



Beleidskader 2024-2027

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg



Beleidskader 2024-2027

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg



Inhoudsopgave

Inleiding	4
Leeswijzer	8
Hier werken we in Limburg aan	9
1. Welke ontwikkelingen spelen er?	10
1.1 Ontwikkelingen op Europees schaalniveau	10
1.2 Ontwikkelingen op nationaal schaalniveau	11
1.3 Ontwikkelingen op provinciaal schaalniveau	14
1.4 Regionaal en gemeentelijk schaalniveau	15
2. Wat is de maatschappelijke opgave voor Limburg?	18
3. Waarom en op welke wijze kan de Provincie daar een bijdrage aan leveren?	22
4. Wat is de inhoudelijke scope voor de periode 2024-2027?	24
5. Wat willen we bereiken (doelen) en hoe meten we onze impact?	26
5.1 Verantwoord werken met data en kennis	27
5.2 Doelenboom voor een bereikbaar en toegankelijk Limburg	28
6. Welke actielijnen onderscheiden we en wat is onze rol daarin?	30
6.1 Structurele beleidsvoorbereidende taken	31
6.2 Openbaar vervoer	38
6.3 Provinciale infrastructuur	42
6.4 Limburg nationaal en Europees verbonden	44
7. Welke dwarsverbanden liggen er met andere kaders?	54
8. Organisatie van de uitvoering: slagkracht realiseren en impact maken	58
8.1 Moet 't? Prioriteitstelling, rol en uitvoeringsniveau	58
8.2 Kan 't? Middelen, externe afhankelijkheden en samenwerking	59
8.3 Werkt 't?	61
9. Financiën	62
10. Voortgang, monitoring en bijsturing	66
Bijlagen	70

Inleiding

‘Elke Limburger telt’. Dat betekent een bereikbaar en toegankelijk Limburg voor iedereen. ‘Iedere Limburger komt binnen een acceptabele tijd en tegen aanvaardbare kosten op zijn of haar bestemming’. Dat is het doel waar we de komende vier jaar aan werken.

Daar komt wat bij kijken. Limburg verandert snel, net als Nederland en de rest van Europa. De economie verandert. Prijsstijgingen en tekorten drukken op de hele samenleving en dus ook op vervoer en transport. De Limburgse bevolking wordt ouder. Het klimaat verandert en de komende jaren staan in het teken van de transitie richting een schone en duurzame toekomst. Mobiliteit en bereikbaarheid spelen bij al deze veranderingen een grote rol om onze samenleving leefbaar en dynamisch te houden.

Limburgers moeten zich op een veilige en betaalbare wijze kunnen verplaatsen voor werk, familie, vrije tijd en plezier. De reiziger moet centraal staan, niet het systeem. Daarnaast is het belangrijk dat economische activiteiten in Limburg goed bereikbaar zijn en dat goederen slim, veilig en duurzaam vervoerd kunnen worden. De provincie is wettelijk verantwoordelijk voor een goede en veilige provinciale infrastructuur en organiseert en subsidieert het regionale openbaar vervoer. De toegankelijkheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid van openbaar vervoer is een speerpunt in ons coalitieakkoord, zeker ook in het landelijk gebied. Als middenbestuur verbinden we het lokale en het nationale vervoer en transport. Hierbij houden we rekening met de unieke kwaliteiten en kansen voor Limburg als grensgebied richting de buurlanden Duitsland en België. Zo houden we Limburg goed toegankelijk en bereikbaar.

Aanleiding

In juni 2023 is het provinciaal coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' gepresenteerd. De ambities en opgaven op het gebied van mobiliteit zijn daarin verwoord onder de noemer 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. Een van de speerpunten is het herijken van de mobiliteitsvisie uit 2018 door het opstellen van een nieuwe mobiliteitsvisie 2040. Tevens is in het coalitieakkoord vastgelegd dat het college de hoofdlijnen uit het akkoord verder uitwerkt in een uitvoeringsprogramma voor de periode 2024-2027.

Naast het goed blijven uitvoeren van onze wettelijke taken heeft dit college de komende jaren verdere ambities uitgesproken om de mobiliteit en bereikbaarheid in Limburg te versterken. Dit beleidskader bepaalt de inzet van middelen en capaciteit van de Provincie Limburg om deze ambities van het college van Gedeputeerde Staten tot realisatie te brengen.

Vertrekpunt

Met het herijken van de visie wordt bedoeld op het mobiliteitsplan 'Slim op weg naar morgen'. Dit plan is in 2018 unaniem vastgesteld door Provinciale Staten en is de afgelopen jaren als leidraad gebruikt voor de invulling van de mobiliteitsportefeuille. Hierdoor zijn én blijven we ook in de toekomst in control. Naast een nieuwe inhoudelijke koers, waarbij de focus niet enkel meer gericht is op infrastructurele opgaven, ontwikkelt de Provincie zich steeds meer als een gebiedsgerichte partner in integrale mobiliteitsopgaven. Concrete voorbeelden hiervan zijn het ontwikkelen van het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven, de heroverweging van 2020, het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML) en een nieuwe governancestructuur via het Limburgs Mobiliteitsberaad en onze rol in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Dit kader brengt de beleidskaders en uitvoeringsprogramma's uit de vorige bestuursperiode samen en vormt de onderbouwing van de financiële uitgaven die in deze collegeperiode zullen worden gedaan voor Mobiliteit en Bereikbaarheid. De afspraken uit het coalitieakkoord zijn hierbij leidend.

Aanpak

De opgaven, doelen, activiteiten en indicatoren uit het Coalitieakkoord 2023-2027 zijn leidend voor de inspanningen en financiële uitgaven aan Mobiliteit en Bereikbaarheid in deze collegeperiode.

In dit beleidskader worden de hoofdlijnen uit het coalitieakkoord verder uitgewerkt, inclusief een uitvoeringsprogramma voor de periode 2024-2027. Daarnaast wordt een mobiliteitsvisie 2040/2050 opgesteld, in samenhang met de toekomstvisies voor energie, economie en wonen. Idealiter volgt het uitvoeringsprogramma uit deze visie. In de praktijk zorgt deze volgordelijkheid voor een langere doorlooptijd. Tijd die niet voorhanden is gelet op de belangrijke opgaven en de gestelde ambities en doelen die om uitvoeringskracht vragen. De mobiliteitsvisie en dit beleidskader worden daarom parallel aan elkaar ontwikkeld waarbij de visie een langere doorlooptijd kent. Dit is mogelijk omdat het beleidskader voor een belangrijk deel kan steunen op de lijn die in gang is gezet met de Mobiliteitsvisie uit 2018 en op de concrete afspraken uit het coalitieakkoord. Ook kan gebruik worden gemaakt van beschikbare informatie vanuit Europa, het Rijk en de verschillende planbureaus. Om de koppeling met de op te stellen Mobiliteitsvisie te borgen en nieuwe inzichten hieruit te kunnen verwerken is het beleidskader daarnaast deels adaptief van karakter.

Leeswijzer

Na de Provinciale Statenverkiezingen in 2023 is een nieuwe coalitie gevormd binnen Provincie Limburg. Aan de basis van deze coalitie ligt het Coalitieakkoord 'Elke Limburger telt!'. Door middel van provinciale beleidskaders werken we de afspraken uit het coalitieakkoord verder uit naar beleid voor de komende collegeperiode. Hiermee is het voorliggende beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' slechts één stuk uit de totale puzzel. Naast de thema's die aan bod komen in dit beleidskader, werken we ook aan de grote maatschappelijke opgaven in Limburg via zeven andere beleidskaders, die ieder een eigen inhoudelijke afbakening kennen, maar ook niet volledig los van elkaar te zien zijn. Daarom worden in dit beleidskader ook nadrukkelijk de dwarsverbanden tussen de verschillende kaders benoemd.

Hier werken we aan in Limburg



Welke ontwikkelingen spelen er?

De ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit worden in dit beleidskader onderverdeeld in verschillende schaalniveaus; van Europese en nationale agenda's en programma's tot regionale netwerken, stedelijke gebieden en kleinere kernen en dorpen.

1.1 Ontwikkelingen op Europees schaalniveau

01

In 2020 presenteerde de Europese Unie haar strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. Deze strategie legt de basis voor de manier waarop het EU-vervoerssysteem een groene en digitale transformatie kan verwezenlijken en veerkrachtiger kan worden tegen toekomstige crises. Een resultaat uit de Europese Green Deal is een reductie van de uitstoot met 90% tegen 2050, dankzij een slim, concurrerend, veilig, toegankelijk en betaalbaar vervoerssysteem.

De Green Deal bevat verschillende korte-, middellange- en lange termijn-doelstellingen omtrent emissieloos vervoer- en transport, klimaatneutrale steden, geautomatiseerde mobiliteit en een multimodaal trans-Europees vervoers-netwerk (TEN-T) dat uitgerust is voor duurzaam en slim vervoer met hoge-snelheidsverbindingen.



De hieraan gekoppelde subsidieprogramma's bieden kansen voor de mobiliteitsambities van Provincie Limburg:

¹ Onder "Urban node" wordt een stedelijk gebied verstaan, waar de vervoersinfrastructuur van het TEN-T-netwerk is verbonden met andere delen van het TEN-T-netwerk of met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer.

- Voor de doorontwikkeling van het TEN-T programma is er de Connecting Europe Facility (CEF), gericht op infrastructurele verbeteringen, zoals bijv. binnenhavens, grensoverschrijdende spoorverbindingen of de recent opgestelde "havenwaaier" (een verkenning naar de achterlandverbindingen van de Noordwest-Europese zeehavens in Europees perspectief);
- Een specifiek onderdeel van TEN-T zijn de 'Urban Nodes'. Venlo en Maastricht zijn aangewezen als urban node. De EU kan ondersteunen bij de uitvoering van 'Sustainable Urban Mobility Plans' (SUMP);
- Voor verduurzaming van mobiliteit zijn er diverse programma's;
- Voor innovatie (b.v. smart mobility of verkeersveiligheid) zijn er o.a. Horizon Europe en OP-Zuid;
- Voor grensoverschrijdende samenwerking zijn er de Interreg programma's;
- Ook zullen we ons richten op cross-overs met andere sectoren. Of vanuit provinciale programma's (bijv. Chemelot, dat gebruik maakt van het Just Transition Fund, of LIFE, dat verbetering van de leefomgeving nastreeft) waarin mobiliteit een rol speelt.

1.2 Ontwikkelingen op nationaal schaalniveau

Op nationaal niveau is in 2020 de *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)* vastgesteld. Het Rijk geeft daarmee een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. In die visie gaat Nederland richting 2050 steeds meer functioneren als een netwerk van onderling goed met elkaar verbonden steden en regio's, gedragen door een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem. Tegelijkertijd spelen er een aantal urgente en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw die nu om aandacht vragen. Dit vraagt om een tweeledige koers waarbij opgaven op korte termijn worden aangepakt én tegelijkertijd blijvend en strategisch wordt gewerkt aan de visie en opgaven voor de langere termijn.

In het *programma NOVEX* heeft het Rijk aangegeven op welke wijze zij invulling wil geven aan meer nationale regie op de ruimtelijke ordening van Nederland. Uit de grote transitie waar Nederland voor staat volgen immers ruimteclaims. In die aanpak vervullen provincies een cruciale rol. De Provincie Limburg ontwikkelt een Provinciaal Ruimtelijk Voorstel dat de basis vormt voor een Ruimtelijk Arrangement tussen Rijk en Provincie. Mobiliteit maakt onderdeel uit van dit voorstel.

Binnen het mobiliteitsdomein is begin 2023 de *Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050* verschenen. Het Rijk geeft daarin aan dat het huidige - te gefragmenteerd - beleid niet meer past bij de opgaven en wil daarom bouwen aan een meer integraal bereikbaarheidsbeleid. De Hoofdlijnennotitie vormt een paraplu over huidige deelvisies en zet een strategische koers uit voor het toekomstig beleid.



De vier strategische lijnen zijn:

1. het formuleren van integrale doelen;
2. het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste plaats en tijd;
3. het toetsen van het mobiliteitssysteem aan de wettelijke kaders; en
4. het toepassen van integrale sturingsrelaties- en instrumenten.

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) brengt de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid op de lange termijn in kaart van het personen- en goederenvervoer. De IMA heeft een bredere blik dan de voorgaande NMCA-analyse uit 2017. Het Rijk wil daarmee recht doen aan de toenemende onderlinge verwevenheid van maatschappelijke opgaven en doelstellingen in het mobiliteitsdomein. De analyse brengt tevens in beeld waar potentiële bereikbaarheidsopgaven en mobiliteitsopgaven op de netwerken ontstaan en mogelijk samenkomen op netwerk- of gebiedsniveau. Zo brengt de analyse mobiliteitsontwikkelingen in beeld op bereikbaarheid (van bijvoorbeeld banen en voorzieningen), goederenstromen, verkeersveiligheid en emissies.

De IMA laat zien dat het aantal bereikbare banen in Limburg samenhangt met de demografische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende reistijden op de netwerken. Over de landsgrens zijn er tot 25% meer banen te bereiken binnen acceptabele reistijd. Op dit moment werkt 2% van de werkzame Limburgers in het buitenland.

Tevens wordt geconstateerd dat de toegang tot voorzieningen en onderwijs voor een belangrijk deel gekoppeld is aan de ontwikkeling van bevolkingsomvang. In gebieden waar de bevolking afneemt, neemt de toegang tot voorzieningen af. Volgens het rapport is in Limburg het behoud en de beschikbaarheid van Openbaar Vervoer de opgave.

Andere genoemde Limburgse opgaven in de integrale Mobiliteitsanalyse 2021 zijn de sterke groei van het internationaal goederenvervoer en de ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden neemt in Zuid-Nederland naar verwachting af maar het aantal ernstig gewonden neemt toe; met name bij kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.

Met het *Nationaal Groeifonds* investeert het kabinet in projecten die zorgen voor economische groei voor de lange termijn. Volgens het kabinet zorgt economische groei voor meer inkomen, zodat de Nederlanders meer te besteden hebben. Daardoor kan er ook geïnvesteerd worden in bijvoorbeeld de gezondheidszorg, het onderwijs en in de nodige maatregelen tegen klimaatverandering.

In het *Klimaatakkoord* hebben bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden een pakket van maatregelen en afspraken vastgelegd om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 te halveren ten opzichte van 1990. Hierbij gaat het om afspraken over duurzame energiedragers, elektrisch vervoer, verduurzaming van logistiek, personenmobiliteit en de infrastructuur.

Een ander concreet aanknopingspunt vanuit het nationale schaalniveau is het recent tot stand gekomen *Mobiliteitsfonds* als opvolger van het infrastructuurfonds. Het betreft hier de Rijksmiddelen voor mobiliteit. Een belangrijke ontwikkeling die hierbij speelt is de herprioritering van middelen binnen dit mobiliteitsfonds volgens drie pijlers:

1. Vanwege de stikstofproblematiek liggen aanlegprojecten stil. De budgetten van de projecten die vanwege stikstof niet uitgevoerd kunnen worden, worden door het Rijk ingezet voor beheer en onderhoud van infrastructuur. De projecten die daardoor on-hold staan worden, weer opgepakt zodra dit mogelijk is.
2. Er gaat een intensivering plaatsvinden van beheer en onderhoud. Het beheer en onderhoud loopt achter vanwege budgettekorten bij het Rijk. Door de herprioritering kan hierop geïntensiveerd worden. Dit zal vanaf 2026 in synergie met de regio's worden opgepakt en uitgevoerd.
3. Vanwege het stopzetten van aanlegprojecten komt de bereikbaarheid van Nederland onder druk te staan. Door middel van een mobiliteitstransitie naar een beter en slimmer gebruik van de bestaande infrastructuur wordt invulling gegeven aan de bereikbaarheidsopgave. De reeds lopende programma's op het gebied van deelmobiliteit en hubs, digitalisering, doelgroepgerichte gedragsaanpak, publiek vervoer en innovaties in mobiliteit worden intensiever, integraler en met meerdere partners opgepakt (nationaal en regionaal).

De verdere doorvertaling hiervan vindt plaats via reguliere bestuurlijke overleggen, waaronder het *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)*.

1.3 Ontwikkelingen op provinciaal schaalniveau

Op provinciaal niveau is in 2021 de *provinciale omgevingsvisie (POVI)* vastgesteld. Hoofdpogaven in de visie zijn: een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving, een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie en de opgaven rond klimaatadaptatie en de energietransitie. Beschikbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn hierbij belangrijke aandachtspunten. Specifiek voor mobiliteit wordt gestreefd naar toekomstbestendige, toegankelijke, slimme, schone en grenzeloze mobiliteit en een uitstekende bereikbaarheid voor alle mensen, goederen en informatie. Daarbij moet niet enkel worden gekeken naar fysieke maatregelen, maar ook naar gedragsbeïnvloeding, smart mobility, multimodaliteit en technologische innovatie.

