



3. Regionale bereikbaarheid en OV

Maastricht, april '24

Regionale bereikbaarheid en OV

Goede bereikbaarheid is belangrijk voor een Nederland van krachtige regio's. Regionale bereikbaarheid is niet alleen belangrijk voor een goede economie, maar brengt mensen ook in beweging en verbinding met elkaar. De Provincie speelt binnen mobiliteit een bijzondere rol. Veel vraagstukken op mobiliteit spelen zich namelijk af op het regionale of provinciale niveau. Reizigers moeten zich nu en in de toekomst makkelijk, snel, veilig, betaalbaar en zo duurzaam mogelijk kunnen verplaatsen binnen en tussen regio's. Provincies werken en hebben daarom samengewerkt met de Rijksoverheid, gemeenten en vervoerders aan mobiliteit. Samen is gewerkt aan het bieden van zekerheid en voorspelbaarheid voor reizigers en het mobiliteitssysteem duurzaam en toekomstbestendig maken. Zo is de Provincie Limburg de opdrachtgever (concessieverlener) van het openbaar vervoer. Provincie Limburg heeft ook zorggedragen ook voor de aanleg en het onderhoud van 450 kilometer aan provinciale wegen, fietspaden en bruggen. Verder heeft de Provincie Limburg verder gewerkt aan slimmer en duurzamer vervoer, onder meer door smart mobility, smart logistics en het stimuleren van fietsgebruik. Voor Limburg in het bijzonder zijn goede internationale verbindingen van belang.

Onze beleidskaders

- Mobiliteitsplan Slim op weg morgen
- Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2020
- Focus op Fiets
- Uitvoeringskader Gedragsbeïnvloeding fiets
- Ontwikkelplan OV Limburg
- Uitvoeringskader Slim, Veilig en Duurzaam
- Heroverweging Mobiliteitsopgaven en -ambities 2020-2023
- Provinciale omgevingsvisie
- Provinciale omgevingsverordening
- Actieprogramma Goederenvervoer Limburg 2030

Wat hebben we bereikt?

3.1. Een openbaar vervoersysteem in Limburg waarin de reiziger centraal staat en dat bijdraagt aan het realiseren van onze ambities en doelen

Als concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer (OV) hebben wij in 2023 de reiziger centraal gesteld, en in staat gesteld om te kiezen voor een duurzame, veilige en betrouwbare verplaatsing. Wij zijn blijven streven naar een kwalitatief goed aanbod. Arriva zou volgens afspraak in de nasleep van Covid 95% van haar dienstregeling uitvoeren, maar is als gevolg van een structureel tekort aan personeel geconfronteerd met bovenmatige rituitval. De omvang hiervan zal bij de eindafrekening over het jaar 2023 worden vastgesteld.

Vanwege onze ligging is het cruciaal dat Limburg (en daarmee ook Nederland) via frequente treinverbindingen verbonden wordt met het duurzame hogesnelheidsnet van Europa via de hogesnelheidsstations: Düsseldorf, Aken, Luik en Antwerpen. Samen met onze partners en in afstemming met alle gebruikers van het spoor hebben wij meegewerkt aan de (voorbereiding van) verbetering van de internationale spoorverbindingen.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.1.1. Openbaar vervoer en concessie management: de reiziger centraal

Omschrijving

Het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg, vastgesteld als beleidskader openbaar vervoer op 1 februari 2022, is een vertaling van de ambities uit de mobiliteitsvisie 2040, landelijke toekomstbeeld OV, de Limburgse openbaar vervoer concessie, mobiliteitsplan en het collegeprogramma. Dit plan dient als leidraad en startpunt voor de verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk Limburgs openbaar vervoernetwerk dat de reiziger ook in de toekomst goed zal bedienen. In overleg met alle partners (zoals gemeentes, Arriva, NS, ProRail, gebruikers, etc.) streven wij naar een toekomstbestendig, betrouwbaar en effectief OV. Daarbij houden we in het Ontwikkelplan rekening met trends en ontwikkelingen, inclusief de impact van Covid-19, en proberen we in te spelen op veranderingen in de Limburgse samenleving. Daarnaast creëert het Ontwikkelplan samenhang tussen bestaande OV-projecten en ambities en biedt het ruimte voor nieuwe inzichten en ideeën. Ook de ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken staan in het middelpunt van de belangstelling.

