage van 50% voor de vertraging 2025-2027 à € 34,3 mln. opnemen in de meicirculaire en vervolgens uitkeren. De bijdrage van het Rijk voor vertragingkosten 2028 zullen worden uitgekeerd indien deze vertraging daadwerkelijk gaat optreden.
- Inzake de tram Maastricht-Hasselt heeft de rechtbank Maastricht op 12 november 2025 uitspraak gedaan. Deze uitspraak houdt in dat de Vlaamse regering aansprakelijk is voor de schade die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben geleden. Op 10 februari 2026 is bekend geworden dat het Vlaams Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de uitspraak van de rechtbank (bijlage C).
- 4 van de 86 mobiliteitsprojecten verdienen extra aandacht omdat ze te maken hebben met een flinke vertraging (meer dan 20% ten opzichte van de raming) of hogere kosten (meer dan 5% ten opzichte van de raming). Dat is niet veranderd ten opzichte van IPML 11; het betreft dezelfde projecten.
- De stoplichtenmethodiek wordt op alle projectbladen consequent toegepast.
- Alle elementen uit de RGP 2025 zijn inzichtelijk gemaakt en toegelicht (zie tabel in 2.2 van de analyse).
- De splitsing tussen mobiliteitsdoelen (duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid, doorstroming) en stand van zaken (tijd, scope en financiën) komt de overzichtelijkheid ten goede.
- Bij het realiseren van de hoofddoelstellingen in hoofdstuk 3 is vooral ingezoomd op Openbaar Vervoer. Het realiseren van de hoofddoelstellingen vindt op een steeds concretere en SMART wijze plaats.
- In hoofdstuk 8 van de analyse wordt ingegaan op de financiële aspecten van IPML12. Geconcludeerd kan worden dat op 1 januari 2026 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 twaalfde Voortgangsrapportage Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) over de periode 1 juli 2025 tot 1 januari 2026 in relatie tot de Regeling Grote Projecten 2025 (RGP 2025). 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. In de aanbiedingsbrief zijn voor de periode van 1 januari 2026 tot en met 10 maart 2026 actualiteiten opgenomen.

In IPML 12 wordt conform het op 14 februari 2020 genomen heroverwegingsbesluit Mobiliteitsopgaven halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang van lopende mobiliteitsopgaven. Dit is inclusief de projecten die onderdeel uitmaken van de RGP 2025. Het betreft enkel een voortgangsrapportage van de lopende mobiliteitsopgaven in Limburg. Alle besluiten van het afgelopen half jaar zijn hierin verwerkt. In deze voortgangsrapportage worden geen afzonderlijke inhoudelijke projecten/opgaven ter besluitvorming aangeboden.

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. IPML12 informeert over het totale mobiliteitsprogramma; welke projecten met welke scope worden gerealiseerd en zeker ook belangrijk op welke termijn.

In IPML hebben GS alle opgaven op het gebied van mobiliteit geïntegreerd. De twaalfde voortgangsrapportage van het IPML12 met peildatum 1 januari 2026, is op 17 maart 2026 aan Provinciale Staten aangeboden.

De rapportage van IPML is ver ontwikkeld. Ook IPML12 is overzichtelijk en makkelijk leesbaar en de verantwoording is duidelijk en correct. Vanaf IPML9 is gekozen voor een nieuwe indeling, ook gekoppeld aan het nieuwe Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijke Limburg', waardoor de rapportage duidelijker en toegankelijker is geworden.

Bij deze analyse is ervoor gekozen om, naast de andere thema's, op één specifiek onderwerp in te zoomen, namelijk openbaar vervoer. Hierbij wordt vooral ingezoomd op de doelstellingen en de wijze waarop de resultaten die hieruit moeten voortvloeien voldoende concreet en SMART zijn. In hoofdstuk 3 van deze analyse zal hier uitgebreider op in worden gegaan.

1.2 Actuele ontwikkelingen

In de aanbiedingsbrief van 17 maart 2026 voor IPML12 wordt ingegaan op actuele ontwikkelingen. De huidige voortgangsrapportage toont opnieuw een laag aantal aandachtsprojecten, 4 van de 86 projecten. Dankzij onder andere de motie 'infra in control' wordt steeds strakker gestuurd op de beheersing van de mobiliteitsportefeuille. Verder is vermeld dat de financiering van het programma zich op 1 januari 2026 binnen de beschikbare ruimte bevindt. De projecten verlopen binnen de afgesproken scope en planning. Conform het uitvoeringskader 'Zo Werken Wij! infrastructurele projecten' en in de 'Leidraad Kostenbegrotingssystematiek', worden financiële gevolgen verwerkt en worden financiën op het juiste moment bijgesteld. Op 1 januari 2026 is geen financiële noodzaak om het programma te herijken.

Dezelfde vier mobiliteitsprojecten als in IPML 11 verdienen ook in IPML 12 aandacht, omdat de bestaande scope, planning en/of financiën in grotere mate afwijkt 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.

Het gaat om de volgende mobiliteitsopgaven:

- F26. Fietsverbinding Roermond-Haalen
- W24. N280 Leudal
- W59. N595 Wittemerallee
- W60A. N598 Reconstructie De Hut – De Plank – fase 1

Op pagina 3 van IPML12 staat de grafische weergave van de voortgang van het totale mobiliteitsprogramma. Verder worden op pagina 3 en verder van het Informerend stuk (DOC-00884761) relevante actualiteiten voor de periode van 1 januari 2026 tot en met 10 maart 2026 genoemd.

De twaalfde Voortgangsrapportage IPML staat geagendeerd voor de Statencommissie LEO van vrijdag 29-05-2026.

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 (zie ook GS DOC-00696083)
- E. N280 Leudal

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 door de aannemer verlopen volgens planning zie projectbladen. De treinvrije periodes (TVP) voor 2025 en 2026 liggen vast; over de TVP's in 2027 verlopen de gesprekken voorspoedig. Met de afronding van de werkzaamheden op het emplacement van Venlo is de eerste van de in totaal drie indienststellingstappen¹ een feit.

De provincies Noord-Brabant en Gelderland hebben hun bijdragen aan het project volledig

¹ In een indienststellingsstap zijn alle werkzaamheden binnen een bepaald gebied afgerond en is de infrastructuur aangepast en klaar voor treinverkeer om in dienst te gaan. Dit is te vergelijken met een deeloplevering.

overgemaakt aan de provincie Limburg. Na de onderhandelingen tussen Provincie Limburg en Arriva over de financiële gevolgen van de vertraging bedragen de totale meerkosten € 89,0 mln. voor de periode 2025 t/m 2028. Op basis van de afspraken met I&W komt 50% van dit bedrag voor rekening van de provincie, en 50% voor rekening van I&W. Het Rijk heeft nogmaals, via het BO MIRT, bevestigd dat zij garant staat voor een dekking van 50% van de projectbegroting van 89 miljoen. Daarnaast is afgesproken dat het Rijk haar bijdrage in de verdragingskosten voor de eerste 3 jaren (periode tot en met 2027) à 34,3 miljoen op korte termijn aan de Provincie Limburg beschikbaar zal stellen. Uit de feitencontrole is gebleken dat het Rijk haar bijdrage nog niet heeft betaald, maar het Rijk heeft tijdens het BO MIRT op 8 januari 2026 haar 50% bijdrage herbevestigd. Het Rijk zal haar bijdrage van 50% voor de vertraging 2025-2027 à € 34,3 mln. opnemen in de meicirculaire en vervolgens uitkeren. De bijdrage van het Rijk voor verdragingskosten 2028 zullen worden uitgekeerd indien deze vertraging daadwerkelijk gaat optreden.

In het kader van het Provinciaal Inpassings Plan (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. Op 11 februari 2026 heeft de zitting van de Raad van State plaatsgevonden over de beroepen die waren ingediend tegen het PIP van Noord-Brabant en Limburg over de opwaardering Maaslijn. De uitspraak van de Raad van State wordt in de loop van Q2 van dit jaar verwacht.

- **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. Door de provincie Limburg en de gemeente Maastricht is € 22,6 mln. aan kosten gemaakt voor dit project; het Vlaams Gewest heeft € 3 mln. aan de provincie terugbetaald, dus het huidige geschil spitst zich toe op een bedrag van € 19,6 mln.

In het hoor en wederhoor (IPML 10) is eerder gesproken over het formeel opheffen van de status RGP. Een statenvoorstel beëindiging RGP beoogt terug te blikken op het project en biedt voor Provinciale Staten de kans terug te blikken op ambitie, scope, kwaliteit van het doorlopen proces en op het opgeleverde project.

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.

Op 12 november 2025 heeft de rechtbank Maastricht uitspraak gedaan in de door gemeente Maastricht en de provincie Limburg ingestelde procedure tegen de Vlaamse regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij de Lijn.