Een nadere uitwerking van de POVI vindt plaats via het *Ruimtelijk Voorstel Limburg*. Dit mede op uitnodiging van het Rijk vanuit het programma NOVEX en het provinciaal Startpakket fysieke leefomgeving. Het Ruimtelijk Voorstel legt verbinding tussen doelen vanuit (sectorale) programma's. Het voorstel signaleert waar in gebieden, tussen thema's en eventueel binnen thema's kansen en knelpunten spelen. Een concreet voorbeeld betreft de woningbouwopgave. Hierin liggen sterke dwarsverbanden tussen ruimte, wonen en mobiliteit. Het voorstel is de basis voor een nog af te sluiten Ruimtelijk Arrangement tussen Rijk en provincie.

In het *Limburgs coalitieakkoord* is de ambitie uitgesproken te komen tot een Mobiliteitsvisie 2040. De lijn die in de vorige perioden is ingezet om de mobiliteitsportefeuille in goede banen te leiden wordt doorgezet. De visie is daarom mede een herijking van het Mobiliteitsplan *Slim op weg naar morgen* uit 2018. Binnen dit proces moeten ook de verschillende onderliggende *provinciale beleidskaders op het gebied van mobiliteit* worden herijkt en geïntegreerd. Concreet betekent dit dat het Beleidskader *Focus op Fiets 2019-2023 (2020)* en bijbehorend uitvoeringkader *Gedragsbeïnvloeding Fiets (2020)*, het Uitvoeringskader *Slim, Veilig en Duurzaam 2020-2023 (2020)* en het actieprogramma *Goederenvervoer Limburg 2030 (2022)* met het vaststellen van dit beleidskader komen te vervallen. De nota *Infrastructurele Kapitaalgoederen (2020)* en het *Ontwikkelplan OV Limburg (2021)* worden geactualiseerd. Dit betreft immers het verdiepend beleid rondom onze wettelijke taken. Het mobiliteitsplan *Slim op weg naar morgen* wordt herijkt door het opstellen van de nieuwe mobiliteitsvisie. Over de voortgang van de projecten wordt halfjaarlijks gerapporteerd via het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML).

1.4 Regionaal en gemeentelijk schaalniveau

Op regionaal niveau werken de Limburgse gemeenten samen in de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg. Gezamenlijk wordt beleid afgestemd en invulling gegeven aan regionale mobiliteitsopgaven. De Provincie Limburg werkt samen met de regio's en zorgt voor integraliteit tussen de regio's onderling.

Noord-Limburg

Trendspatial is een initiatief van de acht Noord-Limburgse gemeenten en werkt aan een uitstekende bereikbaarheid en een goed functionerend en toegankelijk mobiliteitssysteem in Noord-Limburg. In 2021 is gestart met de uitvoering van een aantal projecten op het gebied van duurzaamheid, verkeersveiligheid en slimme mobiliteit in het kader van de investeringsagenda Noord-Limburg.

Midden-Limburg

De Midden-Limburgse gemeenten werken samen op het gebied van mobiliteit in het Regionaal Mobiliteitsoverleg Midden-Limburg (RMO). Gezamenlijk wordt beleid gemaakt en worden projecten uitgevoerd. Voor de uitvoering wordt gebruik gemaakt van de uitvoeringsorganisatie Midden-Limburg Bereikbaar dat is voortgekomen uit Roermond Bereikbaar.

Zuid-Limburg

Op basis van de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg werken de 16 Zuid-Limburgse gemeenten aan de Zuid-Limburgse mobiliteitsopgaven. Dit wordt gedaan aan de hand van tien pijlers. Het jaarplan wordt aan de hand van deze pijlers geprioriteerd en samengesteld. Voor de uitvoering wordt daarnaast gebruik gemaakt van programmabureau Zuid-Limburg Bereikbaar.

Gebiedsverkenningen

Op basis van de gebieds- en mobiliteitsopgave is in de gebiedsverkenningen, onderzocht welke aanvullende mobiliteitsmaatregelen specifiek voor een bepaalde regio van belang zijn. De reikwijdte omvat het gehele scala aan mobiliteitsmaatregelen waarbij een evenwichtige mix van maatregelen op het gebied van infrastructuur, mobiliteitssysteem en gedragsaanpassingen in beeld is gebracht. Specifiek heeft er een verkenning plaatsgevonden voor de regio Noord-Limburg, Weert en omgeving en Westelijke Mijnstreek. Samen met de partners in die regio's zijn de gebiedsverkenningen uitgevoerd. Het concrete resultaat van de gebiedsverkenningen is een gedragen voorkeursmaatregelenpakket passend bij de mobiliteits- en bijbehorende gebiedsopgave. Op basis van de uitgevoerde verkenningen kan geconcludeerd worden dat met een gebiedsgerichte aanpak en het bijbehorende instrument gebiedsverkenning breder, meer integraal en regionaal naar onze Limburgse mobiliteit wordt gekeken. Opgaven en ambities worden zo beter afgewogen en vanuit de reiziger/goederen benaderd in plaats vanuit een eenzijdig perspectief.

We gaan de komende periode op zoek naar mogelijkheden om de hierin vastgelegde ambities en prioriteiten een stap verder te brengen. Hierbij nemen we de afspraken uit het coalitieakkoord in acht. We voegen in deze coalitieperiode geen grootschalige infrastructurele projecten toe aan de mobiliteitsportefeuille. Onze prioriteit gaat uit naar onze kerntaken op het gebied van openbaar vervoer en provinciale infrastructuur.

Schaalniveau van de Limburger – elke Limburger telt

In het Limburgs coalitieakkoord wordt verwezen naar het rapport *Toegang voor iedereen* van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) uit 2022. Met bereikbaarheidsindicatoren wordt op buurtniveau inzicht geboden in de toegang tot banen en voorzieningen met verschillende vervoerwijzen.

De beste resultaten worden gevonden in stedelijke gebieden en in de Randstad. Ook de (toegang tot een) auto zorgt over het algemeen voor een goede bereikbaarheid. De bereikbaarheid per OV is aanzienlijk minder, vooral in landelijk gebied, stadsranden of sub-urbane kernen. De fiets kan een bijdrage leveren maar fietsbereikbaarheid van werk en voorzieningen is juist vanuit deze locaties vaak beperkt. Gesteld wordt dat een gebrek aan bereikbaarheid met name mensen zonder auto en woonachtig buiten de centrale delen van steden treft. De resultaten weerspiegelen volgens de onderzoekers historische beleidskeuzes rond ruimtelijke ordening en de inrichting van vervoerssystemen. Verder wordt opgemerkt dat bereikbaarheid ook wordt bepaald door andere factoren zoals de kosten en moeite om activiteiten te bereiken. Ook (sociale) onveiligheid en een gebrek aan vaardigheden kan de ervaring van bereikbaarheid sterk beïnvloeden.

Het PBL pleit voor betere 'bereikbaarheidsanalyses' die inzicht kunnen bieden in de consequenties van deze keuzes voor de bereikbaarheid van verschillende typen activiteiten, verschillende geografische gebieden en voor verschillende bevolkingsgroepen.



Wat is de maatschappelijke opgave voor Limburg?

In het coalitieakkoord wordt gesteld dat er grote verschillen bestaan tussen regio's en tussen stad en platteland. De bereikbaarheid voor personen- en goederenverkeer - evenals de ontsluiting van het platteland staat onder druk. Toegankelijke en betaalbare mobiliteit is een kerntaak van de provincie. Dat komt primair tot uiting in de wettelijke verantwoordelijkheden op het gebied van beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur en het regionale openbaar vervoer. Daarnaast liggen er Limburgse mobiliteitsopgaven rond gedragsverandering, multimodaal goederenverkeer (weg, water, spoor, bus, lucht), verduurzaming en verkeersveiligheid. Tegelijkertijd is er sprake van een structureel veranderd reisgedrag (bijv. door thuiswerken). Dit vraagt om toekomstgericht beleid met duidelijke afspraken met partners en bewaking van de kosten. Waar nodig zullen ook keuzes moeten worden gemaakt.

02

Leefbaarheid

In het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt!' is het begrip leefbaarheid een duidelijke rode draad. Het akkoord stelt dat de integrale opgave rond leefbaarheid een verantwoordelijkheid van het gehele College is en daarmee raakt het ook onze mobiliteit. Het college definieert leefbaarheid als volgt:

Leefbaarheid gaat over de relatie tussen de inwoner (van Limburg) en de eigen leefomgeving, met haar sociale en fysieke kenmerken. Het gaat om de mate waarin deze leefomgeving aansluit bij de eisen, behoeften en wensen van de inwoner. Het is een plaats- en tijdgebonden begrip.' Een leefbaar Limburg is wat ons betreft een bereikbaar Limburg. Hierbij kijken wij voor onze beleidsontwikkeling allereerst naar de bereikbaarheidsbehoefte die een persoon, groep, gebied, kern, dorp of stadsdeel kenmerkt. Ten tweede is de toegankelijkheid van mobiliteit van belang. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de fysieke, financiële en mentale toegankelijkheid. Ten derde is veiligheid een belangrijk onderdeel van Leefbaarheid. Het gaat daarbij om verkeersveiligheid, externe veiligheid (gevaarlijke stoffen) en sociale veiligheid. Tot slot draagt de verduurzaming van mobiliteit bij aan de leefbaarheid. Denk hierbij bijvoorbeeld aan luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Gesteld kan worden dat nagenoeg alle activiteiten uit de doelenboom van dit beleidskader bijdragen aan de leefbaarheid van Limburg.

Wel is het mogelijk dat activiteiten op gespannen voet staan met de ervaren leefbaarheid op individueel niveau. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het aanbrengen van verlichting langs Provinciale infrastructuur ten behoeve van de veiligheid versus de hinder die dit op kan leveren voor individuen. Ook wordt de leefbaarheid beïnvloed door het aanbod en de locatie van voorzieningen. De sturing hierop vindt echter niet plaats vanuit de mobiliteitsportefeuille.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid voor personen en goederen staat steeds meer onder druk in Nederland. In de Nationale Omgevingsvisie wordt deze spanning helder beschreven: "In, om en tussen de steden gebeurt dit omdat de vraag op bepaalde delen van de dag de capaciteit van de verschillende netwerken overstijgt. In sommige landelijke gebieden neemt door de afname van de bevolking ook de vraag naar openbaar vervoer af en wordt de klassieke vorm - met vaste routes en een vaste dienstregeling - te duur om goed te exploiteren". Tegelijkertijd willen mensen én goederen binnen een maatschappelijk acceptabele tijd op hun bestemming kunnen komen om te werken, om anderen te helpen of te ontmoeten, om te produceren, te ondernemen of goederen te verhandelen, of gewoon om te recreëren of nieuwe plekken van de eigen provincie of de wereld te ontdekken.

Bevolkingsontwikkeling, sociaaleconomische, ruimtelijke en digitale trends zijn van invloed op de mobiliteit en bereikbaarheid in zowel stedelijke en landelijke gebieden. In zijn algemeenheid zorgt groei in het stedelijk gebied voor negatieve gevolgen voor de leef-kwaliteit van inwoners. Dit terwijl op het platteland het aanbod van voorzieningen zoals winkels, scholen, huisartsen en openbaar vervoer door deze trends onder druk staat.



Toegankelijke en betaalbare mobiliteit

Iedere Limburger moet zichzelf kunnen verplaatsen. Reizigers moeten zelfstandig gebruik kunnen maken van onze provinciale infrastructuur en het openbaar vervoer. Op deze manier kunnen reizigers meedoen aan de samenleving.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit benoemt daarnaast 'financiële barrières' als belangrijke factor voor de toegang van mensen tot mobiliteit. Bij gebrek aan geld om een verplaatsing te maken betekent dit vaak dat ook de activiteit waar die verplaatsing voor bedoeld was niet mogelijk is. Dit leidt uiteindelijk tot verminderde deelname aan de maatschappij.

Gedragsverandering

De moeilijkste beïnvloedingsfactor is het menselijk gedrag. De verandering van ons mobiliteitsgedrag is van belang om invulling te kunnen geven aan de opgaven waar we voor aan de lat staan. Denk bijvoorbeeld aan de opgave rond verduurzaming terwijl reizigers op dit moment nog vaak kiezen voor het gemak en comfort van de eigen auto.

Multimodaliteit

We kunnen ons mobiliteitsnetwerk beter benutten door de voorheen los beschouwde modaliteiten veel meer in samenhang te bezien. Het verknopen van de verschillende modaliteiten (weg, spoor, fiets- en wandelpaden, lucht, water, buis, digitaal) is de opgave. Dit met als doel het creëren van een multimodaal netwerk. Denk voor personenvervoer bijvoorbeeld aan de potentie van de combinatie OV en fiets en de ontwikkeling van knooppunten/mobiliteitshubs. Rond goederenvervoer wordt al enige tijd ingezet op het vervoer over water en spoor in plaats van over de weg. Deze zogeheten multimodale knooppunten spelen in de logistiek en transportsector een steeds belangrijkere rol.



Verduurzaming

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in het behalen van de klimaatdoelstellingen. Er liggen kansen in de verduurzaming van mobiliteit bijvoorbeeld via elektrificatie of andere energiedragers zoals waterstof. Ook liggen er kansen in de verduurzaming en van de aanleg van infrastructuur op basis van het principe van circulariteit. De opgave die daar uit volgt is het stimuleren van zero-emissie vervoer en het realiseren van de daarvoor benodigde infrastructuur voor zowel goederen- als personenvervoer. De toenemende druk op het elektriciteitsnetwerk is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Verkeersveiligheid

Door toegenomen maatschappelijke ontwikkelingen staat de verkeersveiligheid in heel Nederland onder druk. Dit wordt onder andere veroorzaakt door toenemende afleiding in het verkeer (telefoons), de vergrijzing en de opkomst van nieuwe vormen van vervoer (bijv. e-bikes en speed-pedelecs).

Verkeersonveiligheid veroorzaakt in Limburg jaarlijks vele verkeersslachtoffers. Volgens het SWOV-rapport *De Limburgse Staat van de verkeersveiligheid 2023* zal het aantal verkeersslachtoffers bij gelijkblijvende beleidsinzet sterk stijgen met een verdubbeling in 2040. Naast de Limburgse maatschappelijke kosten van ongeveer € 1,6 miljard per jaar, schuilt een enorm leed hierachter. Dit is een breed maatschappelijke opgave waar wij als provincie, via ons verkeersveiligheidsbeleid, een deel van de oplossing kunnen bieden.

Waarom en op welke wijze kan de Provincie daar een bijdrage aan leveren?

Als één van de zeven kerntaken moet de Provincie Limburg zorgen voor goede regionale bereikbaarheid. De Provincie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van wegen, tunnels en bruggen. Dat geldt niet voor de snelwegen en straten in dorpen en steden, dit is een taak van het Rijk of de gemeenten. Daarnaast is de Provincie als concessieverlener opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer.

Dit doet de Provincie primair door op te treden als bevoegd gezag (o.a. concessieverlener voor het openbaar vervoer, beheer en onderhoud van provinciale wegen en fietspaden, verkeersbesluiten) daarnaast zijn er nog drie andere rollen te onderscheiden, te weten:

- als **belangenbehartiger**: lobby voor Rijks- en Europese middelen voor Limburgse mobiliteitsopgaven (MIRT, departementen, buurlanden, provincies, etc.) en de aansluiting van de (inter)nationale netwerken op de Limburgse, regionale en lokale mobiliteitsnetwerken;
- als **kennisautoriteit**: verzamelen en monitoring van data- en kennis van verkeersnetwerken, kwaliteitsinformatie, verkeerskundige en (verkeers) gedragskennis;
- als **subsidiënt**: bijdragen aan diverse nationale, regionale en lokale mobiliteits- en bereikbaarheidsprojecten.

03



Wat is de inhoudelijke scope voor de periode 2024-2027?

De inhoudelijke scope van dit beleidskader gaat over bereikbaarheid van Limburg en van de Limburgers; het verplaatsen van mensen en goederen van, naar en in de Provincie Limburg. Dit beleidskader gaat over het verplaatsen van mensen en goederen die zich verplaatsen om op een andere locatie aan te komen (herkomst-bestemming) en daar een handeling gaan verrichten (wonen, werken, recreëren, etc.) en het beheren van onze provinciale infrastructuur waarop deze mensen zich verplaatsen.

Om aan deze scope invulling te geven zetten we in op vervoer via spoor (Openbaar Vervoer en goederen), waterwegen (goederen), wegen (fiets, goederen en Openbaar Vervoer en auto), lucht (reizigers en goederen) en buisleidingen (goederen). Daarbij voegen wij geen nieuwe grote infrastructurele werken toe aan de mobiliteitsportefeuille. Ook maken we een pas op de plaats bij het co-financieren van infrastructuur van derden.

04

Specifiek voor de rol van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij en Maastricht Aachen Airport wordt verwezen naar het Beleidskader *Werken aan een toekomstbestendige economie*. Dat geldt eveneens voor mobiliteitsopgaven die voornamelijk recreatief van aard zijn.

