



7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Maastricht, oktober '25

Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

De bereikbaarheid voor personen- en goederenverkeer - evenals de ontsluiting van het platteland staat onder druk. Toegankelijke en betaalbare mobiliteit is een kerntaak van de Provincie. Dat komt primair tot uiting in de wettelijke verantwoordelijkheden op het gebied van beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur en het regionale openbaar vervoer. Daarnaast liggen er Limburgse mobiliteitsopgaven rond gedragsverandering, multimodaliteit, verduurzaming en verkeersveiligheid. Hiermee dragen we bij aan de verbetering van de leefbaarheid in Limburg.

Onze beleidskaders

Het [Beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg](#) is op 12 april 2024 door Provinciale Staten vastgesteld. Met dit kader worden de doelen en ambities uit hoofdstuk 7 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' van het coalitieakkoord 2023-2027 'Elke Limburger telt!' uitgevoerd.

Daarnaast is gelijktijdig de [Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2024 - 2027](#) 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.

Wat willen we bereiken?

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.

Wat merkt de Limburger ervan?

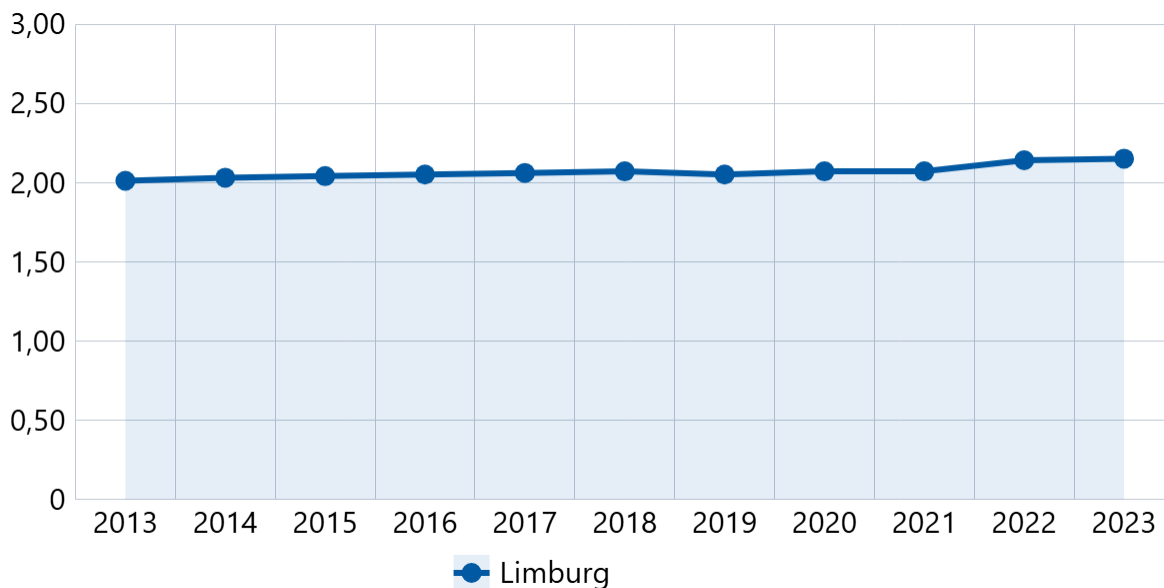
Aan de hand van indicatoren maken wij zichtbaar of we op koers liggen met het behalen van onze doelstellingen voor deze Statenperiode. Hierbij is de Provincie natuurlijk ook afhankelijk van partners en andere autonome ontwikkelingen. De indicatoren die reeds beschikbaar zijn, zijn hieronder gepresenteerd.

Indicatoren

De gemiddelde afstand tot voorzieningen (D_52a)

Omschrijving

Deze grafiek toont de gemiddelde reisafstanden in kilometer voor inwoners van Limburg van hun woonadres naar de dichtstbijzijnde voorzieningen over de afgelopen 10 jaar. De meegenomen voorzieningen zijn: huisartsenpraktijk, apotheek, ziekenhuis (incl. en excl. buitenpolikliniek, grote supermarkt, overige dagelijkse levensmiddelen, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang, basisonderwijs, voortgezet onderwijs en bibliotheek. De indicator sluit hiermee aan op de methodiek die door het CROW gehanteerd wordt voor de landelijke monitoring van Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). De afstand tot voorzieningen is in de afgelopen 10 jaar relatief stabiel gebleven, maar laat in de laatste twee jaar een geringe stijging zien.

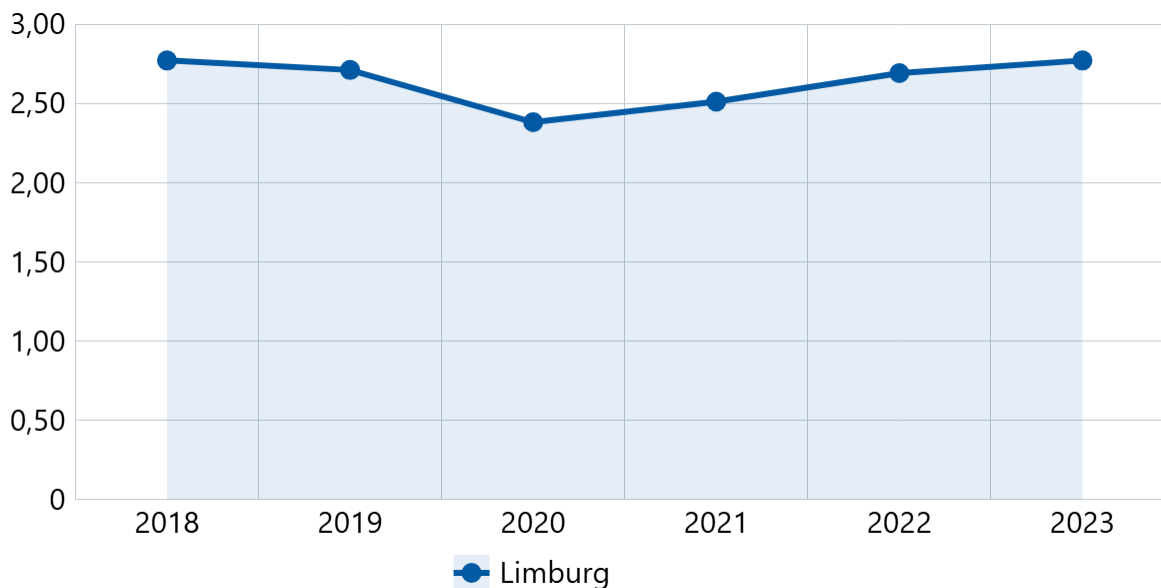


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek - Mobiliteit

Aantal verplaatsingen per dag per persoon in Limburg (D_53a)

Omschrijving

Deze grafiek toont het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in Limburg. De informatie over het verplaatsingsgedrag komt voort uit het landelijke onderzoek Onderweg in Nederland ([ODiN](#)) van het CBS. Het gaat om reguliere verplaatsingen op Nederlands grondgebied inclusief binnenlandse vakantiemobiliteit. De gegevens zijn beschikbaar voor de jaren 2018 tot en met 2023. Het aantal verplaatsingen per persoon per dag is in 2023 gelijk aan het niveau in 2018. In de tussengelegen jaren is sprake geweest van een daling.

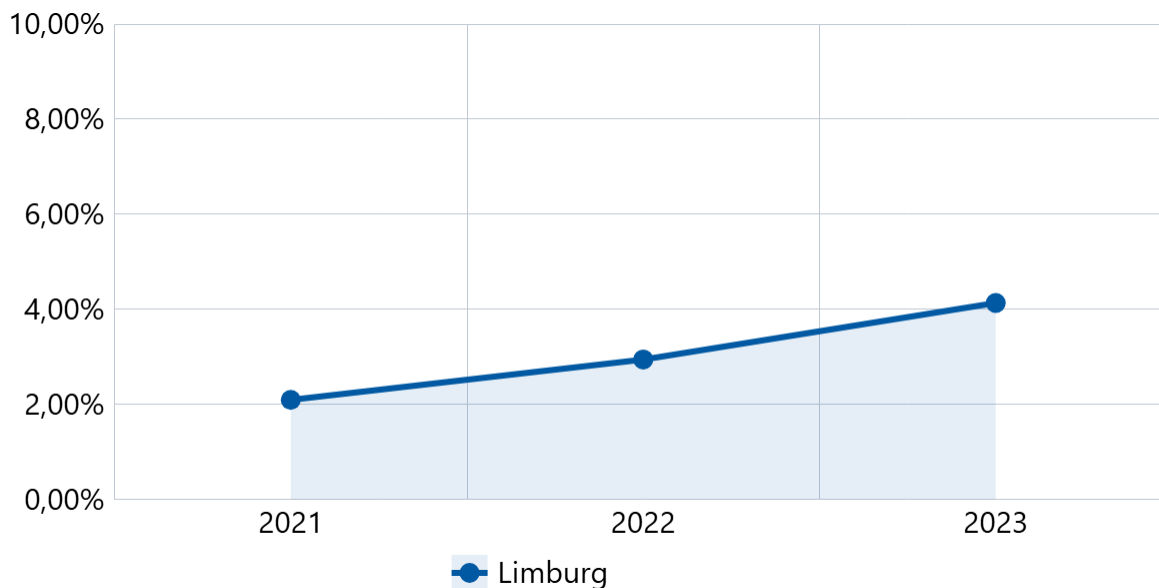


Bron: Provincie Limburg

Aandeel duurzame (volledig elektrisch en plug-in hybride) voertuigen (D_53b)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aandeel duurzame voertuigen ten opzichte van het totaal aantal voertuigen in het actieve wegvoertuigenpark. Het gaat om voertuigen die deel uitmaken van het actieve Nederlandse wegvoertuigenpark op 1 januari van het betreffende jaar. De gegevens zijn gebaseerd op het kentekenregister van het RDW. Voor de personenauto's en bedrijfsmotorvoertuigen wordt een uitsplitsing gemaakt naar brandstofsoort. Voertuigen met brandstofsoorten 'elektrisch' en 'plug-in hybride' zijn gekenmerkt als duurzame voertuigen. Over de afgelopen drie jaar is een jaarlijkse stijging van het aandeel duurzame voertuigen zichtbaar.

