



7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Maastricht, april '26

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

In 2025 hebben we ingezet op de verdere uitvoering van het Beleidskader "Een bereikbaar en Toegankelijk Limburg". Dit hebben we gedaan via onze wettelijke verantwoordelijkheden op het gebied van beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur en het regionale openbaar vervoer. Daarnaast hebben we ingezet op gedragsverandering, multimodaliteit, verduurzaming en verkeersveiligheid om de leefbaarheid te verbeteren.

Over het algemeen liggen we binnen dit programma op koers. Onze infrastructuur voldoet aan het kwaliteitsniveau 'Basis'. Ook is de punctualiteit van het OV verbeterd en is de rituitval afgenomen. Aandachtspunt hierbij blijft de Drielandentrein. De Verkeersactieve school 2025-2028 is van start gegaan en via de uitvoeringsorganisaties Zuid-Limburg Bereikbaar, Midden-Limburg Bereikbaar en Trendsportal hebben we ingezet op gedragsbeïnvloeding. We hebben samen met onze partners in de Limburgse binnenhavens gewerkt aan de projecten waarvoor Limburg Europese cofinanciering heeft ontvangen. Afspraken met het Rijk hebben we in 2025 niet kunnen maken in verband met het uitstellen van het BO MIRT. Dit heeft uiteindelijk plaatsgevonden op 8 januari 2026.

Nadere informatie over onze doelen, resultaten en ingezette middelen vindt u verder in deze programmaverantwoording.

Onze beleidskaders

Het vigerende beleidskader is het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg'. De 'Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2024 - 2027' is gelijktijdig met het beleidskader vastgesteld. In lijn met het beleidskader is op 10 december 2024 het 'Ontwikkelplan OV' door het college van Gedeputeerde Staten vastgesteld. Dit betreft, net als de Nota infrastructurele kapitaalgoederen, het verdiepend beleid rondom onze wettelijke taken.

- [Een bereikbaar en toegankelijk Limburg](#)
- [Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2024 - 2027](#)
- [Ontwikkelplan OV](#)
- [Integraal Programma Mobiliteitsopgaven Limburg \(VGR 11 peildatum 1-6-2025\)](#)

Wat hebben we bereikt?

7.1. Mobiliteit en bereikbaarheid

We werken aan een bereikbaarder en verkeersveiliger Limburg voor iedereen. Daarmee dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem.

Ten aanzien van mobiliteit en bereikbaarheid streven we deze collegeperiode de volgende doelstellingen na:

- In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar t.o.v. 2023.
- In 2027 is er sprake van een verbeterde bereikbaarheid van Limburg nationaal en internationaal (goederen en personen) t.o.v. 2023.
- In 2027 vinden er meer duurzame verplaatsingen plaats (goederen en personen) t.o.v. 2023.
- In 2027 is de verkeersveiligheid verbeterd t.o.v. 2023.

Wij liggen wel op koers, maar de impact van onze inspanningen hangt grotendeels ook af van andere factoren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de invloed van afleiding in het verkeer op de verkeersveiligheid of de impact van grote wegwerkzaamheden op de bereikbaarheid van Limburg.

Wat merkt de Limburger ervan?

Aan de hand van indicatoren maken wij zichtbaar of we op koers liggen met het behalen van onze doelstellingen voor deze Statenperiode. Hierbij is de Provincie natuurlijk ook afhankelijk van partners en andere autonome ontwikkelingen. De indicatoren worden in het voorjaar geactualiseerd middels de P&C beleidsmonitor voor Limburg voorjaar 2026.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma

Omschrijving

In 2025 hebben we gewerkt aan onze structurele beleidsvoorbereidende taken, waaronder monitoring, verkeers- en vervoersmanagement en verkeersveiligheid, en hebben we de mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Daarnaast werkten we aan regionale mobiliteitsopgaven zoals gedragsbeïnvloeding en logistiek.