Voor de Delta Rhine Corridor wordt verwezen naar de Beleidskader *Werken aan nieuwe energie en een schoon leefmilieu* en *Werken aan een toekomstbestendige economie*. Daarnaast geven we invulling aan het databedreven werken met behulp van digitalisering om daarmee een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van Limburg.



open 24h



8-22h

1500 m



Wat willen we bereiken (doelen) en hoe meten we dat?

In deze paragraaf zijn de gestelde maatschappelijke opgave, doelstellingen, beoogde resultaten en activiteiten voor het kader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg in kaart gebracht.

- **Maatschappelijke opgave:** Het lange-termijn vraagstuk;
- **Doelstelling:** De doelstellingen waar we ons de komende periode op richten. Dit zijn doelen waar meerdere partners aan bijdragen;
- **Resultaat:** Resultaten die de Provincie (zelf of samen met anderen) de komende periode oplevert;
- **Activiteiten:** Provinciale acties en interventies die verricht zijn om bij te dragen aan de gestelde resultaten.

05

Dit is een uitwerking van de bijlage 2 van het Coalitieakkoord Elke Limburger telt! Het kiezen voor doelen en indicatoren vraagt om een zorgvuldige en gedegen aanpak waar wij de komende jaren als data- en kennisbedreven organisatie werk van willen maken. Alvorens wij de doelenboom van dit kader presenteren, nemen wij u mee in een aantal algemene overwegingen en uitgangspunten.



5.1 Verantwoord werken met data en kennis

Door een actieve en verantwoorde toepassing van data en kennis komen afwegingen transparant in beeld, leren we wat werkt en wat niet en kunnen we tijdig bijsturen. We hanteren daarbij altijd de FAIR principes voor data: Vindbaar (Findable), toegankelijk (Accessible), uitwisselbaar (Interoperable) en herbruikbaar (Reusable). Kortom, het werken met data biedt veel kansen voor een transparante, betrouwbare en responsieve manier van werken. Maar net zo belangrijk is dat we een realistisch beeld delen over het werken met data en ook oog hebben voor de risico's en beperkingen:

Beschikbare data om voortgang te meten

. Het liefste willen we alles weten en dat alles goed meetbaar is. Echter, de praktijk laat zien dat we soms een geschikte dataset vinden, maar soms ook niet, of we vinden een dataset die maar gedeeltelijk dekt wat we willen weten. Wanneer we geen, of slechts deels geschikte data vinden is de consequentie ook dat een 0-meting op korte termijn niet mogelijk is en dus ook dat voortgang lastig meetbaar is. In deze gevallen is een afweging in tijd, capaciteit en middelen nodig om te bepalen hoe we hiermee omgaan en of we een nieuwe dataset willen (laten) ontwikkelen of niet.

Kritische blik en het belang van duiding

Data kan in de praktijk door allerlei partijen selectief en uit verband worden toegepast om eigen belangen te onderbouwen of uit onwetendheid. Dit zgn. 'bevestigingsvooroordeel' uit zich bijvoorbeeld in het leggen van oorzakelijke verbanden tussen data die niet bestaan. In de praktijk komt dit vaak voor terwijl er een wezenlijk verschil is tussen een correlatie en een causaal (oorzakelijk) verband. Data die worden gepresenteerd zullen we dus steeds kritisch moeten beoordelen en duiden.

Noodzaak van exact geformuleerde beleidsdefinities

Het werken met data vereist heldere beleidsdefinities. Om iets te meten waarmee je kunt sturen is het nodig dat exact helder is wat er met een term wordt bedoeld. Dat lijkt eenvoudig maar is het niet. Definities kunnen veranderen op basis van nieuwe inzichten. Juiste en actuele kennis over datasets die in de verschillende sectoren en op Rijks en Europees niveau worden ontwikkeld en daarop optimaal afstemmen is van belang voor een werkbare en betrouwbare data-inwinning. Dat is ook belangrijk voor de samenwerking tussen sectoren en tussen ketenpartners.

Grenzen aan datawinning

De praktijk laat ook zien dat het werken met data nieuwe inzichten kan opleveren. Dit leidt dan vaak weer tot nieuwe wensen voor datawinning. We zullen dan kritisch moeten zijn op de zeggingskracht van data en of deze beleidsrelevant is. Het maken van een zorgvuldige bestuurlijke afweging kent immers veel dimensies die niet altijd in data uitgedrukt kunnen worden. Ook hier is een afweging in tijd, capaciteit en middelen nodig en houden we ook de digitale voetprint van het werken met data voor ogen.

Lerend, actief en duurzaam en anders beter niet

Deze manier van beleid maken om voortgang te monitoren en om bij te sturen richting de gewenste maatschappelijke impact is alleen nuttig als we data en kennis systematisch en duurzaam als actieve instrumenten gebruiken. Een lerende beleidscyclus ontstaat niet door bij het vaststellen van beleid eenmalig data te gebruiken en een vluchtige blik vanuit kennis en onderzoek. Het vergt van bestuur en ambtelijke organisatie bereidheid om duurzaam te investeren in data en kennis én een lerende houding om zo steeds beter samen te leren wat werkt en wat niet.

Wat betreft de te hanteren indicatoren bij de behorende doelen in de kaders, zullen wij deze verwerken in de Voorjaarsnota 2024. Indicatoren die nog niet beschikbaar zijn worden in 2024 ontwikkeld en zodra deze gereed zijn verwerkt via de P&C-cyclus.

5.2 Doelenboom voor een bereikbaar en toegankelijk Limburg

In de bijlage is de doelenboom behorende bij dit beleidskader opgenomen.

Iedere Limburger komt binnen een acceptabele tijd en tegen aanvaardbare kosten op zijn of haar bestemming. Daarom werken we aan een aaneengesloten netwerk van verbindingen om elkaar te ontmoeten, om te leven, te ondernemen en te recreëren. Door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen willen we voor de Limburgers, in de (inter)nationale context, toe naar een goede bereikbaarheid waarin mensen en goederen zich vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam en sociaal inclusief verplaatsen.

De meeste impact kunnen wij realiseren vanuit onze rol als bevoegd gezag (OV-concessie en beheer en onderhoud van de Provinciale infrastructuur). Vanuit deze rol zetten wij ons primair in voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor iedereen. Daarnaast dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem in Limburg. Ook moeten we keuzes maken. We kunnen niet alles doen en daarom hebben we, voor deze collegeperiode (2023-2027), de volgende doelstellingen:

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

Onderdeel in de doelenboom Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Limburg is bereikbaarder en verkeersveiliger voor iedereen.

Daarmee dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem.

In 2027 is de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de Limburgers verbeterd t.o.v. 2023.

- Algemeen oordeel reizigers openbaar vervoer in Limburg (per OV-autoriteit, per OV-vervoerder);
- Streefwaarde: groter of gelijk aan het jaarlijks vast te stellen landelijk gemiddelde.
- Percentage gerealiseerde aansluitingen;
 - Norm: 90%
- Prestatie indicatoren over aankomst-punctualiteit en rituitval;
 - Norm aankomstpunctualiteit bus: 90%
 - Norm rituitval bus: 0,5%
 - Norm aankomstpunctualiteit trein:
 - RS11 (Roermond-Nijmegen): 92%
 - RS12 (Maastricht-Roermond): 93%
 - RS15 (Heerlen-Sittard): 93%
 - RS18 (Kerkrade Centrum-Maastricht Randwyck): 95%
 - RE18 (Aken-Maastricht): 95%
 - Norm rituitval trein: 0,2%
- Te ontwikkelen indicatoren:
 - We ontwikkelen een indicator voor de vraag of OV-aanbod in Limburg tegemoet komt aan de reisbehoefte.

In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar t.o.v. 2023.

- De gemiddelde afstand tot voorzieningen in Limburg;
 - Waarde 2022: 2,1 kilometer (CBS).
 - Ambitie: afstand kleiner of gelijk t.o.v. 2022.
- Te ontwikkelen indicatoren:
 - Bereikbaarheid detailhandel binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV);
 - Bereikbaarheid onderwijslocaties binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV);
 - Bereikbaarheid zorginstellingen binnen 15/30/45 minuten reistijd (auto, fiets, OV);
 - Ervaren bereikbaarheid van mensen naar banen, supermarkten, scholen, zorginstellingen en euregionale steden.

In 2027 is er sprake van een verbeterde bereikbaarheid van Limburg nationaal en internationaal (goederen en personen) t.o.v. 2023.

- Reistijdverhouding tussen daluren en spitsen;
- Aandeel kilometer (in %) van het wegennet met een reistijdverhouding groter dan 1,5 (reistijd in de spits is anderhalf keer zo hoog als in de daluren):
 - Provinciale wegen tijdens de ochtendspits (100%), avondspits (99,8%) en het drukste kwartier (98,6%) in 2023.
 - Rijkswegen Limburg tijdens ochtendspits (98,6%), avondspits (100%) en het drukste kwartier (93,0%) in 2023.
- Ambitie: aandeel groter of gelijk t.o.v. 2023.
- Te ontwikkelen indicatoren:
 - Bereikbaarheid arbeidsplaatsen binnen 15/30/45/60 minuten reistijd (auto, fiets, OV);
 - Bereikbaarheid euregionale steden vanuit Limburg met openbaar vervoer in vergelijking met bereikbaarheid auto;
 - We ontwikkelen een indicator voor de robuustheid van logistieke netwerken;

In 2027 vinden er meer duurzame verplaatsingen plaats (goederen en personen) t.o.v. 2023.

- Aantal verplaatsingen per persoon per dag in Limburg (CBS)
 - Waarde 2022: 2,69
 - Ambitie: lager of gelijk t.o.v. 2022
- Aandeel duurzame (volledig elektrisch en plug-in hybride) voertuigen in wagenpark in Limburg (CBS)
 - Waarde 2021: 2,09%
 - Ambitie: jaarlijkse toename
- Aandeel kilometers duurzame voertuigen (volledig elektrisch en plug-in hybride) (CBS)
 - Waarde 2021: 2,8%
 - Ambitie: jaarlijkse toename
- Te ontwikkelen indicatoren:
 - Totale CO₂ uitstoot door mobiliteit;
 - Modal split (voor personen en goederenvervoer);

In 2027 is de verkeersveiligheid verbeterd t.o.v. 2023.

- Aantal geregistreerde verkeersongevallen per 100.000 inwoners.
 - Waarde 2023: 634 verkeersongevallen per 100.000 inwoners.
 - Ambitie: jaarlijkse daling.
- Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners.
 - Waarde 2023: 79 verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners.
 - Ambitie: jaarlijkse daling

Welke actielijnen onderscheiden we en wat is onze rol daarin?

We gaan verder op de lijn die vanaf 2020 is ingezet om de mobiliteitsportefeuille in goede banen te leiden. Daarbij hebben de kerntaken van kwalitatief goed openbaar vervoer, verantwoord provinciaal infrabeheer en -onderhoud en doelmatige investeringen prioriteit. Daarom zetten we in op de volgende actielijnen voor de periode 2024-2027:

- Structurele beleidsvoorbereidende werkzaamheden; waarbij we in deze periode specifiek ook aan de slag gaan met een nieuwe mobiliteitsvisie 2040/2050;
- Onze wettelijke taken op het gebied van openbaar vervoer en provinciale infrastructuur;
- Het nationaal en internationaal verbinden van Limburg
 - via (inter)nationale mobiliteitsopgaven
 - via regionale mobiliteitsopgaven.

06

Onze rol, zoals beschreven in hoofdstuk 3, kan per actielijn verschillen. In de volgende paragrafen beschrijven we welke activiteiten we in de periode 2024-2027 uitvoeren. Hiervoor houden we de indeling van het coalitieakkoord en de programmabegroting 2024 aan. We starten daarom met onze structurele beleidsvoorbereidende werkzaamheden.

6.1 Structurele beleidsvoorbereidende taken

Naast het opstellen van een nieuwe Mobiliteitsvisie zetten wij onze reguliere beleids(voorbereiding)staken door. Hieronder vallen de taken op het gebied van het behartigen van Limburgse belangen, monitoring, data en digitalisering, verkeersmanagement, innoveren en ontwikkelen en verkeersveiligheid.

Nieuwe Mobiliteitsvisie 2040/2050

Mobiliteitsopgaven hebben vaak lange ontwikkel- en doorlooptijden en vragen om aanzienlijke financiële uitgaven. Tegelijkertijd gaan de ontwikkelingen rond verduurzaming steeds sneller. Dat vergt een strategische blik vooruit op de lange termijn (2040/2050), zodat we de Limburgse prioriteiten en keuzes van vandaag en morgen kunnen onderbouwen, verantwoorden en uiteindelijk realiseren. Vandaar dat we de mobiliteitsvisie uit 2018 herijken. Dit doen we in samenhang met onze visie op Economie, Zonen en Energie aan de hand van een viertal stappen:

- 1. Scenario's ontwikkelen: vier toekomstbeelden voor de ontwikkeling van Limburg.** We benutten hiervoor de vier scenario's uit de Verkenning Nederland in 2050 van het Planbureau voor de Leefomgeving. We werken deze vier beleidsscenario's voor Limburg specifiek uit. Hierbij kijken we ook naar onzekerheden die voortvloeien uit autonome ontwikkelingen. Hiermee brengen we de voorwaarden in beeld voor verschillende beleidsopties en geven we de mogelijke effecten weer van belangrijke keuzes. Naast keuzemogelijkheden zijn er elementen die in alle vier scenario's overeenkomen; deze noemen we robuuste elementen. Daarnaast werken we een beleidsarm 0-scenario uit. Welke knelpunten komen we tegen wanneer we geen beleidsmaatregelen zouden nemen? De variabelen hier zijn autonome ontwikkelingen, zoals demografie en economische ontwikkeling.
- 2. Toekomstvisies:** wat betekenen deze scenario's voor het Provinciale beleid? De uitwerkingen van de verschillende beleidsscenario's vergelijken we met elkaar. Op basis hiervan worden de no-regret maatregelen, knelpunten, conflicten, kansrijke combinaties en richtinggevende beslissingen die nodig zijn in beeld gebracht. Hiermee wordt de toekomstvisie bepaald.
- 3. Ruimtelijke keuzes:** hoe vertalen de maatregelen zich in ruimtelijke keuzes?
- 4. Sleutelinterventies:** welke ingrepen moeten we in gang zetten de komende jaren?

Wat gaan wij doen?

- Opstellen langetermijnvisie mobiliteit 2040/2050 in samenhang met onze visie op Economie, Wonen en Energievisie. We hebben hierbij nadrukkelijk aandacht voor het betrekken van onze stakeholders, partners en de Limburgse samenleving.
- De uitkomsten van deze visie verwerken we, indien nodig, in dit beleidskader.

Behartigen Limburgse belangen in nationale programma's

De Provincie is als middenbestuur een belangrijke schakel tussen Rijk, gemeenten en de Limburgers. Vanuit onze rol als belangenbehartiger en kennisautoriteit, blijven we betrokken in nationale programma's als Toekomstbeeld OV, Toekomstbeeld Fiets en het programma Goederenvervoercorridors om de Limburgse belangen zo goed mogelijk te behartigen en borgen. Daarnaast zetten we onze samenwerking voort met de Limburgse binnenhavens (Blueports) om de verduurzaming en digitalisering van onze binnenhavens te ondersteunen.

Wat gaan wij doen?

- Borgen Limburgse belangen in nationale programma's (bijv. Toekomstbeeld OV, Toekomstbeeld fiets, Goederenvervoercorridors etc.);

Monitoring, data en digitalisering

Het fundament van ons mobiliteitsbeleid is het op orde hebben en houden van onze mobiliteitsdata en het digitaliseren daarvan. Vanuit onze rol als bevoegd gezag werken we samen met andere wegbeheerders aan de Data Top 15. Dit zijn 15 soorten gegevens die wegbeheerders digitaal ontsluiten zodat slimme mobiliteitsmaatregelen kunnen worden toegepast. Daarnaast weten we dat in de toekomst, op basis van Europese wet- en regelgeving, meer data digitaal ontsloten dienen te worden. Voor deze aanvullende data kijken we voor de financiering in eerste instantie naar het Rijk, zij maken immers als lidstaat ook afspraken in Europa hierover. In Limburg coördineren we dit proces via het Regionale Data Team (RDT). Om onze mobiliteitsdata en onze (verkeers) meetnetten op orde te houden blijven we samenwerken met medeoverheden in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). We blijven hierbij aansluiten op de provinciale datagovernance voortkomend uit het programma Een data-bedreven Provincie Limburg.

Wat gaan wij doen?

- Op orde houden van de benodigde mobiliteitsdata en (verkeers) meetnetten.
- Ontwikkelen van mobiliteitsindicatoren in lijn met bijlage 2 om ons beleid te monitoren.
- We verkennen de mogelijkheden voor het opstellen van het door het PBL geadviseerde bereikbaarheidsanalyses.
- Uitvoering geven aan het op orde brengen van de Data top 15.



