

provincie
Limburg



Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg



Inhoud

Wat is het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg?	3
1. We streven naar bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit	5
2. Trends en Ontwikkelingen	7
2.1 Reizigersontwikkelingen	7
2.2 Ontwikkelingen op demografisch en sociaal-economisch gebied	8
2.3 Duurzaamheid	11
2.4 Technologische Ontwikkelingen	14
2.5 Kwaliteit van het OV	14
3. Ambities en doelen	17
3.1 Ambities en doelen uit de ov-concessie	17
3.2 Ambities en doelen uit het Beleidskader	18
3.3 Wat betekent dit voor de ontwikkeling van openbaar vervoer in Limburg?	19
4. Limburgse opgaven en ontwikkelrichtingen	21
4.1 Fundamenten	22
4.2 Publieke mobiliteit	24
4.3 Trein	26
4.4 Bus	29
4.5 Knooppunten	30
4.6 Aanvullende Mobiliteit	31
5. Uitvoeringsprogramma (2024-2031)	33
5.1 Fundamenten	34
5.2 Publieke Mobiliteit	43
5.3 Trein	44
5.4 Bus	48
5.5 Knooppunten	51
5.6 Aanvullende Mobiliteit	53
6. Strategische en lange termijndossiers	57
6.1 Treinverbindingen	57
6.2 Strategische en Visietrajecten	58

Wat is het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg?

Het Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg (Ontwikkelplan OV) dient als uitvoeringsleidraad van het beleidskader 'Een Bereikbaar en Toegankelijk Limburg' voor het onderwerp openbaar vervoer (OV), een provinciale kerntaak. Het Ontwikkelplan OV is een hulpmiddel om in samenhang en in samenwerking met partners richting en duiding te geven aan een toekomstbestendig, toegankelijk betrouwbaar en effectief openbaar vervoer te werken. In het Ontwikkelplan OV schetsen we perspectieven voor de toekomst, trends en ontwikkelingen, vastgestelde doelen en ambities en leggen we uit wat we op de korte, middellange en langere termijn willen bereiken met het openbaar vervoer in Limburg en welke activiteiten we daarvoor ondernemen. Zo dragen we bij aan een bereikbare en leefbare provincie.

Waarom een Ontwikkelplan OV en voor wie?

De ontwikkeling van openbaar vervoer is een complexe opgave die verschillende tijdspaden en verantwoordelijkheden kent. De Provincie Limburg is de vervoerautoriteit en daarmee verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer. Concessiehouder Arriva draagt in de huidige concessie (2016-2031) de ontwikkelverantwoordelijkheid voor het regionaal openbaar vervoer in Limburg.

Het Ontwikkelplan OV geeft richting aan de ontwikkeling van de aan Arriva verleende concessie, maar kijkt ook breder dan de concessie, de doorontwikkeling van het OV in Limburg is immers niet alleen van belang voor de huidige concessieperiode en niet alle openbaar vervoer valt binnen de concessie. Stakeholders als NS, ProRail, Omnibuzz, gemeenten en het Reizigersoverleg Limburg worden betrokken bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Het Ontwikkelplan OV helpt ons om samen met andere betrokken partijen gestructureerd na te denken over het openbaar vervoer in brede zin.

Het Ontwikkelplan OV in context

Het Ontwikkelplan OV is een aanvulling op de reguliere beheer- en ontwikkelcyclus van de concessie, waarin bijvoorbeeld een jaarlijkse dienstregeling gemaakt wordt, nieuwe tarieven en producten worden vastgesteld en de provinciale concessiebijdrage wordt afgerekend. Daarmee biedt het Ontwikkelplan OV de ruimte om verder vooruit te kijken dan deze cyclus en daarnaast ook richting te geven aan te maken keuzes in die cyclus, zoals de aankomende voorbereidingen voor de volgende concessie.

Met het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' en de vaststelling van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' is de keuze gemaakt om voor de Provincie Limburg een nieuwe Mobiliteitsvisie 2050 te maken. Waar nodig en wenselijk wordt het Ontwikkelplan OV geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten.

Rollen en verantwoordelijkheden

Dit Ontwikkelplan OV beschrijft verschillende ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer die we de komende jaren verwachten. Waar nodig en wenselijk formuleren we (aanvullende) ambities en doelen en benoemen we activiteiten waar we als Provincie nadere invulling aan willen geven. In veel gevallen is er een rol weggelegd voor onze vervoerder Arriva, in andere gevallen kan de Provincie Limburg zelf aan de slag. Daarnaast zijn er onderwerpen waar de samenwerking met andere partijen gewenst of noodzakelijk is om tot resultaat te komen. Bij de activiteiten in dit Ontwikkelplan OV neemt de Provincie verschillende rollen in, variërend van initiatiefnemer, opdrachtgever, samenwerkingspartner tot belangenbehartiger.



1. We streven naar bereikbaarheid, toegankelijkheid en kwaliteit

Na de coronapandemie kende het openbaar vervoer in Limburg, net als elders in Nederland en Europa, een moeilijke periode. De reiziger is structureel anders of minder gaan reizen. Zo is thuiswerken onderdeel van de dagelijkse werkcultuur geworden. Corona heeft ons echter ook geleerd dat we flexibeler met dienstregelingen kunnen omgaan. Daarnaast heeft de wereld niet stilgestaan: zo krijgt publieke mobiliteit steeds meer vorm en voeren we Dal Vrij Limburg (het reisproduct voor minima) in.

Ondanks het feit dat het openbaar vervoer in Limburg niet af of perfect is, vormt het huidige openbaar vervoersysteem van Limburg een sterke basis voor de Limburgse mobiliteit. De dienstregeling is vanaf 2025 weer op het pré-coronaniveau van 2019 en de reiziger beoordeelt het Limburgse openbaar vervoer positief. Vanuit deze vertrekpositie zoeken we naar nieuwe manieren om reizigers te behouden en nieuwe reizigers voor het openbaar vervoer te winnen. Dit doen we onder andere door te werken aan de uitvoeringskwaliteit van het openbaar vervoer, de introductie van nieuwe en aantrekkelijke reisproducten, betaalbare tarieven en het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, niet alleen fysiek maar ook mentaal/digitaal. Op deze manier creëren we randvoorwaarden zodat mensen sneller de keuze kunnen en willen maken om met het openbaar vervoer te reizen.

Waar willen naartoe ontwikkelen?

Het coalitieakkoord 'Elke Limburger telt' en het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' zetten nieuwe accenten ten aanzien van het openbaar vervoer in Limburg. We spreken nieuwe doelgroepen aan en verwelkomen reizigers in een aantrekkelijk en betrouwbaar systeem dat bijdraagt aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in Limburg. We zetten ons in voor een betaalbare en veilige reis voor elke reiziger. Het openbaar vervoer moet vanzelfsprekend zijn.

We hebben bijzondere aandacht voor de bereikbaarheid van voorzieningen vanuit het landelijk gebied en buitenwijken van steden. We zoeken naar verbeteringen in vervoersconcepten, slimme combinaties en integratie met andere modaliteiten door middel van de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit. Dat betekent het effectief integreren en laten samenwerken van verschillende vervoersvormen zoals openbaar vervoer, Wmo-vervoer en vrijwilligersvervoer, maar ook de rol van deelmobiliteit, meerijddiensten en een goede aanknoping met fietsen en lopen ontwikkelen. Zo werken we aan een toekomstbestendig, toegankelijk en inclusief mobiliteitssysteem waarin de reiziger reismogelijkheden heeft passend bij het gebied, of het nu een kleine kern of een binnenstad is.

We passen de ontwikkelrichtingen uit dit Ontwikkelplan OV toe binnen de kaders van de huidige concessie. De komende periode staat daarnaast in het teken van de voorbereiding voor een nieuwe concessie. Dit betekent dat we werken met verschillende tijdshorizonten. Bij de activiteiten die we ondernemen onderzoeken we telkens wat de gewenste ontwikkeling is, afhankelijk van beschikbare middelen, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen. Daarbij kijken we:

1. Welke stappen op korte termijn mogelijk zijn en waar ontwikkelperspectief is op middellange termijn tot het einde van de concessie (tot 2031);
2. Hoe we strategische en lange termijndossiers in de volgende concessieperiode kunnen implementeren (na 2031).

Het Ontwikkelplan OV helpt ons om het gesprek te voeren, te onderzoeken en de juiste activiteiten te ondernemen om uiteindelijk keuzes en afwegingen te kunnen maken die moeten leiden tot een toekomstbestendig, goed en effectief openbaar vervoer voor de reizigers in Limburg.



2. Trends en Ontwikkelingen

Om een beeld te krijgen van de opgaven waar het openbaar vervoer de komende jaren voor staat zetten we verdeeld over verschillende thema's in vogelvlucht een aantal belangrijke trends en ontwikkelingen uiteen. We kijken hierbij telkens naar wat er binnen dit thema gebeurt en wat we hieruit mee kunnen nemen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

2.1 Reizigersontwikkelingen

Wat gebeurt er?

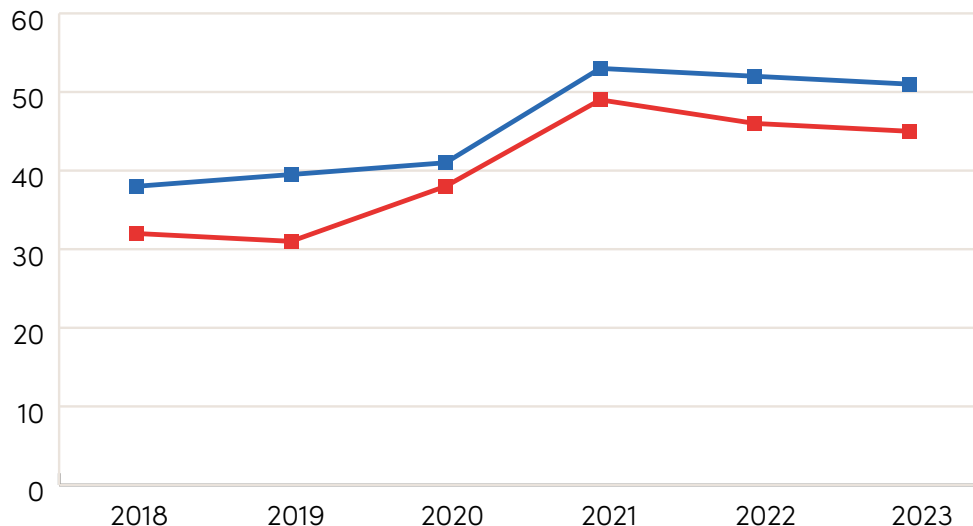
De covidpandemie heeft een groot effect gehad op het reisgedrag, mede door de versneling van digitalisering. De al bestaande trends van thuiswerken en digitaal vergaderen zijn tijdens de pandemie in een stroomversnelling geraakt, met blijvend effect op mobiliteit. Minder reizen, meer thuiswerken en een daling in fysieke overleggen hebben het gebruik van openbaar vervoer blijvend beïnvloed.

