



3. Regionale bereikbaarheid en OV

Maastricht, oktober '22

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 daarom samen met de rijksoverheid, gemeenten en vervoerders aan mobiliteit. Samen bieden wij reizigers zekerheid en voorspelbaarheid en maken we het mobiliteitssysteem duurzaam en toekomstbestendig. Zo is de Provincie Limburg de opdrachtgever (concessieverlener) van het openbaar vervoer. Provincie Limburg zorgt ook voor de aanleg en het onderhoud van 450 kilometer aan provinciale wegen, fietspaden en bruggen. Verder werkt de Provincie Limburg 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 willen we bereiken?

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) stellen wij de reiziger centraal en in staat om te kiezen voor een duurzame, veilige en betrouwbare verplaatsing. Zoals het toekomstbeeld OV 2040 laat zien, wordt de rol van OV groter. In 2023 blijven wij daarom streven naar een kwalitatief goed aanbod.

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, Antwerpen en Brussel. Samen met onze partners en in afstemming met alle gebruikers van het spoor helpen wij mee aan de verbetering van de railinfrastructuur.

Wat gaan we daarvoor doen?

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 is dat het aantal reizigers in het openbaar vervoer pas in 2025 op hetzelfde niveau ligt. De effecten van COVID-19 zullen ervaren en er dus ook de gepaste aandacht voor moeten hebben. Samen met Arriva geven we aan de hand van bouwstenen uit het Transitieprogramma invulling aan het herstel, waarbij uitwerking en implementatie van maatregelen zo veel mogelijk plaatsvindt via de regulieren processen (zoals dienstregelingswijzigingen).

Aandacht wordt gevraagd voor:

- 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.

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

Kwaliteit

Eind 2023 dient het aantal reizigers in het openbaar vervoer Limburg ten minste 90% van het aantal reizigers in 2019 te bedragen.

De kwaliteit van het openbaar vervoer wordt gemeten aan de hand van de OV Klantenbarometer. De OV-Klantenbarometer van 2021 wijkt nogal af van eerdere onderzoeksjaren. Het grootste verschil is zonder meer dat er in 2021 veel minder reizigers in het openbaar vervoer waren dan voor de coronapandemie. De volgende KPI's worden gehanteerd:

- Klantenservice Arriva was een 6,7 in 2021 en dient in 2023 een 6,8 te zijn
- Komt OV in Limburg tegemoet aan reisbehoefte? Dit was in 2021 een 7,2 en dient in 2023 een 7,3 te zijn
- Totaal oordeel regionale bus en trein: dit was in in 2021 een 7,8 en dient in 2023 een 7,9 te zijn

Tijd

Het doorontwikkelen van het Limburgs openbaar vervoer is een continu proces.

Geld

Het benodigde budget ten behoeve van het Openbaar Vervoer en concessie management bedraagt in 2023 € 67,87 mln. Een groot deel van dit bedrag is nodig voor de dekking van de OV-concessie en concessie management (€ 65 mln.). Voor de beoogde Ontwikkelagenda en OV-projecten is € 2,22 mln. beschikbaar, € 0,65 mln. voor de Wensbus.

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 worden verdere stappen gezet in de railprojecten:

De Maaslijn

Bij de realisatie van het project opwaardering Maaslijn zal in de periode tot en met 2024 de relatie goed bewaakt worden tussen de concessie en het infraproject. Met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn afspraken vastgelegd in een Bestuursovereenkomst Maaslijn. In aanvulling hierop zullen met het Ministerie nog afspraken over de realisatiefase van het project worden gemaakt.

Verbetering veiligheid van de spoorwegovergang vierpaardjes in Venlo

De gemeente Venlo richt de openbare ruimte in en ProRail realiseert de benodigde aanpassingen aan de spoorwegovergang. In 2023 starten een deel van de werkzaamheden en eind 2024 is de spoorwegovergang verbeterd.

Spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf, inclusief Heerlen West

De spoorverdubbeling is gerealiseerd, maar het Europese subsidietraject moet nog worden afgewikkeld en de aanpassingen bij Heerlen West zijn aan de projectscope toegevoegd. De treindienst kan hierdoor verdubbeld worden naar een halfuurdienst met Aken. Gesprekken over mogelijkheden om de verbinding te laten doorgroeien naar een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken lopen in 2023 door.