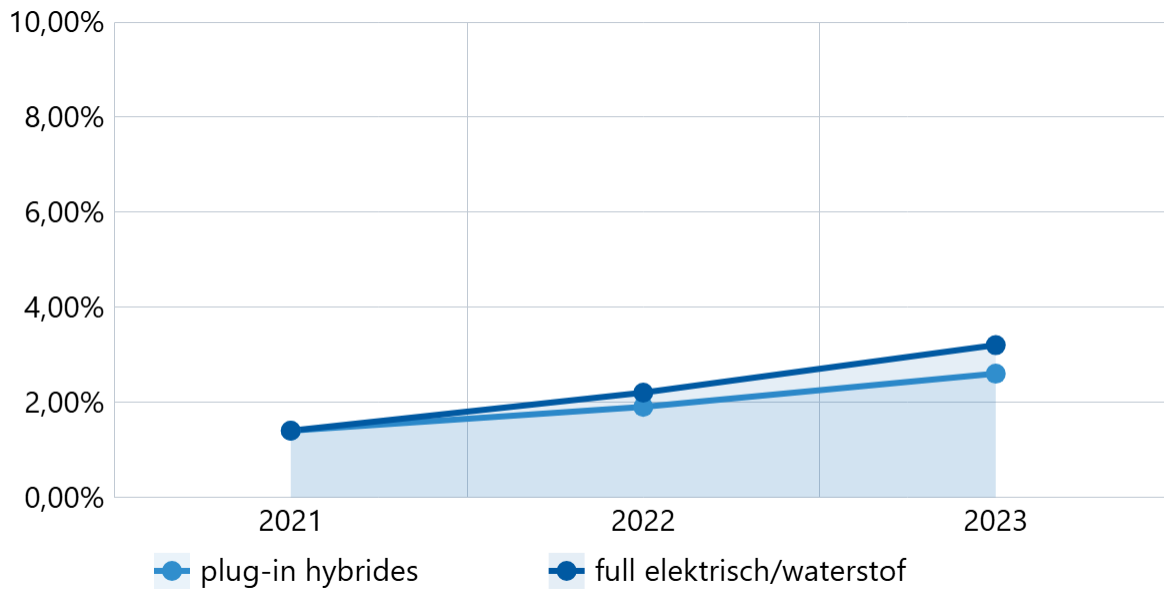


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek - Mobiliteit

Aandeel kilometers duurzame voertuigen (volledig elektrisch en plug-in hybride) (D_53c)

Omschrijving

Deze indicator bevat het aandeel kilometers afgelegd door duurzame personenauto's in Limburg. De indicator is samengesteld door het wegvoertuigenpark dat geregistreerd is in Limburg en in Nederland per brandstofsoort, het aantal personenauto's dat gedurende het betreffende jaar op de weg in Limburg kan zijn geweest opgenomen en het gemiddeld jaarkilometrage. Voertuigen met brandstofsoorten 'elektrisch' en 'plug-in hybride' zijn gekenmerkt als duurzame voertuigen. Het aandeel van de afgelegde kilometers met duurzame voertuigen is de afgelopen 3 jaar gestegen, maar betreft nog een klein deel van het totaal.

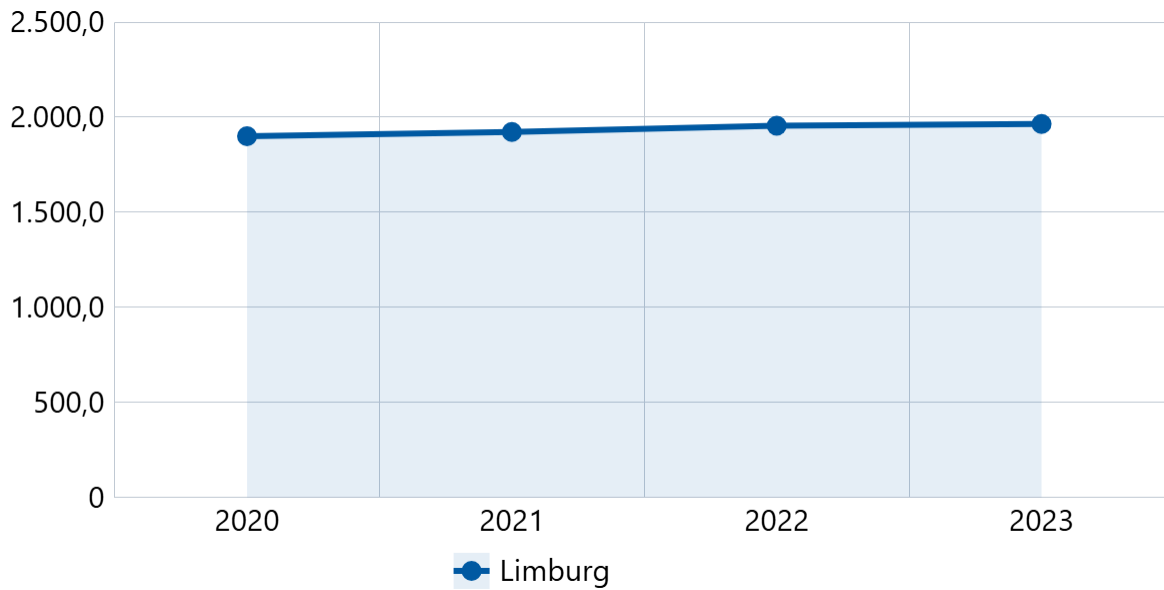


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek - Mobiliteit

CO2-uitstoot Verkeer en vervoer incl. auto(snel)wegen (D_53d)

Omschrijving

Onderstaande grafiek toont de CO2-uitstoot van verkeer en vervoer inclusief auto(snel)wegen (fossiele brandstoffen) in kton volgens verbruiksbenadering in de provincie Limburg van 2020 t/m 2023. De bron hiervoor is Emissieregistratie, zij verdelen de CO2-emissies op basis van een verdeelmodel over alle gemeenten. Dit model is ten dele gebaseerd op verkeersmetingen, met name op het hoofdwegennet. De verdeling op het onderliggende wegennet is gebaseerd op verdeelsleutels, zoals het aantal woningen binnen de bebouwde kom. Vanwege een gewijzigde meetmethodiek laten we alleen de data vanaf 2020 zien.

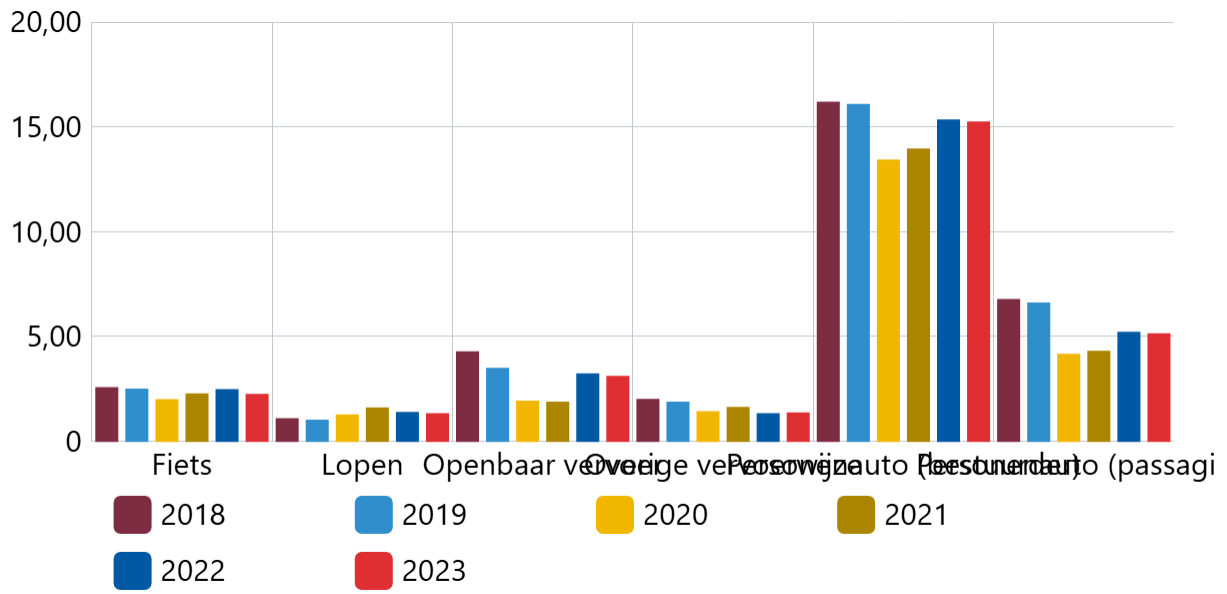


Bron: Regionale klimaatmonitor

Modal split personenvervoer (D_53e)

Omschrijving

Deze grafiek toont de Modal Split naar afgelegde afstand in kilometer per vervoerswijze. Dit betreft het gemiddelde aantal kilometers dat een persoon op een dag aflegt. De afstand naar vervoerswijze is op basis van de ritvervoerswijze zodat ook voor- en natransport apart gemeten zijn. Bijvoorbeeld bij een verplaatsing van huis naar het werk met achtereenvolgens de fiets naar het station, de trein en te voet naar kantoor worden de kilometers voor de drie vervoerswijzen apart geteld.

