



GRIF

Aan	De leden van Provinciale Staten
Van	Griffie
Onderwerp	Analyse IPML9 (peildatum 1 juli 2024)
Datum	25-11-2024

Analyse

9^e voortgangsrapportage

Integraal Programma

Mobiliteitsopgave Limburg

(Peildatum 01-07-2024)

Inhoudsopgave

1. Onderwerp en actuele ontwikkelingen	3
1.1. Onderwerp van deze IPML rapportage	3
1.2. Actuele ontwikkelingen	3
2. Regeling Grote Projecten.....	4
2.1. Actuele stand van zaken grote projecten.....	4
2.2. Informatie-elementen RGP 2020 en overige criteria	6
2.3. Analyses en dwars analyse	7
3. Nieuw indeling naar aanleiding van het beleidskader.....	8
4. Dwars analyse overige IPML-projecten	9
4.1. Provinciale infrastructuur.....	9
4.2. (Inter)nationale mobiliteitsopgaven	10
4.3. Regionale mobiliteitsopgaven	11
4.4. Totaal.....	11
4.5. Conclusie	12
5. Analyse van moties en toezeggingen	13
6. Bevoegdheid.....	13
7. Risico's	13
8. Periodieke informatie/sturingsinformatie.....	14
9. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten.....	14
10. Meegezonden bijlagen	16
10.1. Bijlage A Maaslijn	16
10.2. Bijlage B Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf	18
10.3. Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt	19
10.4. Bijlage D Openstaande moties en toezeggingen.....	20
10.4.1. Moties.....	20
10.4.2. Toezeggingen.....	22

1. Onderwerp en actuele ontwikkelingen

1.1. Onderwerp van deze IPML rapportage

Dit is de analyse van de negende Voortgangsrapportage IPML over de periode 1 januari 2024 tot 1 juli 2024 in relatie tot de RGP 2020.

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. IPML9 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 negende voortgangsrapportage van het IPML (IPML9) met peildatum 1 juli 2024, is op 17 september 2024 aan PS aangeboden.

De rapportage van IPML is ver ontwikkeld. Ook IPML9 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. Daarom is voor deze analyse gekozen om op een tweetal specifieke onderwerpen in te zoomen. Het eerste onderwerp waar dieper op in wordt gegaan, is de verbinding tussen het beleidskader en de IPML rapportage. Op 26 april 2024 is het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' vastgesteld en de nota 'Infrastructurele Kapitaalgoederen' geactualiseerd. Dit heeft tot een nieuwe indeling van het IPML geleid. In hoofdstuk 3 van deze analyse zal hier uitgebreid op in worden gegaan.

Een tweede onderwerp waaraan extra aandacht is besteed in deze analyse, is een dwarsanalyse van alle projecten. Van de voortgangsinformatie is bekeken hoe vaak afwijkingen gerapporteerd worden op de onderwerpen scope, tijd en financiën. Tevens is voor de beleidsdoelen en reguliere verantwoordelijkheid in kaart gebracht hoe de bijdrage van de projecten is verdeeld. Deze dwarsanalyse is terug te vinden in hoofdstuk 4 van de analyse.

1.2. Actuele ontwikkelingen

In de aanbestedingsbrief van VGR9 wordt ingegaan op actuele ontwikkelingen.

- 1) Specifiek verdienen 7 van de in totaal 96 mobiliteitsprojecten extra aandacht omdat de bestaande scope, planning en/of financiën afwijken van eerdere besluiten hierover. **Dit is een significante verbetering ten opzichte van IPML8 toen 14 van de 96 mobiliteitsprojecten extra aandacht behoefden.**

In het overzicht van de voortgangsmonitor op pagina 4 van IPML9, staan 88 actieve en 14 afgeronde projecten. Dit zijn in totaal 102 projecten, wat niet overeen komt met de genoemde 96 mobiliteitsprojecten. Uit het ambtelijk wederhoor blijkt dat dit een omissie betreft en dit zal in IPML10 worden aangepast.

- 2) Voor de besluitvorming na 1 juli 2024 zijn de volgende zaken van belang:
 - W37 VDL Nedcar
Op 22 augustus 2024 heeft het College van Gedeputeerde Staten een mededeling portefeuillehouder naar Provinciale Staten gestuurd inzake de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van VDLNedcar (GS-DOC 00688391).

Na publicatie van IPML heeft GS op 24 september een mededeling portefeuillehouder gestuurd inzake Voortgangsrapportages “Uitbreiding VDL Nedcar” (GS DOC-00696083). Deze is door de Staten besproken in ESA op 04 oktober 2024 en de Staten zijn akkoord gegaan om geen voortgangsrapportage van VDL Nedcar in het najaar 2024 te behandelen. De status RGP blijft echter behouden. GS kan middels een mededeling in het voorjaar van 2025 laten weten of zij adviseren om de volgende voortgangsrapportage te agenderen.

- W59. N595 Wittemerallee

Op 4 juli jl. heeft de gemeenteraad van Gulpen-Wittem het gewijzigde bestemmingsplan ten behoeve van het project N595 Wittemerallee vastgesteld. De beroepstermijn loopt nog tot 6 september 2024 en inmiddels heeft in ieder geval één belanghebbende (Fietzersbond) beroep aangetekend. Behandeling van dit beroep geschiedt bij de Raad van State. Mogelijk zal dit gaan leiden tot een aanzienlijke vertraging. De eventuele aanpassing van de planning zal worden verwerkt in de volgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage (IPML10).