Beheer en onderhoud van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

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

Gebruik railinfrastructuur

Wij spelen een coördinerende, faciliterende rol bij de totstandkoming van de volgende maatregelen:

- Vanwege de internationale component wordt in het kader van het Trans- Europees Netwerk gewerkt aan de vereenvoudiging van tarifiering, reisinformatie en het ticketingsysteem. Dit wordt meegenomen in de doorontwikkeling van het grensoverschrijdende openbaar vervoer.
- We maken afspraken met het Rijk, de Belgische overheid en de vervoersautoriteiten over het doorrijden van de Drielandentrein naar Luik.
- De totstandkoming van de treinverbinding Weert - Hamont (- Antwerpen) is afhankelijk van de besluitvorming bij het Rijk.
- Inzicht in de gevolgen van extra treinbewegingen (omleiding Betuweroute) op de Brabantroute vanuit Rotterdam via Noord-Brabant en Venlo naar Duitsland, alsook op de zuidelijke omleidingsroute via Heerlen naar Duitsland. Verder wordt ook in de railagenda nadrukkelijk de koppeling gelegd met het goederenvervoer.

Kwaliteit

In 2023 zijn dusdanige stappen gezet dat over scope, planning en dekking conform het met partners afgesproken projectverloop voorstellen verder ontwikkeld en ter besluitvorming voorgelegd kunnen worden.

Tijd

Vanwege onze primaire rol als coördinator, regisseur, facilitator ligt de realisatie in handen van derden. Wij sturen op de totstandkoming van de benodigde afspraken in 2023 en verwachten een doorloop hiervan in de periode 2024-2027.

Geld

Het benodigde budget 2023 ten behoeve van Rail bedraagt € 4,25 mln. Voor de exploitatiesubsidie voor de ZLSM is een bedrag van € 0,25 mln. geraamd. Daarnaast is een bedrag van € 4 mln. gereserveerd voor Inframaatregelen Weert-Hamont.

Wat willen we bereiken?

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

Uitgangspunten hierbij zijn een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen en een gebiedsgerichte aanpak.

Wat gaan we daarvoor doen?

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

Omschrijving

We werken samen met partners (in de gebiedsverkenningen en programma's zoals SmartwayZ.NL en Goederenvervoercorridors) aan o.a. smart mobility (Slim, Veilig en Duurzaam) en logistiek om de ontwikkelingen in de mobiliteit in goede banen te leiden. Hierover maken we afspraken met het Rijk in het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

Rol Provincie: *procesmanager, partner, subsidiënt*

Kwaliteit

Mensen en goederen komen veilig, binnen een acceptabele en betrouwbare reistijd op hun bestemming, waarbij de leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid verbeteren.

Met actuele verkeersmodellen en adequate monitoring en dataverzameling ondersteunen, onderbouwen en evalueren we het mobiliteitsbeleid.

Tijd

De samenwerking met onze partners is een continu proces. Bepaalde programma's hebben een concrete tijdshorizon.

Geld

Het budget 2023 ten behoeve van beleidsvoorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen bedraagt € 15,94 mln. Voor beleidsvoorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen is in totaal € 7,29 mln. beschikbaar. Daarnaast is voor logistieke netwerken een bedrag begroot van € 8,65 mln.

3.2.2. Fiets: stijging van het aantal fietskilometers

Omschrijving

In 2023 willen we het aantal Limburgse fietskilometers op een verkeersveilige en comfortabele wijze met 2% laten stijgen voor het woon-werk en school-thuis verkeer. De rol van de Provincie Limburg is subsidiënt, facilitator en projecttrekker.

Kwaliteit

We zijn tevreden als de realisatie van de fietsinfra-verbindingen 'Raaieind' te Venlo, 'Noordplas' te Roermond, 'Doorfietsroute Maastricht - Meerssen' te Maastricht-Meerssen, 'Doorfietsroute Weert -

Nederweert' te Weert - Nederweert en de fietsoversteek 'Pissummerweg N276' te Echt-Susteren plaatsvindt.