- Onder ov-forenzen is de verschuiving van fysieke naar digitale vergaderingen groot. Onderzoek toont aan dat het aantal zakelijke reizen van ov-forenzen met 55% is afgenomen in Nederland. Dit stijgt sinds 2023 weer langzaam.
- De afname in treingebruik na de coronaperiode is met ongeveer 51% het grootst onder ouderen van 65+. Voor bus, tram en metro ligt deze afname op 42% onder dezelfde leeftijdsgroep in Nederland.
- In weekenden ligt het aantal instappers weer op het niveau van vóór de pandemie, terwijl het aantal instappers op weekdays nog zo'n 30% lager is dan voor de pandemie. Maandag, dinsdag en donderdag zijn hierbij de drukste dagen.
- Nederlanders ondernemen gemiddeld ongeveer 6% minder (vrijtijds)activiteiten buitenshuis na de coronaperiode. Onder mensen met een voorkeur voor de trein is die afname 10%, terwijl die voor bus, tram of metro 23% bedraagt.¹

1. KIM Rapport 'Waar is de ov-reiziger gebleven?'

Het percentage thuiswerkers (soms of meestal) in Limburg en Nederland van de werkzame beroepsbevolking van 15 tot 75 jaar (CBS)

■ Limburg
■ Nederland



Wat kunnen we hieruit meenemen?

Hoewel de meeste werktijd nog steeds op de werkplek plaatsvindt, is vooral tijdens doordeweekse dagen en onder bepaalde doelgroepen (zoals ov-forenzen en ouderen) verandering opgetreden.

- Met de toenemende thuiswerkmogelijkheden en de afname van woon-werkreizen is het belangrijk om flexibele en aantrekkelijke reisproducten en dienstregelingen te ontwikkelen.
- Traditionele dienstregelingen en capaciteitsplanningen zijn steeds minder geschikt om aan te sluiten op de werkelijke reizigersvraag, vooral op doordeweekse dagen.

2.2 Ontwikkelingen op demografisch en sociaal-economisch gebied

Wat gebeurt er met de demografie?

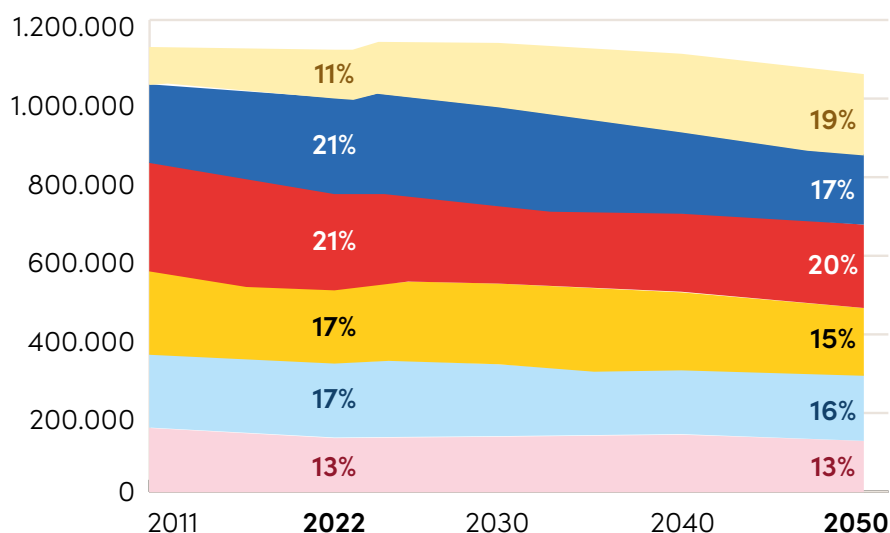
De totale bevolkingsomvang van Limburg blijft in de komende jaren relatief stabiel. De samenstelling van de bevolking verandert echter wel. Zo is er sprake van vergrijzing, met name de leeftijdsgroep van 75 jaar en ouder neemt aanzienlijk toe. Tegelijkertijd krimpen de jongere leeftijdsgroepen (15-45 jaar) licht met 2-3%.

- In de afgelopen 10 schooljaren is het aantal leerlingen in het beroepsonderwijs en voortgezet onderwijs in Limburg gedaald met ongeveer 8%. Het aantal MBO- en HBO-studenten is relatief stabiel gebleven, terwijl het aantal WO-studenten met 12% is toegenomen.
- Er zijn demografische verschillen tussen Noord-, Midden- en Zuid-Limburg. Noord-Limburg heeft een hogere vergrijzing, terwijl Midden- en Zuid-Limburg een jongere bevolking en een toenemend aantal migranten kent.²

2. CBS

Aantal inwoners naar leeftijds-categorie in Limburg. Bron: Progneff 2023, Etil

- 75 jaar of ouder
- 60 tot 75 jaar
- 45 tot 60 jaar
- 30 tot 45 jaar
- 15 tot 30 jaar
- Jonger dan 15 jaar



Wat kunnen we uit de demografische ontwikkeling meenemen?

Door demografische ontwikkelingen verandert het reizigersprofiel en –potentieel voor openbaar vervoer.

- De sterke groei van de 75+ groep vraagt binnen het openbaar vervoer om aandacht voor de specifieke behoeften van oudere reizigers, vooral op het gebied van toegankelijkheid, ondersteuning bij digitalisering en bereikbaarheid van (zorg)voorzieningen.
- De demografische verschillen tussen Noord-, Midden- en Zuid-Limburg benadrukken de noodzaak voor regionaal beleid en een openbaar vervoeraanbod dat aansluit bij de lokale mobiliteitsbehoeften.
- Eén van de grootste gebruikersgroepen van ov bestaat uit scholieren en studenten. Deze doelgroepen zijn in hoge mate afhankelijk van het ov. De afname in scholieren en MBO-studenten vraagt mogelijk om verandering van het lokale ov-aanbod. De groei van het hoger onderwijs gaat vaak gepaard met grotere reisafstanden, zodoende zijn de verbindingen tussen steden en regio's voor deze doelgroepen van groot belang.
- De bovengenoemde demografische ontwikkelingen kunnen een groot effect hebben op het gebruik van het ov. Bij ongewijzigd beleid kan een neerwaartse spiraal ontstaan (minder reizen leidt tot minder opbrengsten dat vervolgens leidt tot minder vervoeraanbod waardoor OV minder aantrekkelijk wordt hetgeen leidt tot nog minder reizigers etc.).

Wat gebeurt er op sociaal-economisch gebied?

Op sociaal-economisch gebied heeft Limburg te maken met verschillende uitdagingen, zoals een krappe arbeidsmarkt en een conjunctuurgevoelige economie.

- Het autobezit in Limburg neemt licht toe, met een stijging in de afgelopen vijf jaar. Deze toename verschilt tussen de regio's in Limburg. Het autobezit in Noord- en Zuid-Limburg is vergelijkbaar, terwijl Midden-Limburg relatief gezien een iets hoger autobezit kent.
- De consumentenprijsindex laat het prijsverloop zien van een pakket goederen en diensten dat een gemiddeld Nederlands huishouden aanschafft. De index toont ook de kosten voor openbaar vervoer, brandstofkosten voor privé voertuigen en aanschaffkosten voor privé voertuigen. In 2022 is een stijging te zien voor de uitgaven voor vervoer als geheel. Met name de kosten voor privévoertuigen is sterk gestegen. Ook de kosten voor openbaar vervoer liggen hoger, relatief gezien zijn deze echter minder sterk gestegen. Door een compensatie aan vervoerbedrijven is de tariefindexering in het openbaar vervoer van begin 2024 (~ 10%) volledig weggenomen, dit heeft prijsstijging in het OV verlicht.³
- Door haar grensligging kan Limburg gebruik maken of zelfs profiteren van voorzieningen in de omliggende regio's. Dit leidt vaak tot de roep om het grensoverschrijdend (openbaar) vervoer te verbeteren. De potentiële vervoerstromen zijn vaak echter klein waardoor deze vaak niet (meteen) economisch rendabel zijn.
- Nederland kent een woningbouwopgave. In veel regio's is onvoldoende ruimte beschikbaar om deze woningbouw te realiseren. Limburg kan deze ruimte wel bieden door als overloop van omliggende regio's (zoals Brainport) te dienen. Hiervoor is de propositie 'Limburg Centraal' gestart. Hierbij bestaat de ambitie om ruim 30.000 woningen te realiseren rondom de zes Limburgse intercitystations. Deze ontwikkeling biedt kansen voor publieke doelen rondom brede welvaart in de Limburgse steden.
- De bereikbaarheid van het aantal banen in Limburg is lager dan het nationaal gemiddelde. Afhankelijk van het gehanteerde toekomstscenario neemt het aantal banen in Limburg verder af of stabiliseert deze. Dit geldt ook voor de grootste steden in Limburg, als Maastricht en Venlo. De ontwikkeling van het aantal inwoners en banen in de steden, en de daarmee toenemende mobiliteitsvraag leidt tot opgaven op de verschillende mobiliteitsnetwerken en negatieve effecten op de verkeersveiligheid en de leefomgeving.
- Onderzoek van het PBL stelt dat reistijden naar plekken als ziekenhuizen, supermarkten, scholen en werk zijn toegenomen. Er is sprake van bereikbaarheidsverschillen tussen mensen met en zonder toegang tot een auto.⁴

Wat kunnen we uit deze sociaal-economische ontwikkelingen meenemen?