Onderzoek en verkenning

De financiële middelen voor onderzoek, verkenning en uitvoering van maatregelen zijn de komende periode beperkt. Dit betekent dat wij keuzes moeten maken. In geval van nieuwe initiatieven wegen wij deze af conform het Provinciale afwegingskader. Daarbij richten wij ons als eerste op onze provinciale taken op het gebied van openbaar vervoer en provinciale infrastructuur. Voor andere initiatieven wordt, na de toets aan ons provinciaal afwegingskader, op zoek gegaan naar mogelijkheden om deze initiatieven een stap verder te brengen.

Verkeersmanagement

In samenwerking met de verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat optimaliseren we het gebruik van het Limburgse wegennet in geval van wegwerkzaamheden, evenementen, calamiteiten en/of incidenten. Dit kan door verkeersdeelnemers op provinciale wegen te informeren, waar nodig te geleiden en te sturen. Hiervoor gaan wij, als bevoegd gezag, de samenwerking met Rijkswaterstaat en gemeentelijke beheerders aan om de veiligheid en doorstroming, en daarmee de bereikbaarheid van Limburg, te waarborgen.

Wat gaan wij doen?

- Samenwerking verkeersmanagement met Verkeerscentrale Zuid-Nederland in geval van calamiteiten en/of incidenten.
- Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen via een regionale regisseur die de impact analyseert en samen met de beheerders van de infrastructuur operationeel verkeersmanagement inzet.

Verkeersveiligheid

De Provincie Limburg heeft twee rollen op het gebied van verkeersveiligheid:

- Beheerder (zie "Provinciale Infrastructuur");
- Regisseur verkeersveiligheid Limburg: Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL).

Binnen het ROVL werken wij samen met onder andere alle Limburgse gemeenten, RMO's, politie, Openbaar Ministerie, onderwijs- en kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland, ANWB en fietsersbond waarbij het ROVL coördineert, regisseert en faciliteert.

Om de verkeersveiligheid te beïnvloeden zetten we in op de instrumenten gedragsbeïnvloeding, infrastructuur en techniek en handhaving. In het voorjaar 2023 is hiertoe met partners het Strategisch Plan Verkeersveiligheid Limburg opgesteld. Prioritaire thema's zijn:

- veilige infrastructuur: inrichting van gemeentelijke 30, 50 en 60 km/u wegen en inrichting van provinciale wegen;
- kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers: fiets en e-bike en ouderen (inclusief oudere fietsers);
- rijden onder invloed van alcohol en drugs;
- snelheid in het verkeer;
- afleiding in het verkeer; en
- verkeersovertreders.

Gelet op de opgave, blijven wij ons samen met andere overheden, onverminderd inzetten op onze inspanningen op het gebied van verkeersveiligheid.

Wat gaan wij doen?

- Verkeersactieve school (4 t/m 17 jaar) met onder andere aandacht voor de prioritaire thema's kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers met aandacht onder andere voor veilige fietsdeelname, afleiding in het verkeer en rijden onder invloed van alcohol en drugs. De verkeersactieve school is gestart in 2021 en gezien het succes hiervan kiezen we er voor om dit in de komende bestuursperiode te continueren. Doordat er steeds meer scholen deelnemen, wordt onze (financiële) inspanning en daarmee het effect steeds groter. Daarvoor zullen wij overeenkomsten met gemeenten sluiten die zelf ook een financiële bijdrage aan het project doen. De Verkeersactieve school zal onder regie van de Provincie worden uitgevoerd. Voor dit project stellen we voor de periode 2024 t/m 2027 aanvullend € 1,0 mln. beschikbaar uit de programmareserve (€ 250.000 in 2025, € 250.000 in 2026 en € 500.000 in 2027).
- Doelgroepenaanpak (18 jaar en ouder) voor de thema's rijden onder invloed van alcohol en drugs, snelheid in het verkeer en afleiding in het verkeer;
- Limburgse campagnekalender met onder andere aandacht voor snelheid in het verkeer, fietsverlichting, rijden onder invloed van alcohol en drugs en afleiding in het verkeer;
- Doortrappen waarmee bijgedragen wordt aan het prioritaire thema kwetsbare oudere verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.

Onderdeel in de doelenboom Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Structurele beleidsvoorbereidende taken

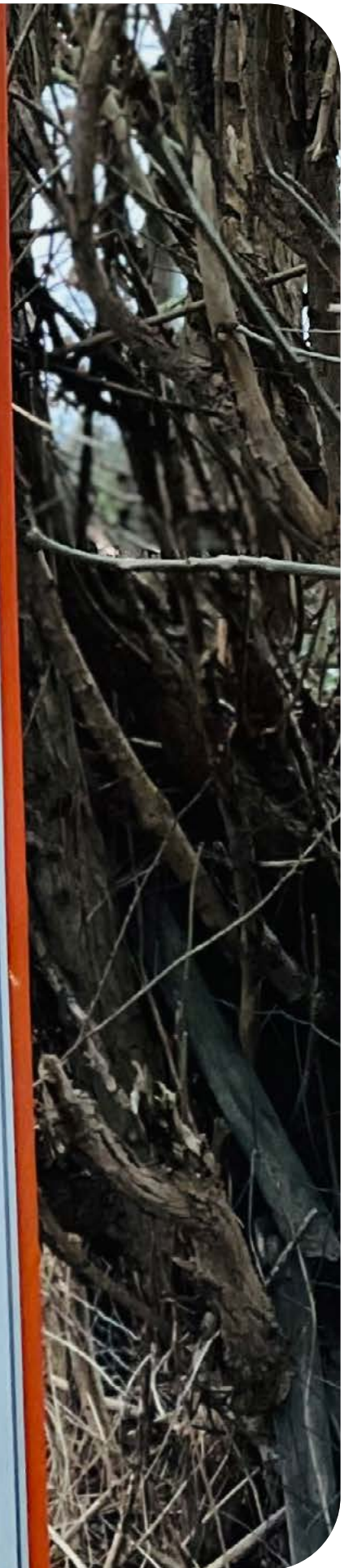
- In 2025 is een breed afgestemde en gedragen mobiliteitsvisie 2040 opgesteld.
- In 2027 zijn de Limburgse mobiliteitsopgaven terug te vinden in de verschillende nationale programma's.
- Mobiliteitsdata en instrumentarium voldoet aan het gewenste en benodigde kwaliteitsniveau.
- In 2025 zijn de indicatoren uit de doelenboom beschikbaar.
- In 2024 hebben Limburgse wegbeheerders 90% van de data top 15 gereed.
- In 2024 worden calamiteiten en/of incidenten afgehandeld via één centraal punt.
- Afstemming over wegwerkzaamheden en evenementen blijft plaatsvinden via één regionaal regisseur.
- Jaarlijks is minimaal 90% van (speciaal) basisscholen en voortgezet (speciaal) onderwijs instellingen een Verkeersactieve school waardoor deze ondersteuning ontvangen in het uitvoeren van structurele verkeerseducatie met o.a. het thema afleiding in het verkeer.
- Jaarlijks worden 5 campagnes uit de Limburgse campagnekalender uitgevoerd;
- Jaarlijks minimaal 1 specifieke interventie gericht op het verhogen van veilige verkeersdeelname van ouderen.



- Opstellen lange termijn visie mobiliteit 2040.
- Borgen Limburgse belangen in nationale programma's (bijv. Toekomstbeeld OV, Toekomstbeeld fiets, Goederenvervoercorridors etc.)
- Op orde houden van de benodigde mobiliteitsdata en (verkeers)meetnetten.
- Ontwikkelen van mobiliteitsindicatoren in lijn met deze bijlage om ons beleid te monitoren.
- Uitvoering geven aan het op orde brengen van de Data top 15.
- Samenwerking verkeersmanagement met Verkeerscentrale Zuid-Nederland.
- Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen.
- Aanpak Verkeersactieve school.
- Limburgse campagnekalender met onder andere aandacht voor snelheid in het verkeer, fietsverlichting, rijden onder invloed van alcohol en drugs en afleiding in het verkeer;
- Campagne Doortrappen waarmee bijgedragen wordt aan het prioritaire thema kwetsbare oudere verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.



VVPH



6.2 Openbaar vervoer

De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer. We bepalen aan welke eisen het regionale openbaar vervoer moet voldoen. Of je nu in de stad woont of in een kleine kern, naar je werk gaat of reist in je vrije tijd: het Limburgse openbaar vervoer moet een aantrekkelijke keuze zijn. Ook als je de landsgrens over reist. We willen een aantrekkelijk, duurzaam en toegankelijk openbaar vervoer met goede aansluitingen en actuele reisinformatie. Het Limburgse openbaar vervoersysteem is een vitaal basiselement binnen de Limburgse mobiliteit en de transitie naar een duurzaam mobiliteitsstelsel.

Via een Europese aanbesteding hebben we een regionale vervoerder gekozen, de zogenaamde OV-concessie. Tot en met 2031 is Arriva de vervoerder in Limburg. Het regionale openbaar vervoer bestaat uit het regionaal bus- en treinvervoer.

Het Ontwikkelplan OV is het beleidskader voor Openbaar Vervoer van de Provincie Limburg. Het is een middel om in samenhang met alle partners een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV te behouden. Daarbij houden we in het Ontwikkelplan rekening met de trends en ontwikkelingen (inclusief de impact van Covid-19), eerder vastgestelde doelen en ambities, en proberen we in te spelen op de veranderingen in de Limburgse samenleving de komende jaren. Het Ontwikkelplan is in overleg met onze concessiehouder Arriva tot stand gekomen, maar ook andere belangrijke stakeholders als NS, ProRail, Omnibuzz en natuurlijk de gemeentes en het Reizigersoverleg Limburg zijn het afgelopen jaren meegenomen in de ontwikkeling van het plan. Middels dit plan brengen we de samenwerking naar een hoger niveau.

In 2022 hebben het Rijk, Provincies en vervoerders het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 gesloten. Het bestuursakkoord gaat over onderwerpen als het verbeteren van reisinformatie, de inzet van OV-ambassadeurs, reisassistentie en de toegankelijkheid van haltes. De verantwoordelijkheid voor het op orde brengen en houden van bushaltes ligt bij de wegbeheerders. De Provincie Limburg heeft als wegbeheerder circa 350 haltes op provinciale wegen in beheer. Daarvan zijn in de afgelopen jaren 90 haltes op orde gebracht. Het op orde brengen van haltes bestaat uit het toegankelijk inrichten van de halte (zoals het op hoogte brengen van de halte en het aanbrengen van geleidelijnen) en het realiseren van het juiste voorzieningenniveau op basis van het type halte. Tot en met 2027 worden aanvullend 106 provinciale haltes toegankelijk gemaakt binnen de geplande beheer en onderhoudsprojecten. Dit is opgenomen in de Nota Kapitaal Goederen 2024-2027. Daarnaast onderstrepen we het belang van dit onderwerp bij de gemeentelijk wegbeheerders.

Wat gaan wij doen?

- We blijven de (ademende) concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016–2031 beheren en ontwikkelen. Hierbij houden we rekening met maatschappelijke ontwikkelingen en structureel veranderd reisgedrag van de reiziger.
- Door Ecorys is in 2023 onafhankelijk onderzoek verricht naar de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg. Naar aanleiding hiervan wordt door Gedeputeerde Staten, in samenspraak met de werkgroep OV vanuit Provinciale Staten, bezien welke aanvullende maatregelen binnen het Limburgs OV nodig zijn. Dit sluit aan op het doel uit het coalitieakkoord dat de kwaliteit van het Limburgs OV in 2027 is verbeterd (t.o.v. 2023).
- In lijn met het coalitieakkoord geven we invulling aan stevig opdrachtgeverschap. Het is daarbij van belang dat de publieke investeringen die wij doen in het openbaar vervoer zo veel mogelijk opleveren voor de reiziger. Uit het onderzoek van Ecorys blijkt dat Arriva in de afgelopen periode haar opdracht volgens de afspraken in de concessie heeft uitgevoerd. De komende periode blijven we scherp sturen op het blijven waarmaken van de concessieafspraken. Dit doen we onder meer via monitoring van resultaten en effecten van het jaarlijkse vervoersplan van de OV-concessie. De uitgangspunten van dit beleidskader en het Ontwikkelplan OV zijn daarbij leidend.
- We actualiseren het Ontwikkelplan OV op basis van de laatste inzichten. Dit dient als nadere uitwerking van dit beleidskader en als uitvoeringsleidraad voor het ontwikkelen van het openbaar vervoer.
- In 2024 vindt een Midterm Review van de concessie plaats door Arriva. Dit houdt in dat er een evaluatie plaatsvindt waarbij wordt bezien of de afspraken uit de concessie zijn nagekomen.
- Een andere concrete doelstelling uit het coalitieakkoord is het geven van een impuls aan de bereikbaarheid vanuit het platteland naar voorzieningen, zoals ziekenhuizen. We zullen dit samen met alle partners benaderen vanuit het concept van publieke mobiliteit (het slim integreren en aanvullen van alle mobiliteitsoplossingen die met publieke middelen gefinancierd worden). Hiervoor sluiten we aan bij landelijke initiatieven hiertoe en onderzoeken we de toepassing hiervan in Limburg. Daarnaast betrekken we ook de ontwikkelmogelijkheden in het jaarlijkse vervoerplan van Arriva.
- We werken samen met WMO-vervoerder Omnibuzz en Arriva om een beter samenspel te organiseren waarbij voorop staat dat iedereen mobiel kan zijn.
- Op basis van landelijke afspraken worden de tarieven van het openbaar vervoer per bus jaarlijks geïndexeerd op basis van de LTI-index. Voor regionaal treinvervoer in Limburg gebeurt dit op basis van de TITL-index. De LTI- en TITL-index komen voor 2024 uit op 11,72% en 12,52%. Naar aanleiding van de Motie Bikker uit de Tweede Kamer heeft het Kabinet besloten om deze tariefstijging in het regionale openbaar vervoer te voorkomen. De structurele middelen die de Provincie Limburg hiervoor van het Rijk ontvangt worden hiervoor ingezet.
- In lijn met het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' maakt het college zich sterk voor goedkoper openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen. Concreet wordt, in samenwerking met de gemeenten, onderzocht hoe de propositie van Arriva in de vorm van de 'Meedoenpas' kan worden ingevoerd. Hiermee bieden we de doelgroep (mensen met een laag inkomen) de mogelijkheid om mee te doen aan de maatschappij (bijv. sociale activiteiten). Uitgangspunt daarbij is dat we dit product beschikbaar maken in de daluren waarmee we de restcapaciteit van het openbaar vervoer op die momenten benutten.

- Naast het voorkomen van de tariefstijging 2024 zijn we voornemens de resterende structurele middelen uit de eerdergenoemde Motie Bikker in te zetten om de Meedoenpas te implementeren en de bereikbaarheid van dorpen en buitenwijken van steden te verbeteren. Indien we de Meedoenpas invoeren laten we het gebruik hiervan structureel monitoren.
- Met de Meedoenpas kiezen we voor een product voor specifieke doelgroepen. De invoering van een 'Limburg Ticket', vergelijkbaar met het 'Deutschland Ticket', is financieel niet haalbaar. Mochten er op nationaal niveau ontwikkelingen voor een 'Nederland Ticket' ontstaan dan zullen wij de mogelijkheden zeker opnieuw bezien.
- We geven invulling aan het in 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 door het opstellen van een uitvoeringsprogramma en het op orde brengen van 106 provinciale bushaltes (toegankelijkheid en voorzieningen).
- We geven uitvoering aan de 'subsidieregeling Wensbus 2021-2023' voor de periode 2024 t/m 2027 en starten tijdig een verkenning naar de rol van de Wensbus voor de periode daarna.
- Het coalitieakkoord schenkt aandacht voor de mogelijkheden voor nachtnetten tussen steden, binnen maar ook buiten Limburg. Met de aangenomen Motie Vaessen onderzoeken we, samen met vervoerder Arriva, de mogelijkheden om de open-access nachttrein die reeds rijdt tussen Schiphol en Maastricht uit te breiden naar Aken en Luik.
- We maken met het Rijk afspraken over de Rijksbijdrage aan onze OV-concessie voor de gedecentraliseerde stoptreindiensten voor de periode vanaf 2025.
- We geven, samen met vervoerder Arriva, invulling aan de afspraak in het coalitieakkoord dat in 2027 alle bussen van Arriva in Limburg emissieloos rijden.
- We zetten eerste stappen ter voorbereiding op de OV-concessie vanaf december 2031.



Onderdeel in de doelenboom Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Openbaar vervoer

- Continu in gesprek met Arriva en partners over het beheer en de ontwikkeling van de concessie.
- Arriva blijft volgens de concessieafspraken uitvoering geven aan de concessie.
- In 2024 is het ontwikkelplan OV geactualiseerd.
- In 2024 is een evaluatie van de concessie over de periode 2016 tot 2023 uitgevoerd door Arriva.
- In 2027 is minimaal 1 toepassing volgens het principe van publieke mobiliteit gerealiseerd.
- Het jaarlijks vervoerplan van Arriva bevat minimaal 1 verbetervoorstel.
- Tariefstijging van 2024 is structureel gemitigeerd.
- In 2024 is de mogelijke invoering van de 'Meedoenpas' onderzocht.
- In 2024 is een regionaal uitvoeringsprogramma beschikbaar dat invulling geeft aan de afspraken uit het bestuursakkoord en het op orde brengen van 106 provinciale bushaltes (toegankelijkheid en voorzieningen).
- In 2027 hebben 20-25 wensbusorganisaties vervoer verzorgd in Limburg.
- In 2024 is de mogelijkheid om open-access nachttreinen vanuit Aken en Luik naar Schiphol te laten rijden onderzocht.
- In 2024 zijn er structurele financieringsafspraken met het Rijk gemaakt voor de gedecentraliseerde stoptreindiensten voor de periode vanaf 2025.
- In 2027 rijden alle bussen van Arriva in Limburg emissieloos.



