



7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Maastricht, mei '26

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Voortgang

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. Onze structurele activiteiten op het gebied van beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur en regionaal openbaar vervoer verlopen over het algemeen volgens planning. Wel zijn er in 2025 vertragingen opgetreden bij de aanbesteding van de raamovereenkomst onderhoud verhardingen. Het accent voor uitvoering van onderhoud van de civiele kunstwerken heeft gelegen in de voorbereiding, waardoor de uitvoeringsplanning is geactualiseerd.

Daarnaast liggen er Limburgse mobiliteitsopgaven rond gedragsverandering, multimodaliteit, verduurzaming en verkeersveiligheid. Hiermee dragen we bij aan de verbetering van de leefbaarheid in Limburg. Projecten, zoals de vervanging van dynamische reisinformatiesystemen en de verduurzaming van Limburgse binnenhavens, liggen op koers. De samenwerking met België op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer wordt geïntensiveerd. Extra middelen zijn nodig voor onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid en verduurzaming van bedrijventerreinen, een logistiek makelaar, en proceskosten bij het Rhombus-project.

Voor dit programma kunnen we in algemene zin drie aandachtspunten noemen. Voor de uitvoering van contracten voor onderhoudsactiviteiten is merkbaar dat technisch geschoold personeel schaars is. Tegelijkertijd zien wij pieken in onderhoud- en vervangingswerken voor civiele kunstwerken op ons af komen. Dit vergt een tijdige kwalitatieve en kwantitatieve aanvulling van engineering- en uitvoeringscapaciteit. Daarnaast kunnen de huidige geopolitieke ontwikkelingen leiden tot prijsstijgingen.

Bovenstaande is ook terug te lezen in de voortgangsrapportage van het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML), waarin per afzonderlijk mobiliteitsthema en -project halfjaarlijks gerapporteerd wordt over de voortgang.

Ontwikkelingen en prioriteiten

De Provincie rapporteert over de voortgang van onze mobiliteitsopgaven via het Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg (IPML). Op 1 januari 2026 was er geen financiële noodzaak om het IPML programma te herijken. In 2026 zijn er ontwikkelingen die de ambities, doelen en uitvoeringsprogramma's van de Provincie Limburg onder druk kunnen zetten en/of raken. Stijgende energieprijzen door oorlog, terrorisme en geopolitieke spanningen in Oekraïne en recent ook in het Midden-Oosten raken Limburg direct. De fors stijgende energiekosten raken onze infrastructuurprojecten door hogere kosten voor diesel, asfalt en transport. Oplopende inflatie in combinatie met economische tegenwind veroorzaakt oplopende kosten voor beheer, onderhoud en investeringen. Indirecte gevolgen van inflatie in combinatie met economische tegenwind kunnen afnemende productie en transport en logistieke vraag veroorzaken.

Vier mobiliteitsopgaven verdienen vanwege afwijkingen in scope, planning of financiën extra aandacht, te weten fietsverbinding Roermond-Haelen, reconstructie N280 bij Leudal, reconstructie N595 Wittemeralleen en reconstructie N598 bij de Hut – de Plank. De elektrificatie van de Maaslijn en de afronding van de spoorverdubbeling tussen Heerlen en Landgraaf maken onderdeel uit van de regeling grote projecten.

Druk op de OV-sector zal toenemen. De stijgende kosten en uitdagingen bij de overgang naar zero-emissie vervoer nemen toe. Elektrificatie loopt immers waarschijnlijk vertraging op. Ook zijn afnemende opbrengsten voor de OV bedrijven door economische tegenwind en meer thuiswerken waarschijnlijk. Er wordt gestart met de opzet voor een nieuwe concessie openbaar vervoer voor de periode na 2031.

Het nieuw aangetreden Kabinet is begonnen de grote tekorten voor beheer en onderhoud van infrastructuur opnieuw en stevig aan te kaarten. Dit zal waarschijnlijk leiden tot verdere herprioritering vanuit het Rijk (mobiliteitsfonds/deltafonds) en de kans op financiering voor toekomstige projecten fors verkleinen. Er is ook een risico dat de verkeersveiligheid afneemt door oplopend achterstallig onderhoud als Rijkswaterstaat reparaties van het wegdek minder adequaat kan uitvoeren. Het nieuw aangetreden Kabinet zal ook voor stikstof en geluid met nieuwe maatregelen (moeten) gaan komen, waar ook de gevolgen voor de aanleg en aanpassing van onze infrastructuur niet meteen duidelijk zijn.