Onze mobiliteitsbehoefte en -gedrag is als gevolg van COVID-19 veranderd. De verwachting was dat het aantal reizigers in het openbaar vervoer pas in 2025 op hetzelfde niveau zou liggen als voor Covid. Inmiddels weten we dat het reisgedrag structureel veranderd is, en er rekening moet worden gehouden met een 'nieuwe realiteit' van gewijzigde reizigersaantallen en -stromen. Samen met Arriva hebben we aan de hand van bouwstenen uit het Transitieprogramma invulling gegeven aan het herstel, waarbij uitwerking en implementatie van maatregelen zo veel mogelijk heeft plaatsgevonden via de reguliere processen (zoals dienstregelingswijzigingen).

In 2023 hebben we ingezet op de volgende ontwikkelingen:

- het openbaar vervoer van (over)morgen waaraan we onder andere via het Toekomstbeeld OV 2040 werken;
- het verbeteren van de grensoverschrijdende verbindingen voor openbaar vervoer (zowel trein als bus);
- het doorontwikkelen van de pilot MaaS (Mobility as a Service);
- het ontwikkelen van knooppunten;
- de verdere verkenning naar en mogelijke introductie van deel(fiets)systemen;
- de doorontwikkeling van vraaggestuurde mobiliteitsdiensten zoals de Wensbus;
- het ontwikkelen van nieuwe proposities voor ticketing, ook gericht op de nieuwe vorm van betalen binnen openbaar vervoer.

Arriva is in 2023 geconfronteerd met veel ruitval als gevolg van hoog ziekteverzuim (oorzaak naweeën COVID) en personeelstekort. Dit leidde voor de (Limburgse) reiziger tot een onbetrouwbare dienstregeling.

Rol provincie: *bevoegd gezag, toetser, financier, partner*

Samenvatting

Samen met Arriva hebben we aan de hand van bouwstenen uit het Transitieprogramma invulling gegeven aan het herstel, waarbij uitwerking en implementatie van maatregelen zo veel mogelijk heeft plaatsgevonden via de reguliere processen.

Kwaliteit

Arriva is in 2023 geconfronteerd met veel rituitval als gevolg van hoog ziekteverzuim (oorzaak naweeën COVID) en personeelstekort. Dit leidde voor de reiziger tot een onbetrouwbare dienstregeling.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

De OV-concessie is een continu proces waaraan jaarlijks invulling wordt gegeven.

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Openbaar vervoer en concessie management zijn de lasten begroot op € 76,51 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 73,33 mln. waardoor er een voordelig verschil ontstaat van € 3,18 mln. Dit wordt vooral veroorzaakt door:

- Subsidie voor Herinrichting Stationsomgeving Venray (€ 1,95 mln.);
- Procesmiddelen concessieverlening (€ 0,35 mln.);
- Nadere subsidieregels Wensbus (€ 0,39 mln.);
- Pilot Mobility as a Service (MaaS) (€ 0,27 mln.).

Een deel van deze middelen moet behouden blijven en worden overgeboekt naar 2024 om aan alle betalingsverplichtingen te kunnen voldoen.

Geld (indicator)



3.1.2. Railagenda: versterken positie spoor als drager van OV

Omschrijving

Met de Limburgse railagenda wordt een optimale aansluiting van het regionale railnet op de (inter-)nationale railverbindingen beoogd. Hiermee wordt de positie van het spoor als drager van het OV versterkt. In 2023 zijn verdere stappen gezet in de railprojecten: [De Maaslijn](#)

In 2023 zijn de werkzaamheden voor de Maaslijn aanbesteed en gegund aan aannemer Swietelsky Rail Benelux. Daarmee is een belangrijke stap naar daadwerkelijke realisatie van het project gezet.

De uitvoering van moties 2951 en 2987, welke door Provinciale Staten op 19 december 2022 en 29 september 2023 zijn aangenomen (Maaslijn Rijksproject, meerkosten t.l.v. Rijk, en overdracht van project), hebben nog niet geleid tot nieuwe danwel bijgestelde afspraken met het Rijk.

Verbetering veiligheid van de spoorwegovergang Vierpaardjes in Venlo

De werkzaamheden aan de Vierpaardjes zijn in 2023 in uitvoering genomen. ProRail realiseert de benodigde aanpassingen aan de spoorwegovergang/onderdoorgang, en vervolgens zal gemeente Venlo de openbare ruimte en infrastructuur inrichten.

Spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf, inclusief Heerlen West

De spoorverdubbeling tussen station Heerlen en station Landgraaf is in 2022 gerealiseerd. Door deze spoorverdubbeling is het mogelijk één trein per uur meer te laten rijden tussen Heerlen en Herzogenrath, waardoor het mogelijk is om vanuit Heerlen naar Aken vice versa ieder half uur met de trein te kunnen rijden.

Als gevolg van de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf is het nodig om de westzijde van het emplacement van station Heerlen aan te passen. Het doorvoeren van deze aanpassing van Heerlen West staat gepland voor eind 2025 / begin 2026.

Met het gereedkomen van de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf zal medio 2024 de definitieve afhandeling van de toegezegde Europese CEF-subsidie worden gedaan.

De spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf is randvoorwaardelijk voor een toekomstige IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken.

Beheer en onderhoud van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Als eigenaar van de spoorlijn (ZLSM) tussen Schin op Geul en Kerkrade hebben wij in 2023 in beeld gebracht welke beheerwerkzaamheden er na 2024 nodig zijn om te voldoen aan de spoorveiligheid.

Gebruik railinfrastructuur

- Samen met het Rijk, de Belgische overheid en de vervoersautoriteiten is het doorrijden van de Drielandentrein naar Luik verder voorbereid. Naar verwachting zal dit medio 2024 leiden tot ingebruikname van deze verbinding.
- We hebben bij het Rijk blijvend aandacht gevraagd voor de treinverbinding Weert - Hamont (- Antwerpen). Er zijn op dit vlak geen nieuwe afspraken met het Rijk gemaakt.

Samenvatting

De Maaslijn is aanbesteed, en het project Vierpaardjes Venlo is in uitvoering. De beoogde start van de Drielandentrein naar Luik is in 2023 verder voorbereid.

Kwaliteit

In 2023 zijn verdere stappen gezet bij de railprojecten Maaslijn, Spoorwegovergang Vierpaardjes en ZLSM. De werkzaamheden voor de Maaslijn zijn gegund aan een aannemer, en de werkzaamheden aan de Vierpaardjes zijn in uitvoering genomen.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

Bij de realisatie van het project opwaardering Maaslijn zal de relatie goed bewaakt worden tussen de concessie en het infraproject. Het infraproject Maaslijn is volgens de vastgestelde planning eind 2027 gereed.

ProRail realiseert de benodigde aanpassingen aan de spoorwegovergang Vierpaardjes. Het project zal in 2025 gereed zijn.

De Spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is in 2022 gerealiseerd.

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Railagenda zijn de lasten begroot op € 4,41 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 0,44 mln. waardoor er een voordelig verschil ontstaat van € 3,97 mln. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door een reservering voor Inframaatregelen Weert-Hamont en een kleine overschrijding in de kosten voor de aansprakelijkheidsverzekering van ZLSM. In een bestuurlijk overleg in 2023 is het bedrag voor Inframaatregelen Weert-Hamont nogmaals bevestigd. Het bedrag is verbonden aan een verplichting die de gemeente Weert is aangegaan en komt pas beschikbaar als het Rijk een realisatiebeslissing heeft genomen. Deze beslissing wordt niet eerder verwacht dan in 2025. De middelen moeten hiervoor behouden blijven en worden overgeboekt naar 2027.

Geld (indicator)



Wat hebben we bereikt?

3.2. Een vlot, veilig, betrouwbaar, duurzaam, leefbaar en efficiënt vervoer van mensen en goederen

Uitgangspunten hierbij waren een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen en een gebiedsgerichte aanpak. We hebben samen met partners gewerkt aan o.a. smart mobility (Slim, Veilig en Duurzaam) en logistiek om de ontwikkelingen in de mobiliteit in goede banen te leiden. Verder hebben we de pilots beveiligd vrachtwagenparkeren verder uitgewerkt (voorbereidingsfase).

Wat hebben we daarvoor gedaan?

3.2.1. Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen: mensen en goederen veilig en tijdig op hun plek

Omschrijving

We hebben samen met partners (in de gebiedsverkenningen en programma's zoals SmartwayZ.NL en Goederenvervoercorridors) gewerkt aan o.a. smart mobility (Slim, Veilig en Duurzaam) en logistiek om de ontwikkelingen in de mobiliteit in goede banen te leiden. Concreet gaat het voor 2023 dan om de samenwerking met de regio's in de uitvoeringsorganisaties Zuid-Limburg Bereikbaar, Midden-Limburg Bereikbaar en Trendsportal.