Qua gedragsbeïnvloeding zijn we tevreden als:

- 15 gemeenten meedoen aan de gedragsbeïnvloedingsmaatregel Doortrappen tot je 100e;
- 3 gemeenten meedoen aan de gedragsmaatregel #posifiets en;
- 90% van het (speciaal) basisonderwijs en 80% van het (speciaal) voortgezet onderwijs meedoet aan de gedragsbeïnvloedingsmaatregel Verkeersactieve school.

Tijd

In 2023 moeten de onder kwaliteit genoemde fietsinfra- en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen uitgevoerd worden.

Geld

Voor 2023 is voor Fiets in de begroting een bedrag van € 3,90 mln. beschikbaar, waarvan € 3,50 mln. voor fietsprojecten € 0,27 mln. voor gedragsbeïnvloeding en € 0,13 mln. voor de subsidieregeling 'Doortrappen'.

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). Dit willen wij bereiken door maatregelen te treffen op onze provinciale wegen en fietspaden (zie 3.2.4. en 3.2.2.) en het stimuleren van verkeersveilig gedrag via bewustwording en gedragsbeïnvloeding.

Rol Provincie: *procesmanager, partner*

Kwaliteit

Wij streven naar een daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers.

Qua gedragsbeïnvloeding zijn we tevreden als:

- 15 gemeenten meedoen aan de gedragsbeïnvloedingsmaatregel Doortrappen tot je 100e;
- 3 gemeenten meedoen aan de gedragsmaatregel #posifiets en;
- 90% van het (speciaal) basisonderwijs en 80% van het (speciaal) voortgezet onderwijs meedoet aan de gedragsbeïnvloedingsmaatregel Verkeersactieve school

Tijd

Dit is een continu proces waar de aanpak van de verkeersactieve school t/m 2024 uitgevoerd wordt.

Geld

Voor verkeersveiligheid wordt voor 2023 een bedrag van € 1,73 mln. begroot. Dit heeft betrekking op de financiering van de activiteiten in het kader van ROVL.

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) wordt een goed functionerend provinciaal (wegen)netwerk nagestreefd en is het risico op het ontstaan van achterstallig onderhoud beheersbaar (zie ook verplichte paragraaf 'Onderhoud Kapitaalgoederen').

Kwaliteit

Het provinciale areaal dient te voldoen aan kwaliteitsniveau CROW niveau Basis (PS 14-2-2020).

(bron: quickscan kwaliteit areaal tbv Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023)

Tijd

Het beheren en onderhouden van het wegenareaal zijn activiteiten met een continu karakter.

Geld

Voor onderhoud, beheer en rehabilitaties van provinciale infrastructuur wordt een bedrag van € 20,2 mln. begroot. Daarnaast is volgens de nieuwe uitgangspunten in de kapitaallasten rekening gehouden met een stelpost risicoreservering IPML van € 2,41 mln. In het financieel kader van de begroting is dit nader toegelicht.

Wat mag het kosten?

Bedragen x €1.000

Exploitatie	PB2023
Lasten	
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	
311 Openbaar vervoer en concessie management	67.868
312 Railagenda	4.249
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	15.942
322 Fiets	3.903
323 Verkeersveiligheid	1.731
324 Weginfra	20.154
390 Personele lasten programma regionale bereikbaarheid en OV	15.380
391 Kapitaallasten programma regionale bereikbaarheid en OV	26.697
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	155.925
Totaal Lasten	155.925
Baten	
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	
311 Openbaar vervoer en concessie management	8.093
312 Railagenda	284
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	9.204
323 Verkeersveiligheid	490
324 Weginfra	515
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	18.586
Totaal Baten	18.586
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	-137.339
Stortingen	
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	
312 Railagenda	34
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	34
Totaal Stortingen	34
Onttrekkingen	
3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	
311 Openbaar vervoer en concessie management	1.305
312 Railagenda	4.000
321 Voorbereiding en uitvoering mobiliteitsmaatregelen	5.225
322 Fiets	3.903
323 Verkeersveiligheid	719
324 Weginfra	3.977
Totaal 3 Regionale bereikbaarheid en openbaar vervoer	19.129
Totaal Onttrekkingen	19.129
Mutaties reserves	19.095
Gerealiseerd resultaat	-118.243

3. Regionale bereikbaarheid en OV