De dit jaar op te stellen nieuwe visie op het Limburgse wegennetwerk helpt ons in de keuzes qua toekomstige afspraken over beheer en onderhoud, functioneren, prioriteren en eigendom. Alle Limburgse gemeenten vormen nieuwe Colleges van Burgemeester & Wethouders en we zullen bezien of en hoe andere prioriteiten van gemeenten ook de provinciale ambities, doelen en opgaven raken.

De verdere escalerende netcongestie heeft gevolgen voor woningbouw, mobiliteit en de energietransitie. De groeiende wens om elektrisch te rijden die voortvloeit uit de sterk stijgende benzine en dieselkosten, kan tegen beperkingen aanlopen door te weinig ruimte voor (extra) laadinfrastructuur.

Als Limburg dragen we proactief bij aan de opgave die ontstaat vanuit de militaire mobiliteit vanuit eigen rol en verantwoordelijkheid.

7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma

Voortgang

De structurele activiteiten zijn doorlopend en liggen op koers. In het kader van het programma Verkeersveiligheid is in het eerste kwartaal van 2026 het vijfjarig jubileum van de verkeersactieve school gevierd. De jaarrapportage 2025 SmartwayZ.NL is aangeleverd en de voorbereidingen voor de vervanging van Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS) zijn gestart. Met de DRIS (displays) wordt aan reizigers actuele vertrek-informatie getoond op een deel van de busstations en -haltes in Limburg. De fietsverbinding tussen Roermond en Haalen is een ambitie van de regio en opgenomen in het provinciale beleidskader 'Focus op Fiets' 2020. De huidige financiering blijkt ontoereikend en daarom is met de gemeenten afgesproken dat na de vorming van de gemeentelijke coalities de financiering opnieuw wordt bekeken. Mogelijk dient de provinciale bijdrage aan deze fietsverbinding te worden heroverwogen.

Afwijkingen

Inhoudelijke afwijkingen

We zetten in op een verbetering van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Chemelot (Multimodale corridor) en geven daarmee invulling aan de motie 3262 'Red Chemelot' (PS 7-11-2025). De Multimodale corridor (MMC) is cruciaal voor een duurzaam toekomstperspectief van Chemelot en draagt bij aan een verbeterde doorstroming op de A2 en provinciale weg N294. De MMC maakt meer duurzaam vervoer via water mogelijk. Deze verbetering van de bereikbaarheid is een intensivering binnen product 7.1.1 en sluit aan bij provinciale doelen van bereikbaarheid, economische structuurversterking, veiligheid en leefbaarheid. Hiervoor wordt is een apart Statenvoorstel voorgelegd.

Ook de bereikbaarheid van het MUMC+ en bedrijventerrein Randwyck wordt verbeterd door aanpassingen aan de Oeslingerbaan. Dit project is op basis van de in het BO MIRT gemaakte afspraken als nieuw project tot stand gekomen. De doorstroming op de A2 wordt verbeterd zodat veelvuldige en risicovolle files niet meer leiden tot afsluitingen van de Koning Willem Alexander tunnel.

Voor de modal shift wordt een logistiek makelaar aangesteld. Namens de Provincie Limburg coördineert deze makelaar initiatieven om goederenvervoer van de weg te verplaatsen naar het water of het spoor. Hiermee lossen we diverse structurele bereikbaarheidsknelpunten op en dragen we verder zorg voor een verduurzaming van het goederenvervoer. Ook voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt de personele inzet gecontinueerd om hiermee zorg te dragen voor een verduurzaming van het (vracht)autopark. Dit is een van de prioritaire ambities uit het beleidskader "Een bereikbaar en toegankelijk Limburg".

Financiële afwijkingen

Verkeerseducatie wordt door de Provincie Limburg samen met alle Limburgse gemeenten opgepakt via de verkeersactieve school. Door deze samenwerking wordt verkeersveilig gedrag op dezelfde wijze gestimuleerd. Omdat de projecten per schooljaar worden uitgevoerd, wordt de fasering van de middelen geactualiseerd en vanuit 2026 overgeboekt naar 2028.

Financiële consequenties

Nieuwe middelen derden

Voor de inzet van de logistiek makelaar om goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar het water of spoor wordt in totaal € 0,14 mln. beschikbaar gesteld, waarvan we voor € 0,06 mln. een bijdrage van het Rijk ontvangen (voor de resterende € 0,8 mln. zie de *overige bijstellingen*).

Fasering

Zoals hiervoor onder *Financiële afwijkingen* is vermeld, wordt de fasering van de middelen geactualiseerd en vanuit 2026 overgeboekt naar 2028.