Op het gebied van logistiek hebben we in het programma goederenvervoercorridors samen met onze partners gewerkt aan de logistieke opgaven, waaronder bijvoorbeeld het verder uitwerken van de pilots beveiligd vrachtwagenparkeren. Over het vervolg hiervan hebben we afspraken gemaakt met het Rijk in het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

Rol Provincie: *procesmanager, partner, subsidiënt*

Samenvatting

We hebben samen met partners gewerkt aan o.a. smart mobility (Slim, Veilig en Duurzaam) en logistiek om de ontwikkelingen in de mobiliteit in goede banen te leiden.

Kwaliteit

In 2023 hebben we de verkeersveiligheid, doorstroming, leefbaarheid en duurzaamheid van de mobiliteit in Limburg verbeterd. Met de uitvoeringsorganisaties hebben we campagnes uitgevoerd onder forenzen en studenten om alternatieven voor de auto onder de aandacht te brengen. (bijv. fietsstimulering).

Met actuele verkeersmodellen en dataverzameling monitoren we de mobiliteit in Limburg. Deze modellen en data hebben we gebruikt om de provinciale infrastructuur toekomstbestendig te maken.

In de Voorjaarsnota 2024 wordt voorgesteld de indicatoren uit de doelenboom van het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' over te nemen waarmee Provinciale Staten inzicht krijgt en kan sturen op de provinciale doelstellingen.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

De samenwerking met onze partners is een continu proces. Bepaalde programma's hebben een concrete tijdshorizon (bijv. het programma SmartwayZ.NL loopt tot en met 2026).

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen zijn de lasten begroot op € 29,08 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 6,50 mln. waardoor er een voordelig verschil ontstaat van € 22,59 mln. Dit wordt vooral veroorzaakt door:

- SmartwayZ (€ 7,22 mln.); SmartwayZ.NL is een programma, waarin we, tot en met 2026, samen met de Provincie Noord Brabant, het Rijk (IenW en RWS) werken aan slimme mobiliteitsoplossingen. Daarvoor is een samenwerkingsovereenkomst in voorbereiding, die in 2024 zal worden ondertekend. De middelen moeten hiervoor behouden blijven en worden gefaseerd overgeboekt naar 2024 en 2027;
- BO MIRT (€ 2,85 mln.); het betreft afspraken waarvan de realisatie over meerdere jaren plaatsvindt. Voorgesteld wordt deze middelen gefaseerd over te boeken naar 2024 en 2025;
- A73 Zaarderheiken (€ 1,25 mln.); het Tracébesluit is ingevolge MIRT afspraken voorzien in 2027. Gevolg is vertraging en onduidelijkheid over de totale kosten van het Tracébesluit A73 Zaarderheiken. De middelen moeten hiervoor behouden blijven. Voorgesteld wordt deze over te boeken naar 2025;
- Dwarsverbindingen A2 (€ 0,75 mln.); betreft garantstelling door de Provincie. Voorgesteld wordt deze over te boeken naar 2025;
- Ronde Voortstraat (€ 1,25 mln.); Tijdens de voorbereidingen van de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg heeft de Provincie toegezegd mee te werken aan de aanpassingen van het kruispunt N300 Voortstraat; afronding hiervan wordt in 2024 verwacht;
- Rijksbijdrage voor Verkeersinfrastructuur (€ 0,88 mln.); dit betreft een bijdrage van het Rijk voor de periode tot en met 2025, die zowel als last en als baat geboekt is; de fasering wordt hierop aangepast;
- Europees CEF-subsidie voor Binnenhavens (€ 8,22 mln.); dit betreft een bijdrage van het Rijk voor de binnenhavens, voor de periode tot en met 2025; deze zijn zowel als last en als baat geboekt; de fasering wordt hierop aangepast.

De baten zijn begroot op € 11,13 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 2,26 mln., waardoor er een nadelig verschil ontstaat van € 8,87 mln. Dit wordt vooral veroorzaakt door het Europees CEF-subsidie voor Binnenhavens (€ 8,01 mln.) en de Rijksbijdrage voor Verkeersinfrastructuur (€ 0,88 mln.). Zoals bij de lasten hiervoor toegelicht zijn deze bijdragen beschikbaar gesteld voor uitvoering tot en met 2025. De fasering wordt hierop aangepast.