Rol Provincie: *belangenbehartiger, kennisautoriteit, subsidiënt*

Kwaliteit

In 2025 hebben we onderstaande resultaten uit het Beleidskader 2024-2027 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg' opgeleverd:

- We hebben een mobiliteitsvisie 2050 opgesteld. Deze is in Q1 2026 met uw staten gedeeld.
- We hebben de Limburgse belangen in verschillende nationale programma's ingebracht zoals bijvoorbeeld Toekomstbeeld Fiets. Naar aanleiding hiervan hebben wij in 2025 cofinanciering van het Rijk ontvangen voor de doorfietsroutes Weert-Nederweert en Sittard-Avantis.
- We hebben gewerkt aan het op orde houden van onze mobiliteitsdata via de verkeersmeetnetten en het verkeersmodel. Dit gebruiken we o.a. voor Provinciale projecten. In 2025 is de actualisatie van het verkeersmodel gestart. Deze wordt in 2026 afgerond.
- We zijn de samenwerking aangegaan met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland (Rijkswaterstaat) om in geval van calamiteiten en/of incidenten de bereikbaarheid van Limburg te verbeteren door het toepassen van verkeersmanagement.
- Via de Verkeersactieve school hebben wij, samen met alle Limburgse gemeenten, basis- en voortgezet onderwijsinstellingen actief ondersteund in het uitvoeren van structurele verkeerseducatie met thema's zoals afleiding in het verkeer, fiets, grote voertuigen, verkeersgedrag, verkeerskennis en schoolroute.
- In 2025 is, in samenwerking met alle Limburgse gemeenten, de doelgroepenpak gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid gestart. Daarmee stimuleren we verkeersveilig gedrag in verschillende doelgroepen voor verschillende thema's (rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, afleiding in het verkeer en snelheid). In 2025 hebben we 45 gedragsinterventies uitgevoerd tijdens festivals, kermissen en evenementen.
- We hebben 7 campagnes uitgevoerd van de Limburgse campagnekalender in het kader van verkeersveiligheid. Deze campagnes waren gericht op snelheid in het verkeer, fietsverlichting, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en afleiding in het verkeer.

- In 2025 is de uitrol gestart van de nieuwe concessie laadinfrastructuur. In 2025 zijn de eerste laadpalen op basis van de behoefte uitgerold.
- In 2025 is in samenwerking met de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg ingezet op een structurele gedragsverandering (zowel personen als goederen) via de doelgroepenpak (werkgeversaanpak, logistieke aanpak en fietsstimulering).
- Tot slot hebben we in 2025 bijgedragen aan het landelijk programma Goederenvervoercorridors.

Kwaliteit (indicator)

Tijd

De onder kwaliteit genoemde activiteiten zijn in 2025 uitgevoerd en zullen we ook grotendeels in 2026 continueren. Het borgen van de Limburgse belangen in nationale programma's is daarbij een continu proces, evenals het inwinnen van data en het op orde houden van onze verkeersmeetnetten.

Tijd (indicator)

Geld

Voor de uitvoering van product 7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma zijn in 2025 de lasten begroot op € 17,29 mln. De realisatie 2025 bedraagt € 11,46 mln. Hierdoor ontstaat er een voordelig verschil van € 5,83 mln. Dit verschil in 2025 heeft betrekking op:

- aangepaste fasering van de te verwachten uitgaven van een aantal projecten en meerjarige subsidies, waaronder Doortrappen, Verkeerseducatiebeleid, Verkeersmeetnet (€ 5,49 mln.);
- minder realisatie op proceskosten binnen dit product (€ 0,34 mln.).

Om te voldoen aan onze verplichtingen en verdere uitvoering van bestaand beleid mogelijk te maken, wordt € 5,47 mln. overgeboekt naar 2026 e.v. via de overboekingsvoorstellen.

Geld (indicator)

Wat hebben we bereikt?