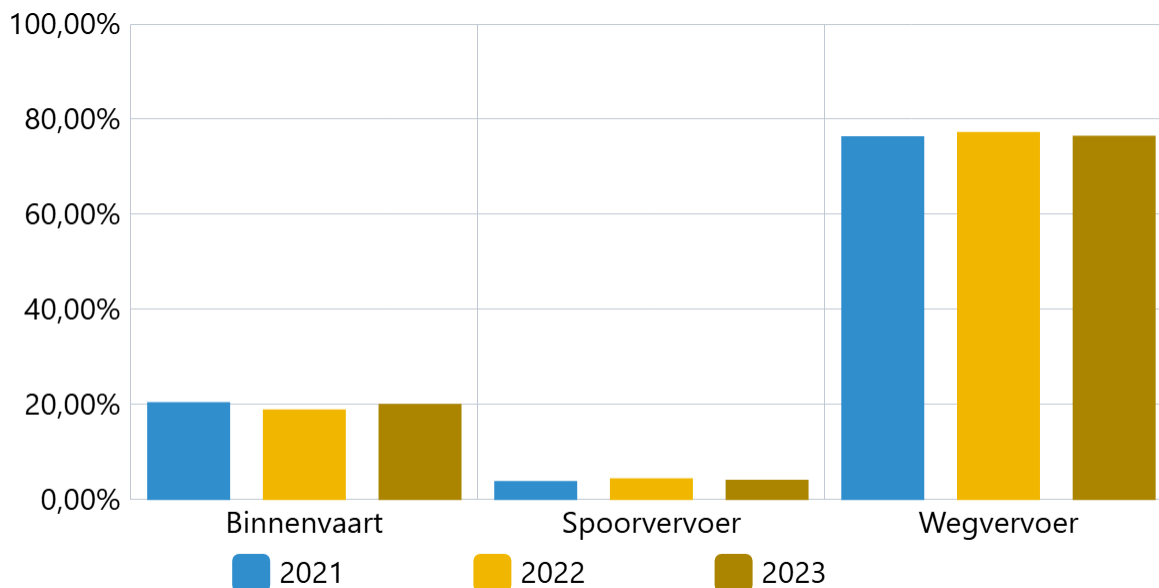


Bron: Provincie Limburg

Model split goederenvervoer (D_53f)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aandeel van het vervoerd gewicht van betreffende modaliteit ten opzichte van het totaal aan vervoerd gewicht. De cijfers hebben betrekking op de binnenvaart, het weg- en spoorvervoer. Het onderzoek betreffende de binnenvaart is gebaseerd op integrale waarneming van alle reizen op de Nederlandse vaarwegen. Het onderzoek betreffende het wegvervoer is gebaseerd op een aselechte steekproef onder bedrijfsvoertuigen. Het onderzoek betreffende spoorvervoer is gebaseerd op integrale waarneming van vervoerde tonnen en tonkilometers over het spoor op Nederlands grondgebied. De gegevens over de afgelopen 3 jaar laten kleine fluctuaties zien, maar zijn in grote lijnen stabiel.

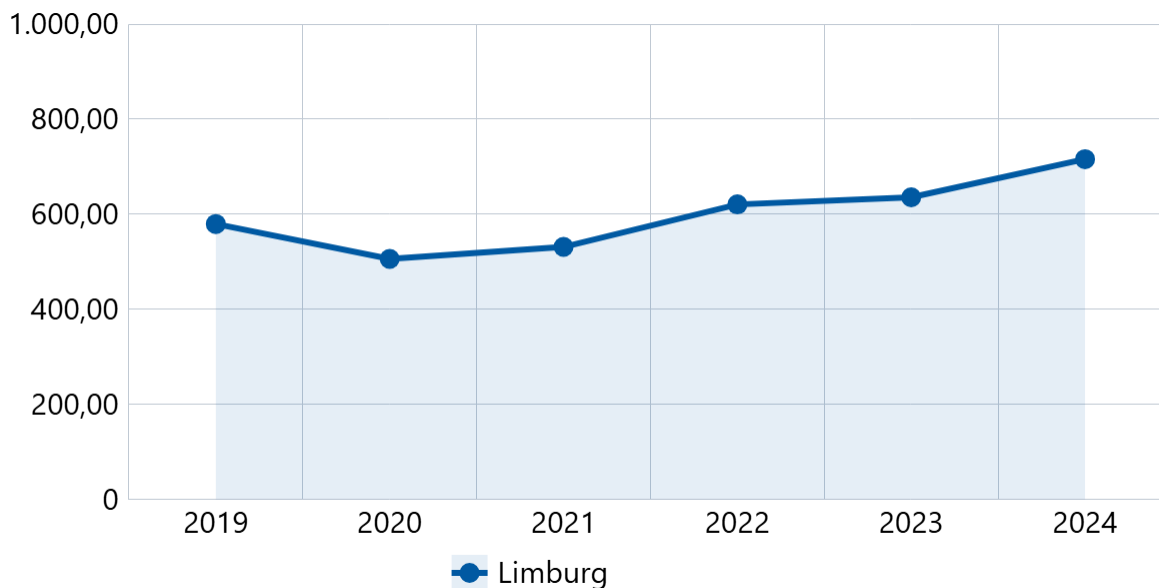


Bron: Provincie Limburg

Aantal geregistreerde verkeersongevallen per 100.000 inwoners (D_54a)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aantal geregistreerde verkeersongevallen per 100.000 inwoners in Limburg. De verkeersongevallen informatie is afkomstig uit STAR-data (Via-stat). Het aantal inwoners is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De registratie van verkeersongevallen vindt plaats door de politie. Niet alle verkeersongevallen en slachtoffers worden geregistreerd. Hoe ernstiger de afloop van een ongeval, hoe groter de kans dat registratie plaatsvindt. Na een daling in 2020 is het aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners de afgelopen jaren gestegen.

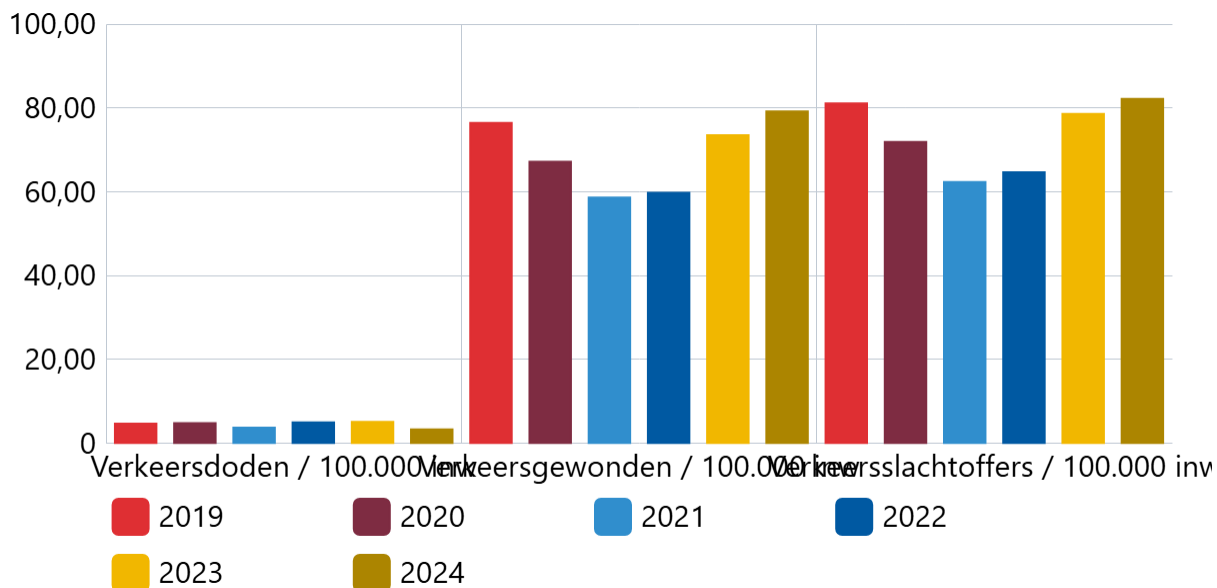


Bron: Provincie Limburg

Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (D_54b)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers (verkeersgewonden, verkeersdoden en gecombineerd) per 100.000 inwoners in Limburg. De verkeersslachtofferinformatie is afkomstig uit STAR-data (Via-stat). Het aantal inwoners is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De registratie van verkeersongevallen vindt plaats door de politie. Niet alle verkeersongevallen en slachtoffers worden geregistreerd. Hoe ernstiger de afloop van een ongeval, hoe groter de kans dat registratie plaatsvindt. Na een daling in de jaren 2020 en 2021 is het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners de afgelopen jaren gestegen.

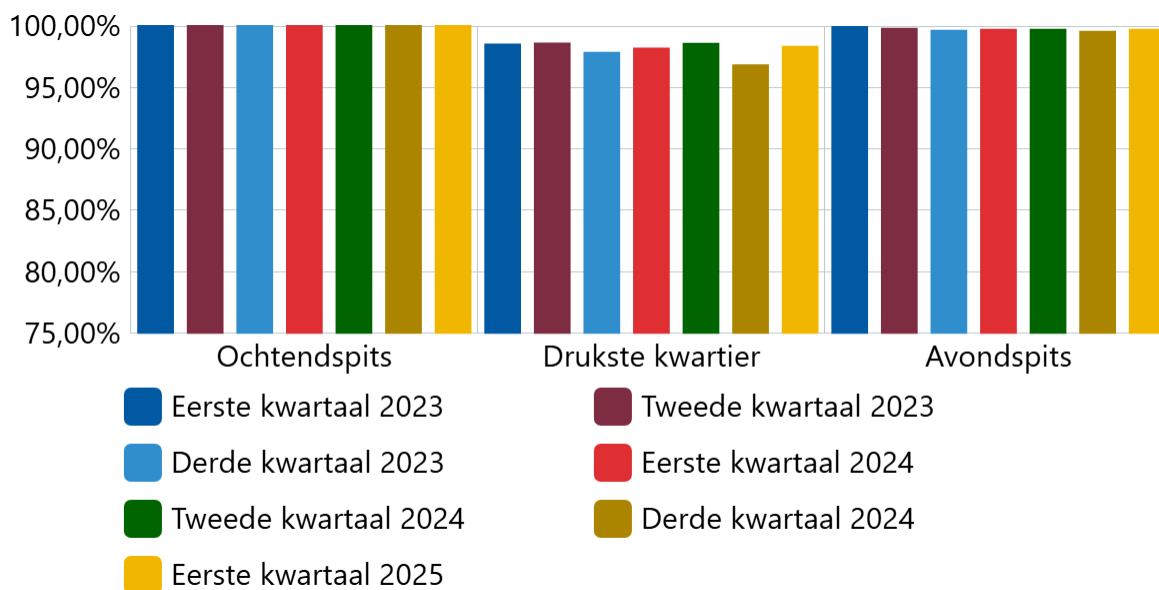


Bron: Provincie Limburg

Reistijdverhouding tussen daluren en spitsuren Provinciale wegen (D_56aa)

Omschrijving

Aandeel van het provinciale wegennet waarbij de reistijd in spitstijd maximaal 1,5 keer zo lang is als in de dalperiode (reistijdverhouding). De reistijdverhoudingen zijn gebaseerd op Floating Car Data die landelijk door het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) worden ingekocht bij Be-Mobile. De gerealiseerde snelheden en reistijdverhoudingen spits t.o.v. dal vormen een indicator voor de monitoring (doorstroming/bereikbaarheid) en helpen ons bij het identificeren van mogelijke capaciteitsknelpunten op het wegennet. De reistijdverhouding is voor zowel de ochtend- als avondspits nagenoeg onveranderd. Tijdens het drukste kwartier is in alle kwartalen sprake van een lichte daling van het aandeel ten opzichte van het voorgaande jaar.