- L13. Beveiligd Vrachtwagen Parkeren (BVWP)

Onlangs bent u geïnformeerd over de laatste stand van zaken. Zie GS DOC-00679789. Het Rijk gaat ervan uit dat het juridisch kader bij private eigendom van de grond zwakker is dan bij overheidseigendom. De redenering is dat ongewenste activiteiten op private grond lastiger zouden zijn tegen te houden dan op overheidsgrond. Derhalve accepteert het Rijk alleen overheidseigendom voor de grond onder de truckparking. GS heeft aan de minister laten weten dat de pilot op de locatie Midden-Limburg, geen doorgang kan vinden.

Provincie Limburg verkent andere mogelijkheden voor locaties binnen Limburg aan gemeentelijke of provinciale wegen. Dit wordt verder toegelicht in IPML10.

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 (nadere toelichting pagina [16](#))
- B. Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf (nadere toelichting pagina [18](#))
- C. Tram Hasselt – Maastricht (nadere toelichting pagina [19](#))
- D. VDL Nedcar (‘on-hold’ zie vorige paragraaf en GS DOC-00696083)

2.1. Actuele stand van zaken grote projecten

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

- **R9 Maaslijn.**

Op 27 maart 2024 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over het feit dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) geen extra geld beschikbaar stelt of risico wil nemen voor de Maaslijn. Juridisch onderzoek bevestigt dat het Rijk en ProRail hun afspraken nakomen, en het kredietbesluit van september 2023 dekt de kosten tot het einde van het project in 2027. Het college van Gedeputeerde Staten ziet daarom geen mogelijkheid om aan de moties 2951 en 2987 te voldoen.

Uit het ambtelijk wederhoor blijkt 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)

- **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 college 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 wederhoor is gesproken over het formeel opheffen van de status RGP. Een statenvoorstel beëindigen RGP beoogd terug te blikken op het project en biedt voor PS de kans terug te blikken op ambitie, scope, kwaliteit van het doorlopen proces en op het opgeleverde project. Tijdens de rechtbank 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.

- **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 Q1 2024 is de eindafrekening ingediend bij Ministerie van IenW (i.v.m. bijdrage IenW) en Europa (i.v.m. CEF-subsidie). Vervolgens zal in Q3 2024 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.

- **W20 N280-Leudal.**

De basisrapportage voor het groot project N280-Leudal heeft vertraging opgelopen en staat gepland voor Q1 2025. In IPML9 is op het projectblad de voortgang gerapporteerd, maar niet meer als 'groot project'. Tevens staat N280 Leudal benoemd als aandachtsproject aangezien de conceptraming een financieel tekort laat zien. Via de basisrapportage wordt PS op de hoogte gesteld van de conceptraming en eventueel het financieel tekort. Na vaststelling van de basisrapportage zal de voortgang van de N280-Leudal in IPML10 worden opgenomen.

- **W37 VDL Nedcar**

Eind 2020 zijn de benodigde middelen beschikbaar gesteld voor de gebiedsontwikkeling VDL Nedcar (PIP, grondverwerving, natuurcompensatie en aanpassing infrastructuur). Aanpassing infrastructuur voor PS akkoord onder een aantal voorwaarden waar op dit moment niet aan voldaan is, daarom 'not yet go'.

Gelet op de ontwikkelingen (zie GS DOC-00696083), is niet de verwachting dat hier binnenkort verandering in komt.

2.2. Informatie-elementen RGP 2020 en overige criteria

Element	Bevinding
Leesbaarheid rapportage	De opzet van IPML9 is aangepast aan het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. De voortgangsrapportage is, ook na deze aanpassing, overzichtelijk en goed leesbaar. De conversietabel helpt om na te gaan waar onderwerpen zijn ingedeeld. 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. Conform afspraak zijn alle (tekstuele) wijzigingen in IPML9 ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportage weergegeven in een afwijkende kleur (Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2020 - artikel 7 lid 3). Ook met de aanpassing naar de indeling van het beleidskader is dit secuur doorgevoerd.
Stoplichtenmethodiek (toezegging 2246)	De stoplichtenmethodiek wordt, net zoals in IPML8, in de voortgangsmonitor en op de projectbladen consequent gebruikt. In de rapportage wordt aangegeven dat in de voortgangsmonitor een nieuwe categorie is toegevoegd: de vervallen/afgeronde opgaven. Deze projecten hebben een grijze kleur gekregen. In IPML 8 waren de projecten zonder status grijs. In IPML9 hebben deze projecten een andere kleur gekregen. Daarnaast valt op dat relatief veel (14) opgaven zijn afgerond. Hiervan wordt aangegeven dat een drietal opgaven zijn samengevoegd, twee opgaven zijn stop gezet en negen opgaven zitten in een afrondende fase. In IPML wordt aangegeven dat de op 26 april 2024 vastgestelde 'Bereikbaar en Toegankelijk Limburg', 'Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen' en 'Uitwerking Motie Infra in Control' hebben gezorgd voor een halvering van het aantal aandachtsprojecten. Daarbij zijn diverse fietsprojecten afgerond vanwege het feit dat de subsidies hiervoor zijn verleend.