- De verhoging van consumentenprijzen heeft invloed op bestedingskeuzes van huishoudens en daarmee op de toegankelijkheid van diensten en producten (waaronder vervoer). In relatieve zin zijn de kosten voor openbaar vervoer minder hard gestegen dan de kosten voor private mobiliteit en de consumentenprijzen als geheel. Desalniettemin ervaren reizigers dat reizen met openbaar vervoer (te) duur is.
- De verhoging van consumentenprijzen en ov-tarieven kan leiden tot mobiliteitsbeperkingen bij kwetsbare groepen en een verminderde mogelijkheid of bereidheid om openbaar vervoer te gebruiken, wat vraagt om beleidsmaatregelen ter ondersteuning van kwetsbare groepen.

3. CBS

4. <https://www.pbl.nl/actueel/nieuws/pbl-teruggang-ov-leidde-tot-minder-bereikbaarheid-voorzieningen-en-banen>

- De verwachte groei door woningbouw rondom intercitystations kan leiden tot een verhoogde vraag naar openbaar vervoer. Op basis van de huidige groeiverwachtingen is er voldoende ruimte op het Limburgse spoor en in de treinverbindingen.
- De inhoudelijke wens van verbeterde grensoverschrijdende verbindingen past bij de ligging van Limburg, de specifieke uitdagingen (beperkt aantal reizigers, andere wetgeving, ander kaart- en tariefsystemen etc.) maken dat grensoverschrijdend openbaar vervoer niet per definitie op alle plaatsen makkelijk te realiseren is.
- De ligging van Limburg als grensregio brengt voorzieningen over de grens in nabijheid van inwoners. Door de aantrekkingskracht van deze attractiepunten ontstaat een verplaatsingsbehoefte. Deze behoefte varieert per motief: werken over de grens kent een hogere grensweerstand dan een bezoek aan een ziekenhuis of winkelcentrum. Wanneer de reizigersvraag groot genoeg is bestaan er kansen om collectief vervoer aan te bieden.
- De potentiële groei van inwoners door woningbouw rondom intercitystations kan het gebruik van openbaar vervoer vergroten.

2.3 Duurzaamheid

Wat gebeurt er?

- Het Nederlandse stroomnet zit op steeds meer plaatsen vol. Dat geldt ook voor Limburg. Nieuwe klanten van energieleveranciers kunnen daardoor niet worden aangesloten. Uitbreiding van het net is noodzakelijk, maar duurt lang. Dit vormt een risico voor de groei van elektrisch vervoer, waaronder de transitie naar Zero Emissie-bussen in het ov.
- Na een piek in 2020 werden er de afgelopen jaren minder nieuwe fietsen verkocht, met een daling van ongeveer 12% in 2023 ten opzichte van het voorgaande jaar. Ondanks deze daling is het gemiddelde aankoopbedrag voor nieuwe fietsen met ongeveer 25% gestegen. Het aandeel e-bikes is in 2023 toegenomen tot 56%, ten opzichte van 19% in 2013. Dit toont aan dat consumenten steeds meer kiezen voor elektrische fietsen.⁵
- Per december 2027 is de Maaslijn geëlektrificeerd. De huidige dieseltreinstellen worden dan vervangen door elektrische treinstellen. Dit zal bijdragen aan de reductie van CO₂-uitstoot en levert daarnaast een kwaliteitsverbetering voor reizigers op.

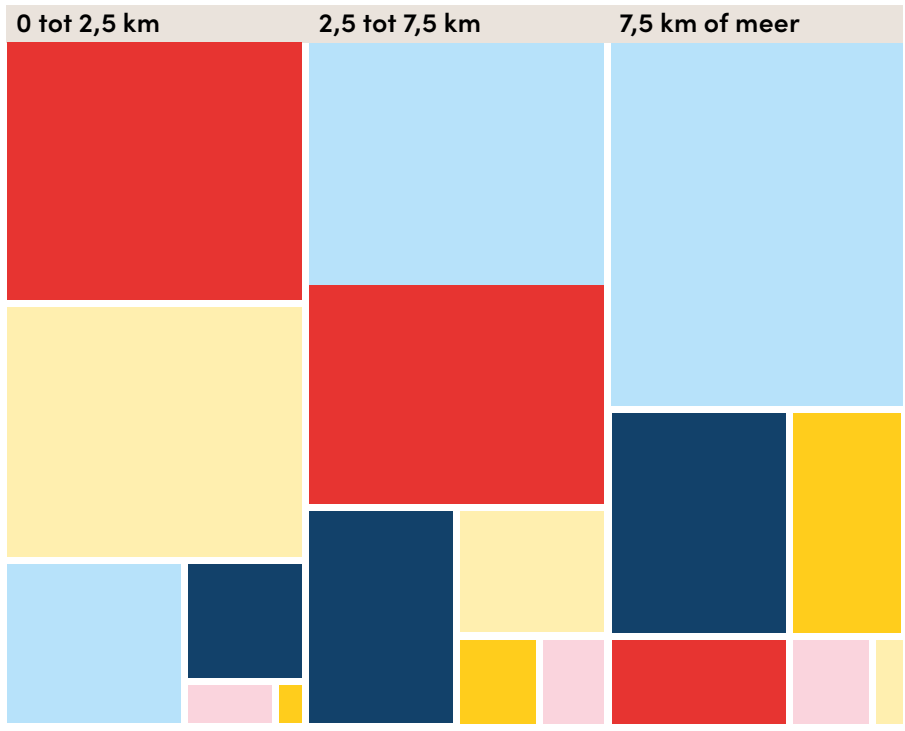
Er gaat groeiende aandacht uit naar voor- en natransport oplossingen om reizigers van en naar het OV te brengen. Deze vorm van multimodaal reizen in een duurzame ketenreis kan bij een goede uitwerking bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit.

De ontwikkeling van mobiliteit vindt plaats op een netwerk dat op veel plaatsen gevoelig is voor de effecten van klimaatverandering en in een omgeving waar luchtkwaliteit en leefbaarheid aandachtspunten zijn.

5. RAI vereniging, 2024, Fietsverkopen 2023

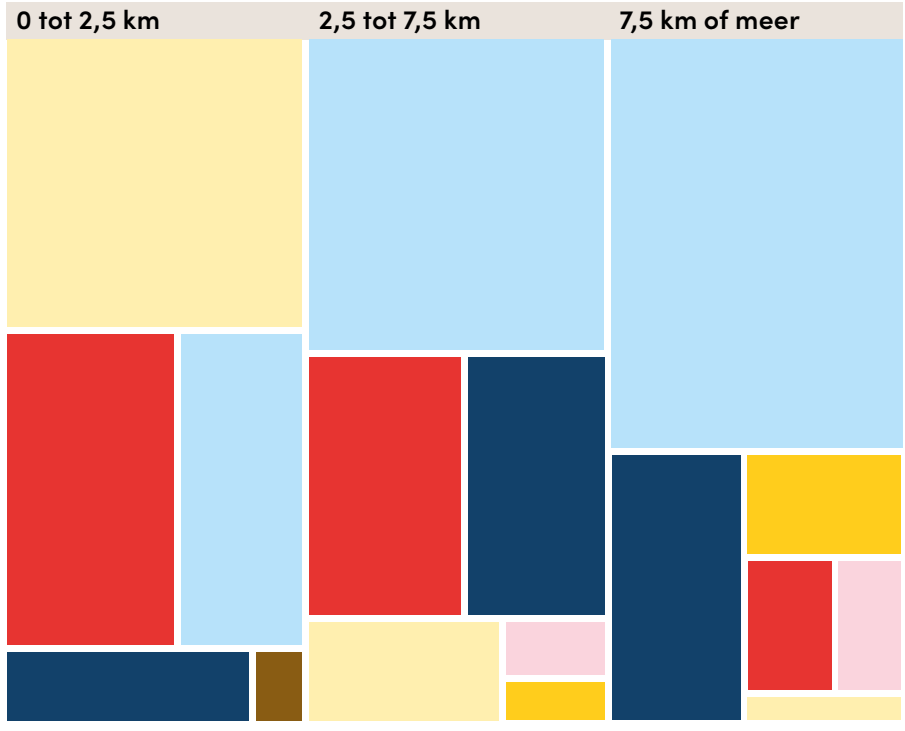
Modal Split voor verplaatsingen pppd per afstandsklasse in Nederland

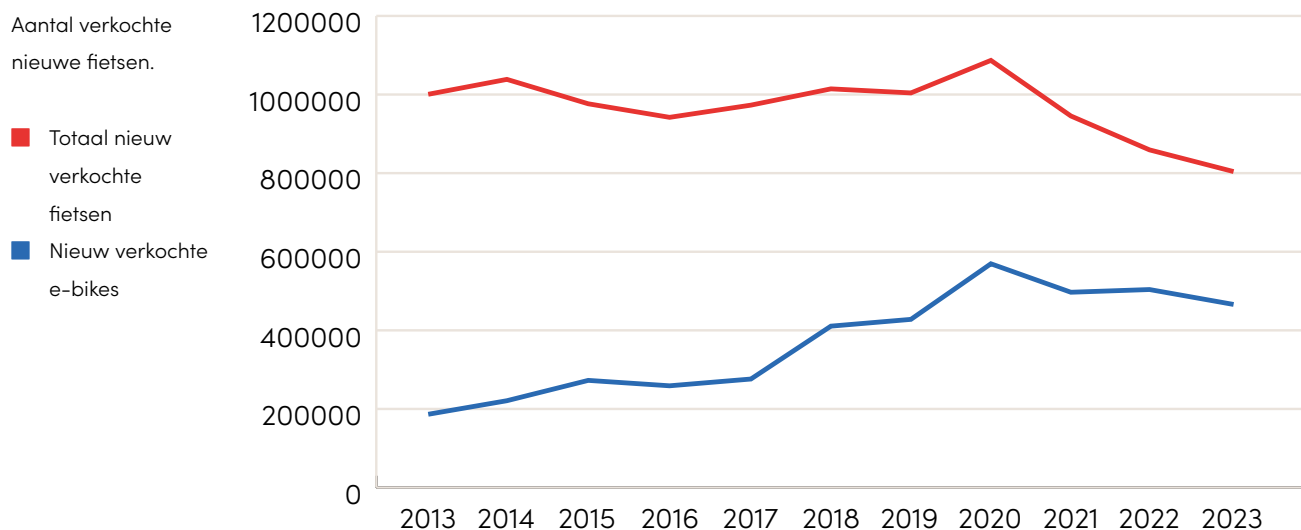
- Lopen
- Fiets
- Autobestuurder
- Autopassagier
- Openbaar vervoer
- Overig vervoer



Modal Split voor verplaatsingen pppd per afstandsklasse in Limburg.