Geld (indicator)



3.2.2. Fiets: stijging van het aantal fietskilometers

Omschrijving

In 2023 hebben we gestreefd naar een stijging van het aantal Limburgse fietskilometers op een verkeersveilige en comfortabele wijze met 2% voor het woon-werk en school-thuis verkeer. Op dit moment is nog niet bekend of deze doelstelling gehaald is. Dit moet blijken uit langjarige cijfers die we o.a. met ons fietsmeetnet inwinnen.

De rol van de Provincie Limburg is subsidiënt, facilitator en projecttrekker.

Samenvatting

In 2023 is het fietsprogramma Focus op Fiets 2019-2023 afgerond.

Kwaliteit

In de periode 2016-2023 is een omvangrijk fietsprogramma uitgevoerd. Tot en met 2023 is 95 kilometer aan fietspaden gerealiseerd of opgewaarderd en zijn 25 verkeersveiligheidsknelpunten voor de fiets opgelost. Dit is exclusief de 34 kilometer van de Parkstadroute die nog in uitvoering is.

In 2023 is 10 kilometer aan fietspaden gerealiseerd of opgewaarderd. We verwachten naast de uitvoering van de Parkstadroute nog 20 kilometer fietspaden, 1 kunstwerk en 1 fietsoversteek tot en met 2027 te realiseren.

In 2023 zijn projecten uit het Uitvoeringskader Gedragsbeïnvloeding fiets uitgevoerd. Concreet gaat het om bijvoorbeeld Posifiets en projecten op het gebied van fiets en verkeersveiligheid (zie ook product 3.2.3. Verkeersveiligheid).

Wat de effecten zijn van de investeringen in fietsinfrastructuur en gedragsbeïnvloeding, is op dit moment nog niet te duiden. Betrouwbare data uit het fietsmeetnet zijn pas vanaf 2023 beschikbaar. Om effecten te kunnen duiden, zijn meerjarige cijfers nodig.

Uit landelijke cijfers van het Fietsberaad is te herleiden dat de aanleg van een snelle doorfietsroute zorgt voor 40% toename van het aantal fietsers. Deze stijging is deels toe te schrijven aan nieuwe fietsers die voorheen de auto pakten.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

In 2023 is het fietsprogramma afgerond. De financiële middelen zijn toegekend aan projecten die uitgevoerd zijn in de afgelopen periode of op korte termijn uitgevoerd zullen worden.

Van de 21 fietsprojecten voor de periode 2019-2023 zijn inmiddels acht projecten gerealiseerd, zijn zes projecten in uitvoering of in planvormingsfase en moet over vier projecten nog besluitvorming plaatsvinden. Deze vier projecten zitten in de haalbaarheidsfase. Dit komt door de lange doorlooptijd van infrastructurele projecten. Twee projecten zijn stopgezet omdat ze voorlopig niet haalbaar zijn. Dat zijn de verbetering en verbreding van brug Oeffelt-Gennep ten behoeve van de fietsers en het doortrekken van de Greenportbikeway van America naar Deurne. Tenslotte is nog één project in de initiatieffase (fietsverbinding Midden-Limburg van Mönchengladbach, via Roerdalen, Roermond, Leudal naar Nederweert).

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Fiets zijn de lasten begroot op € 12,58 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 5,72 mln. waardoor er een voordelig verschil ontstaat van € 6,86 mln. Voor een aantal projecten uit het Provinciaal Beleidskader Fiets 2019-2023 heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden, omdat deze projecten zich in de haalbaarheidsfase bevinden. De verdere financiële afhandeling van deze projecten is voorzien in 2024. De resterende middelen moeten daarvoor behouden blijven en worden overgeboekt naar 2024.

Geld (indicator)



3.2.3. Verkeersveiligheid: daling aantal ernstige slachtoffers

Omschrijving

Wij streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers onder de noemer van "maak van de 0 een punt" (#mvd01.) samen met onze partners in het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). Hieraan hebben wij een bijdrage geleverd door maatregelen te treffen op onze provinciale wegen en fietspaden en het stimuleren van verkeersveilig gedrag via bewustwording en gedragsbeïnvloeding.

Rol Provincie: *procesmanager, partner*

Samenvatting

Wij hebben een bijdrage geleverd aan verkeersveiligheid door maatregelen te treffen op onze provinciale wegen en fietspaden en het stimuleren van verkeersveilig gedrag via bewustwording en gedragsbeïnvloeding.