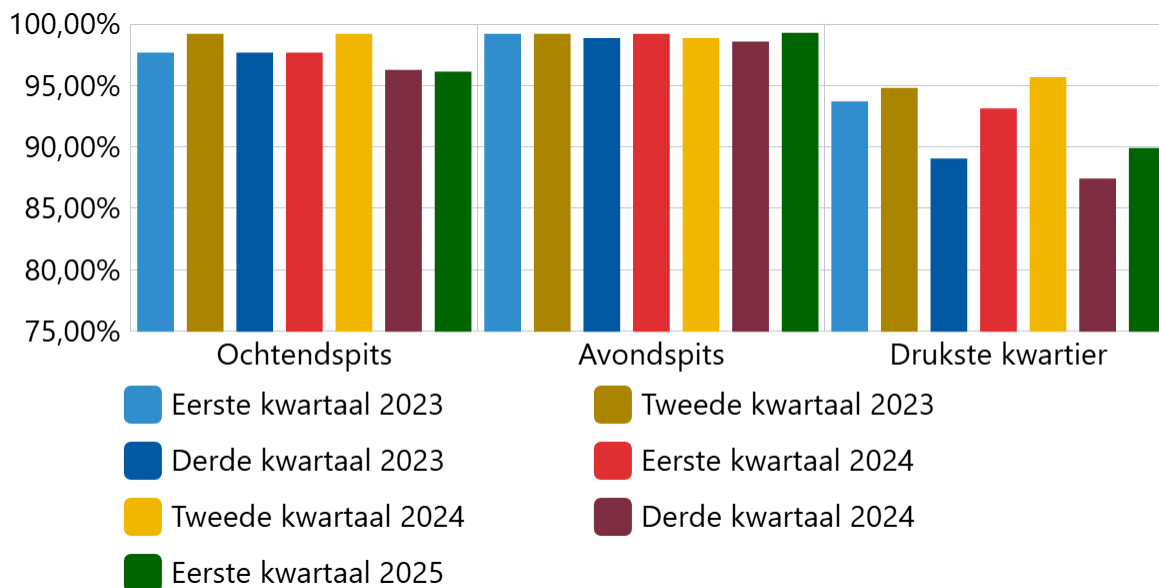
Bron: Provincie Limburg

Reistijdverhouding tussen daluren en spitsuren rijkswegen Limburg (D_56ab)

Omschrijving

Aandeel van het rijkswegennet in en nabij Limburg waarbij de reistijd in spitsijd maximaal 1,5 keer zo lang is als in de dalperiode (reistijdverhouding). Voor methodiek, zie indicator D_56_aa hierboven.

De reistijdverhouding in de ochtend- en avondspits is nagenoeg onveranderd. Tijdens het drukste kwartier is in kwartaal 1 en kwartaal 3 sprake van een lichte daling van het aandeel ten opzichte van het voorgaande jaar. In kwartaal 2 is sprake van een lichte stijging van het aandeel.



Bron: Provincie Limburg

Wat gaan we daarvoor doen?

7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma

Omschrijving

We werken aan onze structurele beleidsvoorbereidende taken, waaronder monitoring, verkeers- en vervoersmanagement en verkeersveiligheid. Daarnaast werken we aan regionale mobiliteitsopgaven zoals gedragsbeïnvloeding en logistiek.

Rol Provincie: *belangenbehartiger, kennisautoriteit, subsidiënt*

Kwaliteit

Wij gaan in 2026 verder met de uitvoering van het Beleidskader 2024-2027 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg'.

- We borgen continu de Limburgse belangen in verschillende nationale programma's zoals bijvoorbeeld Toekomstbeeld Fiets en het programma Goederenvervoercorridors. We zijn tevreden als Limburgse projecten in deze programma's zijn opgenomen.
- We blijven de mobiliteit in Limburg monitoren. Dit doen we aan de hand van een aantal instrumenten, waaronder ons verkeersmodel, het verkeersmeetnet en verplaatsingsdata. In 2025 werken we aan een gezamenlijke monitoringsaanpak met Zuid-, Midden- en Noord-Limburg zodat we op eenduidige wijze monitoren en onze gezamenlijke projecten evalueren.

- We continueren onze inzet op de Verkeersactieve school, de doelgroepenaanpak verkeersveiligheid en de jaarlijkse verkeersveiligheidscampagnes (waaronder BOB en MONO). We streven er naar dat minimaal 90% van de (speciaal) basisscholen en voortgezet (speciaal) onderwijsinstellingen in Limburg deelneemt aan de verkeersactieve school. We voeren minimaal 9 gedragsinterventies uit binnen de doelgroepenaanpak en we voeren 5 communicatiecampagnes uit. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Nog niet alle fietsprojecten uit het voormalig beleidskader "Focus op Fiets" 2020-2023 zijn uitgevoerd. Wij blijven de uitvoering hiervan deze coalitieperiode monitoren. Deze projecten worden namelijk onder regie van de gemeenten uitgevoerd. Over de specifieke projecten rapporteren we via het IPML. Deze projecten dragen bij aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verduurzaming, leefbaarheid en aantrekkelijker mobiliteitssysteem.
- We bepalen halfjaarlijks de laaddruk van het bestaande netwerk aan elektrische laadinfrastructuur. Op basis hiervan bepalen we samen met gemeenten waar we nieuwe elektrische laadpalen bijplaatsen. Risico hierbij is een vertraagde realisatie door bijv. bezwaarprocedures of netcongestie.
- We continueren onze inzet op structurele gedragsverandering van personen en goederen via de logistieke aanpak, werkgeversaanpak en fietsstimulering. Dit doen we in samenwerking met de gemeenten en het Rijk. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid, verduurzaming en leefbaarheid. Een risico is de Rijkscofinanciering waarover jaarlijks in het BO MIRT onderhandeld wordt.
- In lijn met de in PS aangenomen gewijzigde motie 3169 inzake "grootschalige internationale testomgeving voor geautomatiseerd rijden in de Euregio" hebben we samen met de consortiumpartners cofinanciering (Interreg) ontvangen voor een pilot met geautomatiseerd vervoer.

Tijd

De inzet is om de onder kwaliteit genoemde activiteiten in 2026 uit te voeren. Het borgen van de Limburgse belangen in nationale programma's is daarbij een continu proces.

Geld

Het budget voor product 7.1.1. Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma bedraagt € 15,70 mln. Dit bestaat uit 87% reguliere middelen en 13% personeelskosten. De reguliere middelen worden gebruikt voor structurele lasten voor verkeersveiligheid en beleid rondom verkeers- en vervoersmanagement, SmartwayZ.NL, Rotonde Voorterraat, doorontwikkeling van verkeersmeetnet en verkeersmodellen en beleidsontwikkeling.

Nieuwe middelen

Voor de uitvoering van het Beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg zijn in deze begroting voor 2026 de volgende incidentele lasten opgenomen:

- € 1,50 mln. Samenwerking regio's (GS 1-7-2025);
- € 0,45 mln. Goederenvervoer (GS 1-7-2025).

Deze middelen worden gedekt uit de Programmareserve Bereikbaarheid.

Wat willen we bereiken?

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'.

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 die reeds beschikbaar zijn, zijn hieronder gepresenteerd.

Het areaal voldoet aan het kwaliteitsniveau 'Basis', ja/nee (D_61a)

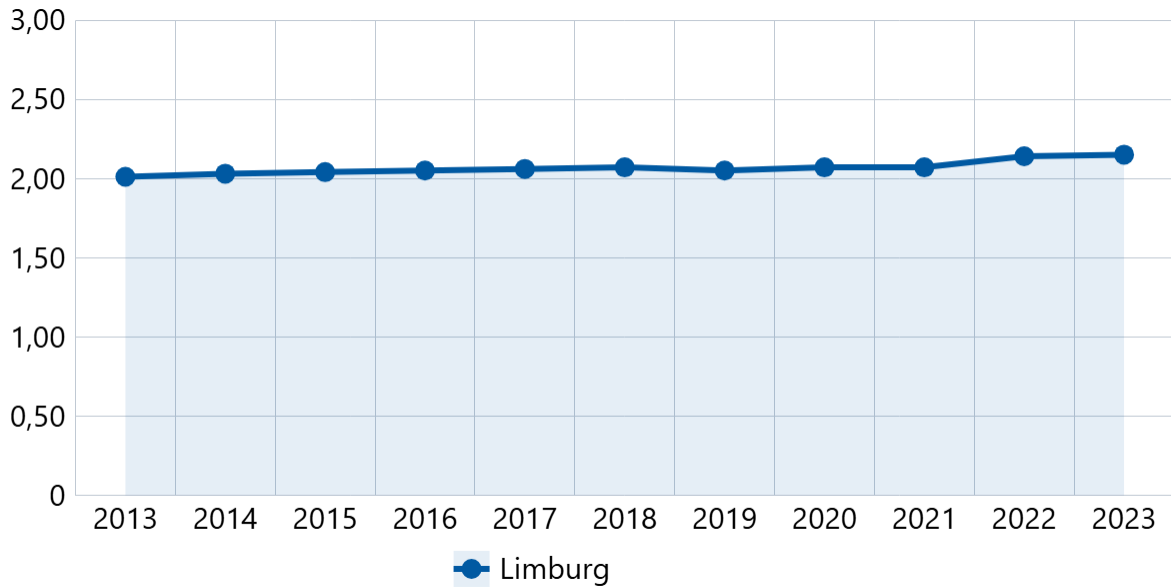
Ja, het areaal voldoet aan het kwaliteitsniveau Basis, zoals dat is gedefinieerd door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW).

Indicatoren

De gemiddelde afstand tot voorzieningen (D_52a)

Omschrijving

Deze grafiek toont de gemiddelde reisafstanden in kilometer voor inwoners van Limburg van hun woonadres naar de dichtstbijzijnde voorzieningen over de afgelopen 10 jaar. De meegenomen voorzieningen zijn: huisartsenpraktijk, apotheek, ziekenhuis (incl. en excl. buitenpolikliniek, grote supermarkt, overige dagelijkse levensmiddelen, kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang, basisonderwijs, voortgezet onderwijs en bibliotheek. De indicator sluit hiermee aan op de methodiek die door het CROW gehanteerd wordt voor de landelijke monitoring van Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). De afstand tot voorzieningen is in de afgelopen 10 jaar relatief stabiel gebleven, maar laat in de laatste twee jaar een geringe stijging zien.