Element	Bevinding
Informatie-elementen ¹	Alle in de RGP 2020 genoemde informatie-elementen zijn op een toegankelijke wijze door GS verwerkt in IPML 9.
Moties en toezeggingen Deze rapportage behelst de periode vanaf 01-01-2024 tot 01-07-2024. Daar waar het gaat om moties en toezeggingen is door de Statenonderzoeker voor gekozen zo actueel mogelijk te informeren, dus ook na 01-07-2024.	In hoofdstuk 4.2 van IPML 9 staat het overzicht van de Statenvoorstellen, schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten van 1 januari 2024 tot 1 juli 2024. In de titel worden ook moties benoemd, echter staat in de toelichting dat (openstaande) moties en toezeggingen niet in de tabel zijn opgenomen, maar apart beschikbaar worden gesteld in aanloop naar de Statencommissie LEO. Enkele moties staan wel benoemd in de lijst. In IPML10 zal gekeken worden of hier meer duidelijkheid in kan worden gegeven. In de bijlagen A tot en met C van deze analyse zijn openstaande moties en toezeggingen 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 25-10-2024)

2.3. Analyses en dwars analyse

- 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 dwars analyse gemaakt van de voortgangsinformatie uit het IPML (hoofdstuk 4). Van de voortgangsinformatie is bekeken hoe vaak afwijkingen gerapporteerd worden op de onderwerpen scope tijd en financiën. Tevens is voor de beleidsdoelen en wettelijke verantwoordelijkheid in kaart gebracht hoe de bijdrage van de projecten is verdeeld. Dit wijkt af van de eerdere analyses van het IPML waarin een quick scan is gemaakt. Deze dwars analyse is eenmalig gemaakt om inzicht te krijgen in de verdeling van bijdrage aan de doelstellingen en mogelijke opvallendheden ten aanzien van de voortgang inzichtelijk te maken. Dit is als extra thema opgenomen omdat de rapportage van IPML ver is doorontwikkeld en over het algemeen wat betreft overzicht en leesbaarheid goed wordt ontvangen door de Statenleden. Voor een volgende analyse zal weer een quick scan worden gemaakt.

Indien gewenst, kunnen Statenleden voor het volgende IPML projecten aandragen voor de quick scan IPML (IPML10).

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.

3. Nieuw indeling naar aanleiding van het beleidskader

Op 26 april 2024 is het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' vastgesteld en de nota 'Infrastructurele Kapitaalgoederen' geactualiseerd. Dit heeft tot een nieuwe indeling van het IPML geleid. In IPML9 worden de volgende thema's gebruikt:

- Structurele beleidsvoorbereidende taken
- Openbaar Vervoer
- Provinciale infrastructuur
- (Inter-) nationale mobiliteitsopgaven
- Regionale mobiliteitsopgaven

De eerste drie thema's komen overeen met de actielijnen benoemd in hoofdstuk 6 van het beleidskader. De vierde actielijn in het beleidskader is 'Limburg nationaal en Europees verbonden'. Deze is onderverdeeld in '(inter-)nationale mobiliteitsopgave' en 'regionale mobiliteitsopgaven' welke in IPML9 is aangehouden.

In het beleidskader zijn voor ieder thema acties opgesteld in een geel kader met de titel 'Wat gaan wij doen'? Deze acties zijn redelijk consistent hetzelfde als in IPML9. Sommige acties ontbreken in IPML 9. In het ambtelijk wederhoor is naar voren gekomen dat deze worden opgenomen in IPML10. Eén actie met betrekking tot de werkgroep kwaliteitsverbetering OV is niet opgenomen in IPML omdat dit een initiatief is van PS. Daarnaast zijn bij een aantal acties delen van tekst weggelaten. In het ambtelijk wederhoor is hierbij de volgende uitleg gegeven:

'Met het omhangen van de structuur van VGR9 naar de afspraken uit het beleidskader was de opzet van de tekst zoals die tot en met VGR8 werd gehanteerd niet meer passend. Om consistent te zijn met de overige hoofdstukken uit de VGR is een mix gezocht tussen behoud van de vorige teksten en de in het beleidskader geformuleerde resultaten.'

In onder andere paragraaf 9.1.1 is ruimte genomen om de Staten breder te informeren over relevante ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer, ook als die ontwikkelingen op zichzelf geen beleidskader-opgave zijn. Daarnaast is tekst op andere plaatsen in de VGR geactualiseerd en opgenomen. Tot en met VGR8 is de paragraaf over de internationale treinagenda bijvoorbeeld gegroeid, ook omdat er destijds sprake was van het programma Eurekarail. Dat programma bestaat niet meer, activiteiten en ontwikkelingen uit dat programma die wel nog doorlopen, zijn opgenomen in de paragrafen 11.2.1 en 11.2.2.'

Vanwege de actualiteitswaarde veranderen onderwerpen en de inhoud van de rapportage. In een volgende VGR zal bijvoorbeeld de verkoop van Arriva geen onderwerp meer zijn. De balans tussen wenselijke achtergrond (o.a. toelichting concessie), actualiteit en opgaven uit het beleidskader maakt dat in deze rapportage teksten zijn ingedikt, verplaatst naar andere paragrafen / hoofdstukken of niet meer zijn teruggekomen.'