- Lopen
- Fiets
- Autobestuurder
- Autopassagier
- Openbaar vervoer
- Overig vervoer





Wat kunnen we hieruit meenemen?

- Per december 2026 is de gehele busvloot in Limburg ZE, per december 2027 is de Maaslijn geëlektrificeerd. Door netcongestie zijn maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat de per december 2026 instromende ZE-bussen kunnen laden. Wanneer dat niet lukt, levert dat een risico op in de uitvoering van de verduurzamingstransitie in het openbaar vervoer in Limburg.
- Ondanks een daling van ongeveer 12% in de verkoop van nieuwe fietsen in 2023, is het aandeel e-bikes gestegen tot 56%. Dit betekent dat fietsers makkelijker bij grote ov-knooppunten kunnen komen. Het is van belang dat reizigers hun fietsen veilig kunnen stallen en laden op deze knooppunten. Dit biedt kansen voor duurzame ketenmobiliteit.
- De groeiende vraag naar voor- en natransport oplossingen en de integratie van verschillende vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelauto's, zijn cruciaal voor het creëren van een efficiënter en gebruiksvriendelijker duurzaam vervoerssysteem.

2.4 Technologische Ontwikkelingen

Wat gebeurt er?

- Ongeveer 30% van de 65-plussers heeft moeite met digitale technologie, wat hun toegang tot online diensten en informatie belemmert.
- De ontwikkeling van autonoom vervoer maakt een sterke ontwikkeling door. Tegelijkertijd is deze technologie nog niet gangbaar op de weg of in het openbaar vervoer.
- De laatste jaren vinden steeds meer ontwikkelingen plaats die het voor reizigers mogelijk maken om op verschillende wijzen hun reis te plannen, boeken en te betalen. Denk hierbij aan de introductie van OVPay en Mobility as a Service (MaaS).

Wat kunnen we hieruit meenemen?

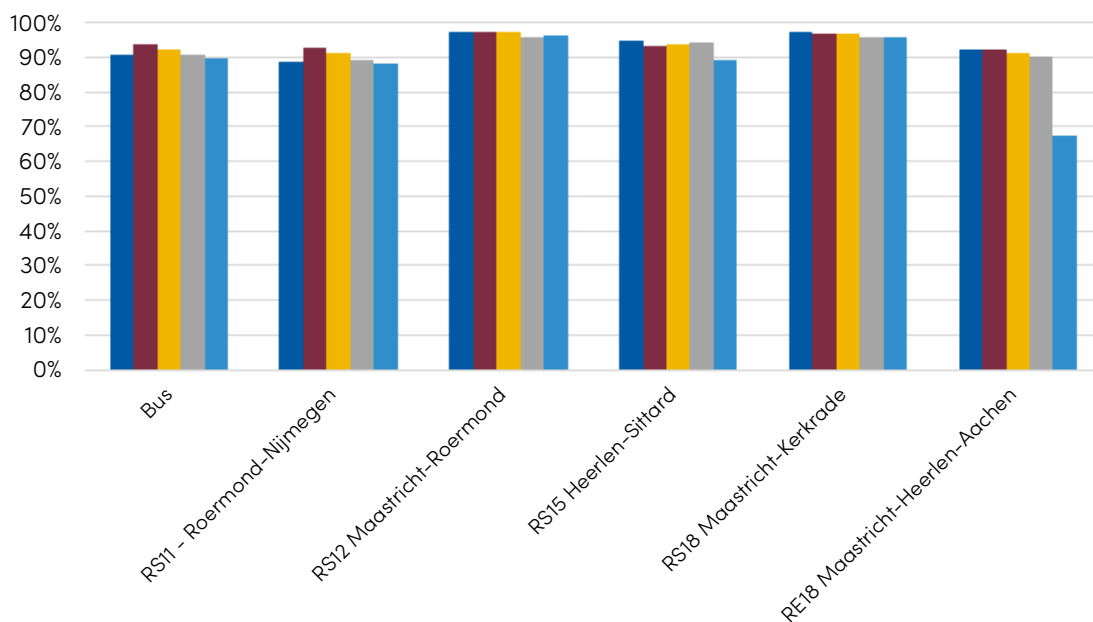
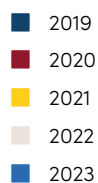
- Initiatieven voor het bevorderen van digitale toegankelijkheid (van diensten zoals klantenservice, apps, boekingsystemen etc.) zijn cruciaal om de groeiende groep ouderen te ondersteunen en inclusiviteit te waarborgen, zeker gezien de vergrijzing in Limburg.
- Autonoom vervoer biedt in de toekomst mogelijk kansen, onder andere voor de verbetering van de fijnmazige bereikbaarheid. Op de korte en middellange liggen kansen echter vooral in afgebackende en kleinschalige locaties.
- De verschillende nieuwe ontwikkelingen die reizigers in kunnen zetten om hun ov-reis te plannen, boeken en betalen (OVPay, MaaS) kunnen reizigers helpen om makkelijker gebruik te maken van het ov en in een duurzame keten te reizen. Tegelijkertijd moeten kwetsbare groepen die het lastig vinden om met deze middelen om te gaan op weg geholpen worden.

2.5 Kwaliteit van het OV

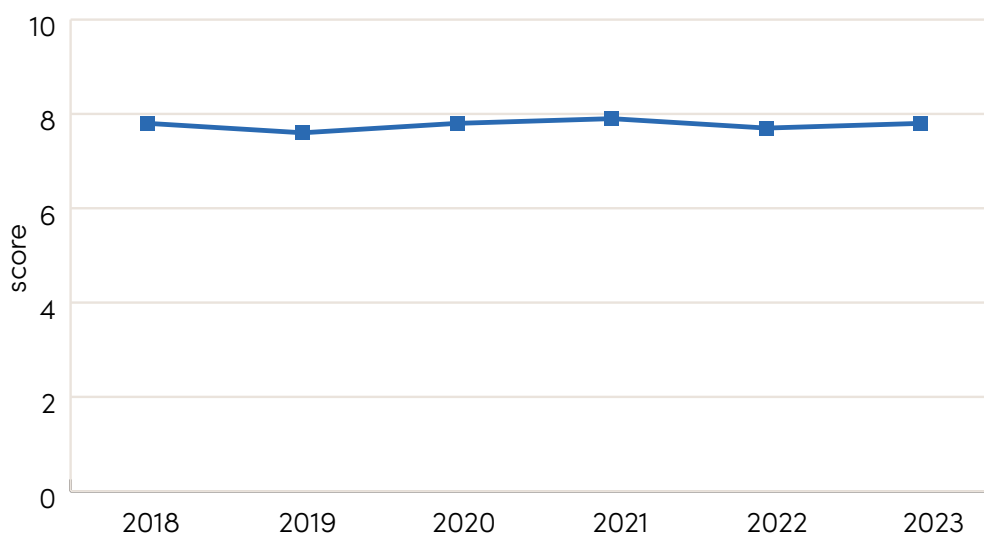
Wat gebeurt er?

- Incidenten gerelateerd aan sociale veiligheid vragen om meer onderzoek naar en aandacht voor veiligheid en toezicht in de OV-sector in de toekomst.
- De klanttevredenheid onder reizigers is gestegen ten opzichte van de vorige meting in Limburg. Dit wijst op verbeteringen in de dienstverlening en algehele reiservaring onder de bestaande OV-reizigers.

Aankomst- punctualiteit



Oordeel reizigers openbaar vervoer



Wat kunnen we hieruit meenemen?

- Incidenten gerelateerd aan sociale veiligheid in het openbaar vervoer vragen om extra aandacht voor omgang met veiligheid, om reizigers een veilige omgeving te bieden.
- De gestegen klanttevredenheid wijst, onder ov-reizigers, op verbeteringen in de dienstverlening en algehele ervaring
- Het oordeel van de niet-ov-reiziger is minder helder. We hebben niet goed in beeld waarom mensen niet kiezen voor het ov, of juist minder met het ov reizen. Dit vergt verder onderzoek zodat we deze groepen kunnen motiveren om weer of meer met het ov te reizen.
- Aankomstpunctualiteit is een belangrijk aandachtspunt, net als bijvoorbeeld rituitval. De betrouwbaarheid van het ov vormt een belangrijke basis voor de kwaliteit.



3. Ambities en doelen

3.1 Ambities en doelen uit de ov-concessie

Arriva is onze concessiehouder in Limburg. Het openbaar vervoer in de Concessie Openbaar Vervoer Limburg 2016 – 2031 bestaat uit het regionale bus- en treinvervoer en dat vervoer wordt uitgevoerd in een multimodale concessie. In het Programma van Eisen voor de Concessie is een aantal ambities en doelen vastgesteld op basis waarvan invulling wordt gegeven aan de uitvoering en ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer in Limburg.

De vier centrale ambities voor het Openbaar Vervoer in het Programma van Eisen zijn:

1. De reiziger centraal: een vraaggericht openbaar vervoersysteem;
2. Naadloos openbaar vervoersysteem: multimodaliteit via het visgraatmodel geeft optimale afstemming tussen trein, bus/auto en Maatwerk, en vertaalt zich onder andere naar integraliteit in kaartsoorten en tarieven, reisinformatie en afstemming met het doelgroepenvervoer;
3. Bevorderen maatschappelijke participatie: het Openbaar Vervoer draagt eraan bij dat elke burger zich kan verplaatsen door de provincie – dit in samenhang met andere vervoervormen;
4. Openbaar vervoer zonder grenzen: aansluiting op nationale en internationale Knoop-punten en daarmee het ondersteunen van ruimtelijk-economische positie in de Euregio en inspelen op de kansen van toenemende Europese integratie.