Overige bijstellingen

- Voor de inzet van de logistiek makelaar om goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar het water of spoor wordt in totaal € 0,14 mln. beschikbaar gesteld, waarvan we voor € 0,08 mln. exploitatiebudget (Verkeers- en vervoersmanagement) overhevelen naar het budget voor personeelskosten (programma 9) (de overige € 0,06 mln. is reeds toegelicht onder *nieuwe middelen derden*).
- Voor de continuering van de personele inzet voor de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt in totaal € 0,45 mln. (2026: € 0,05 mln., 2027 en 2028: € 0,02 mln.) vanuit het exploitatiebudget (Nat. Agenda Laadinfrastructuur (BO MIRT) overgeheveld naar het budget voor personeelskosten (programma 9).

Voor het BO MIRT project afrit 55 Oeslingerbaan wordt in 2026 een bedrag van € 3,90 mln. uit de Programmareserve Bereikbaarheid gehaald en opgenomen in de Programmabegroting 2029; dit is verwerkt in het financieel voorstel (6e begrotingswijziging 2026).

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|--|------------------|-------------------------|
| | Nieuwe middelen derden | | |
| 7.1.1 | GS 10-3-2026 Logistiek makelaar voor model shift | Bijdrage partner | 60 |
| | | | 60 |

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|---|---------|-------------------------|
| | Fasering naar 2027 e.v. | | |
| 7.1.1 | GS 12-5-2026 Verkeerseducatiebeleid Limburg 2025-2028 | N.v.t. | -300 |
| | | | -300 |

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|---|------------------------------|-------------------------|
| | Overige bijstellingen - budgetneutraal | | |
| 7.1.1 | GS 10-3-2026 Logistiek makelaar voor model shift | Overboeking binnen begroting | -80 |
| 7.1.1 | GS 18-11-2025 Nationale Agenda Laadinfrastructuur | Overboeking binnen begroting | -50 |
| | | | -80 |

7.2.1. Infrastructuur

Voortgang

Wij geven uitvoering aan onze wettelijke taak om de provinciale infrastructuur op kwaliteitsniveau Basis te onderhouden.

Bij de provinciale infrastructuur noemen we de volgende aandachtspunten. Voor de uitvoering van contracten voor onderhoudsactiviteiten is merkbaar dat technisch geschoold personeel schaars is. Dit in combinatie met de pieken in onderhoud en vervangingswerken, die wij voor civiele kunstwerken op ons af zien komen. Dit vergt een tijdige kwalitatieve en kwantitatieve aanvulling van engineering- en uitvoeringscapaciteit. Daarnaast kunnen de huidige geopolitieke ontwikkelingen leiden tot prijsstijgingen.

Op dit moment is er sprake van vertraging die, vanwege juridische procedures, is ontstaan bij de aanbesteding voor de raamovereenkomst verhardingen. We verwachten de achterstand in 2026 te kunnen inlopen. Het accent voor uitvoering van onderhoud bij civiele kunstwerken heeft gelegen in de voorbereiding, waardoor de uitvoeringsplanning is geactualiseerd.

Wij hebben voor de stimulering van verkeersveiligheidsmaatregelen middelen gekregen van het Rijk. Deze specifieke uitkering (SPUK) is bedoeld voor kosteneffectieve en risico-gestuurde infrastructurele maatregelen op het provinciale wegennet. Deze middelen moeten voor 31-12-2028 worden ingezet.

Voor wat betreft de uitgaven voor gladheidsbestrijding hebben wij in het eerste kwartaal 2026 al een significant hogere uitgave dan gemiddeld. Dit komt doordat de temperatuur langdurig heeft geschommeld rond het vriespunt.

Afwijkingen

Vanwege externe ontwikkelingen (geopolitieke situatie in het Midden-Oosten) hebben aannemers gemeld prijsstijgingen te verwachten van werkzaamheden binnen lopende contracten. De precieze impact hiervan wordt momenteel samen met aannemers in beeld gebracht en gemonitord. Mocht dit gevolgen hebben voor de in de contracten afgesproken prijzen met mogelijke financiële gevolgen voor de begroting dan wordt u hierover vanzelfsprekend geïnformeerd.

Financiële consequenties

Nieuwe eigen middelen

Niet alleen de afwijkingen of ontwikkelingen zorgen voor aanpassingen in onze begroting. In het kader van de actualisatie van het provinciaal meerjarig onderhoudsplan (MJOP) van de provinciale gebouwen (PS 20-3-2026) vindt er een vrijval plaats van de onderhoudsvoorziening van de steunpunten wegen van (jaarlijks) € 0,06 mln.

Overige bijstellingen

Voor de afwikkeling van de Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar hebben we nog € 10,13 mln. nodig. Omdat deze middelen geen betrekking hebben op infrastructuur, worden deze verplaatst naar Programma 3 Werken aan een toekomstbestendige economie, product 3.1.1. Vestigingsklimaat voor morgen.