De uitspraak houdt in dat de Vlaamse regering zich niet zonder meer mocht terugtrekken uit het tramproject en aansprakelijk is voor schade die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht daardoor geleden hebben.

De Vlaamse regering is nog niet verplicht schadevergoeding te betalen. Partijen kunnen eerst hoger beroep aantekenen. Bij het Gerechtshof in Den Bosch kan dan duidelijkheid worden verkregen over de aansprakelijkheidsvraag. Daarna kan de discussie over de omvang van

de schade bij rechtbank Limburg worden voortgezet (zie verder Mededeling portefeuillehouder 12-11-2025 (DOC-00850343).

Op 10 februari 2026 is de provincie geïnformeerd dat het Vlaams Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de bovengenoemde uitspraak van de rechtbank in Maastricht (zie hiervoor ook mededeling portefeuillehouder Satijn (GS DOC-00886770).

- **R46 Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf**

In Q3 2024 is de eindafrekening ingediend bij Ministerie van I&W en Europa (i.v.m. CEF-subsidie). Eind december 2025 is het middels een bericht van CINEA duidelijk geworden dat de definitieve beoordeling van final report en betaling CEF-subsidie niet wordt gehaald, de verwachting is dat dit in Q1 2026 kan worden afgerond. Het is de bedoeling dat in Q2/Q3 2026 een Statenvoorstel in wordt gediend inzake het opheffen van de status van Groot Project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf; dit onder voorbehoud van een definitieve terugkoppeling van Europa over de CEF-subsidie.

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd om voor de aanpassing aan de westzijde van het emplacement van station Heerlen verder te rapporteren onder R46a.

- **W20 N280-Leudal**

Vanaf eind 2023 laat een geactualiseerde conceptringing een financieel tekort zien. De basisrapportage voor het groot project N280-Leudal had vertraging opgelopen en is behandeld in de Statencommissie LEO van 24 januari 2025. Dit project heeft ook de status gekregen van groot project conform de Regeling Grote Projecten 2025. De basisrapportage is op 7 februari 2025 in de PS vergadering vastgesteld. De N280 Leudal is benoemd als aandachtsproject aangezien de conceptringing een financieel tekort laat zien. Bij de feitencontrole is hierover het volgende gezegd.

'Een geactualiseerde raming (prijsspeil 1 april 2026) wordt in juni 2026 opgeleverd. Deze geactualiseerde raming dient als uitgangspunt voor het Statenvoorstel kredietbesluit N280 Leudal dat voor de PS-vergadering van 25 september 2026 staat geagendeerd. Ook heeft op 31 maart 2026 de zitting bij de Raad van State plaatsgevonden. Een uitspraak is voorzien voor juni/juli 2026.'

- **W37 VDL Nedcar²**

Gezien het feit dat er sinds 2024 geen nieuwe ontwikkelingen meer hebben plaatsgevonden op de VDL-locatie in Born en de Anterieure Overeenkomst juridisch is beëindigd, is door GS voorgesteld om de status Groot Project voor het programma Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar te beëindigen. Daarbij wordt VGR5, met als peildatum 1 januari 2024, als eindrapportage beschouwd. De oorspronkelijke uitbreidingsdoelen zijn grotendeels niet gerealiseerd; natuurcompensatie wordt wel uitgevoerd en voorbereidingskosten zijn gemaakt.

De Statencommissie ESA heeft op 10 april 2026 drie opties over het verzoek van GS om de status Groot Project voor Gebiedsontwikkeling Uitbreiding VDL Nedcar te beëindigen:

- a) status beëindigen en VGR5 als eindevaluatie aanmerken;
- b) status beëindigen maar GS vragen een aparte eindevaluatie op te stellen;

² Zie: Sonderend stuk eindevaluatie groot project gebiedsontwikkeling uitbreiding VDL Nedcar, brief griffie van 24-03-2026 (PS DOC-00904968)

c) status niet beëindigen en doorgaan met voortgangsrapportages.

De Statencommissie ESA heeft gekozen voor optie B, hetgeen impliceert dat er nog een eindevaluatie wordt opgesteld door GS.

2.2 Informatie-elementen RGP 2025 en overige criteria

Element	Bevinding
Leesbaarheid rapportage	<p>Vanaf IPML9 is de opzet aangepast aan het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. De voortgangsrapportage is, ook na deze aanpassing, overzichtelijk en makkelijk leesbaar.</p> <p>De informatie is gestructureerd en overzichtelijk weergegeven.</p> <p>Gezien het belang van transparantie en inzichtelijkheid in de rapportage (conform RGP 2025), is ervoor gekozen om tekstuele aanpassingen ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportage visueel herkenbaar te maken. Dit draagt bij aan de leesbaarheid en maakt het voor de lezer eenvoudiger om wijzigingen snel te identificeren.</p>
Projectdoelstellingen, reikwijdte, planning en projectbeheer	<p>De hoofddoelstellingen zijn via een veelheid van acties nader uitgewerkt. Bij de uitwerking van hoofddoelstellingen is gekeken naar Openbaar vervoer en geconstateerd kan worden dat dit er inmiddels grotendeels SMART wordt gewerkt.</p> <p>Planning wordt per project duidelijk toegelicht en daar waar achterstanden ontstaan is dit in beeld gebracht.</p> <p>Het projectbeheer is per project duidelijk omschreven.</p>
Risico en risicobeheersing	<p>Aan het project verbonden risico's --> dit is omschreven.</p> <p>Risico's in omvang --> deze zijn omschreven.</p> <p>Impact van de risico's --> aangegeven en duidelijk hoe groot de impact is.</p> <p>Financiële gevolgen van de risico's en hoe deze beheerst worden --> volledig per project en in totaliteit toegelicht.</p> <p>Hoe worden de risico's beheerst --> Elk project beschikt over een eigen risicodossier waarin deze detailinformatie is opgenomen.</p> <p>Kans maal omvang van elk risico --> toegelicht op de afzonderlijke projectbladen.</p>
Financiën	<p>Kostenopbouw en kostenontwikkeling worden per project toegelicht en verduidelijkt.</p> <p>Budgettaire inpassing van projecten worden per project gespecificeerd.</p>
Stoplichtenmethodiek	<p>De stoplichtenmethodiek is per project toegepast en verduidelijkt.</p>

2.3 Analyses en quick scan

De projecten met de status Groot Project zijn in controle-technisch opzicht geanalyseerd. De toelichting op deze projecten is opgenomen in de VGR in hoofdstuk 13 vanaf pagina 110.

De resultaten hiervan zijn in deze analyse opgenomen in de bijlagen A tot en met D.

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 zes projecten geselecteerd op basis van risico's in geel en rood, die worden beoordeeld op voortgang en risico.

- N595 Wittemerallee
- N598 Reconstructie De Hut – De Plank
- Inframaatregelen Weert – Hamont – Antwerpen
- W12. A73/A67 Uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken
- W24 N280 Leudal
- F26 Fietsverbinding Roermond – Haelen

Indien gewenst, kunnen Statenleden voor de volgende voortgangsrapportage van het IPML projecten aandragen voor de quick scan IPML 13.

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
<p>W59. N595 Wittemerallee verbetering verkeersveiligheid fietsers en aandacht voor oversteekbaarheid). Risicoreservering € 3,6 mln. Zittingsdatum Raad van State 18 mei 2026 en op basis hiervan kan planning worden geactualiseerd. Indien onteigening nodig is wordt dit in Q3 2026 ter besluitvorming aan de Staten voorgelegd. De verwachting op dit moment is dat de realisatiefase kan starten in Q2 2027.</p> <p>Dekking vanuit provincie Limburg € 15,4 mln. en vanuit gemeente € 3,9 mln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Grondverwerving en onteigening vallen duurder uit. • Verleggen van bestaande kabels en leidingen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Start uitvoering schuift naar achter vanwege doorlooptijden nutsbedrijven. • Beroepsprocedure Raad van State leidt tot verdere vertraging.
<p>W60 a N598 Reconstructie De Hut – De Plank fase 1 grootschalig onderhoud en verbetering verkeersveiligheid van de N598 van De Hut tot en met De Plank en de aansluiting op de N278. Tevens verbetering van de oversteekbaarheid van de N598 in Reijmerstok en Hoogcruts om de leefbaarheid van de kernen te vergroten.</p> <p>Fase 1: aanleg rotonde bij de Hut en Hoogcruts, verbetering en verbreding twee richtingen fietspad en verkeersveilige inrichting Reijmerstok.</p> <p>Dekking vanuit provincie Limburg € 23 mln. en vanuit gemeenten € 0,7 mln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoge meerwerkclaims tijdens de uitvoering. • Hogere projectkosten door vertraging. 	<ul style="list-style-type: none"> • Door lange doorlooptijden kunnen bestaande afspraken (in overeenkomsten) herijkt moeten worden met impact op ontwerp en bestek. • Lange doorlooptijd verleggen kabels en leidingen door netbeheerders. • Fase 1: beperkingen in de uitvoering als gevolg van aanwezige flora en fauna.
<p>W60 b: Reconstructie De Hut – De Plank Fase 2 van het grootschalig onderhoud en verbetering van de verkeersveiligheid van de N598 tussen Hoogcruts (hmp 5.0) en De Plank (hmp 7.5). Het beoogde resultaat is een wegvak dat wat betreft onderhoud voldoet aan de technische eisen en</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Slechts één variant om de fietsinfrastructuur te verbeteren blijkt mogelijk. • Ten Zuiden van de Schilbergerweg wordt geen aanpassing van de weginrichting voorzien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regelgeving rondom stikstof is gedurende de looptijd van het project niet stabiel en de bouw leidt tot te hoge stikstof depositiewaarden met vertraging tot gevolg.