Het Programma van Eisen stelt naast de ambities zeven doelen:

- A. Hoge kwaliteitsbeleving en klantwaardering door reizigers;
- B. Eenvoudig te begrijpen en overzichtelijk openbaar vervoersysteem (mentale toegankelijkheid);
- C. Naadloze aansluitingen tussen diverse vervoervormen (visgraat en Knooppunten);
- D. Punctueel en betrouwbaar Openbaar Vervoer;
- E. Toegankelijk en sociaal veilig Openbaar Vervoer;
- F. Kosteneffectieve inzet van beschikbare middelen (rentabiliteit en financierbaarheid);
- G. Behoud en groei van het aantal reizigers.

3.2 Ambities en doelen uit het Beleidskader

Met het vaststellen van het beleidskader 'Een bereikbaar en toegankelijk Limburg' hebben we richting gegeven aan onze ambities en doelen voor mobiliteit in Limburg. Over openbaar vervoer zeggen we het volgende:

'De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer. We bepalen aan welke eisen het regionale openbaar vervoer moet voldoen. Of je nu in de stad woont of in een kleine kern, naar je werk gaat of reist in je vrije tijd: het Limburgse openbaar vervoer moet een aantrekkelijke keuze zijn. Ook als je de landsgrens over reist. 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.'

Met het beleidskader hebben we in een doelenboom een opgave en doelen geformuleerd voor mobiliteit in Limburg. Onze maatschappelijke opgave of ambitie voor de komende jaren zoals vastgesteld in het beleidskader is:

- 'Limburg is bereikbaarder en verkeersveiliger voor iedereen.'

Om dit concreet te maken zijn doelstellingen (met daarbij indicatoren) geformuleerd. Voor het openbaar vervoer zijn onderstaande doelstellingen uit het beleidskader van belang:

- '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 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.'

Deze maatschappelijke opgave en de bijbehorende doelstellingen vormen de basis voor de keuzes die we de komende jaren maken in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Via monitoring en evaluatie rapporteren we hierover periodiek via de Voortgangsrapportage IPML en voor- en najaarsnota's.



3.3 Wat betekent dit voor de ontwikkeling van openbaar vervoer in Limburg?

Wanneer we de ambities en doelen uit het Programma van Eisen en het beleidskader naast elkaar leggen zien we veel overeenkomsten en is er ruimte om aan onze doelstellingen te werken. Ontwikkeling van het openbaar vervoer vindt plaats vanuit de vertrekpunten in de Concessie (waaronder het Programma van Eisen), waarbij die ontwikkeling een verdere inkleuring krijgt door de ambities uit het Beleidskader. Ten aanzien van de ontwikkeling van het overige openbaar vervoer is de Concessie minder (of zelfs niet) bepalend. Het Beleidskader (maar bijvoorbeeld ook ambities uit Limburg Centraal) zijn daar meer sturend.

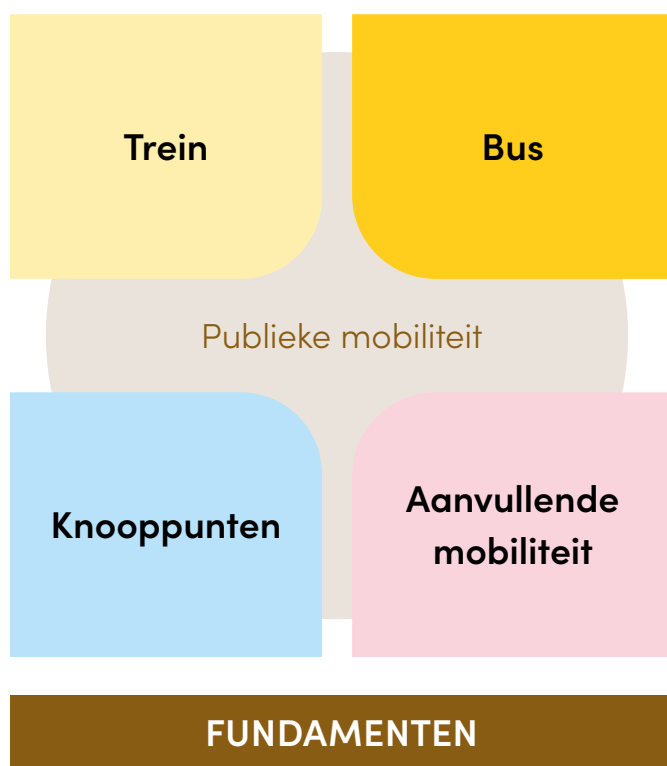
De activiteiten in het Uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 5 en 6) van het Ontwikkelplan OV relateren altijd aan een of meer van de bovenstaande ambities en doelen. Bij de concretisering van maatregelen en activiteiten maken we afgewogen en onderbouwde keuzes om een effectieve inzet van de beschikbare middelen te bewerkstelligen.



4. Limburgse opgaven en ontwikkelrichtingen

We werken de komende jaren aan betere bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer, we verbeteren de kwaliteit en kiezen voor Publieke Mobiliteit. We hebben deze ontwikkelrichtingen verdeeld over een aantal thematische blokken, beginnend met de fundamentelementen die randvoorwaardelijk zijn om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. We zetten per thema uiteen waar we nu staan, welke ontwikkelrichting we voor ogen hebben en hoe onze gewenste toekomst eruitziet.

Figuur 1: Samenhang tussen elementen van het openbaar vervoer



4.1 Fundamenten

Huidige situatie

De Concessie met Arriva biedt duidelijke kaders voor het regionale openbaar vervoer in Limburg. Veel van de basiselementen voor goed openbaar vervoer vallen binnen het structurele beheer van de ov-concessie. De 'ademende concessie' geeft ons ontwikkelruimte. Trends en Ontwikkelingen leiden mogelijk tot nieuwe kaders en randvoorwaarden die eerder nog niet aanwezig waren. Daaruit kunnen nieuwe opgaven voortkomen die vragen om het maken van keuzes. Bij het maken van die keuzes moeten alle onderdelen van het openbaar vervoersysteem in samenhang functioneren. Vanuit deze gedachte is het bieden van bus- en treinritten (of andere vormen van vervoer), het organiseren van het geheel en het zorgdragen voor de randvoorwaarden (prijs, kwaliteit, veiligheid etc.) een noodzaak om het openbaar vervoersysteem goed te laten functioneren. De fundamenten van het openbaar vervoer moeten op orde zijn voor een degelijke basis, denk bijvoorbeeld aan:

- Toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
- Sociale veiligheid van het openbaar vervoer;
- Praktische en betaalbare ticketing en tarifiering;
- Reisinformatie;
- Goede monitoring en evaluatie van het openbaar vervoer.

Ontwikkelrichting

De afgelopen jaren trachtten we meer proactief en integraal om te gaan met de fundamenten die nodig zijn voor de toekomstbestendige ontwikkeling van het openbaar vervoer in Limburg. Deze lijn zetten we door, waarbij we in het bijzonder aandacht hebben voor:

- Een toegankelijk en inclusief openbaar vervoer;
- Openbaar vervoer waar mensen zich veilig en welkom voelen om te reizen;
- Goede producten en tarieven om reizigers te behouden en te winnen;
- Stimuleren gebruik(sgemak), openbaar vervoer als vanzelfsprekende reisoptie;
- Verduurzamen van het openbaar vervoer.

Gewenste toekomst

- De activiteiten in het Uitvoeringsprogramma helpen ons om de basis van het vervoer te versterken:
- De fundamenten van het openbaar vervoer maken een voor de reiziger toegankelijk, veilig en betaalbaar systeem dat gemakkelijk te gebruiken is.
- Reizigers zien het openbaar vervoer als een vanzelfsprekende, laagdrempelige reisoptie.
- Het openbaar vervoer in Limburg is een volledig verduurzaamde reismogelijkheid.



4.2 Publieke mobiliteit

Huidige situatie

Er zijn voor verschillende doelgroepen verschillende modaliteiten beschikbaar. Veel mensen maken gebruik van het (regionaal) openbaar vervoer. De Wensbus (vrijwilligersvervoer) draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in het landelijk gebied en buitenwijken van steden. Mensen met een Wmo-indicatie kunnen gebruik maken van het doelgroepenvervoer, in Limburg grotendeels georganiseerd door Omnibuzz. Daarnaast zijn er verspreid door de provincie vervoersopties beschikbaar als deelauto's en deelfietsen. Met goede reisinformatie, betaalbare tarieven, aantrekkelijke reisproducten en ondersteunende (digitale) diensten trachten we deze systemen toegankelijk en zichtbaar te maken. Toch staan deze systemen onder druk door demografische en maatschappelijke ontwikkelingen.



Ontwikkelrichting

Publieke Mobiliteit is het effectief organiseren en integreren van door de overheid gefinancierde of gesubsidieerde mobiliteit. Bereikbaarheid staat hierbij centraal, niet de bestaande netwerken, met als specifiek doel inclusieve bereikbaarheid te borgen en verbeteren. Dit betekent bijvoorbeeld een effectief samenspel organiseren tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, het ontsluiten van wijken en landelijk gebied met innovatieve vervoersvormen en het vinden van de juiste, betaalbare en toekomstbestendige mix van mobiliteitsopties in een gebied. Daarbij kunnen zaken als meerijden, deelmobiliteit, flexvervoer en vrijwilligersinitiatieven bijdragen aan de bereikbaarheid. Op knooppunten worden verschillende modaliteiten op een toegankelijke manier met elkaar verbonden. Gecombineerd met gebruiksvriendelijke reizigersondersteuning en een goed georganiseerde regie, moet dit ervoor zorgen dat de reiziger in zijn of haar mobiliteitsbehoefte voorziet op een gebruiksvriendelijke en kostenefficiënte wijze.