Over het algemeen genomen kan gesteld worden dat de omvorming goed is uitgevoerd en dat dit van meerwaarde is. Door de consistente lijn van de beleidskaders naar de verantwoording in IPML, zijn de hoofdlijnen goed herleidbaar en op deze manier wordt inzichtelijk op welke manier de acties worden uitgevoerd.

Aanvullend hierbij wordt opgemerkt dat gebruik gemaakt is van de teksten in het kader met de titel 'wat gaan wij doen?'. Vanuit consistentie in de verantwoordingssystematiek kan ook gedacht worden aan

het terug laten komen in IPML van de doelenbomen en de doelstelling-indicatoren die vanuit het beleidskader een plek krijgen in de P&C cyclus. De doelstellingen en de bijbehorende indicatoren zijn niet terug te vinden in IPML waardoor deze samenhang niet inzichtelijk is. Echter was de ontwikkeling van de indicatoren nog volop aan de gang ten tijde van het opstellen van IPML9. Uit het ambtelijk wederhoor blijkt dat deze ontwikkeling nauwgezet wordt gevolgd en bezien wordt of en hoe op termijn de verbinding met IPML kan worden gelegd.

Wanneer deze verantwoordingssystematiek naar de P&C cyclus consistent wordt doorgevoerd, is enerzijds voor Statenleden makkelijk te herleiden of dat wat is besproken in de commissies bij behandeling van IPML, overeenkomt met de begroting of jaarstukken. Hierdoor kan mogelijk dubbel debat in de commissie en PS worden voorkomen. Anderzijds kan het mogelijk een efficiëntieslag opleveren voor de ambtelijke verslaglegging wanneer in de P&C cyclus en in IPML op eenzelfde manier wordt verantwoord.

4. Dwars analyse overige IPML-projecten

Van de IPML projecten is een dwarsanalyse gemaakt waarbij gekeken is naar de voortgang van de projecten ten aanzien van de scope, tijd en financiën. Op basis van deze dwarsanalyse kan worden geconstateerd of op één van de drie onderdelen vaker een afwijking te zien is en of dit samenhangt met het onderwerp. Daarnaast is voor de mobiliteitsdoelen en wettelijke verantwoordelijkheid in kaart gebracht hoe de bijdrage van de projecten is verdeeld. Zo wordt inzichtelijk of meer of minder wordt bijgedragen aan de verschillende mobiliteitsdoelen, of dat dit evenredig is verdeeld. De beleidsdoelen zijn duurzaamheid, leefbaarheid, veiligheid en doorstroming. Ditzelfde geldt voor de onderdelen van de wettelijke verantwoordelijkheid, zijnde veiligheidsrisico, beheer en onderhoud en beleid. Belangrijk is om hierbij te vermelden dat de betekenis van de kleuren hierbij afwijkend is ten aanzien van de kleuren op de voortgang. Rood staat voor 'geen bijdrage aan het mobiliteitsdoel'. Het is dus niet zo dat rood in deze context negatief is. Bij een aantal van de projectbladen is wit gebruikt als kleur voor het duiden van 'geen bijdrage'. Voor deze dwarsanalyse is dit gelijk gesteld met de classificatie rood.

In deze dwarsanalyse zijn enkel de 'actieve' projecten opgenomen, dus niet de afgeronde, 'grijze' projecten. De thema's structurele beleidsvoorbereidende taken en openbaar vervoer zijn daarom niet opgenomen in deze dwarsanalyse, aangezien deze geen actieve projectbladen hebben. In IPML9 zijn in totaal 43 projectbladen opgenomen van de 88 actieve projecten. In het ambtelijk wederhoor is kort stilgestaan bij dit verschil. In hoofdstuk 7 van IPML9 wordt uitgelegd dat *'projectbladen worden toegevoegd als sprake is van een unieke opgave, welke begrensd is in tijd en middelen en wordt afgesloten met een projectresultaat. Een projectblad kan pas worden toegevoegd als de kostenraming bekend is en het project is opgenomen inde provinciale begroting'*.

4.1. Provinciale infrastructuur

Van de projecten binnen de Provinciale Infrastructuur hebben vijf projecten een rode indicator op de voortgang. Dit betreft twee keer de indicator financiën en drie keer de indicator tijd. Er zijn geen projecten met een rode indicator voor scope. Wel hebben twee projecten een gele indicator voor scope. Geconstateerd kan worden dat de meeste afwijkingen in de voortgang betrekking hebben op de indicator tijd. Zie tabel op de volgende pagina.

	groen	geel	rood	onbekend
Scope	17	2	0	1
Tijd	10	6	3	1
Financiën	16	1	2	1

In de volgende tabel is te zien hoe de projecten van de provinciale infrastructuur bijgedragen aan de mobiliteitsdoelen. Te zien is dat het meest wordt bijgedragen aan de doelen leefbaarheid en veiligheid. Het minst wordt bijgedragen aan het mobiliteitsdoel duurzaamheid.

	donkergroen	groen	geel	rood
Duurzaamheid	1	6	3	3
Leefbaarheid	4	5	4	0
Veiligheid	3	8	1	1
Doorstroming	2	5	5	1