<p>toekomstbestendig is ingericht met een verkeersveilige inrichting voor zowel het gemotoriseerd verkeer als ook het niet-gemotoriseerd verkeer.</p> <p>Het project bevindt zich nu in de haalbaarheidsfase, waarin varianten worden uitgewerkt en onderzoeken worden verricht. Volgens planning wordt in 2027 een voorkeursvariant gekozen.</p> <p>Uit de feitencontrole is gebleken dat dit deel van het project een tijd stil gelegen heeft vanwege stikstofproblematiek. In december 2025 heeft GS besloten de haalbaarheidsfase te starten. Op dit moment kijkt het projectteam samen met de partners naar de scope en worden voorbereidingen getroffen om ingenieursdiensten in te huren.</p> <p>Dekking vanuit provincie, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vlaams Gewest dient nader bepaald te worden.</p>		
<p>R23. Inframaatregelen Weert-Hamont-Antwerpen het realiseren van een treinverbinding voor het traject Weert-Antwerpen; dit ter ontsluiting van de Euregio en het kunnen benutten van de agglomeratievoordelen). Risicoreservering nader te bepalen.</p> <p>Dekking vanuit provincie Limburg € 4 mln. en vanuit gemeente Weert € 2 mln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Provincie Limburg (en Weert) hebben een gemaximeerde eenmalige bijdrage in het vooruitzicht gesteld indien het project wordt gerealiseerd. Derhalve is er geen risico anders dan dat het project niet doorgaat; dan valt het geld vrij. 	<ul style="list-style-type: none"> • Als gevolg van het demissionair worden van het kabinet zijn verdere vervolgstappen niet opgepakt. • Wat gaat er gebeuren nu het nieuwe kabinet is aangetreden? Dit is besproken tijdens de feitencontrole. <p><i>'Lobby wordt voorbereid en ook wordt met I&W de samenwerking gezocht naar aanleiding van de overeenkomst die staatssecretaris Aartsen en minister Crucke (Be) op 19 febr 2026 hebben gesloten om</i></p>

		<i>intensiever samen te werken tussen de beide landen op spoorgebied zoals in de kamerbrief is verwoord³</i>
<p>W12. A73/A67 Uitbreiding oostelijke parallelbaan knooppunt Zaarderheiken.</p> <p>verbeteren doorstroming en verbeteren leefbaarheid (akoestiek, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en natuurcompensatie) van de A73 in noordelijke richting ter hoogte van Zaarderheiken. Risicoreservering € 0,65 mln. Dekking vanuit provincie Limburg € 2,95 mln. en vanuit I&W 2,95 mln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dekkingstekort in relatie tot nieuwe raming. • Meenemen van alle duurzaamheidsmaatregelen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lopende procedures bij de Raad van State leiden tot vertraging. • Start uitvoering in 2029 verwacht.
<p>F26. Fietsverbinding Roermond – Haalen</p> <p>Fietsverbinding die het fietsverkeer sterkt stimuleert en bereikbaarheid en veiligheid verbetert. Provincie Limburg is hier niet risicodragend. Dekking vanuit provincie Limburg € 3,5 mln. en gemeente Leudal € 3,6 mln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 een bedrag tussen de € 21 mln. en € 38 mln. Hier is bij de feitencontrole over gesproken. <p><i>'De gemaakte inschattingen zijn recentelijk gemaakt op basis van alle prijsstijgingen in de afgelopen jaren. De bandbreedte is groot en ruim. Desalniettemin kan niet uitgesloten worden dat, als gevolg van huidige oorlogen en brandstofprijis- schommelingen, de komende jaren kosten verder zullen toenemen. We kunnen hiervan nog géén inschatting maken.'</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse toont in vrijwel alle scenario's een positieve uitslag waarmee het maatschappelijk draagvlak is aangetoond voor zowel recreatief als woon-werk fietsgebruik.

³ Zie: Kamerbrief inzake afspraken met België over spoordossiers (kenmerk: IENW/BSK-2026/25753 [Kamerbrief inzake afspraken met België over spoordossiers](#))

Stand van zaken april 2026 naar aanleiding van feitencontrole

N595:

Momenteel zijn er al een aantal grondaankopen gedaan. Voor een aantal dossiers wordt op basis van de nader afgestemde civiele ontwerpen voor het werk (vanaf april/mei) het minnelijk aanbod met volledige schadeloosstelling via een brief aangeboden. Indien die niet worden geaccepteerd, kan na een aantal maanden (afhankelijk van de Statenagenda) vanaf Q1 2027 de onteigeningsprocedure via PS worden opgestart, als vervolg op het beginselbesluit van Q2 2025. Volgend op de start zal na een half jaar aan PS een besluit Vaststelling onteigeningsbeschikking kunnen worden voorgelegd, mocht dit aan de orde zijn.

N598:

Voor fase 1 geldt dat de provincie en overige partijen zich nu voorbereiden om de aanbesteding te (her)starten. Het bestek, ontwerp en noodzakelijke onderzoeken worden geactualiseerd en de vergunningaanvragen worden voorbereid.

Fase 2: zie eerdere opmerking hierboven in de tabel. In december 2025 heeft het College van GS besloten te starten met de haalbaarheidsfase.

A73 Zaarderheiken:

Rijkswaterstaat is op dit moment nog bezig met de actualisatie en analyse van eerdere stikstofberekeningen. Verder geen actuele ontwikkelingen te noemen.

F26 Fietsverbinding Roermond-Haalen:

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

In deze coalitieperiode worden die 21 projecten nog afgerond.

De gemeenten Roermond en Leudal hebben opdracht gegeven voor een nieuwe Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Deze MKBA is eind 2025 afgerond en blijkt in nagenoeg alle gevallen sterk positief te zijn. Conform gemaakte afspraken gaan Gemeenten op basis van deze positieve uitkomst eerst zelf op zoek naar de aanvullende middelen. Gemeenten hebben aangegeven daarbij in te zetten op reservering van middelen tijdens de nieuwe coalitievorming na de gemeenteraadsverkiezingen van 2026. Bij reservering van voldoende middelen door de nieuwe coalitievorming kan het project de volgende fase ingaan. Bij onvoldoende middelen na de nieuwe coalitie wordt gezamenlijk een bestuurlijk besluit genomen over de haalbaarheid. Er is op basis van deze afspraken en uitkomst in Q1 2026 een bestuurlijk overleg gepland ter bevestiging van deze afspraken.

De subsidie is nog niet verleend, in afwachting van een sluitende begroting.

Weert-Hamont-Antwerpen:

Er zijn 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 zich toespitsen op dekkingstekorten, stikstofproblematiek en wachten op beroepsprocedures of besluitvorming nieuw kabinet.**
- **De actuele informatie die tijdens de feitencontrole naar voren komt maakt de analyse van de Griffie inzichtelijker.**

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.

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024–2027 van de Provincie Limburg beschrijft hoe de provincie haar wegen, bruggen, tunnels en andere infrastructuur duurzaam, veilig en doelmatig wil beheren en onderhouden op het kwaliteitsniveau 'Basis'.

In IPML12 zijn de thema's als volgt benoemd.

- **Structurele beleidsvoorbereidende taken (pagina 33 en verder IPML12)**
- **Openbaar Vervoer (pagina 43 en verder IPML12)**
- **Provinciale infrastructuur (pagina 53 en verder IPML12)**
- **(Inter-) nationale mobiliteitsopgaven (pagina 76 en verder IPML12)**
- **Regionale mobiliteitsopgaven (pagina 92 en verder IPML12)**

Voor deze analyse is ervoor gekozen in te zoomen op het thema openbaar vervoer. Dit wordt gedaan omdat er een mid term review van de concessies heeft plaatsgevonden in 2025 en omdat openbaar vervoer een onderwerp is waar de provincie ambitieuze doelstellingen heeft gesteld en het interessant is te kijken in hoeverre de hieruit voortvloeiende resultaten worden behaald.