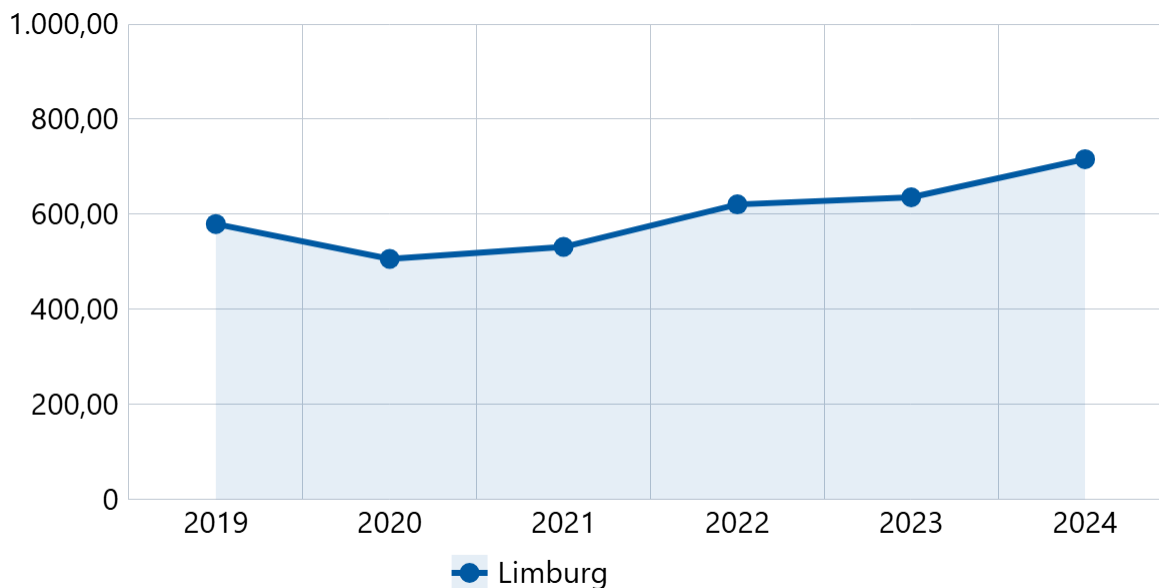


Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek - Mobiliteit

Aantal geregistreerde verkeersongevallen per 100.000 inwoners (D_54a)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aantal geregistreerde verkeersongevallen per 100.000 inwoners in Limburg. De verkeersongevallen informatie is afkomstig uit STAR-data (Via-stat). Het aantal inwoners is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De registratie van verkeersongevallen vindt plaats door de politie. Niet alle verkeersongevallen en slachtoffers worden geregistreerd. Hoe ernstiger de afloop van een ongeval, hoe groter de kans dat registratie plaatsvindt. Na een daling in 2020 is het aantal verkeersongevallen per 100.000 inwoners de afgelopen jaren gestegen.

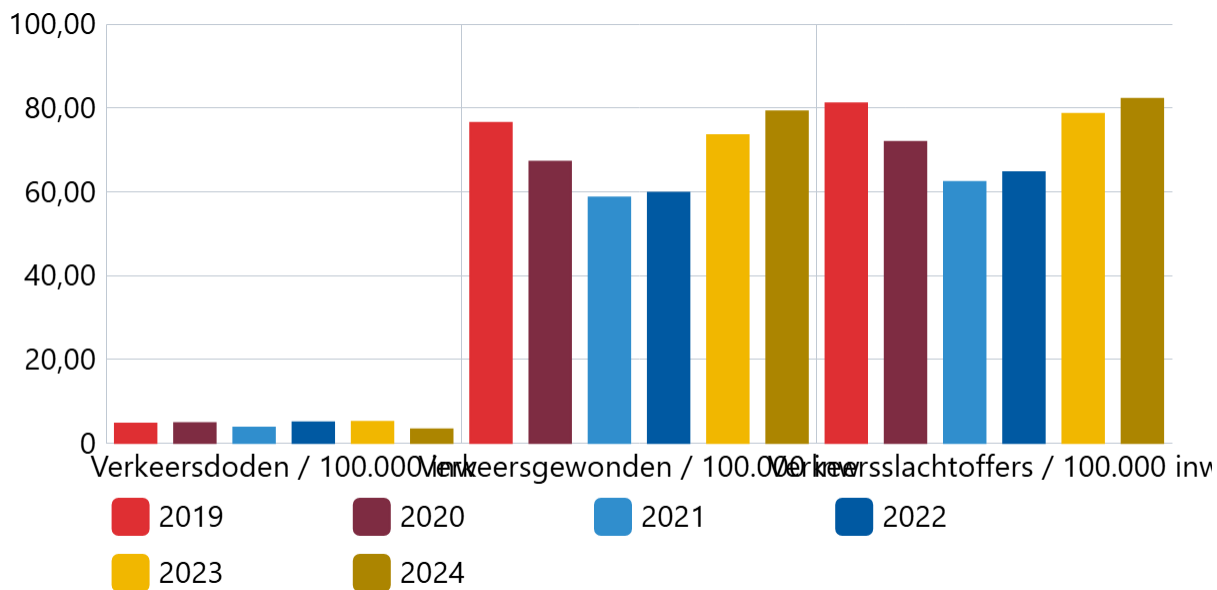


Bron: Provincie Limburg

Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (D_54b)

Omschrijving

Deze grafiek toont het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers (verkeersgewonden, verkeersdoden en gecombineerd) per 100.000 inwoners in Limburg. De verkeersslachtofferinformatie is afkomstig uit STAR-data (Via-stat). Het aantal inwoners is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De registratie van verkeersongevallen vindt plaats door de politie. Niet alle verkeersongevallen en slachtoffers worden geregistreerd. Hoe ernstiger de afloop van een ongeval, hoe groter de kans dat registratie plaatsvindt. Na een daling in de jaren 2020 en 2021 is het aantal verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners de afgelopen jaren gestegen.

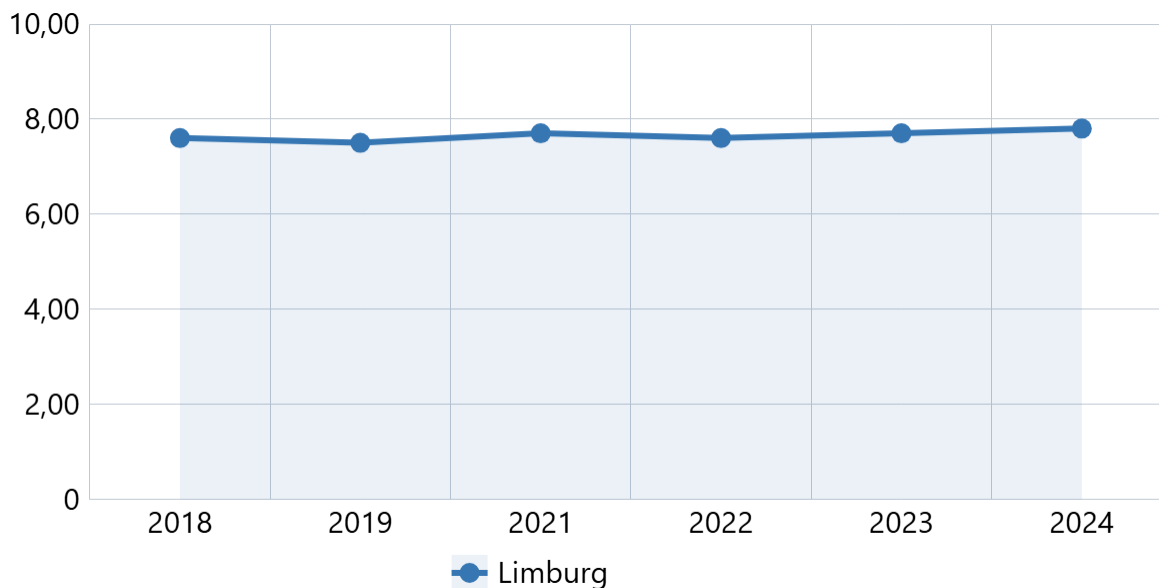


Bron: Provincie Limburg

Algemeen oordeel reizigers openbaar vervoer in Limburg (per OV-autoriteit, per OV-vervoerder) (BBV) (D_55a)

Omschrijving

CROW publiceert jaarlijks de OV-Klantenbarometer, een grootschalige landelijk onderzoek naar de mening van reizigers over het openbaar vervoer. We zien al jaren een stabiel cijfer, net onder 8. Dit is in lijn met het Nederlandse beeld, dat in 2024 op 7,8 uitkomt.

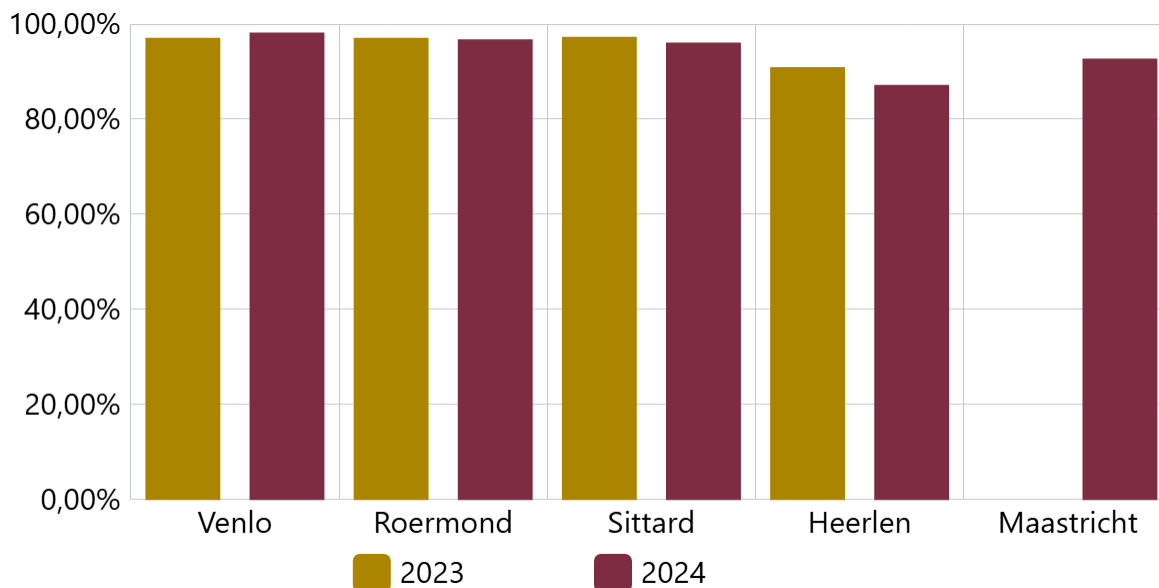


Bron: CROW

Percentage gerealiseerde aansluitingen Arriva - NS (D_55ba)

Omschrijving

Het percentage gehaalde treinaansluitingen op knooppunten in Limburg van Arriva (aankomst) naar NS (vertrek). Een aansluiting telt mee als beide treinen hebben gereden. Hij geldt als gehaald wanneer de aankomsttijd van de eerste trein plus de minimaal benodigde overstaptijd kleiner dan of gelijk aan de vertrektijd van de tweede trein is. De treinen waartussen de aansluiting meetelt voor dit cijfer worden jaarlijks samen met de betrokken vervoerders vastgesteld. De data van ProRail over 2023 in Maastricht is niet volledig. In Heerlen is de aankomstpunctualiteit in 2024 gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.