Wanneer gekeken wordt naar de bijdragen van de projecten aan de verschillende wettelijke taken, kan geconcludeerd worden dat op het gebied van veiligheidsrisico de minste projecten een bijdrage leveren, terwijl voor beheer en onderhoud relatief meer projecten zijn met een (hoge) bijdrage. Zie onderstaande tabel.

	donkergroen	groen	geel	wit
Veiligheidsrisico	0	3	0	4
Beheer en onderhoud	2	4	0	1
Beleid	1	1	1	4

4.2. (Inter)nationale mobiliteitsopgaven

Van de projecten binnen de (inter)nationale mobiliteitsopgaven is te zien dat op de indicatoren tijd en financiën enige afwijkingen zijn, terwijl de scope bij alle projecten op schema ligt.

	groen	Geel	rood
scope	8	0	0
tijd	6	1	1
financiën	6	1	1

Wanneer gekeken wordt naar de bijdrage van de projecten binnen de (inter)nationale mobiliteitsopgaven aan de doelen, is te zien dat vooral de doelen van leefbaarheid en veiligheid een sterke bijdrage ontvangen binnen deze mobiliteitsopgaven. Aan het mobiliteitsdoel doorstroming wordt de minste bijdrage geleverd.

	donkergroen	groen	geel	rood
Duurzaamheid	4	3	2	4
Leefbaarheid	5	3	2	3
Veiligheid	5	5	2	1
Doorstroming	0	6	2	5

4.3. Regionale mobiliteitsopgaven

Binnen de projecten van de regionale mobiliteitsopgaven hebben alle zestien projecten een groene status wat betreft scope. Wat betreft financiën hebben twee projecten een rode indicator. De meeste afwijking op de voortgang wordt gerapporteerd op de factor tijd; drie indicatoren staan op rood en 2 staan op geel. Zie onderstaande tabel.

	groen	geel	rood
scope	16	0	0
tijd	11	2	3
financiën	14	0	2

De bijdragen aan de verschillende doelstellingen door de projecten binnen de regionale mobiliteitsopgaven zijn terug te vinden in onderstaande tabel. Uit de tabel kan geconcludeerd worden dat vooral veiligheid een (hoge) bijdrage ontvangt, direct gevolgd door het doel leefbaarheid. De minste bijdrage wordt geleverd aan doorstroming.

	donkergroen	groen	geel	rood
Duurzaamheid	4	3	2	4
Leefbaarheid	5	3	2	3
Veiligheid	5	5	2	1
Doorstroming	0	6	2	5

Wat betreft de wettelijke taken wordt door de projecten binnen de regionale mobiliteitsopgaven geen bijdrage geleverd aan de taak veiligheidsrisico. Twee projecten leveren een bijdrage aan beheer en onderhoud en 3 projecten leveren een bijdrage aan beleid, waarvan 1 project een hoge bijdrage levert.

	donkergroen	groen	geel	wit
Veiligheidsrisico	0	0	0	3
Beheer en onderhoud	0	2	0	1
Beleid	1	2	0	0

4.4. Totaal

Voor het totaal aantal projecten van IPML is de voortgang grotendeels goed. Op de indicator scope worden weinig afwijkingen geconstateerd. Op de indicator financiën hebben twee projecten een gele status en vijf projecten een rode status. De meeste afwijkingen op de voortgang worden geconstateerd op de indicator tijd, met negen projecten die een gele status hebben en zeven projecten een rode.

	groen	geel	rood	onbekend
scope	41	2	0	1
tijd	27	9	7	1
financiën	36	2	5	1

Het totaaloverzicht van de bijdrage aan de doelstellingen laat zien dat dit redelijk is verdeeld. De doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid hebben een hogere bijdrage dan duurzaamheid en de minste bijdrage wordt geleverd aan de doorstroming.

	donkergroen	groen	geel	rood
Duurzaamheid	6	11	9	8
Leefbaarheid	11	9	8	6
Veiligheid	9	16	4	5
Doorstroming	7	14	7	6

Het totaaloverzicht wat betreft de bijdrage aan de wettelijke taken laat zien dat door de projecten binnen IPML het meest wordt bijgedragen aan beheer en onderhoud. Aan veiligheidsrisico dragen de minste projecten bij.

	donkergroen	groen	geel	rood
Veiligheidsrisico	0	3	0	7
Beheer en onderhoud	2	6	0	2
Beleid	2	3	1	4