Openbaar Vervoer (pagina 43 en verder IPML12)

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.

Om dit resultaat te behalen zijn er zeven hoofddoelstellingen geformuleerd.

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

Wat gaat de provincie doen om dit te bereiken?

- **Concessie openbaar vervoer Limburg 2016 - 2031 beheren en blijven ontwikkelen.**
COVID heeft Arriva voor wat betreft reizigersaantallen hard geraakt met het diepste dal in het voorjaar van 2020. Eind 2025 is het aantal reizigers echter weer terug op het niveau van 2019. Arriva heeft het personeelstekort op bussen weten terug te dringen. De werving wordt echter gecontinueerd.
Arriva heeft inzichtelijk gemaakt wat de meerkosten zijn van het ook in de periode 2025 – 2027

continueren van de dieseexploitatie op de Maaslijn. Over de meerkosten is overeenstemming bereikt. Hierover hebben Provinciale Staten op 19 september 2025 besloten.⁴

- **In lijn met het coalitieakkoord wordt invulling gegeven aan stevig opdrachtgeverschap voor wat betreft de concessie.**

Hierbij zijn de Concessie Openbaar Vervoer 2016-2031, het Ontwikkelplan OV en het beleidskader 'een bereikbaar en toegankelijk Limburg' de uitgangspunten.

Dit gebeurt door het professionaliseren van het monitoren van resultaten en effecten van het jaarlijkse vervoersplan van de OV-concessie in overleg met Arriva, gebruikers, gemeenten en overige betrokkenen.

- **Actualiseren van het Ontwikkelplan OV op basis van de laatste inzichten.**

Hierin wordt vooral aandacht besteed aan een voor alle mensen toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV.

- **Afspraken met het Rijk maken over Rijksbijdrage aan OV concessie voor de gedecentraliseerde stoptreindiensten voor de periode vanaf 2025.**

Bij de start van de Concessie Openbaar Vervoer 2016 – 2031 zijn de toenmalige stoptreindiensten Roermond – Maastricht Randwyck en Sittard – Heerlen aan de Provincie Limburg gedecentraliseerd. Bij deze decentralisatie hebben het ministerie van I&W en de Provincie Limburg een convenant gesloten om de samenloop met treinen van NS te regelen en om afspraken te maken over de financiële bijdrage aan de Provincie Limburg voor beide stoptreindiensten. Dit convenant liep op 1 januari 2025 af. In het kader van de BO MIRT-afspraken ligt op 8 januari 2026 een voorstel voor dat het Rijk voor 2025 en 2026 een jaarlijkse bijdrage zal leveren van € 7 miljoen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de afspraak uit het decentralisatieconvenant uit 2014. Rijk en regio maken in 2026 nadere afspraken over een structurele continuering van deze bijdrage waarbij uitkering van de Rijksbijdrage via het Provinciefonds voor de hand ligt.

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

Uit deze review blijkt dat

*'Er kan worden geconcludeerd dat Arriva grotendeels voldoet aan de voorwaarden zoals omschreven in het PvE en de toezeggingen in haar inschrijving. Arriva voldoet niet aan alle resultaatverplichtingen, maar er zijn geen ernstige tekortkomingen gesignaleerd, die een vroegtijdige beëindiging van de concessie zouden rechtvaardigen. Daarmee bevestigt de uitgevoerde evaluatie de conclusies, die in eerdere onderzoeken naar de prestaties van Arriva door Goudappel en Ecorys zijn getrokken.'*⁵

- **Eerste stappen ter voorbereiding op de nieuwe OV-concessie.**

In de sonderende nota voor uw Staten (GS DOC-00862522) bent u geïnformeerd over de planning op hoofdlijnen van de totstandkoming van de nieuwe OV-concessie.

- **Indexering openbaar vervoer tarieven.**

Op grond van de concessieafspraken vindt indexering van de middelen voor de exploitatie van openbaar vervoer plaats met behulp van de Landelijke Bijdrage Index (LBI).

De verslechterde uitgangspositie van het openbaar vervoer post-Covid heeft eind 2023 geleid tot moties van de Kamerleden Bikker en Grinwis. Gedeputeerde Staten hebben besloten om het met het afwenden van de tariefindexering gemoeide bedrag van € 6,9 mln. (prijspeil 2024) uit de motie Bikker aan Arriva beschikbaar te stellen. De compensatie voor de niet uitgevoerde tariefindexering is voor de jaren 2024 en 2025 aan Arriva verstrekt.

⁴ Statenvoorstel inzake verrekening financiële gevolgen vertraging Maaslijn.

⁵ Zie voor uitgebreide toelichting mededeling portefeuillehouder (GS-DOC-00830836)

- **We betrekken ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit het platteland naar voorzieningen de ontwikkelmogelijkheden in het jaarlijkse vervoerplan van Arriva.**
Met Arriva is afgesproken dat vanaf 2025 weer ingezet wordt op een 100% dienstregeling ten opzichte van 2019. Ook in het landelijk gebied is hiermee het voorzieningenniveau weer terug op het niveau van 2019.
- **Onderzoek mogelijkheden om Nachttrein Schiphol – Maastricht uit te breiden naar Aken en Luik.**
Dit onderzoek is opgestart in Q2 2024 en het resultaat is in augustus 2024 door Arriva opgeleverd. Provinciale Staten zijn hierover geïnformeerd via mededeling portefeuillehouder inzake motie 3008 (verkennen internationale nachttrein, GS DOC-00687660). Naar aanleiding van de rapportage van Arriva hebben uw Staten met Gewijzigde motie 3137 verzocht om implementatie van een nachttrein feederverbinding vanuit Aken. Aan deze motie is opvolging gegeven en op 11 april 2025 heeft de eerste rit van deze feederverbinding plaatsgevonden.
- **Invulling geven aan afspraak in het coalitieakkoord om in 2027 alle bussen van Arriva in Limburg emissie loos te laten rijden.**
Arriva heeft in haar offerte bij aanbesteding een plan ingediend om met ingang van 2027 te komen tot een volledig emissieloze busvloot. De verantwoordelijkheid om tot deze stap te komen ligt bij Arriva. In de voorbereiding van deze stap signaleert Arriva dat netcongestie in Limburg mogelijk beperkend werkt op het per genoemd moment volledig overstappen naar elektrische bussen. In de zomer van 2025 werd duidelijk dat Arriva op een aantal plaatsen in Limburg gebruik kan maken van blokstroom (stroom tussen 12.00 's nachts en 6.00 's ochtends). Ten opzichte van het eerdere beeld met betrekking tot netcongestie is dit een positieve ontwikkeling die helpt bij het - gedeeltelijk- invullen van de ambities met betrekking tot Zero-Emissiebusvervoer. Daar waar de vooruitzichten eerder negatief waren, lijkt het er inmiddels op dat een deel van de ambities alsnog kan worden gerealiseerd.

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

- De hoofddoelstellingen zijn vooral kwalitatief van aard en veel minder kwantitatief. Voorbeelden zijn het gebruik van termen als hoge kwaliteitsbeleving, eenvoudig te begrijpen openbaar vervoerssysteem, betrouwbaar openbaar vervoer en behoud en groei van het aantal reizigers. Hierbij kan het gevaar ontstaan dat er allerlei acties worden ondernomen, maar dat niet exact duidelijk is waar precies naar toe wordt gewerkt. Bij de feitencontrole is hierover het volgende opgemerkt.

*‘Om te beoordelen of ons beleid effectief is, meten we op verschillende manieren onze voortgang. We kijken bijvoorbeeld of we onze doelen halen (dat noemen we ‘doelstellingsindicatoren’) en wat onze activiteiten opleveren (‘resultaatindicatoren’). Voor de doelstellingsindicatoren gebruiken we meetbare cijfers. Bij de resultaten kunnen we niet altijd met precieze cijfers werken. Van de 55 resultaten hebben we er 32 waar we wel een getal aan kunnen hangen, bijvoorbeeld het aantal uitgevoerde projecten. Voor andere resultaten is dat lastig omdat ze minder goed in een cijfer te vangen zijn. Daarom gebruiken we voor 22 resultaten een eenvoudige ‘ja/nee’-meting: is een activiteit uit het beleidskader afgerond of niet?
Voor alle activiteiten in het beleidskader hebben we op deze manier vastgelegd welk resultaat behaald is. Deze manier van werken en meten is vastgesteld in het indicatorenplan voor 2024-2027. Zo weten we precies waar we op letten en kunnen we bijhouden of we op koers liggen.’*

- In de uitwerking van de verschillende doelstellingen onder de kop 'wat gaan wij doen' zie we dat hoofddoelstelling worden uitgewerkt en nader geconcretiseerd. Aan de grote hoeveelheid blauwe tekst, dus nieuw, is goed te zien dat er stappen worden gezet en dat thema's zich verder ontwikkelen.
- Er is sprake van tientallen doelstellingen. Hoe wordt hier grip op gehouden?⁶ Wie zijn daarvoor verantwoordelijk? Tijdens de feitencontrole is hier nader op ingegaan.