7.2. Openbaar vervoer en wegbeheer

We werken aan een bereikbaarder en verkeersveiliger Limburg voor iedereen. Daarmee dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem.

Ten aanzien van het openbaar vervoer en wegbeheer streven we deze collegeperiode de volgende doelstellingen na:

- In 2027 is de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de Limburgers verbeterd t.o.v. 2023.
- In 2027 zijn dorpen en buitenwijken van steden beter bereikbaar t.o.v. 2023.
- In 2027 is de verkeersveiligheid verbeterd t.o.v. 2023.
- In 2027 voldoet het provinciale infrastructurele areaal aan het kwaliteitsniveau 'Basis'.

Wij liggen op koers om de doelstellingen te behalen. Er zijn meerdere maatregelen getroffen om de kwaliteit van het OV en de bereikbaarheid te verbeteren. Zo is het OV toegankelijker geworden voor meer doelgroepen en is de bereikbaarheid in het landelijk gebied verbeterd. De kwaliteit gaat omhoog vanwege een verbeterde betrouwbaarheid en minder rituitval in 2025. Dit blijft wel een aandachtspunt, met name voor de Drielandentrein waar de kwaliteit achterblijft. De samenwerking wordt opgezocht met Arriva om deze processen continu te verbeteren.

Wat merkt de Limburger ervan?

Aan de hand van indicatoren maken wij zichtbaar of we op koers liggen met het behalen van onze doelstellingen voor deze Statenperiode. Hierbij is de Provincie natuurlijk ook afhankelijk van partners en andere autonome ontwikkelingen. De indicatoren worden in het voorjaar geactualiseerd middels de P&C beleidsmonitor voor Limburg voorjaar 2026.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

7.2.1. Infrastructuur

Omschrijving

Basis op orde in het wegbeheer

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027, met daarin vastgelegd het gewenste kwaliteitsniveau 'Basis' voor beheer en onderhoud van wegen, kunstwerken en andere infrastructurele kapitaalgoederen is op 26 april 2024 vastgesteld. Het provinciale infrastructurele areaal voldoet aan het kwaliteitsniveau 'Basis'.

De onderhouds- en vervangingsplanning van verhardingen en civiele kunstwerken is ook het moment om ingrepen uit het functioneel, natuurinclusief, administratief en duurzaam-circulair kader mee te nemen. In de periode 2024-2027 wordt het onderhoud voor wat betreft het functioneel kader waar mogelijk gecombineerd met de inrichtingseisen uit de Leidraad Inrichting Provinciale infrastructuur (LIPI).

Ook in 2025 hebben we uitvoering gegeven aan deze nieuwe Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 en continueren we de uitvoering van de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten in het IPML. Een link naar de Voortgangsrapportage is ook te vinden onder het kopje Beleidskaders.

Rol Provincie: *procesmanager, partner*

Kwaliteit

De beschikbare middelen worden geprogrammeerd op basis van onderhoudsprioriteit waarbij, conform de CROW-onderhoudssystematiek het onderhoudsniveau 'Basis' van de provinciale arealen wordt geborgd. Ook in 2025 zijn maatregelen gecombineerd uitgevoerd om te voldoen aan het functioneel, administratief, duurzaam en circulair kader en natuurinclusief kader. Daarnaast is binnen de beschikbare middelen gekeken welke maatregelen op hoog risicolocaties ten behoeve van verkeersveiligheid kunnen worden uitgevoerd.

In 2025 is er onder andere groot onderhoud uitgevoerd aan hoofdrijbaan en/of fietspaden van de provinciale wegen N271 (Venlo-Nijmegen), N273 (Ittervoort-Venlo), N276 (Brunssum-Sittard), N293 (Roermond-Posterholt), N300 (Buitenring) en N570 (Roermond-Rothenbach). Op nagenoeg alle provinciale wegen zijn kleinere asfaltreparaties aan de hoofdrijbaan en/of fietspaden uitgevoerd.