Door middel van Publieke Mobiliteit werken we aan een inclusief mobiliteitssysteem dat een bijdrage levert aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van Limburg. De Provincie Limburg neemt als verantwoordelijke voor het regionaal openbaar vervoer een belangrijke rol in de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit. Samen met gemeenten en (Wmo-)vervoerders zoeken we naar een beweging richting toekomstbestendige mobiliteit voor elke reiziger. Daarnaast blijven we aangehaakt op ontwikkelingen op Rijksniveau en wisselen we kennis, ervaring en oplossingen uit met andere overheden. Waar mogelijk en wenselijk zetten we stappen in de huidige concessie. Daar waar dat niet anders kan en waar mogelijk nemen we ontwikkelingen mee in de volgende concessie.

Gewenste toekomst

Hoewel er nog veel rond Publieke Mobiliteit in ontwikkeling is, is het onze wens dat deze nieuwe vorm van onze mobiliteit inrichten bijdraagt aan de volgende zaken:

- Verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid door een voor ieder gebied effectief samengesteld en samenhangend mobiliteitsaanbod.
- Integratie van diverse vervoerssystemen zodat voor reizigers één geheel aan collectief vervoermogelijkheden ontstaat;
- Een inclusief mobiliteitssysteem met diverse en aantrekkelijke vervoersmogelijkheden.
- Kosteneffectief en doelmatig samenspel tussen modaliteiten; een toekomstbestendig mobiliteitssysteem
- Een mobiliteitssysteem dat het mogelijk maakt en stimuleert om duurzame reisbewegingen te maken.

4.3 Trein

Huidige situatie

Het Limburgse treinnetwerk is op dit moment een zorgvuldig afgestemd pakket van gedecentraliseerd regionaal spoor (Concessie Limburg) en de reguliere Intercity's richting de Randstad (Concessie Hoofdrailnet). Ons treinnetwerk dekt een groot deel van de provincie en kent zeker in Zuid-Limburg een hoge stationsdichtheid. Het treinnetwerk draagt sterk bij aan de bereikbaarheid binnen Limburg, ook richting de rest van Nederland en landsgrens-overschrijdend. Daarom vormt het treinnetwerk in de huidige concessie de ruggengraat van ons openbaar vervoer. Sinds 2024 rijdt ook de Drielandentrein tussen Luik en Aken. Dit zorgt voor een duurzame, snelle verbinding met deze belangrijke centra vlak over de grens.

Ontwikkelrichting

We willen het huidige productaanbod behouden en waar potentieel ligt mogelijkheden verkennen gericht op het benutten en versterken van de economische kracht en voorzieningen in onze en omliggende regio's, zowel in het binnenland als over de grens. De trein moet een betrouwbare en comfortabele vervoersoptie zijn voor alle reizigers, van forenzen tot bezoekers van Limburg. Het is van groot belang dat de stroom van goederenvervoer goed afgestemd is met de stroom van personenvervoer op het spoor. We willen dat de reiziger geen hinder ervaart van de goederenstromen die van belang zijn voor onze economische ontwikkeling. Met Limburg Centraal maken we gebruik van de capaciteit en mogelijkheden op het spoor om onze woningbouwopgave te ondersteunen. De komende jaren wordt de Maaslijn geëlektrificeerd en opgewaardeerd. Dit is een belangrijke stap voor de bereikbaarheid van Noord- en Midden-Limburg en de kwaliteit van de Maaslijn.

Gewenste toekomst

Bovenstaande ontwikkelrichting en de daar bijbehorende activiteiten moeten bijdragen aan onderstaande wensen:

- Verdere verbinding van Limburgs ov met internationale treinnetwerk (Drielandentrein en Weert-Hamont-Antwerpen)
- Ontwikkelingen op de Maaslijn leiden tot duurzamere en betrouwbaardere reisopties
- Goede afstemming tussen goederen- en personenvervoer op het spoor
- Frequente, snelle en betrouwbare verbindingen van Limburg met de rest van Nederland





4.4 Bus

Huidige situatie

De afgelopen jaren zijn we samen met Arriva begonnen met het differentiëren van het busnetwerk in een ABC-formule. Hierbij zijn A-lijnen de hoogwaardige OV-lijnen, vergelijkbaar met ons treinnetwerk, zoals de lijn 350 tussen Maastricht en Aken. Het B-netwerk is het netwerk van stad- en streekbussen dat we zo goed mogelijk optimaliseren. Het C-segment zijn lijnen of gebieden waar we nieuwe oplossingsrichtingen verkennen en uitproberen, bijvoorbeeld met behulp van flexconcepten zoals de Arriva Vlinder. Deze differentiatie stelt ons in staat om op ieder schaalniveau keuzes te maken waardoor de reiziger een aantrekkelijk maar ook bij de vervoervraag passend aanbod heeft.

Ontwikkelrichting

Samen met Arriva ontwikkelen we de ABC-formule door om zo goed mogelijk te voldoen aan de behoefte van de reizigers. Dat betekent aan de ene kant van het spectrum (A) verkennen waar kansen en mogelijkheden aanwezig zijn om grote groepen reizigers te faciliteren met hoogwaardige en snelle busverbindingen. Bij het stad- en streeknetwerk (B) ontwikkelen we door naar een optimaal systeem dat bijdraagt aan de bereikbaarheid. Bij het C-segment gaan we op zoek naar innovatieve en flexibele oplossingen die bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare bereikbaarheid in Limburg. De opgave is om binnen bestaande budgetten en met de doelen en ambities uit de Concessie en het Beleidskader en zo effectief mogelijk openbaar vervoer neet te zetten. Daarnaast maken we met onze de bussen de duurzame beweging naar volledig Zero Emissie.

Gewenste toekomst

- Aantrekkelijk openbaar vervoer passend bij de vervoervraag.
- Busnetwerk in verschillende categorieën (A, B, C) om kwaliteit, betrouwbaarheid en bereikbaarheid effectief te verzekeren
- Transitie naar volledig Zero Emissie busnetwerk

4.5 Knooppunten

Huidige situatie

Knooppunten zijn niet alleen plekken waar je in de bus of trein stapt. Het zijn de onmisbare schakels waar modaliteiten samenkomen en waar maatschappelijke functies en voorzieningen ontsloten worden. Het beheren en ontwikkelen van knooppunten zoals stations, overstapplaatsen en haltes is van groot belang voor een goed functionerend openbaar vervoer. Een uniek kenmerk van het ov-netwerk in Limburg is het grote aantal treinstations. Door deze hoge dichtheid hebben relatief veel inwoners een station in de buurt. Veel van deze stations kennen een relatief laag aantal instappers. De netwerkwaarde voor de omgeving is echter groot. Daarom hebben we de afgelopen jaren ingezet op het op orde brengen van de kwaliteit en het doorontwikkelen van knooppunten, met oog voor de verschillende schaalgroottes, van bushalte tot groot treinstation.

Ontwikkelrichting

We sturen op een integrale benadering van knooppunten als onderdeel van een multi-modaal mobiliteitsnetwerk en de ruimtelijke opgave. Knooppunten vormen de verbindingen of scharnierpunten tussen verschillende vervoerssystemen en modaliteiten en faciliteren de reiziger zo goed mogelijk in de reis. Deze plekken vormen het start-, overstap- en/of eindpunt van iedere ov-reis en vormen in de toekomst een belangrijke basis voor Publieke Mobiliteit. We brengen de basis van onze knooppunten verder op orde, onder andere op het gebied van toegankelijkheid en voorzieningen. Knooppunten helpen ons om verschillende modaliteiten te vervlechten (lopen, fiets, ov, P+R, deelmobiliteit en carpool) en kunnen toegang bieden tot aanvullende mobiliteitsdiensten. Op deze manier stimuleren we het gebruiksgemak van het openbaar vervoer. Het behoud van unieke kenmerken van ons netwerk aan knooppunten, zoals de hoge stationsdichtheid, is een randvoorwaarde.

Naast de onmisbare schakels in het Limburgse mobiliteitssysteem vormen knooppunten belangrijke en kansrijke potentiële locaties voor maatschappelijke functies en voorzieningen. Door deze te centreren rondom een ov-knooppunt ontstaat relatief laagdrempelige toegang voor veel doelgroepen. Het belangrijkste voorbeeld hiervan zijn de ontwikkelingen inzake woningbouw rond Intercitystations in Limburg, onder de noemer 'Limburg Centraal'. Ook op kleiner schaalniveau is het van belang om samen met onze partners te kijken naar de rollen en locaties van knooppunten in een breder perspectief in het kader van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Gewenste toekomst

- Knooppunten als onmisbare schakel tussen verschillende modaliteiten, waardoor effectief en efficiënt verplaatsen mogelijk wordt (ook als alternatief op eigen vervoer).
- Knooppunten waar maatschappelijke functies en voorzieningen ontsloten worden.
- Differentiatie in types, grootte en schaalniveau om bereikbaarheid en kwaliteit te borgen.
- Knooppunten inrichten en opwaarderen om ketenreizen te stimuleren.

4.6 Aanvullende Mobiliteit

Huidige situatie

Er zijn vele vormen van mobiliteit die aanvullend zijn op het 'traditionele' openbaar vervoer, zowel binnen als buiten de concessie. Denk aan de Buurtbus, de Arriva Vlinder, maar ook aan deelfietssystemen, en natuurlijk de Wensbus. We zorgen ervoor dat deze systemen elkaar goed aanvullen en waar mogelijk goed samenwerken en de relatie of koppeling met het openbaar vervoer is geborgd. Daarnaast maken veel mensen in hun voor- en nareis van het openbaar vervoer gebruik van hun eigen auto, fiets of lopen ze. We werken effectief samen met Wmo-vervoerder Omnibuzz en zijn alert op ontwikkelingen rond deelmobiliteit.