4.5. Conclusie

Wanneer gekeken wordt naar de voortgang, kan geconstateerd worden dat de meeste projecten wat betreft scope geen afwijkingen laten zien. De scope levert geen of nauwelijks reden tot bijstelling of betrokkenheid van de Staten. Wat betreft tijd wordt de meeste afwijking geconstateerd ten aanzien van de projectplanning. Dit geldt voor de onderwerpen regionale mobiliteitsopgaven en provinciale infrastructuur. Voor (inter)nationale mobiliteitsopgaven is bij tijd en financiën evenveel afwijking geconstateerd. Hierbij dient vermeld te worden dat het aantal projecten bij (inter)nationale mobiliteitsopgaven relatief laag is (8) in vergelijking met regionale mobiliteitsopgaven (16) en provinciale infrastructuur (20). Het is derhalve aan te bevelen na te gaan welke maatregelen genomen kunnen worden om de inschatting of het beheer op het gebied van tijd(splanning) te verscherpen. Op de vraag om inzicht te geven in de mogelijke oorzaken hiervan is in het ambtelijk wederhoor aangegeven dat getracht wordt altijd realistisch te plannen. *‘Echter, bij het opstarten en uitvoeren van projecten is de provincie vaak afhankelijk van andere partijen / partners. Deze kunnen qua planning andere prioriteiten hebben. Er zijn bijvoorbeeld ook projecten die met een zitting bij de Raad van State ingepland moeten worden. Daar zijn lange doorlooptijden die soms wel kunnen oplopen tot meer dan een jaar.’* Tevens is de vraag gesteld in hoeverre uitloop in de tijd ook financiële consequenties heeft. Hierop is in het ambtelijk wederhoor aangegeven dat projecten duurder worden door de inflatie indien deze uit de tijdsplanning lopen.

Wanneer gekeken wordt naar de verhouding van projecten die bijdragen aan de mobiliteitsdoelen en de wettelijke taken, is het opvallend dat hier een groot verschil in zit; 34 projecten dragen bij aan mobiliteitsdoelen en 9 aan wettelijke taken. Het lijkt erop dat er relatief gezien weinig ‘verplichte’ projecten zijn en veel projecten worden uitgevoerd om de mobiliteitsdoelen na te streven. Dit zou impliceren dat hier een keuzemogelijkheid uit voortvloeit. Echter blijkt uit het ambtelijk wederhoor dat in deze 34 projecten voor een deel ook wettelijke taken zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. Bij wettelijke taken is geen sprake van een keuzemogelijkheid, deze dienen te worden uitgevoerd.

Wat betreft de mobiliteitsdoelen laat het overzicht een redelijke verdeling zien. Aan alle mobiliteitsdoelen wordt bijgedragen. Wel is te zien dat het meest wordt bijgedragen aan leefbaarheid en veiligheid. Dit is terug te zien in het totaaloverzicht, maar geldt ook voor de afzonderlijke thema's. Uit het ambtelijk wederhoor blijkt dat in het Limburgse mobiliteitssysteem de ambities en knelpunten groter zijn op het gebied van leefbaarheid en veiligheid. Daarbij wordt aangegeven dat het geen doel op zich is om evenredig aan alle doelen tegelijkertijd bij te dragen. Binnen het thema provinciale infrastructuur wordt het minst bijgedragen aan duurzaamheid. Binnen de thema's (inter)nationale mobiliteitsopgaven en regionale mobiliteitsopgaven wordt de minste bijdrage geleverd aan doorstroming. Uit het ambtelijk wederhoor blijkt dat er maar een beperkt aantal structurele doorstomingsknelpunten in Limburg zijn, in vergelijking met bijvoorbeeld de Randstad en regio Eindhoven. Wel wordt ingezet op het optimaliseren van de doorstroming tijdens calamiteiten en eventuele werkzaamheden.

Wanneer gekeken wordt naar de bijdrage aan de wettelijke taken dan is te zien dat voor het thema (inter)nationale mobiliteitsopgaven geen projecten zijn die naar aanleiding van een wettelijke taak zijn opgestart. Dit is te verklaren omdat (inter)nationale verbindingen geen onderdeel uitmaken van de wettelijke taken van de provincie. De projecten die gestart worden binnen dit thema zijn derhalve altijd ten behoeve van het behalen van andere mobiliteitsdoelen geïnitieerd.

Projecten binnen provinciale infrastructuur en regionale mobiliteitsopgaven dragen het meest bij aan beheer en onderhoud en het minst aan (het opheffen van een) veiligheidsrisico. In het ambtelijk wederhoor is hier de volgende uitleg over gegeven: *'Veiligheidsrisico's concentreren zich op specifieke locaties en kruisingen. Beheer en onderhoud vindt vaak plaats op langere trajecten en daarmee is beheer en onderhoud leidend en worden de verkeersonveilige locaties tijdens het beheer en onderhoud meegenomen. Daarmee scoren deze projecten hoger op beheer en onderhoud'*.

5. Analyse van moties en toezeggingen

Openstaande moties en toezeggingen met betrekking tot alle IPML-projecten zijn opgenomen in de bijlagen A tot en met D.

In paragraaf 4.2 in de Voortgangsrapportage is een overzicht opgenomen met moties, Statenvoorstellen, schriftelijke vragen, mededelingen portefeuillehouder en overige documenten die in de periode van 1 januari 2024 tot 1 juli 2024 aan de orde zijn geweest en bij de ingekomen stukken voor Provinciale Staten zijn gepubliceerd.

6. Bevoegdheid

Conform de RGP 2020 (artikel 7) wordt de door GS verstrekte informatie in een Voortgangsrapportage geanalyseerd o.a. 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.

7. 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.

8. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

X Voortgangsrapportages Regeling Grote Projecten

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.

9. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Op de pagina's 29-34 wordt een toelichting gegeven op de financiën.

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. Het bedrag staat in de rapportage niet vermeld (cijfermatig) maar uit het ambtelijk wederhoor blijkt dat dit plafond circa € 30,73 mln is, gelijk aan het plafond in IPML8. Het bedrag wordt in IPML10 weer cijfermatig weergegeven.