Zoals in VGR12 van het IPML aangegeven, is het infrastructurele project N270 Via Venray fase 1 versoberd en gesplitst in een fase 1A en 1B. Voor fase 1B is een nieuwe realisatieovereenkomst ondertekend. Deze Fase 1B bestaat uit een aantal kleine maatregelen. De voor dit project beschikbaar gestelde middelen van € 13 mln. op basis van de Motie 2998 Infra in control kunnen daarom terugvloeien naar de risicocomponent. De financiële consequentie hiervan is opgenomen in deze Voorjaarsrapportage onder het Financieel voorstel (Investeringsbesluit).

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|---|---------------------|-------------------------|
| | Nieuwe eigen middelen - bestaand beleid | | |
| 7.2.1 | GS 3-2-2026 Bijstelling onderhoudsbudgetten MJOP 2026-2033 - Steunpunten van wegen | Begrotingsresultaat | -58 |
| | | | -58 |

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|---|------------------------------|-------------------------|
| | Overige bijstellingen - budgetneutraal | | |
| 7.2.1 | GS 12-8-2025 Beeindiging VDL Nedcar | Overboeking binnen begroting | -10.125 |
| | | | -10.125 |

7.2.2. Openbaar vervoer

Voortgang

Het programma is in het eerste kwartaal van 2026 volgens planning uitgevoerd en ligt goed op koers. In deze periode zijn er belangrijke stappen gezet op het gebied van financiële en organisatorische versterking van het openbaar vervoer in Limburg.

Zo zijn in het eerste kwartaal van 2026 met het Rijk (BO MIRT) concrete afspraken gemaakt over de borging van de Rijksbijdrage voor de decentrale stoptreindiensten in 2025 en 2026, waarmee de toekomstige stabiliteit en continuïteit van deze diensten beter gewaarborgd zijn. Daarnaast hebben het Rijk en de Provincie gezamenlijk de ambitie uitgesproken om het traject van de Drielandentrein tussen Eijsden en Maastricht te decentraliseren, hetgeen een belangrijke stap betekent richting meer regionale regie over het spoor. Tevens is in deze periode gestart met de voorbereidingen van de nieuwe OV-concessie, waarmee de basis wordt gelegd voor een toekomstbestendig openbaar vervoer in Limburg.

Afwijkingen

Op dit moment zijn er geen inhoudelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het realiseren van de gestelde doelen zoals opgenomen in de Programmabegroting 2026.

Financiële consequenties

Voorgesteld wordt een Egalisatiereserve 'OV concessie' in te stellen. Het doel van deze reserve is de lasten van de OV-concessie gelijkmatig te verdelen over de jaren, waarbij overschotten van het budget in enig jaar aan de reserve worden toegevoegd en tekorten in een ander jaar aan de reserve worden onttrokken. Voor meer informatie wordt verwezen naar het in deze Voorjaarsrapportage opgenomen instellingsbesluit bij het Financieel voorstel.

7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden

Voortgang

Op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer hebben in het eerste kwartaal van 2026 de ministeries van Nederland en België aangekondigd dat de samenwerking op het gebied van grensoverschrijdend spoorvervoer wordt geïntensiveerd. Op dit moment liggen we op koers bij de verduurzaming van de Limburgse binnenhavens. Dit krijgt uitvoering via onze deelname in het Rhombus project dat met Europese middelen wordt gefinancierd.

Afwijkingen

Bij onze partners heeft zich, in het kader van de Omgevingswet, vertraging voorgedaan in het proces rondom de vergunningsaanvraag (i.h.k.v. het Rhombus project). Daarom faseren wij de bijdrage voor de partners naar 2027.

Financiële consequenties

Nieuwe middelen derden

Voor het dekken van de proceskosten van Rhombus Upside II is een Europese subsidie ontvangen. Ten tijde van het opstellen van de primitieve begroting was het exacte bedrag van de proceskosten voor 2026 nog niet bekend. De verwachte proceskosten voor 2026 bedragen € 0,10 mln.

Fasering

Wij faseren de bijdrage voor partners (€ 0,93 mln.) bij het project Rhombus Upside II van 2026 naar 2027 vanwege de vertraging in het proces rondom de vergunningaanvraag.

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|--|-------------|-------------------------|
| | Nieuwe middelen derden | | |
| 7.3.1 | GS 8-10-2024 Consortium Agreement CEF3 Rhombus Upside II | EU-middelen | 100 |
| | | | 100 |

€ x 1.000

| Product | Omschrijving | Dekking | Bijstelling lasten 2026 |
|---------|--|---------|-------------------------|
| | Fasering naar 2027 e.v. | | |
| 7.3.1 | GS 8-10-2024 Consortium Agreement CEF3 Rhombus Upside II | N.v.t. | -927 |
| | | | -927 |