Daarnaast zijn verspreid over de gehele provincie kleinere herstelwerkzaamheden aan afwateringsloten, afschermingsconstructies, civiele constructies, verlichting e.d. uitgevoerd.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

Het beheren en onderhouden van de provinciale infrastructuur is een continu proces conform de onderhoudsprogrammering die is opgenomen in de verplichte paragraaf 'Onderhoud kapitaalgoederen'. Alle geprogrammeerde onderhoudswerkzaamheden 2025 zijn binnen de termijn van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen NIK 2024-2027 uitgevoerd.

De overdracht van de provinciale weg N556 op grondgebied van gemeente Horst aan de Maas heeft enige vertraging opgelopen vanwege de complexe afstemming. De overdracht is nu gepland voor Q2 2026.

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van product 7.2.1. Infrastructuur zijn in 2025 de lasten begroot op € 69,84 mln. De realisatie 2025 bedraagt € 63,04 mln. Hierdoor ontstaat er een voordelig verschil van € 6,80 mln. Dit verschil in 2025 heeft betrekking op:

- PS hebben op 1 november 2024 Amendement 186 Duurzaam en Circulair bouwen aangenomen; hiervoor zijn middelen beschikbaar gesteld tot en met 2030. Het restant moet hiervoor behouden blijven en worden overgeboekt naar 2026 (€ 0,43 mln.);
- vertraging in de overdracht van de N556 Horst aan de Maas (€ 1,62 mln.);
- afspraken over herplantplicht in verband met natuurcompensatie; in 2025 zijn hierover nadere afspraken gemaakt. De uitvoering wordt in 2026 opgepakt (€ 0,70 mln.);
- bij de kunstwerken is vanwege tijdrovende voorbereidende werkzaamheden vertraging ontstaan in de uitvoering (€ 0,60 mln.). Dit heeft geen gevolgen voor de planning;
- in verband met juridische procedures is er vertraging ontstaan bij de aanbesteding voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen (€ 1,70 mln.).

Om te voldoen aan onze verplichtingen en verdere uitvoering van bestaand beleid mogelijk te maken, wordt € 5,38 mln. overgeboekt naar 2026 e.v. via de overboekingsvoorstellen.

Geld (indicator)



7.2.2. Openbaar vervoer

Omschrijving

De Provincie Limburg is concessieverlener van het regionale openbaar vervoer in Limburg. Arriva is sinds december 2016 concessiehouder en verzorgt sindsdien het regionale trein- en busvervoer in Limburg.

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 mobiliteitssysteem.

In 2025 was de nasleep van de coronapandemie nog steeds voelbaar in het openbaar vervoer. Het aantal reizigers in het openbaar vervoer in Limburg groeide licht, maar bleef nog steeds lager dan in 2019. Hierdoor bleef de concessie onder (financiële) druk staan.

Wij hebben in 2025 het openbaar vervoer verbeterd. De belangrijkste stap daarin is de uitvoering van de 100% dienstregeling, waarbij gelijktijdig de betrouwbaarheid is toegenomen en de rituitval is verminderd. Daarbij blijft de betrouwbaarheid van de Drielandentrein nog achter. We hebben stappen gezet in het toegankelijker maken van het openbaar vervoer door het beschikbaar stellen van reisassistentie op alle treinstations in Limburg. In 2025 is de uitrol van Dal Vrij Limburg gestart. Tot slot zijn er financieringsafspraken met het Rijk rond decentrale stoptreindiensten gemaakt.