- We blijven de (ademende) concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016-2031 beheren en ontwikkelen.
- In lijn met het coalitieakkoord geven we invulling aan stevig opdrachtgeverschap.
- We actualiseren het Ontwikkelplan OV op basis van de laatste inzichten.
- In 2024 vindt een Midterm Review van de concessie plaats door Arriva.
- We onderzoeken de toepassing van publieke mobiliteit in Limburg.
- We betrekken ten behoeve van de bereikbaarheid vanuit het platteland naar voorzieningen de ontwikkelmogelijkheden in het jaarlijkse vervoerplan van Arriva.
- Op basis van landelijke afspraken worden de tarieven van het openbaar vervoer per bus jaarlijks geïndexeerd. We zetten de Rijksmiddelen uit de Motie Bikker in om tariefstijging in het regionale openbaar vervoer in 2024 te voorkomen.
- We geven invulling aan het in 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 door het opstellen van een uitvoeringsprogramma.
- We geven uitvoering aan de subsidieregeling Wensbus.
- Met de aangenomen Motie Vaessen onderzoeken we, samen met vervoerder Arriva, de mogelijkheden om de open-access nachttrein die reeds rijdt tussen Schiphol en Maastricht uit te breiden naar Aken en Luik.
- We maken met het Rijk afspraken over de Rijksbijdrage aan onze OV-concessie voor de gedecentraliseerde stoptreindiensten voor de periode vanaf 2025.
- We geven, samen met vervoerder Arriva, invulling aan de afspraak in het coalitieakkoord dat in 2027 alle bussen van Arriva in Limburg emissieloos rijden.

6.3 Provinciale infrastructuur

Onder provinciale infrastructuur verstaan we provinciale wegen en fietspaden. Het beheer, onderhoud en aanpassingen van de provinciale infrastructuur (reconstructies) is onze wettelijke taak.

In de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen wordt beschreven hoe de Provincie Limburg zorg draagt voor het beheer en onderhoud van haar Provinciale infrastructuur en hoe deze taken financieel zijn gedekt. In de nota 2020-2023 is aangegeven dat de nota wordt geactualiseerd. Het vaststellen van een nieuwe nota is ook een speerpunt in het coalitieakkoord. Er zijn keuzes nodig over het gewenste kwaliteitsniveau van het beheer van de provinciale infrastructuur. In de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen zullen we aandacht hebben voor actuele inrichtingsnormen voor onze wegen en fietspaden, risicolocaties op het gebied van verkeersveiligheid, natuur inclusief beheer en onderhoud en duurzame en circulaire grond-, weg- en waterbouw.

Wat gaan wij doen?

- Het opstellen en laten vaststellen van een nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2024-2027, inclusief bijbehorende middelen (waaronder het activeren van de in het coalitieakkoord opgenomen stelpost ter waarde van ca. € 11 miljoen per jaar). Hierbij maken we ook keuzes hoe we invulling geven aan de hierboven beschreven onderwerpen rond inrichtingsnormen, risicolocaties, natuur inclusief beheer en onderhoud en duurzame en circulaire grond-, weg- en waterbouw
- We geven uitvoering aan de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten in het IPML. Stikstof is hierbij een aandachtspunt.
- Ook de krapte op de arbeidsmarkt is een belangrijk aandachtspunt qua uitvoerbaarheid van mobiliteitsopgaven. We bekijken in samenwerking met het beleidskader Werken aan een toekomstbestendige economie de mogelijkheden waarop we kunnen bijdragen aan een arbeidsmarkt die gesteld staat voor onze mobiliteitsopgaven.
- We geven uitvoering aan de genomen besluiten over (snel)fietspaden.
- We voegen geen nieuwe grote infrastructurele projecten toe aan de mobiliteitsportefeuille (IPML).
- Andere nieuwe initiatieven worden getoetst aan de hand van het provinciaal afwegingskader mobiliteitsopgaven.

Onderdeel in de doelenboom Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Provinciale Infrastructuur

- In 2024 is een nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2024-2027 vastgesteld en gefinancierd.
- In 2027 is minimaal 1,4 miljoen m² deklaag aangebracht, waarvan minimaal 900.000 m² geluidsreducerend én waarvan min 200.000 m² met recycling-asfalt.
- In 2027 is 700 km lengtemarkering en 90.000 m² figuratie aangebracht.
- In 2027 zijn 800 nieuwe bomen aangeplant.
- In 2027 zijn 350 stuks conventionele verlichtingsarmaturen vervangen door LED-armaturen waardoor eind 2027 alle armaturen voorzien zijn van LED.
- In 2027 zijn minimaal 100 stalen lichtmasten vervangen door botsvriendelijkere lichtmasten.
- In 2027 is minimaal 47 miljoen m² berm gemaaid.
- In 2027 is minimaal 38 km geleiderailconstructie vervangen en min. 10 km nieuwe geleiderailconstructie geplaatst.
- In 2027 zijn minimaal 16 verkeersregelinstanties vervangen.
- In 2027 zijn 13 weginfrastructuurprojecten uit het IPML gerealiseerd.
- In 2027 zijn 7 projecten uit het beleidskader 'Focus op fiets' gerealiseerd.



- Het opstellen en laten vaststellen van een nieuwe Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027, inclusief bijbehorende middelen.
- Uitvoering geven aan de nieuwe Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027
- We geven uitvoering aan de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten in het IPML.
- We geven uitvoering aan de genomen besluiten over (snel)fietspaden uit het Beleidskader Focus op fiets 2020-2023.

6.4 Limburg nationaal en Europees verbonden

(Inter)nationale mobiliteitsopgaven

De regio kan niet alles vanuit eigen kracht, verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Voor de realisatie van bovenregionale opgaven doen wij ook een beroep op het Rijk en Europa en de daar beschikbare middelen en fondsen. We sluiten ons beleid daarom zoveel mogelijk aan op de beleidsprioriteiten van het Rijk en Europa. In het BO-MIRT 2023 zijn hernieuwde afspraken gemaakt tussen het Rijk en de regio over lopende programma's en projecten waarop wij de komende periode volop blijven inzetten.

Onze inspanningen op het gebied van spoor blijven onverminderd hoog. De tijdige realisatie van de Maaslijn en het maken van afspraken met het Rijk over de meerkosten is daarbij topprioriteit.

Verder willen wij tijdens deze collegeperiode onze internationale ambities en verbindingen realiseren. Concreet gaat het dan om de internationale treinverbindingen: Drielandentrein, Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, Weert-Hamont-Antwerpen en (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken. Daarvoor is het van belang om te blijven sturen op de daarvoor benodigde spoorinfrastructuur voor personen- en goederenvervoer, de doorontwikkeling van de ticketing en tarifiering en grensoverschrijdende busverbindingen.

Voor het vervoer over water geldt dat onze binnenhavens belangrijke mogelijkheden bieden om bij te dragen aan onze beleidsdoelen zoals modal shift en duurzaamheid. Dat dit verder rijkt dan onze eigen beleidsdoelen blijkt bijvoorbeeld uit de in 2023 verkregen Europese CEF-subsidie van € 37,4 miljoen voor de doorontwikkeling van onze binnenhavens. We zetten onze activiteiten op dit gebied daarom de komende periode onverminderd voort. Daarbij kijken we ook naar de in ontwikkeling zijnde Europese Havenstrategie en de water gerelateerde Rijksprojecten.



Rond weginfrastructuur start de komende periode de uitvoering van de Verbreding A2 Het Vonderen – Kerensheide (inclusief verbetering aansluiting A73-A2). Andere, voor Limburg belangrijke, projecten zoals de verbreding A2 Weert-Eindhoven, de op- en afritten van de A67 (doorstroming en verkeersveiligheid) en het knooppunt Zaarderheiken zijn nog in verschillende fasen van agendering en voorbereiding en vragen onze voortdurende aandacht en inzet.

Dat geldt ook voor het onderwerp beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. We maken ons sterk voor het realiseren van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen. Daarbij is de bereikbaarheid via autosnelwegen en onderliggend wegennet van groot belang. Uit eerder onderzoek is gebleken dat locaties verder weg van de autosnelweg te kostbaar zijn. Daarom hebben we er bij het Rijk op aangedrongen om het aansluiten van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen op bestaande verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen mogelijk te maken. Dit heeft ertoe geleid dat we in Limburg een drietal pilots gaan uitvoeren. Deze pilots, in samenwerking met Rijkswaterstaat en het Ministerie van I&W, zijn erop gericht meer beveiligde truckparkings op strategische plekken voor het goederenvervoer in de provincie Limburg te realiseren en in dit specifieke geval direct ontsloten vanuit de autosnelwegen.

Wat gaan wij doen?

- We verstevigen onze inzet om aanspraak te maken op de verschillende Europese fondsen (zie par. 2.1) voor de invulling van onze mobiliteitsopgaven;
- We zetten onze inzet voor de Limburgse mobiliteitsopgaven bij het Rijk voort;
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen voor onze (inter)nationale en (boven)regionale mobiliteitsopgaven;
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen als het gaat om verkeersveiligheid en verduurzaming van mobiliteit;
- We sturen op tijdige realisatie van de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn.
- We geven invulling aan de intentieovereenkomst Drielandentrein. De verbinding naar Aken is reeds gerealiseerd. Medio 2024 rijdt deze trein één keer per uur door naar Luik.
- De aanbesteding van de Intercity Eindhoven-Venlo-Düsseldorf is afgerond. Start van deze verbinding staat gepland per december 2026.
- Wij blijven ons onverminderd inzetten voor de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen. Alle beslisinformatie ligt hiervoor gereed. De huidige staatssecretaris heeft ervoor gekozen een besluit over deze verbinding te laten nemen door het nieuwe kabinet.
- Voor de Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken onderzoeken we voor de korte termijn de mogelijkheid voor een verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken in de dagranden. Voor de (middel)lange termijn zetten we in op structurele uitbreiding van deze verbinding. Hiervoor zijn ingrijpende aanpassingen aan de spoorinfrastructuur en/of het treinmaterieel benodigd.

- Binnen onze concessie rijden er verschillende grensoverschrijdende busverbindingen. Naast goed presterende lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 350 tussen Maastricht en Aken) is de reizigersvraag voor enkele van deze verbindingen beperkt. Daarnaast zijn er verschillende grensoverschrijdende busverbindingen die worden gereden door Duitse en Belgische vervoerders. Daarbovenop zien we nieuwe initiatieven ontstaan. Zo rijdt De Lijn sinds 2023 in een hogere frequentie en met vraaggestuurd vervoer over de grens. We zien dit als een positieve ontwikkeling en gaan de komende periode de contacten met onze grensoverschrijdende partners intensiveren om verdere mogelijkheden te bezien. De ticketing en tarifiering is daarbij ook een belangrijk gespreksonderwerp.
- Samen met onze partners blijven we ons inzetten voor Europese cofinanciering (CEF) voor de uitbreiding en verduurzaming van de Limburgse binnenhavens.
- Naast spoordossiers en de binnenhavens blijven we bij het Rijk lobbyen voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg (o.a. A2 Weert-Eindhoven, A67), en de vaarwegen (o.a. beschikbaar Julianakanaal, 24-uurs bediening van de sluisen).
- In samenwerking met Rijkswaterstaat en het Rijk werken we aan de realisatie van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen die direct ontsloten worden via de autosnelwegen (3 pilots).
- Daarnaast onderzoeken we of er mogelijkheden zijn voor parkeren van vrachtwagens op bedrijventerreinen die 's nachts en in de weekenden niet worden gebruikt.





Regionale mobiliteitsopgaven

In de vorige paragraaf zijn de (inter)nationale mobiliteitsopgaven aan bod gekomen. Voor een aantal opgaven staan we als regio primair zelf aan de lat, al dan niet met (financiële) ondersteuning van Rijk en Europa. Er ligt voor de Provincie ook een opgave en verantwoordelijkheid om de regionale bereikbaarheid te behouden.

Onze intensiveringsmiddelen zijn in deze collegeperiode minder dan in eerdere bestuursperiodes. We moeten daarom scherpe keuzes maken. Eén van die belangrijke keuzes is dat we geen nieuwe grote infrastructurele projecten toevoegen aan onze mobiliteitsportefeuille. Dit vraagt om een andere focus: het benutten van het bestaande mobiliteitsnetwerk. Dat kan door niet naar de losse modaliteiten (bijv. fiets, OV, auto) te kijken maar naar de bijdrage van de combinatie van deze modaliteiten aan het gehele mobiliteitssysteem. Dit vraagt de komende periode om een nieuwe manier van werken en denken. We werken daarmee verder aan een samenhangend mobiliteitssysteem dat beter aansluit op de behoefte van de reiziger. Hiermee bieden we een steeds aantrekkelijker alternatief voor de eigen auto en voor het goederenvervoer over de weg. Daarnaast ondersteunt deze aanpak onze kerntaken op het gebied van openbaar vervoer en beheer en onderhoud van provinciale wegen.

Niet uitputtend kan daarbij gedacht worden aan de volgende voorbeelden:

- Fietsstimulering
- Ketenmobiliteit zoals de combinatie van fiets en OV
- Voor- en natransport oplossingen
- Knooppunten/mobiliteitshubs
- Elektrische laadinfrastructuur
- Publiek vervoer
- Modal shift en verduurzaming (personen en goederen)
- Doelgroepenbenadering



Fiets

Afgelopen twee statenperiodes heeft door de Provincie Limburg een intensivering plaatsgevonden op het thema fiets ten behoeve van fietspaden (o.a. van derden) en stimuleren van het fietsgebruik. Conform het coalitieakkoord geven we uitvoering aan de al genomen besluiten op het gebied van fiets. Daarnaast houden we onze Provinciale fietspaden op orde via de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027.

De provinciale infrastructuur is namelijk een belangrijke schakel binnen de regionale (fiets)netwerken. Daarnaast blijven we inzetten op fietsstimulering om het gebruik van de fietspaden te vergroten. Dit doen we via het ROVL met name op het gebied van fietsverkeersveiligheid en via de doelgroepenbenadering op het gebied van méér fietsgebruik.

Wat gaan wij doen?

- We realiseren de vastgelegde fietsinfraprojecten uit het beleidskader "Focus op Fiets" 2019-2023, inclusief projecten van derden;
- Vanuit de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen beheren en onderhouden we onze eigen fietspaden en zorgen we voor de juiste inrichting;
- Voor mogelijke nieuwe initiatieven onderzoeken wij financieringsmogelijkheden bij het Rijk en Europa samen met onze (eu)regionale partners;
- We blijven inzetten op fietsstimulering, in samenhang met verkeersveiligheid en de doelgroepenbenadering. Wij kijken daarbij expliciet naar kansen om de combinatie van fiets met OV te versterken.

Knooppunten/hubs en deelmobiliteit

De verduurzaming en toekomstbestendigheid van onze mobiliteit en bereikbaarheid vraagt om verandering. Een belangrijk aspect van het toekomstbestendig maken van de mobiliteit is het verknopen van verschillende manieren van vervoer zodat er sprake kan zijn van ketenmobiliteit. Zo kunnen duurzame verplaatsingen plaatsvinden van deur tot deur waarbij er een alternatief is voor de auto en de bereikbaarheid verbetert.

Knooppunten (of hubs) zorgen ervoor dat verschillende manieren van vervoer met elkaar verbonden kunnen worden en kunnen daarmee ook andere maatschappelijke functies gaan vervullen (bijv. pakketafhaalpunt, kleine ondernemingen, sociale voorzieningen). Deelmobiliteit biedt een kans om de mobiliteitsketen met nieuwe vervoersopties aan te vullen waardoor ketenreizen laagdrempeliger worden door bijvoorbeeld voor- en natransportoplossingen te bieden. Een reis van A naar B kan daardoor met een combinatie van vervoersmogelijkheden afgelegd worden. De combinatie van deelmobiliteit en hubs kunnen eraan bijdragen dat losse vervoersmogelijkheden en -systemen zich omvormen tot één aantrekkelijk, krachtig duurzaam en flexibel mobiliteitsstelsel dat de bereikbaarheid en daarmee leefbaarheid positief beïnvloed. Als Provincie jagen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Limburg aan. Hierbij moet worden opgemerkt dat gemeenten bevoegd gezag zijn in de openbare ruimte.

Wat gaan wij doen?