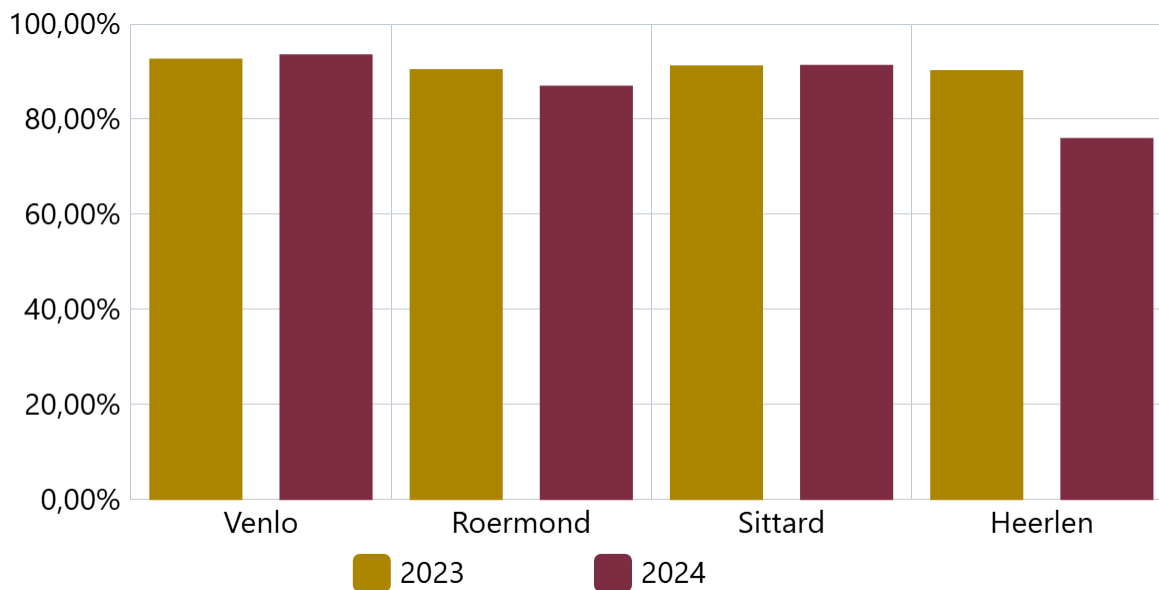


Bron: ProRail

Percentage gerealiseerde aansluitingen NS - Arriva (D_55bb)

Omschrijving

Het percentage gehaalde treinaansluitingen op knooppunten in Limburg van NS (aankomst) naar Arriva (vertrek). Een aansluiting telt mee als beide treinen hebben gereden. Hij geldt als gehaald wanneer de aankomsttijd van de eerste trein plus de minimaal benodigde overstaptijd kleiner dan of gelijk aan de vertrektijd van de tweede trein is. De treinen waartussen de aansluiting meetelt voor dit cijfer worden jaarlijks samen met de betrokken vervoerders vastgesteld. De aankomstpunctualiteit is in Roermond en Heerlen gedaald ten opzichte van het voorgaande jaar.

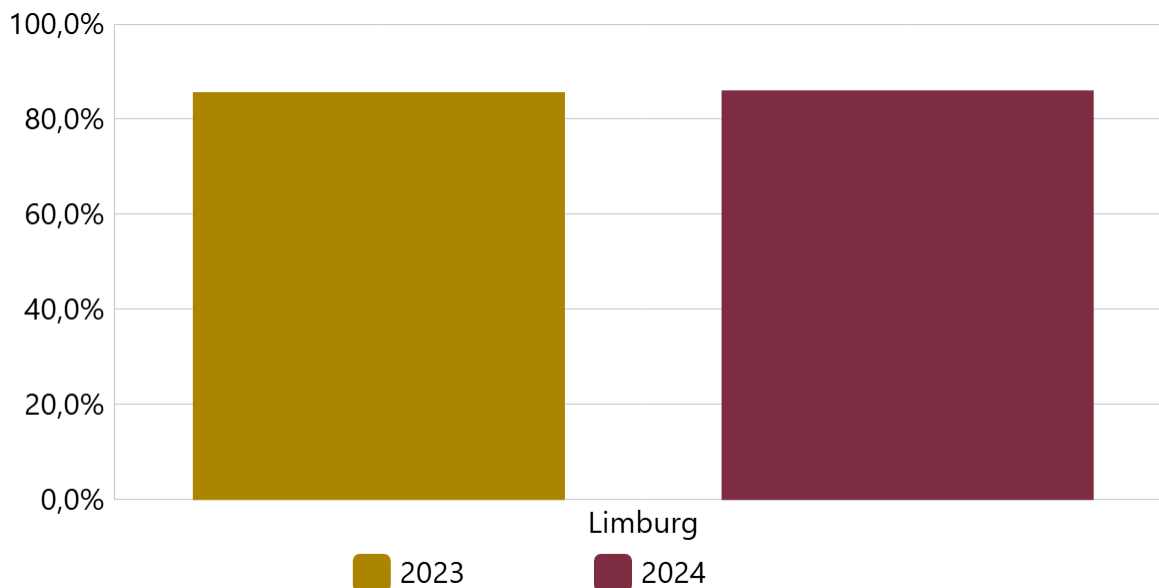


Bron: ProRail

Percentage gerealiseerde aansluitingen Bus - Bus (D_55bc)

Omschrijving

Deze indicator toont de aansluitpunctualiteit op 3 belangrijke bus knooppunten: Ell - Niesstraat, Gulpen busstation en Hoensbroek busstation. De aansluiting telt als gehaald wanneer de aankomsttijd van de eerste bus plus de minimaal benodigde overstaptijd kleiner dan of gelijk aan de vertrektijd van de tweede bus is. Het percentage is van 2023 naar 2024 amper gewijzigd.

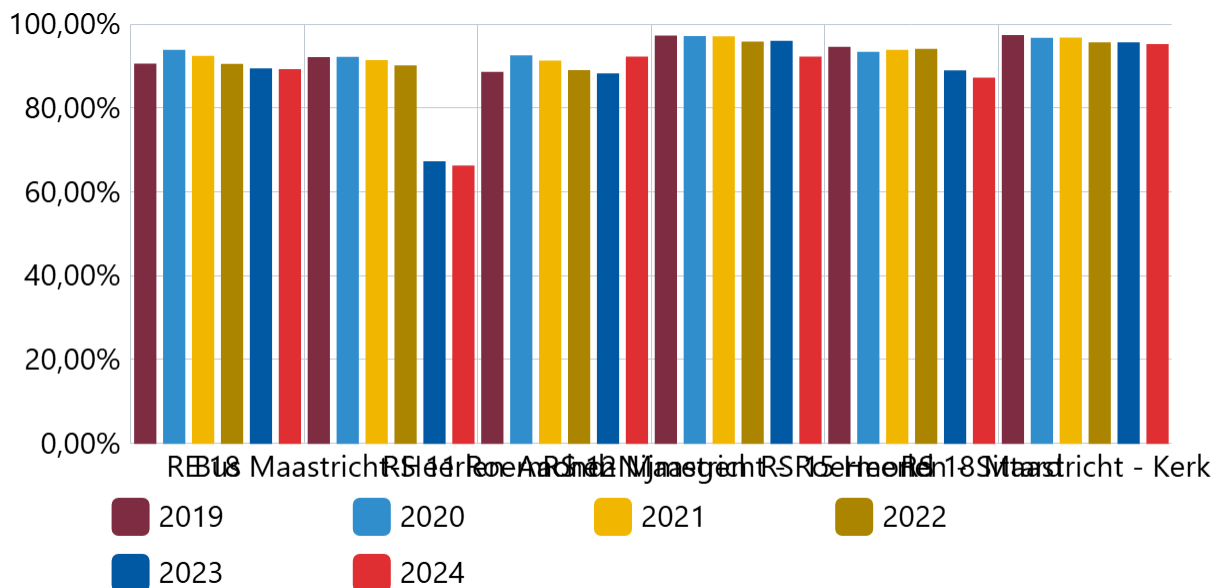


Bron: Arriva

De mate (%) waarin bussen of treinen op tijd aankomen op een knooppunt of eindpunt (D_55c)

Omschrijving

Percentage van de treinen/bussen die binnen 3 minuten na de geplande aankomsttijd arriveren op een knooppunt of eindstation. De hier weergegeven punctualiteit is het gemiddelde over alle maanden van het betreffende jaar. Dit zijn de niet-gecorrigeerde totalen (cijfers die gebruikt worden in de afrekening kunnen daardoor licht afwijken). De punctualiteit voor bus is licht afgenomen. De ontwikkeling van punctualiteit voor trein verschillen sterk per treintraject, voor de trajecten van RS 11 en RS 18 zijn deze in 2023 vergelijkbaar met het voorgaande jaar. Voor de trajecten RS 12, RS 15 zijn deze licht gedaald. Uitzondering betreft het traject RE18 Maastricht-Heerlen-Aachen, waar sprake is van een sterke daling.