'Voor elk beleidskader is binnen de provincie een eigen 'datateam' actief. Dit team bestaat uit collega's die samen zorgen voor het verzamelen en beheren van alle gegevens (cijfers en resultaten) die horen bij het beleidskader. Zij houden dus bij of de doelen en de bijbehorende resultaten worden gehaald.

Om te zorgen dat dit goed gebeurt, is er een duidelijke taakverdeling. Binnen elk datateam zijn er collega's die het overzicht bewaken en zorgen dat de data ontsloten wordt ('tactische databewakers') en collega's die echt met de cijfers en gegevens aan de slag gaan en deze invoeren ('operationeel databewakers').

De informatie die deze datateams verzamelen en bijhouden komt samen in de P&C beleidsmonitor. Dit instrument maakt het makkelijk om alle doelen en resultaten te volgen. Zo houden we op een gestructureerde manier zicht op de voortgang van alle indicatoren, en is duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is.'

- Hoe SMART is uiteindelijk de uitwerking van het thema Openbaar Vervoer? Er worden duidelijk stappen gezet als het gaat om het concreet en duidelijk verwoorden van doelstellingen en daaraan gekoppelde acties.

SMART geformuleerd:

- Eind 2025 is het aantal reizigers gelijk aan aantal reizigers voor COVID in 2019;
 - Afspraken die met de Staten zijn gemaakt inzake meerkosten Maaslijn;
 - Het vaststellen van een geactualiseerd Ontwikkelplan op basis van de meest actuele inzichten dat ook aan de Staten is aangeboden (GS-DOC-00725498);
 - Afspraken over Rijksbijdrage aan OV-concessie liggen vast;
 - Mid term review van de concessie is uitgevoerd;
 - Jaarlijkse indexatie van de OV-tarieven en inzet rijksmiddelen is duidelijk verantwoord;
 - Inzet van de nachttrein tussen Schiphol en Maastricht en Aken en Luik is gerealiseerd;
 - Er wordt niet alleen gewerkt aan het emissie loos rijden van bussen, maar er wordt actief gezocht naar mogelijkheden (blokstroom).
- Nog niet SMART genoeg
 - Arriva heeft het personeelstekort bij busvervoer weten terug te dringen. Werving wordt gecontinueerd.

⁶ Ter illustratie: resultaat R_193b "Het aantal provinciale bushaltes dat op orde gebracht is (R_193b)". Deze indicator is geoperationaliseerd in het aantal motorisch en visueel toegankelijke haltes volgens de verwerkingsregels van het CROW.

- De uitwerking van stevig opdrachtgeverschap is nog te vaag; er wordt aangegeven wat de provincie gaat doen, maar waar moet het exact toe leiden?

Overall kan gezegd worden dat het invullen van de hoofddoelstellingen op een steeds meer SMART wijze plaatsvindt; meer specifiek, goed meetbaar, acceptabel en realistisch en tijdgebonden. Om voldoende concreet te kunnen werken vormt het 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 D van deze analyse zijn openstaande moties en toezeggingen opgenomen behorende bij de IPML-projecten die binnen de Regeling Grote Projecten 2025 vallen. In bijlage E 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 2025 tot 1 januari 2026 aan de orde zijn geweest en bij de ingekomen stukken voor Provinciale Staten zijn gepubliceerd.

5. Bevoegdheid

Conform de RGP 2025 (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 2025 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 2025 geeft PS de mogelijkheid om meer controle op een project uit te kunnen oefenen. Via door GS opgestelde voortgangsrapportages houden PS een duidelijk 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 (beleidskader 7)

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten 2025 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.

Ook wordt er twee keer per jaar een informatiesessie voor Provinciale Staten georganiseerd.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

In de begroting 2026 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 27 en 28 van IPML12 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 opgenomen.

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. In IPML12 bedraagt dit plafond € 33 mln. (pagina 158, bijlage 14.5). In de tabel op pagina 158 wordt het kapitaallastenplafond weergegeven. Als PS Investeringskredieten toekent uit de categorie rood of geel dan daalt de beschikbare ruimte in deze categorie en stijgen de kapitaallasten in de categorie blauw. Per saldo is er dan alleen sprake van een verschuiving en geen stijging. Dit is tijdens de feitencontrole nader toegelicht.

'Het kapitaallastenplafond is het maximale bedrag aan kosten dat in deze periode gemaakt mogen worden voor investeringen. Het is nu € 33 miljoen en is volledig gedekt binnen de begroting. Hierbinnen is de gele categorie geprognoseerde kapitaallasten en de rode categorie een risicocomponent waaruit geput kan worden. Binnen het totaal van de kapitaallasten kunnen middelen geschoven worden tussen de categorieën, maar door het schuiven tussen categorieën wordt het totaal aan kapitaallasten binnen de begroting niet hoger.'

Het totale kapitaallastenplafond valt uiteen in bedragen voor:

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 de periode 1 juli 2025 tot en met 1 januari 2026 zijn geen projecten financieel afgerond; er zijn wel twee projecten technisch afgerond voor een totaalbedrag van € 9.432.000,-. De financiële afronding wordt meegenomen in de Voorjaarsnota 2026.

In paragraaf 5.2. wordt gesproken over de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's ter grootte van € 36,84 mln. Dit betreft de stand per peildatum IPML12 1 januari 2026.

De huidige IPML werkwijze sluit aan 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'. Vanaf IPML10 is dit duidelijker opgenomen in de tabel in bijlage 14.5 financiële samenvatting. In het kopje Kapitaallastenplafond en meerjarige doorkijk tot en met 2028 in hoofdstuk 5 wordt verwezen naar deze bijlage.

De algemene conclusie is dat op 1 januari 2026 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 I&W, 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. Als gevolg van prijsindexering bedraagt de raming met prijspeil 2024 € 367 mln. (excl. btw). Dit past binnen de financiële dekking die partijen hebben voorzien (2023 prijspeil: € 358 mln.). 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 I&W 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 I&W geen extra geld voor de Maaslijn beschikbaar is. Bovendien wil I&W 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.

De 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 I&W 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).

Ten aanzien de provinciale kosten hebben Provinciale Staten op 19 september 2025 met Statenvoorstel G-25-012 ingestemd met het beschikbaar stellen van budget uit de algemene reserve ter hoogte van €

44,5 mln. ter dekking van het provinciale deel (50%) van de meer- en minderkosten van Arriva voor de periode 2025 t/m 2028 (4 jaren) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de elektrificatie van de Maaslijn.

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.

Op 11 februari 2026 heeft de zitting van de Raad van State plaatsgevonden over de beroepen die waren ingediend tegen het PIP van Noord-Brabant en Limburg over de opwaardering Maaslijn. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat de uitspraak van de Raad van State niet voor mei 2026 wordt verwacht.

De resterende TVP's voor 2025 en 2026 liggen vast; over de TVP's in 2027 verlopen de gesprekken voorspoedig. Verder is er tijdens de feitencontrole aangegeven dat alle buitendienststellingen tot en met 2027 definitief zijn vastgesteld.

Met de afronding van de werkzaamheden op het emplacement van Venlo is de eerste van de in totaal drie indienststellingstappen⁷ een feit.

Relatie met OV-concessie

Na de onderhandelingen tussen Provincie Limburg en Arriva over de financiële gevolgen van de vertraging bedragen de totale meerkosten € 89,0 mln. voor de periode 2025 t/m 2028. Op basis van de afspraken met I&W komt 50% van dit bedrag voor rekening van de provincie, en 50% voor rekening van I&W. Het Rijk heeft nogmaals, via het BO MIRT, bevestigd dat zij garant staat voor een dekking van 50% van de projectbegroting van 89 miljoen. Daarnaast is afgesproken dat het Rijk haar bijdrage in de vertragskosten voor de eerste 3 jaren (periode tot en met 2027) à 34,3 miljoen op korte termijn aan de Provincie Limburg beschikbaar zal stellen. Tijdens de feitencontrole is toegelicht dat de betaling eerst in de meicirculaire zal worden vastgelegd, waarna uitbetaling kan plaatsvinden.