Rol Provincie: *bevoegd gezag, toetsers, financier, partner*

Kwaliteit

In 2025 zijn de volgende activiteiten gerealiseerd:

- Het openbaar vervoer is volgens de in het contract gemaakte afspraken en de dienstregeling uitgevoerd. De kwaliteit is sinds de start van 2025 verbeterd en rituitval verminderd. Echter, de Drielandentrein kampt met een lage betrouwbaarheid en hoge mate van rituitval. De oorzaak hiervan wordt in een samenwerking met Arriva, ProRail en Duitse partners geanalyseerd.
- De Mid-Term Review van de concessie is uitgevoerd. Conclusie is dat er geen ernstige tekortkomingen zijn gesignaleerd en dat Arriva het merendeel van de concessieafspraken op een goed en acceptabel niveau uitvoert.
- We hebben een impuls gegeven aan de bereikbaarheid van het landelijk gebied door het verhogen van de bus frequentie (met name in de daluren) en de uitbreiding van de Vlinder. Daarnaast hebben we in 2025 met onze partners gewerkt aan een gedeeld perspectief op publieke mobiliteit en de voorbereiding van een pilot in Noord-Limburg.
- In 2025 is de uitrol van Dal Vrij Limburg gestart. Hierbij is een groot deel van de doelgroep bereikt. Het digitaal loket waarmee de tweede doelgroep moet worden bereikt zal in 2026 openen.
- In 2025 is verder invulling gegeven aan het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid dat in 2024 is vastgesteld. Dit betekent dat onder andere samen met Arriva invulling is gegeven aan het beschikbaar maken van reisassistentie op alle Limburgse treinstations en wordt er gewerkt aan het toegankelijk maken van steeds meer haltes/busstations.
- In 2025 is uitvoering gegeven aan de subsidieregeling Wensbus.
- Als gevolg van de vertraagde uitrol van de nieuwe landelijke OV-pas heeft de uitrol van het nieuwe Productenpalet gedeeltelijk plaatsgevonden. Kind-vrij is vanaf begin 2025 ingevoerd en voordeel jeugd is in augustus 2025 ingevoerd.
- Het Convenant 'Decentralisatie stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen in Limburg' eindigde per 1 januari 2025. In het BO MIRT is met de staatssecretaris afgesproken dat het Rijk de vergoeding voor de Limburgse stoptreindiensten in 2025 en 2026 continueert en verhoogt naar jaarlijks € 7 miljoen.
- Om de gevolgen van de vertraagde realisatie van de Maaslijn op te vangen, en een verlengde exploitatie van de Maaslijn met dieseltreinen mogelijk te maken zijn met Arriva voor de daarbij optredende meerkosten financiële afspraken gemaakt. Dit is conform Statenvoorstel [G-25-012](#).

Kwaliteit (indicator)

Tijd

Het concessiebeheer en het ontwikkelen van het Limburgse openbaar vervoer is een continu proces. De onder 'omschrijving' genoemde doelstellingen worden in 2026 voortgezet.

Om tijdig en grondig te kunnen starten met de aanbesteding van de nieuwe concessie vanaf december 2031 starten we al in 2026 met voorbereidende werkzaamheden, de eerste concrete uitwerking daarvan is de Nota van Uitgangspunten die we eind 2026 voorzien.

Tijd (indicator)

Geld

Voor de uitvoering van product 7.2.2. Openbaar vervoer zijn in 2025 de lasten begroot op € 160,54 mln. De realisatie 2025 bedraagt € 164,97 mln. Hierdoor ontstaat er een nadelig verschil van € 4,43 mln. Dit verschil in 2025 heeft betrekking op:

- met Arriva zijn meerjarige afspraken gemaakt over de van het Rijk ontvangen Bikker-middelen, waaronder Dal Vrij Limburg (€ 8,31 mln.) en de van het Rijk ontvangen middelen voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (€ 2,20 mln.); op basis van de afspraken tussen Arriva en de Provincie gaan er tijdelijke verschillen ontstaan tussen de huidige begroting en de meerjarenraming. Om piekuitgaven in de periode tot en met 2027 te kunnen opvangen, wordt aan PS bij de Voorjaarsnota 2026 voorgesteld om hiervoor een Reserve OV-concessie in te stellen; het restant uit 2025 wordt overgeboekt naar 2026 om aan de nieuwe reserve te worden toegevoegd;
- procesmiddelen voor externe expertise rondom de OV-concessie/Maaslijn (€ 0,21 mln.);
- de businesscase Maaslijn Arriva; hierover zijn in het BO MIRT van januari 2026 afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; Het Rijk heeft hierin bevestigd 50% bij te dragen, en een bedrag van € 34,61 mln. bij te dragen aan de businesscase voor de jaren 2025-2027. De totale bijdrage van I&W is als vordering opgenomen in de Jaarrekening 2025;
- in de decembercirculaire 2025 is vermeld dat de Provincie Limburg van het Rijk een decentralisatieuitkering ontvangt (€ 7,31 mln.) ten behoeve van de dekking van het exploitatie- en beheertekort van de stoptreindiensten Roermond-Maastricht-Randwyck en Sittard-Heerlen. Dit bedrag is opgenomen bij de baten. De begrote specifieke uitkering (SPUK) exploitatie stoptreinen zal niet plaatsvinden. De nieuwe uitkering decentraal spoor wordt hiervoor ingezet. PS zijn hierover geïnformeerd via [mededeling portefeuillehouder](#) van 11 december 2025;
- een aangepaste fasering bij het meerjarig project Herontwikkeling stationsomgeving Venray (€ 1,81 mln.).

Om te voldoen aan onze verplichtingen en verdere uitvoering van bestaand beleid mogelijk te maken, wordt € 30,11 mln. overgeboekt naar 2026 e.v. via de overboekingsvoorstellen.

Geld (indicator)

Wat hebben we bereikt?

7.3. Limburg nationaal en internationaal verbinden

We werken aan een bereikbaarder en verkeersveiliger Limburg voor iedereen. Daarmee dragen we bij aan een duurzamer, leefbaarder en aantrekkelijker mobiliteitssysteem.

Ten aanzien van Limburg nationaal en internationaal verbinden, streven we deze collegeperiode de doelstellingen zoals geformuleerd voor product 7.1. na.

Wij liggen wel op koers, maar de impact van onze inspanningen hangt grotendeels ook af van andere factoren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het Rijksbeleid op het gebied van grensoverschrijdend OV en Rijksinfrastructuur.

Wat merkt de Limburger ervan?

Aan de hand van indicatoren maken wij zichtbaar of we op koers liggen met het behalen van onze doelstellingen voor deze Statenperiode. Hierbij is de Provincie natuurlijk ook afhankelijk van partners en andere autonome ontwikkelingen. De indicatoren worden in het voorjaar geactualiseerd middels de P&C beleidsmonitor voor Limburg voorjaar 2026.

Wat hebben we daarvoor gedaan?

7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden

Omschrijving

Ook in 2025 hebben we gewerkt aan de nationale en internationale bereikbaarheid van Limburg. De tijdige realisatie van de Maaslijn heeft daarbij onze prioriteit. Ook zetten we ons in voor de Drielandentrein, Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aachen, Weert-Hamont-Antwerpen en de Intercity tussen Eindhoven, Venlo en Düsseldorf. Voor het vervoer over de weg gaat het over de verbreding van de A2 tussen Het Vonderen en Kerensheide, Knooppunt Zaarderheiken, de A67 en de doorstroming op de A2 tussen Weert en Eindhoven. Tot slot lobbyen we voor de bereikbaarheid van Limburg over het water en zetten we in op de uitbreiding van onze binnenhavens. Dit doen we via de samenwerking met de binnenhavens in Blueports. Vanwege het uitstellen van het BO MIRT naar januari 2026, hebben we in 2025 geen afspraken kunnen maken met het Rijk.