- Wij geven invulling aan de BO MIRT afspraken over transferknooppunt Maastricht, het onderzoek naar grootschalige woningbouw rond 6 Limburgse Intercitystations en de ontwikkeling van knooppunt Eindhoven die van belang is voor de toekomstige doorontwikkelingen op het spoor in Limburg.
- Wij geven invulling aan de reeds gemaakte afspraken over deelmobiliteitshubs met gemeenten en Rijk.
- Wij blijven met het Rijk, NS en ProRail in gesprek over de ontwikkelkansen uit de landelijke actieagenda knooppunten.
- Wij blijven met gemeenten in gesprek over de bijdrage van knooppunten/hubs en deelmobiliteit aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van dorpen en buitenwijken van steden.



Slimme oplossingen

De mobiliteitswereld verandert en nieuwe (digitale) innovaties komen op ons af. We zitten in de transitie naar een slim mobiliteitssysteem waarin we de bestaande infrastructuur slimmer kunnen gaan gebruiken. Om onze wettelijke taken ook in de toekomst goed en slimmer uit te kunnen voeren brengen we onze data op orde en werken we aan verkeersmanagement.

Daarentegen hebben innovaties in mobiliteitsbeleid veelal een lange adem. In het verleden is gebleken dat voor het gebruik van innovaties schaalgrootte noodzakelijk is. Daarom sluiten we voor mobiliteitsinnovaties aan bij mede-overheden (o.a. via het programma SmartwayZ.NL) om zo schaalgrootte te bereiken, efficiënt kennis op te halen en innovaties bij succes onderdeel te laten worden van ons mobiliteitsbeleid.

Wat gaan wij doen?

- Innoveren en ontwikkelen en het toepassen van slimme oplossingen in samenwerking met mede-overheden (o.a. via SmartwayZ.NL).

Elektrische laadinfrastructuur

In het coalitieakkoord is als doel opgenomen dat er in Limburg in 2030 in totaal 13.000 laadpalen zijn gerealiseerd om het verwachte aantal van 130.000 elektrische auto's te voorzien van een dekkende laadvoorziening. Deze doelstelling is onderdeel van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Doel van de NAL is dat laadinfrastructuur geen belemmering mag vormen voor de groei van elektrisch rijden.

De Provincie Limburg is geen bevoegd gezag op het gebied van elektrische laadinfrastructuur, dat zijn de Limburgse gemeenten. Als middenbestuur werken we vanuit onze rol als kennisautoriteit samen met het Rijk en de Provincie Noord-Brabant. Onlangs is deze samenwerking vernieuwd waarbij nu ook ingezet wordt op laadinfrastructuur voor de logistiek en bouw. Belangrijkste doel is het verduurzamen van de mobiliteit aangezien elektrisch rijden leidt tot een vermindering van de CO₂-uitstoot.

Wat gaan wij doen?

- Voortzetten samenwerking met de Limburgse gemeenten, Provincie Noord-Brabant en het Rijk op het gebied van laadinfra;
- Voorbereiden en aanbesteden derde collectieve aanbesteding voor laadinfra voor personenvoertuigen;
- Invulling geven aan de opgave om ook de logistieke en bouwsector te verduurzamen middels de NAL-aanpak.

Logistiek

In Limburg is de logistiek door de vele industrie en ligging aan de grens van oudsher een belangrijke sector. Provincie Limburg voert sinds de jaren '90 een actief beleid om de logistiek te faciliteren en modal shift te stimuleren.

Aanvankelijk gebeurde dat vooral door bijdragen (financieel en qua regelgeving) aan investeringen in multimodale overslagvoorzieningen. Zo zijn er een aantal railterminals, bargeterminals en andere overslagvoorzieningen tot stand gekomen. Meer recent zijn daar de inspanningen bij gekomen om deze infrastructuurle voorzieningen zo goed mogelijk te benutten. Daarbij hebben de logistieke makelaars een grote rol gespeeld. Door deze inspanningen is de groei van het vervoer over de weg (en de bijbehorende doorstromingsproblemen en milieuoverlast) beperkt gebleven. Ter indicatie was de vervoerprestatie in ton-km in 2022 op basis van CBS-gegevens in Nederland als volgt: buisleiding 11,2%, binnenvaart 32,8%, weg 50,2% en spoor 5,8%. Uit gegevens van onze logistiek makelaar blijkt dat Limburgse bedrijven voor 90.000 TEU Rijks-subsidie hebben ontvangen voor modal shift van weg naar water. Daarbij moet worden opgemerkt dat de subsidieregeling voor modal shift naar water aanzienlijk groter is dan de subsidieregeling voor modal shift naar spoor.

Ook naar de toekomst toe vinden we het belangrijk om met logistieke makelaars verder te gaan. De logistiek makelaar, ondersteund door de Topsector Logistiek, brengt partijen bij elkaar om over samenwerking in de modal shift na te denken en nieuwe ontwikkelingen te bespreken. Uit die ontmoeting ontstaan of verdiepen contacten tussen spelers in de markt waardoor nieuwe kansen worden ontdekt en business cases worden uitgewerkt.

Aangezien de markt zeer dynamisch is, is het belangrijk om tijdig zicht te hebben op nieuwe of verschuivende ladingpakketten en proactief coalities te smeden voor multimodaal vervoer. De logistiek makelaar is het 'gezicht' van de samenwerking en de motor achter een aantal initiatieven en biedt hulp bij het aanvragen in het kader van de 'Modal Shift' subsidieregeling van het Rijk. Tot slot maken we gebruik van de expertise die ontwikkeld is binnen het Brightlands Institute for Supply Chain Innovation (BISCI).

Wat gaan wij doen?

- We continueren de inzet van logistiek makelaars ten behoeve van de modal shift van het goederenvervoer in Limburg;
- We werken actief mee aan projecten in het programma Goederenvervoercorridors om concrete resultaten in Limburg te bereiken;

Gedragbeïnvloeding en doelgroepenbenadering

In het kader van het landelijk programma Veilig Slim Duurzaam (VSD) zijn onder andere afspraken gemaakt over de doelgroepenaanpak (werkgeversaanpak, logistieke aanpak en onderwijsaanpak). We gebruiken hierbij de eerder opgedane kennis op dit gebied. Hierbij staat gedragbeïnvloeding centraal met als doel de bereikbaarheid te verbeteren en de CO₂ uitstoot te verminderen. Dit doen we door in te zetten op het verminderen en verduurzamen en het op andere tijden reizen (spitsmijden) van het woon-werkverkeer, studentenstromen en logistieke stromen. Daarbij worden duurzame manieren van vervoer zoals de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd.

De komende periode liggen er kansen op het gebied van VSD. Het kabinet is bij de voorjaarsbesluitvorming overeengekomen om de mobiliteitssector verder te verduurzamen, waarvoor ruim € 1,4 miljard beschikbaar is gesteld. Voor Limburg liggen er voornamelijk kansen op het gebied van het vergroenen van reisgedrag en stimuleren van duurzame mobiliteit (zoals de fiets en OV) waarbij werkgevers hun zakelijke en woon-werk verkeer sneller gaan verduurzamen. Daarnaast liggen er kansen op het verduurzamen van de logistieke sector. Tot slot speelt de doelgroepenbenadering en gedragbeïnvloeding een belangrijke rol in het beperken van hinder tijdens wegwerkzaamheden zoals de A2-wegverbreding tussen knooppunten Het Vonderen en Kerensheide.

Wat gaan wij doen?

- We continueren onze inzet in samenwerking met regio en Rijk op de doelgroepenbenadering en gedragbeïnvloeding in Limburg;
- We geven invulling aan de afspraken met het Rijk uit het Programma Veilig Slim Duurzaam.
- We ontwikkelen, samen met onze partners, proposities om aanspraak te maken op de beschikbare Rijksmiddelen.
- Uitvoering van deze aanpakken vindt plaats via de Limburgse uitvoeringsorganisaties (zie hoofdstuk 8).

Onderdeel in de doelenboom Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

(Inter)nationale mobiliteitsopgaven

- In de periode tot en met 2027 is er meer Europees geld naar Limburg gegaan voor Limburgse mobiliteitsopgaven.
- In de periode tot en met 2027 is er meer Rijksgeld naar Limburg gegaan naar Limburgse mobiliteitsopgaven.
- In 2027 zijn de Limburgse mobiliteitsopgaven terug te vinden in de verschillende nationale programma's.
- Eind 2027 is de Maaslijn gerealiseerd.
- Medio 2024 rijdt de drielandentrein één keer per uur door naar Luik.
- De kansen voor grensoverschrijdende busverbindingen zijn onderzocht.
- In de periode tot en met 2027 is er meer Europees geld naar Limburg gegaan voor de uitbreiding en verduurzaming van de Limburgse binnenhavens.
- In 2027 is de Limburgse Rijksinfrastructuur terug te vinden in de verschillende nationale programma's.
- In 2027 zijn drie pilots voor beveiligd vrachtwagenparkeren in Limburg uitgevoerd.



- We verstevigen onze inzet om aanspraak te maken op de verschillende Europese fondsen (zie par. 2.1) voor de invulling van onze mobiliteitsopgaven.
- We zetten onze inzet voor de Limburgse mobiliteitsopgaven bij het Rijk voort.
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen voor onze (inter)nationale en (boven)regionale mobiliteitsopgaven.
- We benutten de beschikbare Rijksmiddelen als het gaat om verkeersveiligheid en verduurzaming van mobiliteit.
- We sturen op tijdige realisatie van de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn.
- We geven invulling aan de intentieovereenkomst Drielandentrein.
- Voor de Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken onderzoeken we voor de korte termijn de mogelijkheid voor een verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken in de dagranden.
- We gaan de komende periode de contacten met onze grensoverschrijdende partners intensiveren om verdere mogelijkheden van grensoverschrijdende busverbindingen te bezien. De ticketing en tarifiering is daarbij ook een belangrijk gespreksonderwerp.
- Samen met onze partners blijven we ons inzetten voor Europese cofinanciering (CEF) voor de uitbreiding en verduurzaming van de Limburgse binnenhavens.
- We blijven bij het Rijk lobbyen voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg (o.a. A2 Weert-Eindhoven, A67), en de vaarwegen (o.a. beschikbaarheid Julianakanaal, 24-uurs bediening van de sluizen).
- In samenwerking met Rijkswaterstaat en het Rijk werken we aan de realisatie van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen die direct ontsloten worden via de autosnelwegen (3 pilots).

Regionale Mobiliteitsopgaven

- Jaarlijks zijn 5-10 fietsstimulerings- en/of gedragsbeïnvloedingscampagnes uitgevoerd.
- Structureel wordt invulling gegeven aan de met het Rijk gemaakte BO-MIRT afspraken.
- In 2027 zijn 10-25 deelmobiliteitshubs gerealiseerd.
- In 2027 zijn de Limburgse mobiliteitsopgaven terug te vinden in de verschillende nationale programma's.
- In 2027 is minimaal 1 innovatie of slimme mobiliteitsoplossing in Limburg toegepast.
- In 2030 zijn er 13.000 laadpalen in Limburg gerealiseerd.
- In 2025 is een aanpak voor private en publieke laadinfrastructuur voor de logistiek en bouw opgesteld.
- Jaarlijks minimaal 1 logistiek makelaar actief in Limburg.
- Jaarlijks minimaal 2 logistieke projecten binnen de goederenvervoercorridors.
- In 2027 zijn 150-200 werkgevers en/of logistieke dienstverleners aangesloten op de doelgroepenbenadering.



- We blijven inzetten op fietsstimulering, mede in samenhang met verkeersveiligheid en de doelgroepenbenadering. Inzet in samenwerking met regio en Rijk / Jaarlijks 5-10 fietsstimulerings- en/of gedragsbeïnvloedingscampagnes uitgevoerd.
- Wij geven invulling aan de BO MIRT afspraken over transferknelpunt Maastricht, het onderzoek naar groot-schalige woningbouw rond 6 Limburgse Intercitystations en de ontwikkeling van knooppunt Eindhoven die van belang is voor de toekomstige doorontwikkelingen op het spoor in Limburg.
- Wij geven invulling aan de reeds gemaakte afspraken over deelmobiliteitshubs met gemeenten en Rijk.
- Wij blijven met het Rijk, NS en ProRail in gesprek over de ontwikkelkansen uit de landelijke actieagenda knooppunten.
- Innoveren en ontwikkelen en het toepassen van slimme oplossingen in samenwerking met mede-overheden (o.a. via SmartwayZ.NL).
- Voortzetten samenwerking met de Limburgse gemeenten, Provincie Noord-Brabant en het Rijk op het gebied van laadinfra;
- Invulling geven aan de opgave om ook de logistieke en bouwsector te verduurzamen middels de NAL-aanpak.
- We continueren de inzet van logistiek makelaars ten behoeve van de modal shift van het goederenvervoer in Limburg;
- We werken actief mee aan projecten in het programma Goederenvervoercorridors om concrete resultaten in Limburg te bereiken;
- We continueren onze inzet in samenwerking met regio en Rijk op de doelgroepenbenadering en gedragsbeïnvloeding in Limburg;

Welke dwarsverbanden liggen er met andere kaders?

Mobiliteit is geen doel op zich. Het reizen en het vervoeren van goederen heeft allerlei aanleidingen en redenen. Mobiliteit en bereikbaarheid dragen bij aan het welzijn en de welvaart van de Limburgers. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe de doelen en acties waar de Provincie Limburg aan werkt vanuit dit beleidskader en het uitvoeringskader (IPML) bijdragen aan verschillende andere provinciale opgaven, doelen en dus andere Provinciale Beleidskaders.

Beleidskader ‘Werken aan een toekomstbestendige economie’

In het beleidskader “Werken aan een toekomstbestendige economie” komt een beeld naar voren dat de ambities om tot een meer duurzame en circulaire economie te komen, duidelijke extra uitdagingen vormen voor de Limburgse mobiliteit en bereikbaarheid.

07

- Het woon-werk verkeer en de bereikbaarheid van scholen en onderwijsinstellingen is cruciaal in Limburg. Het openbaar vervoer en het verbindende provinciale wegennet vormen een spil in het functioneren van onze economie en ons onderwijs.
- Limburg is als doorvoer provincie en regio via het spoor, de weg, de binnenvaart en buisleidingen een enorme draaischijf voor ondernemers op lokaal, provinciaal, nationaal en internationaal vlak.
- Het gewenste concurrerende vestigingsklimaat vraagt ook heldere doelen voor de bereikbaarheid omdat de Provincie daarin onderscheidend wil zijn ten opzichte van andere concurrerende regio's.
- Een circulaire economie vraagt veel van hergebruik en dat betekent dat er nieuwe en andere goederenstromen gaan ontstaan. Zeker rond een aantal drukke circulaire knooppunten zoals Venlo en het industriepark Chemelot ontstaan nieuwe mobiliteitsuitdagingen.
- Heel specifiek is de bereikbaarheid van de Campussen, VDL-Nedcar en de ontwikkeling van MAA direct gerelateerd aan goede verbindingen waarin het OV en /of het provinciale wegennet een rol spelen.
- Het ontwikkelen van een Euregionale arbeidsmarkt is ook direct geholpen met aantoonbare verbeterde internationale verbindingen tussen de arbeidsmarkten en meer specifiek de werkgevers en onderwijsinstellingen over de grenzen heen.
- De Economische Visie wordt in samenhang met de Mobiliteitsvisie opgesteld.



Beleidskader 'Cultuur en erfgoed voor iedereen'

De toegankelijkheid van de Limburgse cultuur en erfgoed heeft een directe relatie met de mobiliteit en bereikbaarheid in Limburg.

- Het aanbieden van maatwerk voor specifieke doelgroepen die naar de Limburgse musea kunnen zoals schoolklassen is zeer gewaardeerd en verdient blijvende aandacht.
- Instellingen die de Provincie Limburg ondersteunt gaan ook vaker naar nieuwe doelgroepen toe en die fysieke verplaatsingen zijn van belang voor het behoud van de cultuur en ons erfgoed. Bereikbaarheid voor nieuwe doelgroepen en met name de jeugd vraagt aandacht.
- Vrijwilligers en kleinschalige evenementen zijn ook gebaat bij goede bereikbaarheid.

Beleidskader 'Leefbare steden en dorpen'

- In het goed inrichten van de fysieke ruimte en de groeiende schaarste bij de inrichting van de openbare ruimte speelt hoogwaardige inpassing van OV-knooppunten, overstaplocaties en het provinciale wegennet een grote rol. Afstemming hierover met andere infrastructuurbeheerders, overheden en private partners is van groot belang.
- De leefbaarheid voor de Limburger hangt direct samen met de (beleefde) bereikbaarheid en mobiliteit voor alle regio's en leeftijdsgroepen in Limburg. Keuzes in het beheer en de ontwikkeling van de OV concessie en de aanleg en het beheer en onderhoud van de Provinciale wegen moeten de leefbaarheid aantoonbaar vergroten.
- Waar de Limburgers willen en kunnen wonen hangt direct samen met de bereikbaarheid van dorpen en steden. Daar kan de provincie direct en indirect aan bijdragen.
- Het Ambitiedocument Woningbouw wordt in samenhang met de Mobiliteitsvisie 2040/2050 opgesteld.