In de Vaststellingsovereenkomst zijn geen afspraken of bepalingen over CO₂-compensatie opgenomen. Hoe wordt nu geborgd dat het streven naar de CO₂-doelstellingen overeind blijft, en welke risico's ontstaan er als deze doelen alsnog later worden gehaald dan gepland? Dit is nader toegelicht tijdens de feitencontrole:

'Onze doelstelling m.b.t. de Maaslijn blijft ongewijzigd overeind: na gereedkomen zal er door Arriva met elektrisch treinmaterieel worden gereden waardoor er geen CO₂-uitstoot meer zal plaatsvinden langs het spoor. De mededeling portefeuillehouder⁸ handelde over een andere vraag nl. of de provincie Arriva financieel zou compenseren voor het feit dat Arriva haar CO₂-doelstellingen pas later kan bereiken. Deze compensatie zal niet plaatsvinden.'

Risico's:

1. Bouwwerkzaamheden vertragen bijvoorbeeld omdat het PIP (gedeeltelijk) wordt vernietigd door de RvS. Het project vertraagt met een latere indienststelling en een verdere indexering van prijsniveaus tot gevolg. Dit leidt, naast extra infrakosten, tot gevolgkosten bij de OV-concessiehouder.
2. Het risico wat betreft tekort aan marktcapaciteit heeft ProRail hoog gekwantificeerd vanwege een

⁷ In een indienststellingsstap zijn alle werkzaamheden binnen een bepaald gebied afgerond en is de infrastructuur aangepast en klaar voor treinverkeer om in dienst te gaan. Dit is te vergelijken met een deeloplevering.

⁸ GS DOC-00871491

algemeen personeelstekort. Er zijn hoge volumes aan materiaal nodig en grote buitendienststellingen in geplande periodes maakt dat capaciteit schaars is. ProRail heeft het risico besproken met de aannemer en er zijn diverse beheersmaatregelen opgesteld.

3. Het niet kunnen voldoen aan ecologische voorwaarden tijdens realisatie. Dit is nader toegelicht tijdens de feitencontrole.

'Dit wordt continu bewaakt door ProRail en de aannemer. Het gaat met name om actuele vondsten van aanwezigheid van (niet statische) flora en fauna daar waar werkzaamheden plaatsvinden.'

4. Bij een tekort aan kwartsloze ballast voor de Maaslijn kan de uitvoering vertragen, wat aanvullende verdragingskosten voor het project en de concessiehouder met zich meebrengt. Update: Dit risico is afgeschaald nu de verwachting van ProRail is dat voldoende kwartsloze ballast voorhanden is.
5. Indien de grondverwerving langer duurt dan gepland, bestaat het risico dat niet alle benodigde gronden op tijd beschikbaar zijn, waardoor het project vertraagt en de kosten voor zowel het project als de OV-concessiehouder stijgen. Update: ProRail heeft overeenstemming bereikt over noodzakelijke grondaankoop met alle particulieren. Alleen met mede (semi)-overheden is ProRail nog in gesprek over grondverwerving. Om deze reden is dit risico slechts nihil.
6. Het risico wat betreft marktcapaciteit tijdens de uitvoering betreft onvoldoende resources die beschikbaar zijn bij (onder)aannemer(s). Oorzaken kunnen liggen in het algemeen (landelijk) personeelstekort (ook in combinatie met andere projecten). Daarnaast zijn voor het project hoge volumes materiaal nodig en kunnen de vele buitendienststellingen in dezelfde periode leiden tot een tekort aan capaciteit. Tot slot zou de aannemer materialen met een lange besteltijd mogelijk niet op tijd bestellen, omdat ontwerpproces nog niet is afgerond.
7. Het niet kunnen voldoen aan ecologische voorwaarden tijdens de realisatie, bijvoorbeeld door de noodzaak tot het verplaatsen van beschermde diersoorten zoals de das en de bever, vergroot de kans op vertraging van het project. Als er niet aan bepaalde voorwaarde in de vergunning wordt voldaan is de kans op een jaar vertraging niet ondenkbeeldig. ProRail beheerst dit risico door langs het werkgebied goed te monitoren om optreden van het risico te voorkomen. Daarnaast is ProRail bezig om een meer generieke vergunning te verkrijgen, die betrekking heeft op de gehele Maaslijn en van toepassing is op toeval vondsten. Dit reduceert de proceduretijd na het aantreffen van een toeval vondst. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat alle vergunningen waarvoor ProRail verantwoordelijk is, onherroepelijk zijn verleend en overgedragen aan de aannemer. Indien tijdens de uitvoering blijkt dat onvoldoende resources ter beschikking zijn bij (onder)aannemer(s) kan dit leiden tot vertraging en bijbehorende verdragingskosten voor het project en OV concessie.

Analyse moties en toezeggingen (peildatum 31-03-2026)

Moties:

Gewijzigde Motie 3224 Hoks c.s. inzake Niet alleen profiteren ook bijdragen Maaslijn-meerkosten

Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om:

- in overleg te treden met de provincies Gelderland en Noord-Brabant om, gelet op de onvoorziene omstandigheden, een passende financiële bijdrage te vragen in de meerkosten die voortvloeien uit de vertraging van de Maaslijn;
- Provinciale Staten te informeren over de uitkomst van dit overleg.

Deze motie is tijdens de Statenvergadering van vrijdag 19 september 2025 aangehouden.

Deadline: 18-09-2026.

Toezeggingen:

9739 - Lessen rondom Maaslijn borgen in proces nieuwe concessie Gedeputeerde zegt toe bij de start van het proces rondom de nieuwe OV-concessie in Q2 2026 een beeld te schetsen over hoe we de lessen rondom de Maaslijn onderzoeken en borgen.

Deadline: 30-06-2026

9740 - Informatie over Vaststellingsovereenkomst (VSO) Maaslijn

Gedeputeerde zegt toe Provinciale Staten te informeren over de belangrijkste punten uit de VSO Maaslijn (waaronder informatie over CO2-compensatie) nadat deze definitief is in Q1 2026.

Stand van zaken GS: 30-09-2025 PS worden in Q1 2026 geïnformeerd via een MPH.

Deadline: 31-03-2026.

20-3-2026 Zie MPH van 17-3-2026 (GS DOC-00871491).

Deze mededeling portefeuillehouder is op 31 maart 2026 gepubliceerd voor Provinciale Staten. Dit is ook op de lijst van moties en toezeggingen voor de Statencommissie LEO van 17 april vermeld met het voorstel 'afdoen'.

9.2 Bijlage B Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
<p>Voortgangsrapportage</p> <p>Het project heeft als doel om een tweede sneltrein Maastricht – Heerlen – Aachen mogelijk te maken als onderdeel van de Limburgse OV concessie. Het gaat om het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen om daarmee een economische impuls te geven aan de ontwikkeling van de grensregio's.</p> <p>Het project Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is uitgevoerd.</p> <p>Eind december 2025 bericht van CINEA dat definitieve beoordeling van final report en betaling CEF-subsidie niet wordt gehaald, verwachting dit in Q1 2026 te kunnen afronden. Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat</p> <p><i>'Q1 2026 wordt niet gehaald. Er is wel nog intensief contact geweest met Europa. Naar eigen zeggen zal Europa Q2 haar beoordeling op de ingediende stukken kunnen afronden.'</i></p> <p>Belangrijke vraag is wanneer de definitieve instemming en betaling van het Ministerie van I&W verkregen worden. Daarna wordt het Statenvoorstel opheffen status groot project spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf ingediend. Dit was bij IPML8 al voorzien in Q3 2024. Tijdens de feitencontrole is het volgende gebleken.</p> <p><i>'Op dit moment is het Statenvoorstel opheffen status groot project voorzien voor 25 september 2026, dit in lijn met een afronding door Europa in Q2 2026.'</i></p>
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 31-03-2026).