Ontwikkelrichting

We zetten, onder andere via Publieke Mobiliteit, in op systeemintegratie (kwaliteit, gemak en efficiency) en innovatie. Alle verschillende elementen van aanvullende mobiliteit hebben de potentie om bij een effectief samenspel een belangrijke bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid. Het stapsgewijs toewerken naar een geïntegreerd systeem voor aanvullende mobiliteit kan de spanning tussen vraag en aanbod daar waar het reguliere ov niet het perfecte antwoord is, doorbreken. We onderzoeken de rol van deelmobiliteit en stimuleren deze duurzame optie waar kansrijk en mogelijk. In het kader van multimodaal reizen zetten we versterkt in op de rol van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) als onderdeel van het mobiliteitssysteem en aanknopingspunt op het openbaar vervoer en streven we naar manieren om automobilisten te stimuleren om (een deel van) hun reis met andere vervoersopties te maken.

Gewenste toekomst

- Vergaande samenwerking en integratie tussen vervoerders en modaliteiten ten dienste van toegankelijkheid en bereikbaarheid voor elke reiziger.
- Deelmobiliteit passend in de Limburgse context en vraag.
- We zetten in op de kracht van multimodaal reizen en de combinatie actieve mobiliteit en openbaar vervoer.





Co-financed by
the European Union



Netherlands
Dutch Railways

A1

5. Uitvoeringsprogramma (2024-2031)

Het Uitvoeringsprogramma van het Ontwikkelplan OV maakt de ambities, opgaven en doelstellingen uit de voorgaande hoofdstukken concreet door de specifieke opgave te beschrijven en hier activiteiten aan te verbinden. Zoals eerder uitgelegd werken en denken we binnen deze activiteiten in twee tijdshorizonnen. We onderzoeken telkens wat de gewenste ontwikkeling is, afhankelijk van beschikbare middelen, rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen. Daarbij kijken we:

1. Welke stappen op korte termijn mogelijk zijn en waar ontwikkelperspectief is op middellange termijn tot het einde van de concessie (tot 2031);
2. Hoe we strategische en lange termijndossiers in de volgende concessieperiode kunnen implementeren (na 2031).

Het Uitvoeringsprogramma is verdeeld in twee delen. Het eerste deel bevat activiteiten en thema's waar binnen de huidige concessieperiode (tot 2031) nog ruimte voor ontwikkeling is. De activiteiten voor het deel 'Na 2031' zijn zaken die een langere aanlooptijd kennen of gaan over visievorming richting de toekomst. Dat wil niet zeggen dat deze onderwerpen nu niet prioritair zijn voor bijvoorbeeld onderzoek, verkenning, belangenbehartiging en/of strategie, maar dat ze bijvoorbeeld voor fysieke implementatie of in hun ontwikkeling een veel langere termijn kennen.

Deel 1 van het uitvoeringsprogramma loopt, net als de huidige concessie, tot 2031. In deze periode is het aan de Provincie om samen met Arriva zo goed mogelijk invulling te geven aan het beheer en de ontwikkeling van de openbaar vervoerconcessie in Limburg. Daarnaast werkt de Provincie met andere stakeholders als gemeenten, NS, ProRail en Omnibuzz aan de ontwikkeling van het Limburgse openbaar vervoer in bredere context, bewaken we de samenhang met de bredere mobiliteitsopgave en bereiden we ons voor op toekomstige ontwikkelingen met als ijkpunt de volgende concessieperiode na 2031.

Rollen en verantwoordelijkheden

Bij onderstaande thema's is in veel gevallen een rol weggelegd voor onze vervoerder Arriva, in andere gevallen kan de Provincie Limburg zelf aan de slag. Daarnaast zijn er onderwerpen waar de samenwerking met andere partijen gewenst of noodzakelijk is om tot resultaat te komen. Bij de activiteiten in dit Ontwikkelplan OV neemt de Provincie verschillende rollen in, variërend van initiatiefnemer, opdrachtgever, samenwerkingspartner tot belangenbehartiger.

5.1 Fundamenten

In deze paragraaf zetten we de in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelrichting rond de fundamenten van het openbaar vervoer uiteen aan de hand van een aantal specifieke thema's en actielijnen.

5.1.1 Toegankelijkheid

Beschrijving

Openbaar Vervoer is er voor iedereen. Het is dan ook van groot belang om ervoor te zorgen dat reizigers, ongeacht leeftijd of mobiliteitsbeperkingen, zoveel mogelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Laagdrempelige toegang tot OV richt zich enerzijds op het wegnemen van fysieke barrières en het creëren van een inclusieve infrastructuur die toegankelijk is voor mensen met een beperking, ouderen en reizigers met bijvoorbeeld kinderwagens of zware bagage. Anderzijds faciliteren we mentale/digitale toegankelijkheid in het OV onder andere met laagdrempelige betaalwijzen, begrijpelijke ticketing en tarieven en overzichtelijk plannen en boeken van een reis. Hoe makkelijker en vanzelfsprekender het openbaar vervoer te gebruiken is, hoe toegankelijker het is voor een zo groot mogelijke doelgroep en hoe meer reizigers we kunnen verwelkomen in het systeem.

Activiteiten en planning

- Uitvoering van het 'Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg (2024-2027)', zowel in de rol van OV-autoriteit, wegbeheerder (haltes) en aanjager van regionale mobiliteit.
- In samenwerking met onze partners reisinformatie zo accuraat en actueel mogelijk maken (doorlopend).
- In gesprek met regio's, Omnibuzz en Arriva over initiatieven die barrièreverlagend werken, bijvoorbeeld de OV-ambassadeur en soortgelijke projecten (doorlopend)

5.1.2 Inclusiviteit/ Vervoersgelijkheid

Beschrijving

Inclusiviteit en vervoersongelijkheid in mobiliteitsvraagstukken in het algemeen en voor het ov in het bijzonder zijn thema's die betrekking hebben op de toegang tot en het gebruik van OV door verschillende groepen in de samenleving. Een inclusief openbaar vervoersysteem zorgt ervoor dat alle reizigers, ongeacht hun achtergrond, leeftijd, geslacht, sociaaleconomische status of fysieke en mentale capaciteiten, zoveel mogelijk gelijkwaardige toegang hebben tot mobiliteit. Vervoersongelijkheid ontstaat wanneer bepaalde groepen minder toegang hebben tot vervoersmiddelen. Dat kan komen door fysieke en mentale barrières, maar ook door financiële of sociale barrières. De oplossing is niet per definitie 'meer openbaar vervoer', de invalshoek vanuit inclusiviteit en vervoersongelijkheid kan wel leiden tot andere keuzen in het OV-aanbod.

Activiteiten en planning

- We implementeren openbaar vervoer voor Minima middels Dal Vrij Limburg en monitoren en evalueren de effecten hiervan (2025–2026)
- We werken aan inclusief vervoer door in te zetten op toegankelijkheid (doorlopend)
- We creëren samen met Arriva aantrekkelijke producten en betaalwijzen die inspelen op de behoeften van (nieuwe) reizigers, o.a. via het landelijke OVpay-systeem (2025–2026)

5.1.3 Nieuwe betaalwijzen (OVpay)

Beschrijving

De manier van betalen in het openbaar vervoer in Nederland is aan het veranderen. Het huidige betaalsysteem achter de OV-chipkaart (Mifare) nadert het einde van zijn technische levenscyclus en wordt vervangen door een systeem op basis van de internationale betaalkaartstandaard EMV (Europay, Mastercard, Visa). Sinds Q1 2023 kunnen reizigers in Limburg al in- en uitchecken met hun fysieke of digitale betaalpas en hun creditcard. Wie niet met de bankpas kan of wil reizen, kan in de toekomst gebruik maken van de OVpas. Deze wordt in de loop van 2025 uitgerold. Als het nieuwe systeem voldoet aan alle voorwaarden die zijn afgesproken, zal het huidige OV-chipkaartsysteem landelijk uitgezet worden. De doorontwikkeling van nieuwe betaalwijzen zal echter niet stoppen. Zo zijn er in de komende jaren verdere ontwikkelingen op het gebied van GPS-gebaseerde systemen die bijvoorbeeld reizen over de grens laagdrempeliger kunnen maken.

Activiteiten en planning

- Landelijke begeleiding migratie OV-chipkaart naar OVpay (2025–2026)
- Ontwikkelen van nieuwe abonnementvoorwaarden en implementeren ervan
- Volgen en waar mogelijk participeren in innovatie op het gebied van betaalwijzen (doorlopend)



5.1.4 Dal Vrij Limburg

Beschrijving

In 2024 is door Provinciale Staten besloten om OV voor minima door middel van het Dal Vrij Limburg-product van Arriva te realiseren. Dal Vrij Limburg biedt minima de mogelijkheid om vrij te reizen in de daluren in het regionaal openbaar vervoer van Arriva. De regeling bevordert leefbaarheid, participatie en sociale inclusie door deze doelgroep toegang te bieden tot mobiliteit.

Activiteiten en planning

- Uitrol van Dal Vrij Limburg (2025-2026)
- Monitoring en evaluatie van de regeling (doorlopend, met eerste rapportage 2026/2027)
- Onderzoeken hoe OV voor minima in een volgende concessie past (2027)

5.1.5 (Sociale) Veiligheid

Beschrijving

(Sociale) Veiligheid in het OV verwijst naar de mate waarin reizigers veilig zijn (objectieve veiligheid) en zich veilig voelen (subjectieve veiligheid) tijdens hun reis, zowel op haltes en stations als in de voertuigen zelf. Het gaat hierbij niet alleen om bescherming tegen incidenten of criminaliteit, maar ook om de perceptie van veiligheid en het voorkomen van situaties die gevoel van ongemak of zelfs angst kunnen veroorzaken, zoals donkere afgelegen perrons of gedrag van medereizigers.

De perceptie van veiligheid speelt een grote rol: zelfs als er weinig daadwerkelijke incidenten plaatsvinden, kunnen mensen zich ongemakkelijk voelen en bijvoorbeeld om die reden het openbaar vervoer mijden. Factoren zoals de aanwezigheid van personeel, toezicht en controle, goed onderhoud van haltes en voertuigen, zichtbare camerabewaking, goede verlichting, repareren van vandalisme en beschadigingen en duidelijke informatievoorziening dragen bij aan zowel objectieve als subjectieve veiligheid. Dit alles zorgt ervoor dat reizigers veilig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Een nette, schone en goed onderhouden omgeving nodigt minder snel uit tot ongewenst gedrag (minder incidenten) en draagt bij aan veiligheidsbeleving en –waardering.