Beleidskader 'Nieuwe energie en een schoon leefmilieu'

De verduurzaming van de mobiliteit in Limburg is een grote en impactvolle transitie.

- De verduurzaming van de OV concessie wordt voortgezet door onder meer de elektrificatie van de Maaslijn en de groeiende vloot elektrische bussen.
- De Regionale Agenda Laadinfrastructuur is een succesvolle bijdrage aan de groei van elektrisch rijden en de aandacht voor elektrificatie en waterstof voor transport van goederen over de weg, het water en door de lucht gaat de komende jaren sterk toenemen. Een zorgpunt blijft de beschikbaarheid van elektriciteit en waterstof en de lasten die dit meebrengen voor ondernemers en huishoudens.
- Indirect staat hierdoor ook de sector van onderhoud en verkoop van auto's en vrachtwagens aan het begin van een grote transitie.
- De Provincie heeft voor provinciale infrastructuur een eigen verduurzamingsopgave.
- Een schone en gezonde leefomgeving kan voor wat betreft geluid en uitstoot een sterke verbetering tegemoet gaan zien omdat de verbrandingsmotor de komende jaren en decennia een steeds kleinere rol bij bereikbaarheid en mobiliteit gaat spelen.
- De Energie Visie wordt in samenhang met de Mobiliteitsvisie opgesteld.

Beleidskader 'Perspectief voor het landelijk gebied'

Perspectief voor het landelijk gebied en goede waterveiligheid vragen afstemming met provinciale infrastructuur. Bereikbaarheid van het platteland en haar dorpen is een uitdaging omdat de aantallen reizigers soms niet opwegen tegen investeringen in de bereikbaarheid. Slimme oplossingen en goed en veilig gebruik van de bestaande infrastructuur vraagt aandacht. De kwaliteit van het Limburgse landschap wordt ook bepaald door goede inpassing van bereikbaarheid, infrastructuur en gebruik van mobiliteit. De verdienmodellen van het landelijk gebied en de uitstoot van de mobiliteitssector in het landelijke gebied zijn gebaat bij verstandige investeringen in verduurzaming en kwaliteit van beheer en onderhoud van het wegennet. Verdroging en vernatting van het landschap kan invloed hebben op het provinciale wegennet en daar houden we rekening mee.

Beleidskader 'Samen leven en bestaanszekerheid'

De bestaanszekerheid van de Limburgers vraagt betaalbare en beschikbare mobiliteit en bereikbaarheid.

- Betaalbaar OV voor specifieke doelgroepen is een speerpunt van dit College omdat zo direct en aantoonbaar de provincie hiermee een bijdrage levert aan de bestaanszekerheid van onze samenleving als geheel.
- Wijken en dorpen verdienen een impuls in hun bereikbaarheid en binnen dit beleidskader is dit een voortdurend aandachtspunt.
- En bestaanszekerheid heeft niet alleen te maken met je inkomen, maar ook met je toegang tot voorzieningen, het samen leven in een sociale kring.
- Het voorzieningenniveau hangt ook samen met de bereikbaarheid via OV en andere betaalbare vormen van mobiliteit. Bereikbaarheid ook voor lagere inkomens van scholen, winkels, zorginstellingen, sportclubs en culturele instellingen speelt allemaal een rol bij het verbeteren van de brede welvaart in Limburg. Mobiliteit verbindt dus ook echt letterlijk de Limburgers.
- Bewegen en sporten biedt ook een goed perspectief op het belang van fietsen voor woon-werkverkeer en de ontsluiting van scholen en onderwijsinstellingen.

Beleidskader 'Provincie Midden in de Samenleving'

De brede welvaart en goed bestuur raken de wijze waarop de Provincie werkt aan mobiliteit en bereikbaarheid.

- Goed bestuur raakt direct aan de wijze waarop de OV concessie en ons provinciale wegennet worden beheerd. We spelen in op de wensen en behoeften van de reiziger/gebruiker. We zijn er ons van bewust dat niet alleen efficiency en cijfers ons werk sturen, maar de reizigersbeleving en de brede impact van voldoende en veilige bereikbaarheid de drijfveren zijn van onze activiteiten.
- De middelen waar dit beleidskaders op stuurt, komen in hoge mate van de Rijksoverheid. De prijsstijgingen en andere uitdagingen waar de Rijksoverheid een verantwoordelijkheid voor draagt, vertalen we in directe en actieve lobby en belangenbehartiging voor compensatie en bijdragen door het Rijk.
- De gewenste Euregionale Grensoverschrijdende verbindingen zijn direct gediend bij het versterken van onze wegen en spoorlijnen.

Organisatie van de uitvoering: slagkracht realiseren en impact maken

De ambities in voorliggend beleidskader komen niet in isolatie tot stand. Steeds meer zijn wij afhankelijk van samenwerkingspartners, omgevingsfactoren en het Rijk. Nagenoeg iedere opgave wordt gekenmerkt door een ingewikkeld samenspel tussen onze ruimtelijk, economische en natuur opgave. Daarnaast zien wij dat het takenpakket van de Provincie groeit. Bovenop de bestaande wettelijke taken en het doorlopend beleid, komen deze nieuwe eigen ambities én het vanuit Rijk aanvullende taken of verzwaren van de wettelijke taak. Bovendien is de aard van de opgaven – onderdeel van de grote transitie – aan het veranderen: het vraagt steeds meer een slagvaardige impactgerichte organisatie. Dit vraagt meer dan voorheen een realistische blik op de uitvoerbaarheid van plannen. Scherp samengevat in de het jaarverslag van de Raad van State in drie vragen: moet 't, kant 't, werkt 't?. In deze paragraaf als vast onderdeel van de beleidskaders gaan wij hierop in.

08

8.1 Moet 't? Prioriteitstelling, rol en uitvoeringsniveau

Wij voorzien in de uitvoering van dit beleidskader een aantal specifieke prioritaire opgaven, die wij in de uitvoering en het richten van het ambtelijk apparaat voorrang geven. Dit betreft het beheer en onderhoud van onze provinciale infrastructuur en het uitvoeren van de regionale openbaar vervoerconcessie. Naast de vraag waar we voorrang aan verlenen, kan in veel gevallen gevarieerd worden in de manier waarop wij een ambitie uitvoeren. In het hoofdstuk 3 is de provinciale rol opvatting bij elke actie beschreven en is in hoofdstuk 5 aangegeven aan welke maatschappelijke opgave en doelstelling wij willen werken. Om aan deze ambities uitvoering te kunnen geven, moeten wij ook keuzes maken en focus aanbrengen. Dit koppelen wij aan het proces van de taakstelling, waarbij wij reeds in de begroting hebben aangegeven hier bij de Voorjaarsnota 2024 invulling aan te geven.

8.2 Kan 't? Middelen, externe afhankelijkheden en samenwerking

In de financiële paragraaf zijn de beschikbare middelen beschreven. Deze uitvoering kent een ramingsonzekerheid en een onzekerheid over de mate waarin wij slagen in het verkrijgen van cofinanciering. Er is € 10 mln. aan intensiveringsmiddelen gereserveerd vanuit het Coalitieakkoord. Impact maken is vooral ook samen slagkracht genereren. Tegelijkertijd zijn er altijd externe afhankelijkheden die ook in Limburg doorspelen. Denk aan de Oekraïne-crisis die grote effecten heeft gehad op de beschikbaarheid van grondstoffen en grote prijsstijgingen tot gevolg had. Dit zijn risico's en afhankelijkheden waar een provincie rekening mee dient te houden. Tenslotte zijn wij afhankelijk van de samenwerking met onze partners in de structuren of samenwerkingsverbanden die uiteindelijk publieke waarde voor de Limburger opleveren. Dat doen wij met verschillende partners samen. We doen dit op een aantal lagen.

Landelijk

Afspraken op het gebied van mobiliteit met het Rijk worden jaarlijks in het najaar gemaakt in de bestuurlijke overleggen MIRT- en goederenvervoercorridors. Aanvullend hierop vindt in het voorjaar het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) plaats. Hier kunnen naast ruimtelijke opgaven ook opgaven op het gebied van mobiliteit worden geagendeerd. Voor openbaar vervoer worden deze beslismomenten voorafgegaan door de OV- en Spoortafel en vindt afstemming en besluitvorming plaats in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB) waarin overheden, vervoerders en consumentenorganisaties vertegenwoordigd zijn. Daarnaast werkt de Provincie Limburg samen met de andere Nederlandse provincies op het gebied van mobiliteit in IPO-verband, voor verkeersveiligheid is een apart BO opgericht.



Zuid-Nederlandse schaal

Deze landelijke overlegtafels worden op de schaal van Zuid-Nederland, samen met Noord-Brabant, (en voor OV Zeeland), voorbereid. Onder andere in het directeurenoverleg MIRT en het regionaal bestuurlijk vooroverleg MIRT. De programmaraad van SmartwayZ.NL wordt doorontwikkeld tot dé bestuurlijke tafel in Zuid-Nederland voor het integrale strategische overleg over bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie. Om dit mogelijk te maken werken we samen met het Rijk aan een gezamenlijke multimodale (meerdere manieren van vervoer) agenda voor Zuid-Nederland als gezamenlijk kader. Focus van de bestuurlijke tafel zit op het agenderen, onderzoeken en monitoren met een brede integrale blik als voorportaal naar het BOL en BO MIRT.

Limburgbrede schaal

Op Limburgs schaalniveau vindt drie keer per jaar het Mobiliteitsberaad plaats. Aan dit bestuurlijk overleg nemen naast overheden ook vervoerders, infrastructuurbeheerders, onderwijsinstellingen en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven deel. Doel van dit overleg is het organiseren van Limburg brede kennisdeling en afstemming over beleid, projecten en strategische afwegingen op het gebied van mobiliteit. Omdat de frequentie van het Mobiliteitsberaad is gekoppeld aan de cyclus van de landelijke overleggen kan het ook worden gebruikt voor het doorvertalen van gemaakte BO MIRT afspraken en het voorbereiden van nieuwe gewenste afspraken. Het Mobiliteitsberaad is daarmee een aanvulling en mogelijkheid tot Limburg specifieke verdieping op de overleggen op Zuid-Nederlandse schaal.

Specifiek voor het thema verkeersveiligheid wordt samen met Politie, Openbaar Ministerie (OM) en de Limburgse regio's samengewerkt in het ROVL.

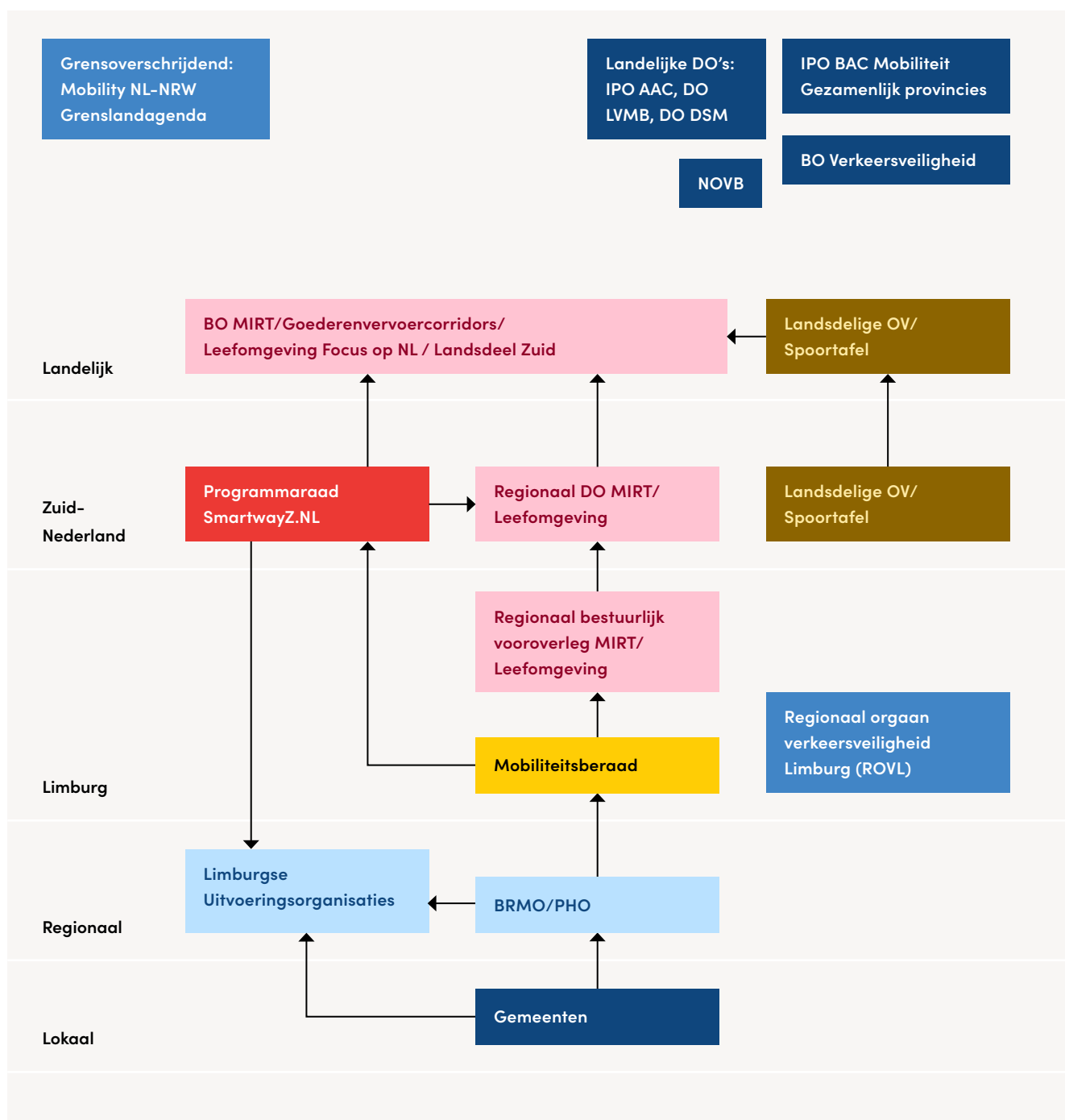
Regionale schaal

De uitvoering van een aantal regionale mobiliteitsmaatregelen vindt plaats door de uitvoeringsorganisaties. In Limburg zijn op dit moment 3 uitvoeringsorganisaties actief, te weten: Trendsportal (Noord-Limburg, Midden-Limburg Bereikbaar en Zuid-Limburg Bereikbaar. Deze geven o.a. uitvoering aan de doelgroepenbenadering, fietsstimulering, hinderaanpak (mede in relatie tot Rijksprojecten) en digitalisering. De gemeenten en Provincie zijn hiervan de opdrachtgever. De kosten hiervoor worden gedeeld door Rijk en regio. We onderzoeken hoe we deze uitvoeringsorganisaties effectiever en efficiënter kunnen inzetten, mede in relatie tot het programma SmartwayZ.NL.

8.3 Werkt 't?

Strategie of beleid is zo sterk of zo zwak als haar uitvoering. Voor openbaar vervoer en provinciale infrastructuur zijn wij bevoegd gezag. Als het gaat over het realiseren van de benoemde speerpunten bij het thema 'Limburg nationaal en internationaal verbonden' zijn wij als provincie grotendeels afhankelijk externe partners, in ontwikkeling zijnde wet- en regelgeving en de tijdigheid of beschikbaarheid van technologie, kennis of expertise en 'handjes'. Daarom zijn wij, in onze rol als middenbestuur, een belangrijke schakel tussen Rijk, gemeenten en de Limburgers. In onderstaand schema is de governance structuur voor mobiliteit weergegeven. Onze bestuurlijke rol richt zich op het landelijke, Zuid-Nederlandse en Limburgse schaalniveau.

Governance structuur
mobiliteit



De omvang van de primitieve begroting 2024 inzake “Een bereikbaar en toegankelijk Limburg” bedraagt € 169,4 mln. en beslaat daarmee bijna 25% van de totale provinciale begroting. De cijfers in de financiële tabel tonen alle middelen beschikbaar voor dit kader en vallen daarmee onder mandaat GS. Dit mandaat heeft Provinciale Staten voor bestaande middelen reeds gegeven bij het vaststellen van de programmabegroting 2024 en voor nieuwe middelen middels de begrotingswijziging bijgevoegd bij dit voorstel. De resterende middelen in de programmareserve zijn nog niet vrij gegeven en vragen een separaat besluit. In lijn met de financiële verordening worden deze besluiten als onderdeel van de reguliere P&C momenten genomen in de voorjaarsnota, de najaarsnota en de begroting. Daar waar mogelijk is wel een doorkijk gegeven over de inzet van deze resterende middelen. De beoogde inzet zal nog nader uitgewerkt worden voordat een formeel besluit wordt gevraagd. Op deze manier zorgen we er voor dat uw Staten uw kaderstellende en controlerende rol goed uit kunnen oefenen.