Kwaliteit

In 2022 waren volgens het CBS 55 verkeersdoden in Limburg te betreuen. Dat waren er 14 meer t.o.v. 2021 en 2 meer t.o.v. 2020. Het aantal verkeersdoden in 2023 wordt medio april 2024 gepubliceerd door het CBS. In dit kader verwijzen we naar de beantwoording van GS op schriftelijke vragen van de heer Bloi van 30 januari 2024, naar het informerend stuk PS "Rapport Limburgse staat van de verkeersveiligheid 2023 (SWOV)" van 28 maart 2023 en de beantwoording van de Statenvragen inzake CBS-cijfers verkeersslachtoffers in Limburg 2022 van 23 mei 2023.

In 2023 hebben we een fietshelmenactie voor ouderen uitgevoerd, waarbij ongeveer 2900 ouderen een fietshelm met korting hebben aangeschaft.

Met betrekking tot de gedragsbeïnvloeding is de doelstelling van 15 gemeenten, die Doortrappen uitvoeren, met 22 gemeenten ruim behaald. Met Doortrappen hebben we veilig fietsen voor senioren gestimuleerd. Tevens zijn de doelstellingen rondom deelname aan de Verkeersactieve school door het (speciaal) basisonderwijs (92%) en (speciaal) voortgezet onderwijs (84%) behaald. In dit kader verwijzen we ook naar de mededeling portefeuillehouder van 31 oktober 2023. De doelstelling van 3 gemeenten die meedoen aan de gedragsmaatregel #posifiets is ook behaald.

Daarnaast hebben we de jaarlijkse campagnes (o.a. CarnavalsBoB, Mono, ZomerBob en fietsverlichting) uitgevoerd.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

Het continu proces rondom de Verkeersactieve school verloopt zoals gepland.

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Verkeersveiligheid zijn de lasten geraamd op € 2,09 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 1.70 mln. waardoor er een voordelig verschil ontstaat van € 0,39 mln. Dit wordt vooral veroorzaakt door de uitgaven bij Verkeerseducatiebeleid Limburg. Hiervoor zijn voor de

periode tot en met schooljaar 2024/2025 overeenkomsten ondertekend. De fasering wordt hierop aangepast.

Geld (indicator)



3.2.4. Weginfra: kwaliteit op orde

Omschrijving

De Provincie Limburg is als eigenaar van haar weginfrastructuur wettelijk verantwoordelijk voor beheer en onderhoud hiervan. Globaal betreft het 450 km weg (inclusief naastgelegen voorzieningen). Met het kwaliteitsniveau Basis (conform Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020) is een goed functionerend provinciaal (wegen)netwerk gerealiseerd en is het risico op het ontstaan van achterstallig onderhoud beheerst (zie ook verplichte paragraaf 'Onderhoud Kapitaalgoederen').

Samenvatting

Met het kwaliteitsniveau Basis (conform Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Provincie Limburg 2020) is een goed functionerend provinciaal (wegen)netwerk gerealiseerd en is het risico op het ontstaan van achterstallig onderhoud beheerst.

Kwaliteit

In 2023 zijn op ongeveer 20 provinciale wegen onderhoudswerkzaamheden verricht (o.a. provinciale weg Valkenburg-Nuth-Heerlen N298 km 10,35 – km 11,15, provinciale weg Venlo – Weert N275 km 8,5 – km 9,6, provinciale weg Born – Millen 11,8 – 14,4, provinciale weg N276 Brunssum – Sittard km 19,0 – 19,9). De onderhoudswerkzaamheden betroffen niet alleen vervanging van asfalt, maar ook van wegmeubilair (o.a. lantaarnpalen, afschermingsconstructies, markeringen, verkeersborden e.d.). Vanwege met name de extreme prijsstijgingen is binnen het taakstellend budget niet al het onderhoud uitgevoerd dat nodig was om de wegen op iedere locatie op minimaal kwaliteitsniveau Basis te borgen. In 2023 was hierdoor sprake van kleinschalig achterstallig onderhoud (met andere woorden: zijn er wegvakken die onderhouden hadden moeten worden omdat het risico op calamiteiten zijnde gaten, scheuren en rafeling in de weg groter wordt, en die nu vaker met kleinschaliger onderhoud worden veilig gesteld.). Met de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024 – 2027 wordt dit ingelopen. Op de uitgevoerde trajecten is het kwaliteitsniveau BASIS weer voor jarenlang geborgd.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

Alle in 2023 uitgevoerde onderhoudsprojecten zijn binnen planning uitgevoerd.