Rol Provincie: *belangenbehartiger, subsidiënt*

Kwaliteit

In 2025 hebben we gewerkt aan onderstaande resultaten:

- We hebben ons ingezet om aanspraak te maken op de verschillende Europese fondsen voor de invulling van onze mobiliteitsopgaven;
- Ook hebben we ons hard gemaakt voor de Limburgse mobiliteitsopgaven bij het Rijk. De 2e Gewijzigde Motie 3190 Franssen c.s. inzake "Geen uitstel meer Versnelling A2-verbreding noodzakelijk" hebben we ter harte genomen met als resultaat dat de minister de aanvullende middelen als gevolg van de vertraging, beschikbaar heeft gesteld. Het project kan daardoor uitgevoerd worden;
- Als mede-opdrachtgever hebben we gestuurd op een tijdige realisatie van de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn. De oplevering is voorzien eind 2027;
- We hebben ons ingezet voor de internationale verbindingen Weert-Hamont-Antwerpen en de Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken. Door het uitstellen van het BO MIRT naar januari 2026 hebben we in 2025 hierover geen afspraken kunnen maken met het Rijk;
- In 2025 hebben we onze contacten met onze grensoverschrijdende partners verder aangehaald om verdere mogelijkheden van grensoverschrijdende busverbindingen te bespreken. De ticketing en tarifiering was daarbij ook een belangrijk gespreksonderwerp;
- Tot slot hebben we bij het Rijk gelobbyd voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg en de vaarwegen;

- We hebben onder de vlag van SmartwayZ.NL de Meerjarige Multimodale Agenda (MMA) Zuid-Nederland opgesteld. Vanwege het uitstellen van het BO MIRT is deze agenda niet vastgesteld.

Kwaliteit (indicator)



Tijd

Voor de realisatie van bovengenoemde opgaven zijn we veelal afhankelijk van andere partijen, waaronder het Rijk. We voeren een stevige lobby richting Rijk en Europa om de projecten volgens planning te kunnen uitvoeren en afronden. Dit blijft een doorlopend proces.

Vanwege het uitstellen van het BO MIRT hebben we in 2025 geen afspraken kunnen maken met het Rijk. Het BO MIRT is uitgesteld naar 8 januari 2026, hierover is PS geïnformeerd via een [mededeling portefeuillehouder](#).

Tijd (indicator)



Geld

Voor de uitvoering van product 7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden, zijn in 2025 de lasten begroot op € 3,51 mln. De realisatie 2025 bedraagt € 4,84 mln. Hierdoor ontstaat er een nadelig verschil van € 1,33 mln. Dit verschil in 2025 heeft betrekking op:

- realisatie van Europese subsidies CEF Rhombus Upside II; de middelen van Europa zijn ontvangen op een moment dat aanpassen van de begroting niet meer mogelijk was (€ 2,57 mln.);
- aangepaste fasering van de Europese subsidies voor CEF Rhombus Works (€ 1,22 mln.).

Om te voldoen aan onze verplichtingen en verdere uitvoering van bestaand beleid mogelijk te maken, wordt € 0,21 mln. overgeboekt naar 2026 e.v. via de overboekingsvoorstellen.

Geld (indicator)



Wat heeft het ons gekost?

Voor het behalen van de resultaten van programma 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg bedragen de lasten in 2025 € 244,29 mln. Dit is € 6,87 mln. lager dan de begroting na wijziging 2025.

De belangrijkste oorzaken zijn:

- businesscase Maaslijn Arriva; hierover zijn in het BO MIRT van januari 2026 afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; Het Rijk heeft hierin bevestigd voor 2025-2027 een bijdrage van € 34,62 mln. te doen inzake de businesscase waardoor ook de lasten voor 2025 stijgen met € 34,62 mln.;
- fasering op basis van gemaakte afspraken met Arriva en het Rijk over de van het Rijk ontvangen Bikker-middelen voor Dal Vrij Limburg ad € 8,13 mln. en de van het Rijk ontvangen middelen voor het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer € 2,20 mln.;
- fasering van de SPUK Snelfietsroutes ad € 2,13 mln.;
- een aangepaste fasering bij het meerjarig project Herontwikkeling stationsomgeving Venray ad € 1,81 mln.;
- voor infrastructuur enkele aanpassing van de te verwachten uitgaven van een aantal projecten en meerjarige subsidies voor een totaal van € 6,80 mln.