9.3 Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
<p>Voortgangsrapportage</p> <p>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.</p> <p>Hierdoor werden de Nederlandse partners voor een voldongen feit geplaatst en bleven zij achter met € 19,6 mln. euro aan tevergeefs gemaakte kosten.</p>
<p>Risico's</p> <p>De provincie Limburg en de gemeente Maastricht hebben € 22,6 mln. aan kosten gemaakt, waarvan reeds € 3 mln. is terugbetaald door het Vlaams Gewest. 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.</p>
<p>Rechterlijke uitspraak</p> <p>Op 12 november 2025 heeft de rechtbank Maastricht uitspraak gedaan in de door gemeente Maastricht en de provincie Limburg ingestelde procedure tegen de Vlaamse regering en de Vlaamse Vervoermaatschappij de Lijn.</p> <p>De uitspraak houdt in dat de Vlaamse regering zich niet zonder meer mocht terugtrekken uit het tramproject en aansprakelijk is voor schade die de provincie Limburg en de gemeente Maastricht daardoor geleden hebben.</p> <p>De Vlaamse regering is nog niet verplicht schadevergoeding te betalen. Partijen kunnen eerst hoger beroep aantekenen. Bij het Gerechtshof in Den Bosch kan dan duidelijkheid worden verkregen over de aansprakelijkheidsvraag. Daarna kan de discussie over de omvang van de schade bij rechtbank Limburg worden voortgezet (zie verder Mededeling portefeuillehouder 12-11-2025 (DOC-00850343).</p> <p>Op 10 februari 2026 is de provincie geïnformeerd dat het Vlaams Gewest hoger beroep heeft aangetekend tegen de bovengenoemde uitspraak van de rechtbank in Maastricht (zie hiervoor ook mededeling portefeuillehouder Satijn (GS DOC-00886770).</p>
<p>Projectblad</p> <p>Na het afwikkelen 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.</p>
Analyse moties en toezeggingen
<p>Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 31-03-2026).</p>

9.4 Bijlage D N280 Leudal, 1e voortgangsrapportage

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
<p>Projectdoelstelling</p> <p>In 2008 zijn de gemeenten in de regio Midden-Limburg en de provincie Limburg van start gegaan met een regionale gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML). In deze visie zijn strategische keuzes voor de regio benoemd:</p> <ul style="list-style-type: none">• Benutten en versterken van de regionale economie.• Versterking van de sociale structuur.• Verbetering van het vestigingsklimaat. <p>In deze visie is de provinciale weg N280 tussen Weert en Roermond een belangrijk onderdeel om invulling te geven aan deze strategische keuzes.</p> <p>De volgende kritieke prestatie indicatoren zijn van toepassing:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verhogen van de verkeersveiligheid• Verbeteren van de verkeersdoorstroming• Verhogen van de verkeersleefbaarheid Baexem• Behoud van natuur- en landbouwgebruik <p>De kosten voor het project N280 Leudal worden in Statenvoorstel G-22-016 worden geprognosticeerd op € 104,36 mln. tegen een P50 raming en € 121,28 mln. tegen een P85 raming. Hierbij wordt op dit moment geen rekening gehouden met de gevolgen van de huidige wereld gebeurtenissen, zoals inflatie en schaarste van bouwmaterialen.</p> <p>De huidige projectbegroting komt uit op € 133,5 mln. inclusief indexering tot en met 2028. Hierbij is uitgegaan van een onherroepelijk PIP medio 2025.</p> <p>Er wordt aangegeven dat de totale dekking voor dit project € 112.627 mln. is.</p> <p>Dat betekent op basis van de verwachte en gerealiseerde kosten een tekort van € 112.627 mln.-/- € 133.500 mln. = € 20.873 mln. Deze projectbegroting is gebaseerd op de marktraming met prijspeil 1 juli 2024 inclusief indexering tot en met december 2028.</p> <p>Hier is bij de feitencontrole nader op ingegaan.</p> <p><i>'De opbouw van het bedrag van € 133,5 mln. wordt in D2.2 Kosten, pagina 12 van de Basisrapportage toegelicht.</i></p> <p><i>De zitting bij de RvS over de ingestelde beroepen van project N280 Leudal heeft plaatsgevonden op 31-3-2026, uitspraak binnen 8 tot 12 weken hierna.</i></p> <p>Tijdens de feitencontrole is gebleken dat er een Statenvoorstel komt om het krediet bij te stellen. Dit staat nu gepland voor de Statenvergadering van 25 september 2026.</p>
Analyse moties en toezeggingen
<p>Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 31-03-2026).</p>

9.5 Bijlage E 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 2026. De peildatum voor deze lijst in de analyse is 31-03-2026. 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.

In bijlage 14.4.3. is een overzicht van afgedane motie tot 10 maart 2026 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.

9.5.1 Moties en Toezeggingen

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-03-2026)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
<p>Gewijzigde Motie 3083 Bloi c.s. inzake De inzet van de 'Bikker-gelden' verdient een breder vooronderzoek.</p> <p>Verzoeken het college van Gedeputeerde Staten om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In kaart te brengen welke knelpunten en witte vlekken er op het gebied van kwaliteit en verschraling zijn binnen het regionale Openbaar Vervoersysteem welke onder verantwoordelijkheid vallen van de provincie; - Inzichtelijk te maken hoe de 'Bikker-gelden' kunnen bijdragen aan kwaliteitsverbetering en het tegen gaan van verschraling van het Openbaar Vervoer, hoeveel mensen gebaat zijn bij de inzet van deze gelden en wat de uitwerkingen zijn m.b.t. vergroten van de aantrekkelijkheid van de regio en de economische impact van deze maatregelen; - Dit voor het zomerreces te delen met Provinciale Staten. 	<p>07-05-2024: Oproep wordt met vervoerders besproken, waarna wij verwachten PS in Q3 2024 te kunnen informeren.</p> <p>Extra toelichting: Verzoek VVD tot verlengen deadline van de motie in Presidium 14-2-25 (n.a.v. eerder vastgesteld als vervallen in presidium 29-11-2024) Verlengd n.a.v. Presidiumvergadering 16-05-2025. Verlengd n.a.v. Presidiumvergadering 28-11-2025.</p>	<p>Deadline: 24-04-2026.</p> <p>Deze motie is aangehouden, omdat toezegging 9492 is gedaan tijdens de Statenvergadering van 26 april 2024. Toezegging 9492 is afgedaan, omdat er een mededeling portefeuillehouder is gestuurd inzake actuele ontwikkelingen openbaar vervoer (GS DOC-00727319).</p>

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-03-2026)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
<p>Gewijzigde Motie vreemd 3169 Berghorst inzake Grootschalige internationale testomgeving voor geautomatiseerd rijden.</p> <p>En verzoeken het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Om met bestaande samenwerkingspartners op het gebied van autonoom rijden en maatschappelijke partners zoals het onderwijs en het bedrijfsleven in de Euregio te inventariseren welke kansen er zijn voor de realisatie van een grootschalige internationale testomgeving voor geautomatiseerd rijden in de Euregio; - Provinciale Staten te informeren over de voortgang. 	<p>18-08-2025 Provincie Limburg heeft samen met een consortium via Interreg Vlaanderen-Nederland een aanvraag lopen voor project CCAM (Connected, Cooperative and Automated Mobility) Provin Region (Interreg CPR). PS worden naar verwachting in Q3 2025 middels een MPH over de uitkomst van deze aanvraag geïnformeerd.</p> <p>05-02-2026 PS worden eind maart 2026 via een MPH geïnformeerd. Voor wat betreft het werkbezoek aan Leuven inzake zelfrijdend vervoer wordt in samenspraak met de Griffie gezocht naar een geschikte datum.</p>	<p>Deadline: 31-03-2026</p> <p>Uit de feitencontrole blijkt het volgende.</p> <p><i>'Er is op 07-04-2026 een mededeling portefeuillehouder naar Provinciale Staten gestuurd met een laatste stand van zaken (GS DOC-00906836). Is ook zo opgenomen op de lijsten van moties en toezeggingen voor de Statencommissie LEO van 17 april 2026. Wordt nog niet afgedaan (zie laatste alinea mededeling portefeuillehouder).'</i></p>
<p>Gewijzigde Motie 3239 Vaessen en Mülders c.s. inzake Veilig thuis in de nacht.</p> <p>Verzoekt het College van Gedeputeerde Staten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Te onderzoeken, in samenwerking met gemeenten, de gemeenschappelijke regeling Omnibuzz en vervoerder Arriva, welke mogelijkheden er zijn om op uitgaansavonden veilige vormen van publieke mobiliteit (zoals nachtbus, vlinder, deeltaxi, of andere vormen van vraaggestuurd vervoer) in te zetten, zodat iedereen – vrouwen en andere kwetsbare doelgroepen in het bijzonder – veilig thuis kan komen na een avond uit; 2. in kaart te brengen welke varianten van nachtvervoer denkbaar zijn (bijv. regionaal, grensoverstijgend, flexibel vervoer) en welke financierings- en samenwerkingsmogelijkheden (met vervoerders, gemeenten, of andere instellingen) daarvoor bestaan; 	<p>5-2-2026 Afhandeling van deze motie zal in samenhang met motie 3249 worden gezien. Zie ook update bij motie 3249.</p>	<p>Deadline: 30-06-2026 (aanpassing nodig gezien onderstaande toelichting).</p> <p>Tijdens de feitencontrole is dit besproken.</p> <p><i>'Samenhang met moties 3249 en 3256, maar vanwege het feit dat voor deze motie ook vragen zijn uitgezet bij externe bedrijven voor onderzoek én de resultaten van dit onderzoek vóór de Programmabegroting 2027 pas na de zomer verwacht worden en dus verwerkt kunnen worden, is voor deze motie 30 juni als deadline niet juist. Deze staat in de lijst van moties en toezeggingen op 01-12-2026.'</i></p>