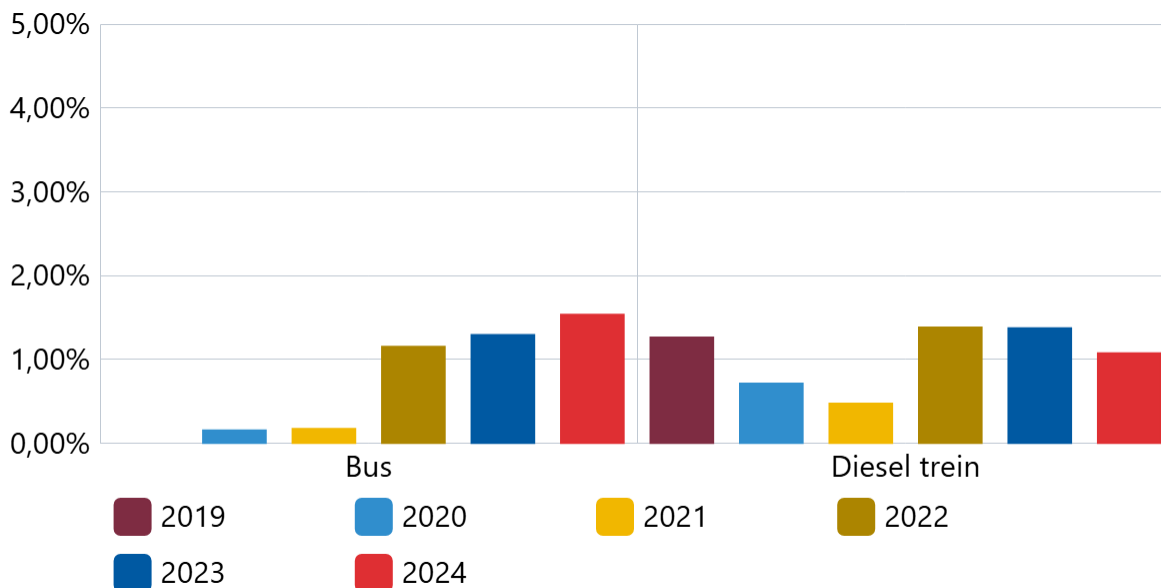


Bron: Arriva

Prestatie indicatoren over rituitval (D_55d)

Omschrijving

Alle uitgevallen kilometers (uitgedrukt in een percentage ten opzichte van de geplande dienstregeling) die zijn ontstaan door de vervoerder (materieelstoringen, logistieke redenen of door personeel). Niet-verwijtbare rituitval (b.v. sein-, wissel-, overweg- en stroomstoringen) zijn hiervoor al in mindering gebracht. Rituitval vanwege stakingen telt niet als verwijtbaar en is daarom niet meegenomen in de cijfers. Ook uitgevallen ritten waarvoor treinvervangend busvervoer is ingezet, worden niet meegeteld onder verwijtbare rituitval. De rituitval voor bus en elektrische trein is in 2023 gestegen. De rituitval van diesel treinen is gelijk gebleven ten opzichte van 2022.



Bron: Arriva

Wat gaan we daarvoor doen?

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 behoort volgens de nota te voldoen 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 2026 geven we uitvoering aan de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 en continueren we de uitvoering van de reeds opgenomen weginfrastructuurprojecten in het IPML.

Rol Provincie: *procesmanager, partner*

Kwaliteit

Het gewenste kwaliteitsniveau voor beheer en onderhoud van wegen, kunstwerken en andere infrastructurele kapitaalgoederen in eigendom en beheer van de Provincie Limburg is het kwaliteitsniveau Basis.

Het provinciale infrastructurele areaal voldoet aan dit kwaliteitsniveau 'Basis'.

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' als onderdeel van de Programmabegroting 2026.

Geld

Het budget voor product 7.2.1. Infrastructuur bedraagt € 75,47 mln. Dit bestaat uit 59% reguliere middelen, 15% personeelskosten en 26% kapitaallasten. De reguliere middelen betreffen grotendeels structureel geraamde uitgaven voor dagdagelijks beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.

In verband met de ontbinding van de Anterieure Overeenkomst Gebiedsontwikkeling VDL Nedcar is in 2026 een incidenteel bedrag (€ 10,13 mln.) beschikbaar voor de afhandeling van lopende projecten. Dit laatste bedrag wordt gedekt uit de Bruteringsreserve VDL Nedcar.

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.

Het aantal reizigers in het openbaar vervoer in Limburg is lager dan in 2019. Hierdoor staat de concessie onder (financiële) druk. De komende jaren blijft het financieel en economisch evenwicht in het openbaar vervoer een opgave.

De internationale verbindingen zijn opgenomen onder product 7.3.1.

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

Kwaliteit

Wij gaan in 2026 verder met de uitvoering van het Beleidskader 2024-2027 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg'.

- Arriva blijft volgens de concessieafspraken uitvoering geven aan de concessie.
- We geven een impuls aan de bereikbaarheid van het platteland. We zullen dit samen met partners benaderen vanuit het concept publieke mobiliteit. In 2026 werken we met onze partners verder aan de samenwerking rond publieke mobiliteit en zijn we gestart met de eerste uitwerkingen van dit concept in concrete initiatieven.
- In 2026 monitoren en analyseren we de effecten van Dal Vrij Limburg, sturen we bij waar nodig en rapporteren hierover.

- In 2026 geven we verder invulling aan het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid dat in 2024 is vastgesteld. Dit betekent onder andere het blijven verlenen van reisassistentie en het toegankelijk maken van haltes/busstations met de beschikbare middelen.
- In 2026 geven we uitvoering aan de subsidieregeling Wensbus. We monitoren de voortgang conform de subsidieregeling.
- In 2026 begint de landelijke uitrol van de OV-pas als opvolger van de OV-chipkaart. We spelen met het productenpalet in op nieuwe kansen en mogelijkheden van OVPay. We zijn tevreden als de nieuwe producten beschikbaar zijn en gebruikt worden door de reizigers.
- Nadat in 2025 de samenwerking met grensoverschrijdende vervoersautoriteiten is geïntensiveerd starten we in 2026 in enkele regio's met gezamenlijk onderzoek naar toekomstbestendige grensoverschrijdende busverbindingen.
- Het Convenant 'Decentralisatie stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen in Limburg' is per 1 januari 2025 beëindigd. In dit convenant heeft het Rijk de intentie uitgesproken om tot passende afspraken te komen over de exploitatiebijdrage voor de gehele regionale concessieperiode (t/m 2031). In het BO MIRT is met de staatssecretaris afgesproken dat hier in de eerste helft van 2025 afspraken over worden gemaakt. Vanwege de val van het Kabinet is vertraging ontstaan in het vastleggen van nieuwe afspraken.
- In december 2031 eindigt de bestaande OV-concessie welke is verleend aan Arriva. De provincie is wettelijk verplicht tijdig een opvolgende OV-concessie te verlenen. In 2026 stellen we een Nota van Uitgangspunten op om tijdig keuzes te kunnen maken voor de aanbesteding en implementatie van een nieuwe concessie.

Tijd

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

In 2016 hebben het Rijk en de Provincie Limburg een Convenant 'Decentralisatie stoptreindiensten Roermond-Maastricht Randwyck en Sittard-Heerlen in Limburg' afgesloten. Voor de periode 2017 t/m 2024 is op grond van het Convenant door het Rijk een jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 6 mln. toegekend, met inbegrip van inflatie. Deze bijdrage is niet verder geïndexeerd.

We blijven ons inzetten om snel tot de noodzakelijke structurele afspraken te komen. Ten aanzien van het Convenant zijn ten tijde van het opstellen van deze begroting de financiële afspraken nog niet geformaliseerd. Gelet op de intentie van het Rijk om tot verlenging van de financiële afspraak te komen, is in de begroting 2026 rekening gehouden met de Rijksbijdrage. Zodra de nieuwe financiële afspraken zijn geformaliseerd zal het effect van een eventuele wijziging hiervan in een volgend P&C-document worden verwerkt in de exploitatiebegroting van 2026 en verder. We blijven ons inzetten om snel tot de noodzakelijke structurele afspraken te komen. Voor verdere informatie wordt verwezen naar de Paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing.

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.

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 dient Arriva voor de daarbij optredende meerkosten te worden gecompenseerd. Een daartoe strekkend Statenvoorstel met begrotingswijziging is in september 2025 door uw Staten behandeld.

Geld

Het budget voor product 7.2.2. Openbaar vervoer bedraagt € 81,70 mln. Dit bestaat uit 99% reguliere middelen en 1% personeelskosten. De reguliere, structureel geraamde, middelen zijn bestemd voor de bijdrage in de OV concessie.

Nieuwe middelen

Voor de uitvoering van het Beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg zijn in deze begroting voor 2026 € 0,50 mln. (GS 1-7-2025) incidentele lasten opgenomen voor de voorbereiding van de concessie Openbaar Vervoer 2032. Dit bedrag wordt gedekt uit de Programmareserve Bereikbaarheid.

Wat willen we bereiken?

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.

Wat merkt de Limburger ervan?

De doelstellingen en indicatoren voor product 7.3 zijn gelijk aan product 7.1.

Wat gaan we daarvoor doen?

7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden

Omschrijving

We werken aan de nationale en internationale bereikbaarheid van Limburg. Dit doen we door in te zetten op de aanpassing en/of realisatie van (grensoverschrijdende) spoorverbindingen, snelwegen en vaarwegen. De tijdige realisatie van de Maaslijn heeft daarbij onze prioriteit. Verder werken we aan 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 via de samenwerking met de binnenhavens in Blueports.

Rol Provincie: *belangenbehartiger, subsidiënt*

Kwaliteit

Wij gaan in 2026 verder met de uitvoering van het Beleidskader 2024-2027 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg'.

- We blijven bij het Rijk lobbyen voor een goede multimodale bereikbaarheid over de weg en de vaarwegen. Wij zijn tevreden als projecten in Limburg op de Rijksagenda staan (bijv. BO MIRT).
- We blijven ons inzetten om aanspraak te maken op nationale en Europese fondsen voor de invulling van onze mobiliteitsopgaven.
- Ook in 2026 zetten we onze activiteiten met betrekking tot de verduurzaming van de Limburgse binnenhavens (Rhombus) onverminderd voort.
- We blijven sturen op tijdige realisatie van de elektrificatie en partiële spoorverdubbeling van de Maaslijn. Wij zijn tevreden als in december 2027 de nieuwe dienstregeling met elektrisch aangedreven treinen succesvol gestart is. Naast een verbeterde bereikbaarheid en een aantrekkelijker mobiliteitssysteem draagt dit ook bij aan de duurzaamheid (elektrisch materieel in plaats van diesel).
- We blijven ons onverminderd inzetten voor de internationale verbindingen Weert-Hamont-Antwerpen en de Intercity (Randstad)-Eindhoven-Heerlen-Aken.