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van het product Weginfra zijn de lasten begroot op € 20,85 mln. De werkelijke realisatie bedraagt € 21,28 mln. waardoor er een nadelig verschil ontstaat van € 0,43 mln. Dit wordt veroorzaakt door de hogere kosten voor verhardingen van provinciale wegen. Deze overschrijding wordt deels gecompenseerd door de hogere baten (€ 0,16 mln.). Het resterende bedrag (€ 0,27 mln.) komt ten laste van het resultaat.

Geld (indicator)



Wat heeft het ons gekost?

Wij hebben een voordelig verschil in het resultaat van programma Regionale bereikbaarheid en OV van € 2,04 mln.

De gerealiseerde lasten bedragen € 135,69 mln. en dit is € 37,21 mln. lager dan de bijgestelde begroting 2023. De achterblijvende realisatie van de lasten houdt verband met € 8,29 mln. lagere baten, respectievelijk minder onttrekking uit de reserves van € 26,88 mln.

De budgetafwijkingen tussen de begroting en de realisatie bij de verschillende producten zijn toegelicht bij "Wat gaan we daarvoor doen?", onderdeel Geld.

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Primitieve begroting 2023	Begroting na wijzigingen 2023	Realisatie 2023	Vershil tussen begroting en realisatie 2023
Lasten				
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer				
311 Openbaar vervoer en concessie management	67.868	76.510	73.335	3.175
312 Railagenda	4.249	4.414	438	3.976
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	15.942	29.083	6.491	22.592
322 Fiets	3.903	12.576	5.719	6.857
323 Verkeersveiligheid	1.731	2.092	1.701	391
324 Weginfra	19.221	20.851	21.283	-432
390 Personele lasten programma regionale bereikbaarheid en OV	15.380	14.328	13.739	589
391 Kapitaallasten programma regionale bereikbaarheid en OV	27.630	13.047	12.988	60
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	155.925	172.902	135.694	37.207
Totaal Lasten	155.925	172.902	135.694	37.207
Baten				
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer				
311 Openbaar vervoer en concessie management	8.093	8.483	8.766	-283
312 Railagenda	284	284	302	-18
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	9.204	11.133	2.261	8.872
322 Fiets	0	326	326	0
323 Verkeersveiligheid	490	490	611	-122
324 Weginfra	515	608	765	-157
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	18.586	21.324	13.031	8.293
Totaal Baten	18.586	21.324	13.031	8.293
Saldo van baten en lasten	-137.339	-151.578	-122.663	-28.915
Stortingen				
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer				
312 Railagenda	34	34	34	0

3. Regionale bereikbaarheid en OV

Exploitatie	Primitieve begroting 2023	Begroting na wijzigingen 2023	Realisatie 2023	Vershil tussen begroting en realisatie 2023
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	0	0	0	0
324 Weginfra	0	3.884	3.884	0
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	34	3.918	3.918	0
Totaal Stortingen	34	3.918	3.918	0
Onttrekkingen				
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer				
311 Openbaar vervoer en concessie management	1.305	3.734	1.416	2.318
312 Railagenda	4.000	4.000	6	3.994
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	5.225	16.090	3.188	12.902
322 Fiets	3.903	12.250	5.393	6.857
323 Verkeersveiligheid	719	1.080	645	435
324 Weginfra	3.977	4.875	4.501	374
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	19.129	42.028	15.149	26.879
Totaal Onttrekkingen	19.129	42.028	15.149	26.879
Saldo mutatie reserves	19.095	38.111	11.231	26.879
Resultaat	-118.243	-113.467	-111.431	-2.036

Verbonden partijen regionale bereikbaarheid en OV

In het samenwerkingsverband van decentrale OV-autoriteiten (Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A.) wordt gewerkt aan thema's in het openbaar vervoer die door hun samenhang een landelijke aanpak behoeven. Hiertoe behoort enerzijds de kennisdeling en het op elkaar afstemmen van OV-beleid ten behoeve van de doorstroming (OV-netwerk) en anderzijds de standaardisatie en het openbaar beschikbaar stellen van OV-data ten behoeve van reisinformatie en betalen en tarieven.