Daarnaast bedragen de baten in 2025 € 63,81 mln. Dit is € 35,25 mln. hoger dan de begroting na wijziging 2025. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door de bijdrage vanuit het Rijk inzake de businesscase Maaslijn Arriva met € 34,61 mln., gelijk aan de bovengenoemde stijging in de lasten.

Voor de verdere uitvoering van bestaand beleid wordt per saldo € 41,16 mln. overgeboekt naar 2026 e.v. via de overboekingsvoorstellen, zie hoofdstuk 'Doorwerking naar begroting 2026 - 2029'.

Het exploitatieresultaat 2025 van dit programma bedraagt € 167,19 mln. negatief. Dit is € 29,98 mln. gunstiger dan begroot.

De financiële afwijkingen 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 2025	Begroting na wijziging 2025	Realisatie 2025	Vershil begroting na wijziging en realisatie 2025
Lasten				
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg				
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid				
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	18.409	17.286	11.455	5.832
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	18.409	17.286	11.455	5.832
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer				
7.2.1 Infrastructuur	63.047	69.836	63.038	6.798
7.2.2 Openbaar vervoer	82.085	160.535	164.966	-4.431

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2025	Begroting na wijziging 2025	Realisatie 2025	Vershil begroting na wijziging en realisatie 2025
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	145.132	230.370	228.004	2.366
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden				
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	4.278	3.505	4.835	-1.329
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	4.278	3.505	4.835	-1.329
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	167.820	251.162	244.293	6.869
Totaal Lasten	167.820	251.162	244.293	6.869
Baten				
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg				
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid				
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	1.290	4.020	1.908	2.111
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	1.290	4.020	1.908	2.111
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer				
7.2.1 Infrastructuur	938	938	1.280	-342
7.2.2 Openbaar vervoer	8.161	22.081	57.745	-35.664
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	9.099	23.019	59.025	-36.006
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden				
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	799	1.530	2.880	-1.350
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	799	1.530	2.880	-1.350
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	11.188	28.569	63.813	-35.245
Totaal Baten	11.188	28.569	63.813	-35.245
Saldo van baten en lasten	-156.631	-222.593	-180.480	-42.113
Stortingen in reserves				
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg				
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid				

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2025	Begroting na wijziging 2025	Realisatie 2025	Verschil begroting na wijziging en realisatie 2025
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	0	0	2.454	-2.454
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	0	0	2.454	-2.454
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer				
7.2.1 Infrastructuur	34	34	0	34
7.2.2 Openbaar vervoer	0	0	1.807	-1.807
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	34	34	1.807	-1.773
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden				
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0	2.300	2.300	0
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0	2.300	2.300	0
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	34	2.334	6.561	-4.227
Totaal Stortingen in reserves	34	2.334	6.561	-4.227
Onttrekkingen aan reserves				
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg				
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid				
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	12.175	8.160	7.118	1.042
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	12.175	8.160	7.118	1.042
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer				
7.2.1 Infrastructuur	2.276	12.336	8.322	4.014
7.2.2 Openbaar vervoer	0	4.956	2.107	2.849
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	2.276	17.292	10.429	6.863
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden				
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0	2.300	2.300	0
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0	2.300	2.300	0
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	14.451	27.751	19.847	7.905

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2025	Begroting na wijziging 2025	Realisatie 2025	Vershil begroting na wijziging en realisatie 2025
Totaal Onttrekkingen aan reserves	14.451	27.751	19.847	7.905
Saldo mutatie reserves	14.417	25.417	13.286	12.131
Gerealiseerd resultaat 2025	-142.215	-197.176	-167.194	-29.982

Verbonden partijen inzake Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

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 behoren 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, betalen en tarieven (OV-data).