Het valt uiteen in vier delen:

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

De grafische weergave van de kapitaallasten op pagina 29 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 paragraaf 5.3 wordt gesproken over de geactualiseerde maximale verwachtingswaarde van de risico's ter grootte van 99,2 mln. Deze ruimte is geïdentificeerd met een stelpost van € 2,41 mln. bij de jaarlijkse kapitaallasten.

In IPML8 was nog een overzicht opgenomen van de aanvullende kredieten voor een totaalbedrag van € 29 mln. In de periode tot 1 juli 2024 zijn de kredieten van acht projecten opgehoogd. Het restant binnen de risicocomponent dat nog open staat bedraagt € 36,84 mln. Deze ontwikkeling 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 is dit opgenomen in de grafiek 'Kapitaallasten investeringen'. In IPML10 wordt dit duidelijker opgenomen, zo blijkt uit het ambtelijk wederhoor.

In de rapportage van IPML staat als totaalbedrag begroot voor 2025 € 118,35 mln. Dit is lager dan het opgenomen bedrag in de begroting 2025, zijnde € 167,85 mln. Ook voor de jaren 2026 tot en met 2028 is een verschil te zien in de opgenomen bedragen bij IPML en de begroting. In IPML wordt de stand gebruikt van 1-7-2024, wat anders is dan de peildatum van de begroting. Toch zijn de verschillen dermate groot dat dit niet enkel door het moment van vastleggen verklaard kan worden. In het ambtelijk wederhoor is hierbij stilgestaan. Hierin is aangegeven dat per 1-7-2024 de gegevens uit de najaarsnota nog niet beschikbaar waren en dus niet verwerkt zijn in IPML9. In de begroting is de najaarsnota wel verwerkt. Daarnaast is er een verschil doordat de kapitaallasten en de doorberekende personele lasten niet in IPML worden opgenomen. De personele lasten hebben betrekking op de salariskosten van vaste medewerkers (exclusief inhuur). Voor de begroting worden de vaste FTE's toegewezen aan een specifiek product. Op basis van deze FTE's worden de bijbehorende salariskosten berekend. Deze kosten vallen onder de doorberekende personele lasten in de begroting.

10. Meegezonden bijlagen

10.1. 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 lenW, waarbij afspraken zijn gemaakt over tekorten, risicoverdeling en het opdrachtgeverschap. PS heeft hier in oktober 2021 mee ingestemd. 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 lenW 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 lenW geen extra geld voor de Maaslijn beschikbaar is. Bovendien wilt het lenW 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. De moties 2951 en 2987 zijn door de Staten in commissie LEO zonder opmerking of bespreking reeds afgedaan.

Uit het ambtelijk wederhoor blijkt 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 lenW 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 van de aanvullende vertraging 2024-2027 heeft Arriva inzage gegeven in haar meerkosten. Deze business-case wordt extern gevalideerd, en over de financiële gevolgen zal in 2024 een voorstel aan Provinciale Staten worden voorgelegd, zo staat in de voortgangsrapportage. Uit de strategische voorraadagenda van PS blijkt dat dit is verplaatst naar Q1 van 2025. 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 vertragingskosten voor Arriva’.*

Belangrijkste ontwikkelingen op de risico's (zie ook bijlage 2 op pagina 143 IPML9).

- In het kader van het PIP zijn er in totaal 15 beroepen ingediend, waarvan 4 in Noord-Brabant en 11 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 moet sprake zijn van een onherroepelijk PIP. Er is 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.

Analyse moties en toezeggingen

Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 28-10-2024).

10.2. 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 2024 is de eindafrekening ingediend bij het ministerie van I&W en Europa (CEF subsidie). In Q3 2024 zal 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 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. Voor de aanpassing van het emplacement Heerlen-west wordt een apart GS besluit voorbereid waarin wordt voorgesteld om met deze aanpassing in te stemmen en apart verder te rapporteren onder IPML R46a.
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 28-10-2024).

10.3. Bijlage C Tram Maastricht-Hasselt

Inhoudelijke bevindingen en actuele ontwikkelingen
<i>Voortgangsrapportage</i> 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. <i>Risico's</i> 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 GS 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. Over de AROV-middelen heeft minister Harbers per Kamerbrief de Provincie Limburg laten weten in het MIRT een pakketafpraak te willen maken over andere bereikbaarheidsvraagstukken in Limburg. <i>Projectblad</i> 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.
Analyse moties en toezeggingen
Geen openstaande toezeggingen of moties bekend (peildatum 29-10-2024).

10.4. Bijlage D Openstaande moties en toezeggingen

De opgenomen moties en toezeggingen in deze bijlage vallen buiten de scope van de rapportage van IPML met als peildatum van 1 juli 2024. De peildatum voor de deze lijst in de analyse is 31-10-2024. Bij de behandeling in de commissie is de meest actuele lijst terug te vinden bij de behandeling van het overzicht van aanbevelingen, moties en toezeggingen. In samenwerking tussen de ambtenaren en de griffie zal gekeken worden of en zo ja hoe een duidelijke en actuele verbinding kan worden gemaakt tussen IPML en de openstaande moties en toezeggingen.