09

In dit hoofdstuk is een totaal financieel overzicht op productniveau opgenomen. Hierin wordt de begrote omvang van de baten en lasten per programma-onderdeel en per jaarschijf getoond. In de toelichting op het financieel overzicht wordt nader inzicht gegeven in:

- welk deel van de middelen structureel dan wel incidenteel in de begroting is opgenomen;
- welk deel van de lasten bestemd is voor personeelskosten en afschrijvingslasten en welk deel is te besteden voor het beleidskader.

De volgende opgave wordt middels begrotingswijziging toegevoegd aan de Programmabegroting 2024:

- Verkeersactieve school € 1.000.000

Onderstaande opgaven geven een beeld van de verwachte inzet van de programmareserve in deze coalitieperiode. Deze opgaven worden, daar waar mogelijk, in de definitieve versie van dit kader nader uitgewerkt. Deze worden op dit moment nog niet onttrokken uit de programmareserve.

² Projecten op basis van hoofdstuk 6.4.2. van dit beleidskader, waaronder o.a. doelgroepenpak, fietsstimulering, gedragsbeïnvloeding en deelmobiliteit.

Samenwerking regio's ²	€ 4.500.000
Goederenvervoer	€ 1.000.000
Cofinanciering	€ 3.500.000

Bij de opgave ‘cofinanciering’ zal gedurende deze coalitieperiode worden ingezet op projecten met optimale cofinanciering van het Rijk, gemeenten en/of de Europese Unie.

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Programmareserve

Bereikbaarheid



x €1.000		2024	2025	2026	2027
Baten					
7.1.1.	Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	€ 6.665	2.246	851	151
7.2.1.	Infrastructuur	€ 3.644	5.326	6.261	6.261
7.2.2.	Openbaar vervoer	€ 8.311	8.104	8.104	8.104
7.3.1.	Limburg nationaal en internationaal verbonden	€ 7.264	-	-	-
Totaal geraamde baten programma		€ 25.884	15.675	15.216	14.516
Lasten					
7.1.1.	Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	€ -11.342	-7.525	-6.125	-5.938
7.2.1.	Infrastructuur	€ -63.448	-65.146	-68.979	-71.082
7.2.2.	Openbaar vervoer	€ -74.709	-74.498	-74.496	-74.492
7.3.1.	Limburg (inter)nationaal verbonden	€ -9.987	-2.882	-2.880	-2.878
Totaal geraamde lasten programma		€ -159.487	-150.051	-152.479	-154.390
711	Vorming Programmareserve Bereikbaarheid	€ -10.000			
	Inzet Programmareserve	€ -	250	250	500
	Restant Programmareserve	€ -10.000	250	250	500
Resultaat programma		€ -143.602	-134.125	-137.013	-139.374

Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma (7.1.1.)

Binnen deze programmalijn zijn voor deze coalitieperiode incidentele baten geraamd van in totaal € 9,91 mln. (waaronder bijdragen van het Rijk en gemeenten).

Van de geraamde lasten is voor deze coalitieperiode een structureel budget geraamd van € 19,91 mln. Hiervan is een bedrag van € 9,74 mln. bestemd voor personeelskosten en afschrijvingslasten. Een bedrag van € 10,17 mln. is te besteden voor het beleidskader. Daarnaast is een incidenteel budget geraamd van € 10,01 mln.

Infrastructuur (7.2.1.)

Binnen deze programmalijn zijn voor deze coalitieperiode structurele baten geraamd van € 21,29 mln. Daarnaast zijn incidentele baten geraamd van in totaal € 0,20 mln.

Van de geraamde lasten is voor deze coalitieperiode een structureel budget geraamd van € 268,45 mln. Hiervan is een bedrag van € 182,65 mln. bestemd voor personeelskosten en afschrijvingslasten. Een bedrag van € 85,80 mln. is te besteden voor het beleidskader. Daarnaast is een incidenteel budget geraamd van € 0,20 mln.

Openbaar vervoer (7.2.2.)

Binnen deze programmalijn zijn voor deze coalitieperiode structurele baten geraamd van € 32,37 mln. en incidentele baten geraamd van in totaal € 0,25 mln.

Van de geraamde lasten is voor deze coalitieperiode een structureel budget geraamd van € 297,95 mln. Hiervan is een bedrag van € 4,18 mln. bestemd voor personeelskosten en afschrijvingslasten. Een bedrag van € 293,77 mln. is te besteden voor het beleidskader. Daarnaast is een incidenteel budget geraamd van € 0,250 mln.

Limburg nationaal en internationaal verbonden (7.3.1.)

Binnen deze programmalijn zijn voor deze coalitieperiode incidentele baten geraamd van in totaal € 7,26 mln.

Van de geraamde lasten is voor deze coalitieperiode een structureel budget geraamd van € 11,22 mln. Dit betreft personeelskosten en afschrijvingslasten. Daarnaast is een incidenteel budget geraamd van € 7,40 mln.

Voortgang, monitoring en bijsturing

In de bijlage is de doelenboom voor dit kader opgenomen. Deze doelen en indicatoren zullen na vaststelling van dit kader verwerkt worden via de Voorjaarsnota 2024 naar de nieuwe begroting voor 2025. Daarmee kan er per kader periodiek in het ritme van de Planning & Control cyclus ook gerapporteerd worden over de voortgang via de Jaarstukken en Najaarsnota en tevens gepland en bijgestuurd worden via de Voorjaarsnota en Begroting. Dat zijn tevens de momenten voor Provinciale Staten om de jaarlijkse activiteiten en voortgang te volgen.

Daarnaast zullen Provinciale Staten voor specifieke projecten separate Statenvoorstellen ontvangen (bijvoorbeeld over de nieuwe Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen of over infrastructuurprojecten). Voor meer gedetailleerde uitwerkingen of actualiteiten zal er via mededelingen portefeuillehouder uw Staten voorzien worden van de actieve informatieplicht.

10

Sinds het heroverwegingsbesluit in 2020 worden Provinciale Staten halfjaarlijks geïnformeerd over de voortgang van de mobiliteitsopgaven via het Integraal Programma Mobiliteitsopgave Limburg (IPML). In deze rapportage zijn alle mobiliteitsopgaven opgenomen die bijdragen aan onze provinciale mobiliteitsdoelen. Wij sturen op de realisatie van deze mobiliteitsopgaven binnen het beschikbare budget, binnen de gestelde termijnen en op het vereiste kwalitatieve niveau. Op transparante wijze leggen wij zo verantwoording af over het brede en integrale mobiliteitsprogramma van de Provincie Limburg.

Voor de programmering, voortgangsbewaking, monitoring en bijsturing hanteren wij de volgende instrumenten:

- Het provinciale afwegingskader mobiliteitsopgaven en –ambities;
- Het rapporteren van de voortgang via het IPML;
- Het aangenomen amendement 56 Berghorst c.s. inzake Risicoreservering ten aanzien van het instellen van een risicoreservering op programmaniveau;
- Het kapitaallastenplafond;
- De Leidraad kostenbegrotingssystematiek en het uitvoeringskader infrastructurele projecten 2021 Zo Werken Wij!

Inhoud in control

De toepassing van het afwegingskader zorgt ervoor dat er zorgvuldig wordt omgegaan met het toestaan van scopewijzigingen en nieuwe initiatieven door:

1. intake (bepaling mate van verantwoordelijkheid Provincie Limburg);
2. sortering (bepaling van relevantie op basis van onze reguliere (wettelijke) verantwoordelijkheid of mobiliteitsambitie);
3. rangschikking (bepaling prioriteit mobiliteitsambitie op basis van de bijdrage aan de mobiliteitsdoelen);
4. advisering (op basis van een indicatieve risico-effect-matrix worden GS geadviseerd over het wel/niet opnemen van het nieuwe initiatief in de programmering).

Deze methodiek leidt tot een programma met alleen nog maar de noodzakelijke en effectieve opgaven.

Financiën in control

Met het vaststellen van de vigerende Financiële verordening bij PS besluit op 10 februari 2023 is een kapitaallastenplafond ingesteld voor alle infrastructurele investeringen. In de financiële verordening is opgenomen dat PS haar budgetrecht uitoefent door middel van sturing op dit kapitaallastenplafond. Het kapitaallastenplafond is vastgesteld op circa € 31 mln. en mag niet worden overschreden. Doorlopend wordt de balans opgemaakt en bepaald of het kapitaallastenplafond onder druk komt te staan. Wanneer dit aan de orde is, dient een heroverweging op portefeuilleniveau plaats te vinden en/of zal PS worden verzocht om het kapitaallastenplafond omhoog bij te stellen. Dit kan conform de financiële verordening telkens aan het begin van een nieuwe statenperiode.

Onder het kapitaallastenplafond vallen wel alle infrastructurele investeringen die conform de financiële verordening geactiveerd en afgeschreven dienen te worden en niet het beheer en onderhoud dat als (jaarlijkse) kosten in de (exploitatie)begroting is opgenomen. Voor de lopende projecten die in 2023 of daarvoor zijn aangevangen is een stelpost risico component onder het plafond toegevoegd. Hiermee worden alle (potentiële) risico's afgedekt die niet waren voorzien ten tijden van het kredietbesluit voor deze projecten.

Planning in control

Met het uitvoeringskader Zo Werken Wij! infrastructurele projecten 2021 en de Leidraad Kostenbegrotingssystematiek wordt een uniforme werkwijze gehanteerd met betrekking tot het proces en kostenverloop. Op vaste ijkmomenten, vastgelegd in het uitvoeringskader, worden conform de leidraad kredietbesluiten genomen of bijstellingen gedaan op het verkregen krediet. Tevens zorgt de leidraad voor een beter gefundeerde projectraming waardoor ingespeeld wordt om onvoorziene toekomstige projectrisico's op te kunnen vangen. Dit resulteert in de afname van overschrijdingen.

Met de komst van voorliggende beleidskader 2024-2027 worden waar nodig nieuwe instrumenten ontwikkeld.

Bijlage 1

Financieel detailoverzicht

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

€ 1.000		2024	2025	2026	2027
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>					
711	Aanwending reserve Bereikbaarheidsmiddelen	€ 5.614	2.185	790	90
711	Doorontwikkeling verkeersmodel	€ 61	61	61	61
711	SPUK Verkeersinfrastructuur 2021 (BO MIRT)	€ 250	-	-	-
711	SPUK Versterking havenvoorziening	€ 250	-	-	-
711	Verkeerseducatiebeleid Limburg	€ 490	-	-	-
Totaal 7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma		€ 6.665	2.246	851	151
<i>Structureel</i>					
721	DU Verkeersveiligheid	€ 94	94	94	94
721	Gebruiksvergoeding ZLSM basis	€ 259	259	259	259
721	Gebruiksvergoeding ZLSM huur station	€ 26	26	26	26
721	Schade aan provinciale wegen (declarabel)	€ 368	368	368	368
721	Verkeersregelinstallaties (VRI)	€ 147	147	147	147
721	Wegenbeheer, legesheffing	€ 25	25	25	25
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>					
721	Aanw. bruteringsreserve N270 Ooijen-Wanssum	€ 933	933	933	933
721	Aanwending bruteringsreserve VDL Nedcar	€ 570	1.150	1.275	1.275
721	Aanwending bruteringsreserve realisatie N280	€ 1.022	2.324	3.134	3.134
721	Aanwending reserve DU bodemsanering	€ 200	-	-	-
Totaal 7.2.1. Infrastructuur		€ 3.644	5.326	6.261	6.261
<i>Structureel</i>					
722	Bijdrage Gelderland in OV-concessie	€ 1.835	1.835	1.835	1.835
722	SPUK exploitatie sneltrein MHA en stoptreindiensten	€ 6.258	6.258	6.258	6.258
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>					
722	Aanwending reserve Bereikbaarheidsmiddelen	€ 218	11	11	11
Totaal 7.2.2. Openbaar vervoer		€ 8.311	8.104	8.104	8.104
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>					
731	CEF1 Rhombus Works partners	€ 1.013	-	-	-
731	CEF2 Rhombus Studys partners	€ 6.251	-	-	-
Totaal 7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden		€ 7.264	-	-	-
Totaal geraamde baten programma		€ 25.884	15.675	15.216	14.516
<i>Structureel</i>					
711	Langjarige verplichtingen	€ -368	-368	-368	-368
711	Procesmiddelen mobiliteit	€ -210	-210	-210	-210
711	Reg. Org. Verkeersv. Limb.	€ -804	-1.019	-1.019	-1.019
711	Verkeers- en vervoersmanagement	€ -1.001	-1.001	-1.001	-1.001
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>					
711	Beleidskader Fiets: Fietsprojecten	€ -1.139	-	-	-
711	Doorontwikkeling verkeersmeetnet	€ -328	-500	-500	-272
711	Doorontwikkeling verkeersmodel	€ -151	-151	-151	-151
711	Samenwerking Blueports	€ -35	-	-	-
711	Slim, veilig, duurzaam	€ -1.500	-	-	-
711	SmartwayZ.NL	€ -500	-500	-200	-
711	Snelfietsroute Beek-Elsloo-Chemelot	€ -1.203	-602	-	-
711	SPUK Verkeersinfrastructuur 2021 (BO MIRT)	€ -250	-	-	-
711	SPUK Versterking havenvoorziening	€ -250	-	-	-
711	Verkeerseducatiebeleid Limburg	€ -1.020	-493	-	-
711	Verkeerseducatiebeleid Limburg (comp. BTW)	€ -116	-	-	-
<i>Nieuw beleid</i>					
711	Verkeersactieve school	€ -	-250	-250	-500
<i>Administratief</i>					
711	Doorberekende personeelskosten	€ -2.413	-2.403	-2.397	-2.389
711	Kapitaallasten	€ -53	-29	-29	-29
Totaal 7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma		€ -11.342	-7.525	-6.125	-5.938

vervolg Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

<i>Structureel</i>						
721	Kosten wegbeheer	€	-21.112	-21.358	-21.666	-21.666
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>						
721	Overdracht wegvak N270 (bodemsanering)	€	-200	-	-	-
<i>Administratief</i>						
721	Kapitaallasten	€	-25.204	-29.854	-32.878	-34.150
721	Stelpost kap. Ist. nota infrastr.kapitaalgoed.	€	-	-787	-1.595	-2.426
721	Stelpost kapitaallasten Risicocomponent	€	-1.915	-1.915	-1.915	-1.915
721	Stelpost nota kapitaalgoederen (exploitatie)	€	-11.572	-11.126	-10.818	-10.818
721	Toevoeging bestemmingsres. realisatie N280	€	-3.339	-	-	-
721	Toev odhvoorziening steunpunten wegen	€	-106	-106	-106	-106
Totaal 7.2.1. Infrastructuur		€	-63.448	-65.146	-68.979	-71.082
<i>Structureel</i>						
722	OV Concessie 2016-2031 Wensbus	€	-33	-33	-33	-33
722	OV monitoring en bedrijfsvoering	€	-305	-305	-305	-305
722	OV projecten	€	-105	-105	-105	-105
722	OV-concessie 16-31 exploitatie	€	-72.706	-72.706	-72.706	-72.706
722	OV-concessie 16-31 ontwikkelruimte	€	-293	-293	-293	-293
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>						
722	Herinrichting stationsomgeving Venray	€	-218	-	-	-
722	Uitvoeringskosten subsidieregeling de Wensbus	€	-	-11	-11	-11
<i>Administratief</i>						
722	Doorberekende personeelskosten	€	-984	-980	-978	-975
722	Kapitaallasten	€	-66	-66	-66	-66
Totaal 7.2.2. Openbaar vervoer		€	-74.709	-74.498	-74.496	-74.492
<i>Aflopend beleid vorige periode</i>						
731	CEF1 Rhombus Works partners	€	-1.013	-	-	-
731	CEF2 Rhombus Studys partners	€	-6.251	-	-	-
731	Toevoeging bestemmingsreserve ZLSM	€	-34	-34	-34	-34
<i>Administratief</i>						
731	Doorberekende personeelskosten	€	-601	-598	-597	-595
731	Kapitaallasten	€	-2.089	-2.249	-2.249	-2.249
Totaal 7.3.1. Limburg (inter)nationaal verbonden		€	-9.987	-2.882	-2.880	-2.878
Totaal geraamde lasten programma		€	-159.487	-150.051	-152.479	-154.390
711	Vorming Programmareserve Bereikbaarheid	€	-10.000			
Inzet Programmareserve		€	-	250	250	500
Restant Programmareserve		€	-10.000	250	250	500
Resultaat programma		€	-143.602	-134.125	-137.013	-139.374

Bijlage 2

Doelenboom

Colofon

Vormgeving

Design & Media, Cluster Strategie en
Communicatie, Provincie Limburg

Fotografie

ANP (Peter Hilz), Stefan Koopmans,
Dick Holthuis, Johannes Timmermans,
Aron Nijs

Dit is een uitgave van de Provincie
Limburg.

Februari 2024

Provincie Limburg
Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht
Postbus 5700, 6202 MA Maastricht
+31 (0)43 389 99 99
postbus@prvlimburg.nl

www.limburg.nl