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.

Geld

Het budget voor product 7.3.1. Limburg nationaal en internationaal verbonden bedraagt € 16,19 mln. Dit bestaat uit 81% reguliere middelen, 5% personeelskosten en 14% afschrijvingslasten. De reguliere middelen zijn bestemd voor realisatie van de door Europa toegekende middelen voor de Rhombusprojecten.

Wat mag het kosten?

Voor het uitvoeren van de jaarplannen van dit programma zijn de totale lasten € 189,06 mln.

Om uitvoering te geven aan het Beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' heeft het college van Gedeputeerde Staten op 1 juli 2025 ingestemd met het incidenteel inzetten van € 2,45 mln. aan aanvullende middelen uit de Programmareserve Bereikbaarheid binnen deze begroting, ten behoeve van:

- samenwerking regio's (€ 1,50 mln.);
- goederenvervoer (€ 0,45 mln.);
- voorbereiding van de concessie Openbaar Vervoer 2032 (€ 0,50 mln.).

Voor meer uitleg hierover verwijzen wij naar de producten van dit programma, onderdeel Geld.

Het tekort op de begroting van € 129,21 mln. wordt gedekt uit de algemene middelen (programma 9: Financiën en overhead).

Bedragen x €1.000

Exploitatie	Primitieve begroting 2026
Lasten	
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	
60109 Reg Org Verkeersv Limb	443
60523 Doelgroepenaanpak Gedragsbenvl Verkeersv	249
60540 SPUK Tijdel reg SVD mobiliteitsinfra 2327	1.153
60566 Samenwerking regio's	1.500
60567 Goederenvervoercorridor BO MIRT	450
60601 Nadere subsidieregels Doortrappen 20252027	100
60806 Deelmobiliteitshub	500
67130 Procesmiddelen mobiliteit	224
67862 Verkeers en vervoersmanagement	1.067
67929 Kapitaallasten	2
67931 Kapitaallasten	27
68029 Doorberekende personeelskosten	2.141
68187 Rotonde Voortestraat voorheen N300	500
68190 SmartwayZNL	475
68952 Langjarige verplichtingen	392
69163 Minder Hinder Aanpak BO MIRT	35
69164 Nat Agenda Laadinfrastructuur BO MIRT	50
69165 Digitalisering oa Data Top 15BO MIRT	100
69172 Beleidskader Fiets Fietsprojecten	3.500
69204 Doorontwikkeling verkeersmeetnet	600
69205 Doorontwikkeling verkeersmodel	186
69290 Verkeerseducatiebeleid Limburg	1.815
69326 Slim veilig duurzaam	190
69427 A67A73 Parallelbaan Zaarderheiken	0
Totaal 7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	15.698
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	15.698
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	
7.2.1 Infrastructuur	
60638 Amendement 186 Duurzaam en Circulair bouwen	0
60810 DU Verkeersveiligheid	94
60827 Programmakosten VDL Nedcar	10.125
63280 Wegbeheer algemene kosten	564
63284 Middelen	88
63285 Schade aan provinciale wegen declarabel	264

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2026
63286 Schade aan prov wegennietdeclarabel	58
63287 Recognities	160
63288 Klussenbestek	517
63289 Groen incl faunavoorziening	867
63292 Bebording bebakening en wegmeubilair	5
63293 Openbare verlichting	563
63294 Bewegwijzering UT GMS	198
63295 Verkeersregelinstallaties VRI	333
63297 Afwatering incl oppervlaktewater	141
63298 Gladheidsbestrijding	1.841
63300 Incidentmanagement	819
63301 Verhardingen	357
63303 Kunstwerken incl geluidsvoorzieningen	1.100
63823 Contract CFOOR	5.137
64075 Schade door diefstal wegmeubilair	8
65580 Klein onderhoud steunpunten wegen	59
65581 Toev odhvoorziening steunpunten wegen	101
67768 Exploitatiesubsidie ZLSM	249
67773 Onderhoudsplan infra en opstallen ZLSM	185
67933 Kapitaallasten infraprojecten	11.957
67934 Kapitaallasten BPL	4.030
67935 Kapitaallasten bruteringsreserve N280	1.538
68033 Doorberekende personeelskosten	11.195
68580 Leasetermijnen wagenpark provinciale wegen	495
68590 Brandstof wagenpark provinciale wegen	110
68827 Overige elektrische installaties	124
68829 Wegaanleg algemene kosten	61
68830 OMOP verhardingen	18.151
68831 Groot onderhoud kunstwerken contract	959
68832 Onderhoudscontract openbare verlichting	277
68833 Onderhoudscontracten automaten VRA	217
68834 Onderhoudscontract buiteninstallatie VRI	240
68852 Kapitaallasten	172
69029 Kapitaallasten brut res VDLNedcar	206
69192 Beheer en onderhoud DRIS	96
69264 Kapitaallasten N266	108
69299 Kapitaallasten steunpunten	7
69386 Urgente functionele verkeersveiligheidszaken	140
69634 Kapitaallasten BR N270 OoijenWanssum	721

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2026
69721 Kapitaallasten N270 OoijenWanssum	0
69740 Stelpost kaplst nota infrastrkapitaalgoed	0
69741 Stelpost kapitaallasten Risicocomponent	829
69763 Stelpost nota kapitaalgoederen kapitaallast	0
69847 prov fonds DU Verkeersveiligheid	0
Totaal 7.2.1 Infrastructuur	75.466
7.2.2 Openbaar vervoer	
60524 DU Voorkomen tariefstijgingen reg OV tarief	6.931
60527 DU OV aanbod verbeteren en op peil houden	6.989
60803 Voorbereiding OVconcessie 2032	500
67867 OVconcessie 1631 exploitatie	65.381
67869 OVconcessie 1631 ontwikkelruimte	244
67873 OV projecten monitoring en bedrijfsvoering	480
68032 Doorberekende personeelskosten	1.079
68184 OV Concessie 20162031 Wensbus	33
68849 Kapitaallasten	66
69454 Uitvoeringskosten subsidieregul de Wensbus	0
Totaal 7.2.2 Openbaar vervoer	81.703
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	157.169
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
60631 CEF4 Rhombus Upside III partners	11.752
67928 Kapitaallasten	103
68031 Doorberekende personeelskosten	765
68850 Kapitaallasten	2.125
69311 Inframaatregelen WeertHamontAntwerpen	0
69411 CEF1 Rhombus Works proceskosten	139
69656 CEF2 Rhombus Studys proceskosten	100
69827 CEF2 Rhombus Studys partners	280
69942 CEF3 Rhombus Upside II partners	927
Totaal 7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	16.192
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	16.192
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	189.060
Totaal Lasten	189.060
Baten	
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	
60523 Doelgroepenaanpak Gedragsbenvl Verkeersv	125

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2026
60540 SPUK Tijdel reg SVD mobiliteitsinfra 2327	1.153
69205 Doorontwikkeling verkeersmodel	61
69290 Verkeerseducatiebeleid Limburg	686
Totaal 7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	2.025
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	2.025
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	
7.2.1 Infrastructuur	
60281 Wegenbeheer legesheffing	27
63285 Schade aan provinciale wegen declarabel	393
63295 Verkeersregelinstallaties VRI	157
67769 Gebruiksvergoeding ZLSM basis	259
67771 Gebruiksvergoeding ZLSM huur station	28
69847 prov fonds DU Verkeersveiligheid	94
Totaal 7.2.1 Infrastructuur	957
7.2.2 Openbaar vervoer	
60526 Provinciefonds DU Voorkomen tariefstijging	6.931
60529 Provinciefonds OV aanbod verbeteren op peil	6.989
67882 Bijdrage Gelderland in OVconcessie	1.974
68118 SPUK exploitatie stoptreindiensten	6.000
68989 SPUK exploitatie sneltrein MHA	258
Totaal 7.2.2 Openbaar vervoer	22.151
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	23.108
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
60631 CEF4 Rhombus Upside III partners	11.752
69656 CEF2 Rhombus Studys proceskosten	100
69827 CEF2 Rhombus Studys partners	280
69942 CEF3 Rhombus Upside II partners	927
Totaal 7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	13.059
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	13.059
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	38.192
Totaal Baten	38.192
Saldo van baten en lasten	-150.867
Stortingen	
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	
7.2.1 Infrastructuur	
69950 Toevoeging bestemmingsreserve ZLSM	34
Totaal 7.2.1 Infrastructuur	34

7. Een bereikbaar en toegankelijk Limburg

Exploitatie	Primitieve begroting 2026
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	34
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	34
Totaal Stortingen	34
Onttrekkingen	
7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	
7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	
7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	
69531 Aanwending reserve Bereikbaarheidsmiddelen	6.156
69875 Aanwending PR Bereikbaarheid	2.450
Totaal 7.1.1 Mobiliteitsvisie en uitvoeringsprogramma	8.606
Totaal 7.1 Mobiliteit en bereikbaarheid	8.606
7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	
7.2.1 Infrastructuur	
67528 Aanwending bruteringsreserve realisatie N280	1.538
69028 Aanwending bruteringsreserve VDL Nedcar	10.332
69633 Aanw bruteringsreserve N270 OoijenWanssum	721
Totaal 7.2.1 Infrastructuur	12.591
7.2.2 Openbaar vervoer	
60804 Aanwending PR Bereikbaarheid	500
69529 Aanwending reserve Bereikbaarheidsmiddelen	0
Totaal 7.2.2 Openbaar vervoer	500
Totaal 7.2 Openbaar vervoer en wegbeheer	13.091
7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	
69530 Aanwending reserve Bereikbaarheidsmiddelen	0
Totaal 7.3.1 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0
Totaal 7.3 Limburg nationaal en internationaal verbonden	0
Totaal 7 Een bereikbaar en toegankelijk Limburg	21.696
Totaal Onttrekkingen	21.696
Saldo mutatie reserves	21.662
Resultaat	-129.205

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 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 (OV-data).