10.4.1. Moties

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	Constatering bij analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
M2991 Dragen het college van Gedeputeerde Staten op om: - Na afronding van de reconstructie van de Wittemer Allee de mogelijkheid te onderzoeken om de gehele N595 over te dragen aan de aangrenzende gemeenten, Gulpen-Wittem en Valkenburg aan de Geul; -Dit onderzoek te delen met Provinciale Staten.	1-10-2024 Q4 2024 worden de Staten geïnformeerd over het proces rondom de eventuele overdracht van de N595.	Proces is opgestart met de gemeente Valkenburg aan de Geul. Areaaldata is uitgewisseld en de beheer- en onderhoudskosten zijn gedeeld. Afhankelijk van de uitkomsten volgt een afspraak met de gemeente Gulpen-Wittem. Eind november / begin december 2024 volgt een mededeling portefeuillehouder.
M3073 Roepen het College op: - Te onderzoeken of het mogelijk is om tot een Limburg-dekkend toeristenticket te komen; - Voor het zomerreces terug te komen bij Provinciale Staten met een voorstel over de mogelijkheden en onmogelijkheden hiervan.	1-10-2024 Resultaten van de inventarisatie worden verwerkt in advies voor GS. PS worden in Q4 2024 geïnformeerd.	Provinciale Staten zijn hierover geïnformeerd met een mededeling portefeuillehouder (GS DOC-00681108) op 15 oktober. Het voorstel van de voorzitter is om de motie af te doen bij de behandeling van agendapunt 4 van commissie LEO op 28 november 2024.

Omschrijving Motie	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	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.	21-08-2024 GS voeren deze motie uit en verkennen als eerste stap welke onderzoeksopzet het beste geschikt is om de vragen uit de motie te beantwoorden, en bezien of een samenwerking met andere provincies waarin vergelijkbare verzoeken tot onderzoek zijn gedaan wenselijk is. 1-10-2024 Aanbestedingsprocedure is gestart.	Stand van zaken is nog actueel.

10.4.2. Toezeggingen

Gezien de grote 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 29-11-2024.

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>

Omschrijving Toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	Constatering bij de analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
T9265 Gedeputeerde Van Gaans Gijbels 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	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.	In het ambtelijk wederhoor is de vraag gesteld of gewacht wordt met het geven van inzicht in de rapporten. Hierop is aangegeven dat het inzicht wordt gegeven in een mededeling portefeuillehouder die eind Q4 2024 ter beschikking wordt gesteld aan PS.
T9482 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe naast het structurele WOW-overleg te onderzoeken of afstemming tussen wegbeheerders op Euregionaal niveau gezocht kan worden en hierover Provinciale Staten te informeren.	1-10-2024 Onderzocht wordt op welke wijze we meer afstemming met wegbeheerders op Euregionaal niveau kunnen bewerkstelligen. Vóór het einde van het jaar zal aan PS gerapporteerd worden wat de resultaten van het onderzoek zijn. Tijdens de informatiesessie VGR9 IPML 22 november 2024 zal dit ook aan de orde komen.	Mededeling portefeuillehouder is op 15-10-2024 naar PS is gestuurd (GS DOC-00704962). In de informatiesessie komt dit aan de orde.

Omschrijving Toezegging	Stand van zaken iBabs (peildatum 31-10-2024)	Constatering bij de analyse (incl. ambtelijk wederhoor)
T9483 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe Provinciale Staten via een mededeling portefeuillehouder te informeren over de voortgang van de overleggen met LLTB en Cumela over landbouwverkeer op provinciale wegen. T9529 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe de hernieuwde aanpak rondom knelpunten landbouwverkeer op provinciale wegen, naar aanleiding van de uitkomsten van de overleggen met Cumela en de LLTB, in Q4 van dit jaar te delen met Provinciale Staten.	22-05-2024 In juni/juli vinden overleggen plaats met LLTB, CUMELA en gemeenten inzake het voorstel om tijdelijke maatregelen te treffen t.b.v. de verkeersveiligheid. Naar verwachting zullen de overleggen over zowel de tijdelijke als definitieve maatregelen landbouwverkeer zijn afgerond in Q3 2024, waarna PS worden geïnformeerd. 21-8-2024 De overleggen met LLTB en Cumela zijn in een afrondende fase en PS worden in Q3 geïnformeerd via een MPHover het totaalpakket aan voorziene maatregelen die de Provincie in afstemming met andere partijen zal nemen. Via de VGR IPML wordt u geïnformeerd over de voortgang van deze overleggen. 1-10-2024 Wordt gecombineerd met toezegging 9529. PS worden in Q4 2024 geïnformeerd.	PS worden geïnformeerd via een mededeling portefeuillehouder eind november. Dit is een uitwerking van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen en daar wordt al over gerapporteerd in de VGR's van het IPML, dus dit zal in IPML10 terugkomen.
T9580 Gedeputeerde Kuntzelaers zegt toe in de informatiesessie voor VGR9 IPML op 22 november a.s. terug te komen op eventuele meekoppelkansen met Defensie voor Weert-Hamont-Antwerpen.		Naast dat de Statenleden in de informatiesessie hierover worden geïnformeerd, zal hier ook in VGR10 over worden gerapporteerd.