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-03-2026)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
<p>3. de uitkomsten van deze verkenning voor de behandeling van de Programmabegroting 2027 aan Provinciale Staten voor te leggen.</p>		
<p>Motie 3256 Hoks c.s. inzake Lach eens naar het vogeltje.</p> <p>Roepen het College van Gedeputeerde Staten op om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In samenwerking met vervoerders (Arriva en NS) en gemeenten een plan van aanpak te ontwikkelen voor uitbreiding van cameratoezicht op Limburgse haltes en stations, met prioriteit voor de in het onderzoek genoemde onveilige locaties; 2. Daarbij te inventariseren waar reeds cameratoezicht aanwezig is, en waar versterking of plaatsing gewenst is; 3. Te onderzoeken welk effect cameratoezicht kan hebben op zowel objectieve als subjectieve veiligheid, mede in vergelijking met de inzet van extra personeel; 4. Voor deze maatregelen financiële middelen te reserveren binnen de provinciale mobiliteitsbegroting 2026, eventueel in overleg met de vervoerders (Arriva/NS) en gemeenten; 5. Provinciale Staten binnen zes maanden te informeren over de voortgang en eerste resultaten van deze veiligheidsverbeteringen. 	<p>5-2-2026 Afhandeling van deze motie zal in samenhang met motie 3249 worden gezien. Zie ook update bij motie 3249.</p>	<p>Deadline: 30-06-2026</p> <p>PS zullen hierover en over het verdere proces naar verwachting in Q2 2026 worden geïnformeerd.</p>

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-03-2026)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
<p>Gewijzigde Motie 3264 Bloi c.s. inzake Veilige en betrouwbare grensoverschrijdende spoorverbindingen.</p> <p>Verzoekt het college van Gedeputeerde Staten om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen de provinciale bevoegdheden en invloedssfeer in overleg te treden met Euregionale partners zoals o.a. de Euregio Maas-Rijn, de Duitse en Belgische vervoersautoriteiten, vervoerders en medeoverheden om te komen tot praktische en uitvoerbare afspraken die het toezicht en de handhaving op grensoverschrijdende treinverbindingen verbeteren; - Daarbij te zorgen voor duidelijkheid in gezag, aanspreekbaarheid en verantwoordelijkheid, zodat incidenten effectief kunnen worden aangepakt; - In dat kader tevens te verkennen hoe samenwerking kan bijdragen aan een veilige, duurzame en naadloze reizigerservaring op grensoverschrijdende trajecten; - Provinciale Staten uiterlijk in Q3 van 2026 te informeren over de voortgang en de resultaten; 	<p>5-2-2026 Onderwerp wordt opgepakt binnen bredere analyse van betrouwbaarheids-opgaven RE18 (Drielandentrein) en Provinciale Staten zullen uiterlijk in Q3 2026 worden geïnformeerd.</p>	<p>Deadline: 30-09-2026</p>

Omschrijving Toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-03-2026)	Constatering bij de analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
<p>9213</p> <p>Gedeputeerde zegt toe de impact van het huidige grondstoffenbestand (en mogelijk vernieuwd grondstoffenbestand, zoals biokolen) 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.</p>	<p>30-8-2023</p> <p>De Nederlandse museum spoorlijnen doen in samenwerking met het Brits onderzoeksinstituut onderzoek naar effecten gebruik biokolen maar de onderzoeksresultaten zijn nu nog niet beschikbaar.</p> <p>9-1-2024</p> <p>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.</p> <p>27-08-2024</p> <p>De resultaten van het Brits onderzoeksinstituut zijn nog niet beschikbaar. Naar verwachting zullen deze resultaten Q4 2024 beschikbaar komen waarna rapportage plaatsvindt.</p>	<p>Deadline 01-01-2025.</p> <p>Bij de feitencontrole is het volgende gezegd.</p> <p><i>'Momenteel wordt er o.l.v. cluster Economie & Innovatie i.s.m. cluster Wegbeheer gewerkt aan stakeholdersanalyses en werksessies samen met de betrokken gemeenten, de betrokken beleidsclusters en de ZLSM. Herijking financiële middelen t.b.v. spoorinfra ZSLM is opgenomen in de Kadernota (vanuit cluster Economie & Innovatie) voor de Voorjaarsnota en staat op de Strategische Voorraadagenda van PS voor Statencommissie ESA van 9 oktober 2026 en voor behandeling PS voor 13 november 2026. In de herijking worden beide toezeggingen afgehandeld (T9213 en T9265).'</i></p>

<p>9265</p> <p>Gedeputeerde zegt toe het inzicht in de onderhoudskosten van de ZLSM voor de jaren 2024-2033 rond de vaststelling van de Nota Kapitaalgoederen (uiterlijk Q4 2023) met Provinciale Staten te delen.</p>	<p>28-08-2024 De afronding van het rapport inzake de organisatie van de beheer- en onderhoudsopgave van de railinfrastructuur waar ZLSM gebruik van maakt in de periode 2024 – 2033 vindt plaats. Dit rapport is tot stand gekomen door onderlinge samenwerking van de Provincie Limburg en ZLSM met hulp van een adviesbureau gespecialiseerd in assetmanagement. Daarnaast wordt er op dit moment met hulp van een adviesbureau gespecialiseerd in railinfra door ZLSM en Provincie Limburg gewerkt aan een complete kostenprognose voor de periode 2024 – 2033. Na afronding van deze rapporten willen wij in samenspraak met de stakeholders (aanliggende gemeenten) de gezamenlijke financiering voor de beheer- en onderhoudsopgave agenderen, zoals aangekondigd in het Coalitieakkoord en het beleidskader Werken aan een Toekomstbestendige Economie.</p> <p>4-4-2025 Afstemming met interne en externe stakeholders loopt in Q2 en Q3 2025 en Rapportage volgt in Q4 2025.</p>	<p>Zie antwoord toezegging 9213.</p>
<p>9742 - Jaarlijkse monitoring geluidproductieplafonds</p> <p>Gedeputeerde zegt toe de halfjaarlijkse geluidproductieplafonds halfjaarlijks te integreren in de voortgangsrapportage van het IPML.</p>	<p>24-2-2026 PS worden eind Q1 2026 via de Twaalfde Voortgangsrapportage van het IPML geïnformeerd waarin een paragraaf over de geluidsproductieplafonds wordt opgenomen.</p>	<p>Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit is afgehandeld.</p> <p><i>‘Over geluidsproductieplafonds m.b.t. provinciale wegen is in paragraaf 8.3.1 een tekst opgenomen pagina 36 van de voortgangsrapportage zelf en pagina 44 van het totale document).’</i></p>

<p>9786 - Bewoners informatiebijeenkomst Hut-De Plank</p> <p>Gedeputeerde zegt toe te onderzoeken of in het eerste half jaar van 2026 een informatiesessie voor N598 De Hut-De Plank fase 1 georganiseerd kan worden.</p>	<p>31-03-2026 Er wordt op dit moment gezocht naar een passende datum. In Q2 zullen PS hierover worden geïnformeerd.</p>	<p>Deadline: 01-07-2026</p>
<p>9816 - impact groei Toverland op provinciale wegen</p> <p>Gedeputeerde zegt toe dat binnen twee weken de impact van de groei van Toverland op de provinciale wegen, alsmede de eventuele hiermee samenhangende kosten, inzichtelijk zal worden gemaakt.</p>	<p>20-3-2026 Zie MPH gedeputeerde Kuntzelaers van 18-3-2026 (GS DOC-00899539).</p>	<p>Deadline: 20-03-2026</p> <p>Tijdens de feitencontrole is aangegeven dat dit is afgehandeld.</p>
<p>9797 - Uitkomst G-debat bespreken met Arriva</p> <p>Gedeputeerde zegt toe met Arriva het gesprek aan te gaan over de aanbevelingen komend uit het G-debat en over de uitkomsten van dit gesprek de Staten in Q3 2026 te informeren.</p>	<p>31-03-2026 PS worden in Q3 2026 geïnformeerd via een MPH.</p>	<p>Deadline: 30-09-2026</p>

<p>9702 - Snelbus richting ziekenhuis Zuyderland</p> <p>Gedeputeerde zegt toe in de gesprekken rondom de bereikbaarheid van ziekenhuis Zuyderland de snelbus tussen Heerlen en Sittard-Geleen actief mee te nemen als oplossingsrichting en de Staten hierover nader te informeren in Q1 2026.</p>	<p>31-03-2026 Zie MPH van 24-03-2026 (GS DOC-00884761).</p>	<p>Deadline: 31-03-2026</p> <p>Tijdens de feitencontrole is het volgende gezegd.</p> <p><i>'Er is geen afzonderlijke mededeling portefeuillehouder gestuurd over deze toezegging, maar deze toezegging is verwerkt in de aanbiedingsbrief van de Twaalfde Voortgangsrapportage IPML (zie voorlaatste alinea op pagina 5 van de aanbiedingsbrief).'</i></p>
---	---	--