Activiteiten en planning

- Jaarplan Sociale Veiligheid Arriva – Concessie (doorlopend)
- Uitvoeren motie Sociale Veiligheidsonderzoek, met aandacht voor vrouwen (2025)

5.1.6 Duurzame verplaatsingen

Beschrijving

We willen dat onze mobiliteit zo duurzaam mogelijk is ingericht. Openbaar vervoer draagt hieraan bij door grote groepen mensen efficiënt te verplaatsen. Door voertuigen en verplaatsingen te verduurzamen zetten we hier verdere stappen in. Dit kan onder meer door het inzetten van elektrische bussen en treinen, maar ook door bij de inrichting van de ruimte voorrang te geven aan actieve vormen van mobiliteit (lopen en fietsen). Bijvoorbeeld door goede overstekmogelijkheden en stallingen en/of voor fietsers te realiseren. Door deze maatregelen te combineren, wordt het ov-systeem duurzamer en attractiever. Dat draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid, duurzamere stedelijke en landelijke ontwikkeling en de vermindering van verkeersdrukke en emissie-uitstoot.

Activiteiten en planning

- Uitrol Zero Emissie (ZE-)bussen (2026)
- Stimuleren ov-gebruik (doorlopend)
- Stimuleren duurzame voor- en natransport (doorlopend)

5.1.7 Uitvoeringsplan Duurzaamheid

Beschrijving

De duurzaamheidsvisie van de Provincie Limburg biedt een uitgebreide en toekomstgerichte benadering van duurzaamheid, gericht op het bevorderen van milieuvriendelijkheid, economische vitaliteit en sociale inclusie. Deze visie vormt de basis voor de provinciale beleidsvoering en strategische planning, met als doel Limburg te transformeren in een groene en duurzame regio. Duurzaam openbaar vervoer is een speerpunt in deze visie, waarbij er binnen de Concessie afspraken zijn gemaakt over de momenten waarop vervanging van de voertuigen op fossiele brandstof plaatsvindt.

Activiteiten en planning

- Duurzaamheidsvisie op de onderdelen openbaar vervoer vertalen naar de nieuwe OV-Concessie

5.1.8 Duurzaam voor- en natransport

Duurzame voor- en natransport verplaatsingen, zoals fietsen of wandelen, spelen een belangrijke rol in de effectiviteit van een openbaar vervoerssysteem. Door deze manieren van verplaatsing te stimuleren, wordt niet alleen de bereikbaarheid van knooppunten vergroot, maar ook de duurzaamheid van het gehele mobiliteitsnetwerk verbeterd. Daarnaast zorgt het faciliteren van voor- en natransport oplossingen voor meer flexibiliteit en snelheid bij reizigers en daarmee voor een attractiever OV.

In een integraal ontworpen ov-systeem worden deze duurzame bewegingen actief ondersteund door de aanwezigheid van voldoende en veilige fietsparkeerplekken, fietspaden, veilige wandelroutes en gedeelde vervoersopties, zoals deelfietsen of (elektrische) scooters. Samen zorgen deze maatregelen voor een toekomstbestendige en duurzame mobiliteit die zowel het welzijn van reizigers als de leefbaarheid van steden bevordert.

Activiteiten en planning

- Bij knooppunten in overleg met stations- en wegbeheerders werken aan voldoende beschikbaarheid voor veilige stalling van (elektrische)fietsen.
- We werken samen met beheerders van wandel- en fietsnetwerken aan het verbeteren van de aansluiting van het openbaar vervoersnetwerk met wandel- en fietsnetwerken (doorlopend).
- Stimuleren van actieve mobiliteit binnen de regionale samenwerking (doorlopend).

5.1.9 Evenementen

Beschrijving

Evenementenbeleid voor het openbaar vervoer kan worden ingezet om de bereikbaarheid, veiligheid en efficiëntie het OV tijdens grote evenementen te waarborgen. Evenementenbeleid kan helpen bij het beheren van de vervoersstromen van een grote hoeveelheid reizigers die naar en van evenementenlocaties reizen, zoals concerten, sportwedstrijden, festivals of andere grootschalige bijeenkomsten. Het doel is om het OV optimaal in te zetten en tegelijkertijd een prettige reiservaring voor bezoekers te bewerkstelligen. Daarnaast kan de reiziger kennismaken met het openbaar vervoer en wordt deze aangemoedigd om in de toekomst vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Activiteiten en planning

Bij (grootschalige) evenementen moedigen we Arriva, organisatoren en wegbeheerders aan het gesprek te voeren over bereikbaarheid en de kansen en gevolgen voor openbaar vervoer in die context (doorlopend).



5.1.10 Bereikbaarheid bedrijventerreinen en campussen

Beschrijving

Limburg kent een aantal bedrijventerreinen die op afstand van het OV-lijnnennet liggen. Het is aan bedrijven om in gezamenlijkheid met betrokken partners en stakeholders het gesprek aan te gaan over de duurzame bereikbaarheid van deze locaties. Hierbij voeren we graag het gesprek over de rol die openbaar vervoer kan vervullen in deze bereikbaarheid en stimuleren wij waar mogelijk en effectief, in samenwerking met bedrijven en andere stakeholders, het gebruik van openbaar vervoer.

Activiteiten en planning

- Bereikbaarheid Brightlands-campussen (doorlopend)
- Bereikbaarheid Chemelot (doorlopend)
- Bereikbaarheid Avantis Trilandis (2024-2026)



5.1.11 Meerrijddiensten

Beschrijving

Meerrijddiensten, bijvoorbeeld carpooldiensten, zijn een duurzame mobiliteitsoplossing die steeds populairder wordt. Ze bieden een efficiënt en milieuvriendelijk alternatief voor individueel autoverkeer. Bij meerrijddiensten delen meerdere reizigers een voertuig, wat leidt tot een vermindering van het aantal auto's op de weg en dus tot een lagere CO₂-uitstoot. In de context van openbaar vervoer, duurzaamheid en de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit ligt er een kans voor mensen om hun auto te laten staan, of een deel van hun reis uit te voeren met een meerrijddienst en vervolgens het andere deel van de reis met bijvoorbeeld openbaar vervoer te maken. Zo stimuleren we de automobilist om gebruik van het ov te maken.

Activiteiten en planning

Verkenning van mogelijkheden, aanbieders en hoe deze diensten passen in bredere context van openbaar vervoer en mobiliteit (2026-2027)

5.1.12 Voorbereiding nieuwe OV-concessie

Beschrijving

In 2031 loopt de huidige concessie met Arriva af. Dit is een belangrijk moment voor de toekomst van het openbaar vervoer in Limburg. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om keuzes, uitgangspunten, doelen en ambities ten aanzien van het openbaar vervoer in Limburg opnieuw te bezien en te laten aansluiten bij ruimtelijke, demografische, economische en andere ontwikkelingen en invulling te geven aan bestuurlijke wensen en accenten.

Voordat er een nieuwe concessie wordt verleend, moet een Europese aanbesteding plaatsvinden. In de komende periode starten we met de voorbereiding van die aanbesteding gericht op de start van de nieuwe concessie, met de in 2025 uit te voeren mid-term review op de lopende concessie als vertrekpunt. In dit proces wordt ook besluitvorming over eventuele verlenging van de lopende OV-concessie voorbereidt. Noodzaak hiertoe volgt uit eerdere besluitvorming door Provinciale Staten over verrekening van de financiële effecten voor Arriva (concessiehouder) als gevolg van de vertraging in de realisatie van de infrastructuurle maatregelen op de Maaslijn 2020 – 2024.

Activiteiten en planning

- Mid-term review huidige concessie (2025)
- Voorbereiden besluitvorming over eventuele verlenging OV-concessie
- Verdere stappen nader uit te werken in nog op te stellen Plan van Aanpak



5.1.13 Mobility as a Service (MaaS)

Beschrijving

Mobility as a Service (MaaS), of Mobiliteit als dienst, is het principe waarbij verschillende vormen van vervoer voor de reiziger als één gebruiksvriendelijk product worden ontsloten, waardoor planning, reizen en betalen eenvoudiger wordt. Dat betekent bijvoorbeeld dat verschillende vormen van openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten op een slimme en toegankelijke manier worden gecombineerd of ontsloten in een MaaS-app. Het doel is om reizen in Limburg eenvoudiger, duurzamer en efficiënter te maken door het aanbieden van een naadloze mobiliteitservaring voor reizigers. We hebben hier reeds ervaring mee vanuit de MaaS Pilot Limburg waar we een aantal landsgrensoverschrijdende barrières tussen tarieven en ticketing hebben overbrugd in de Glimble-app. Bij de ontwikkelingen richting Publieke Mobiliteit is de digitale component van groot belang, deze zal immers ervoor moeten zorgen dat de reiziger een passende vervoersoptie beschikbaar heeft.

Activiteiten en planning

Digitale diensten, verbindingen of platformen onderzoeken en ontwikkelen die de reiziger en de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit ondersteunen (2025-2027). We doen dit in samenwerking met vervoerders, Rijk en regio.

5.2 Publieke Mobiliteit

Beschrijving

De ontwikkeling van Publieke Mobiliteit zoals beschreven in hoofdstuk 4 'Limburgse opgaven en ontwikkelrichtingen' is complex en kent vele tijdshorizonten, rollen en verantwoordelijkheden. De komende jaren werken we samen met Rijk, gemeenten, regio's, Omnibuzz, Arriva en vele andere partijen en stakeholders om te komen tot Publieke Mobiliteit die werkt voor Limburg. Een van de hoofdvragen daarbij is het organiseren van de governance van Publieke Mobiliteit: hoe kunnen we vanuit de verschillende (wettelijke) verantwoordelijkheden, rollen en bevoegdheden van partijen tot een voor de reiziger integraal functionerend vervoersysteem komen en hoe brengen we de verschillende daarbij behorende financiële stromen bij elkaar?

Openbaar vervoer, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en ziekenvervoer lijken in de basis op elkaar (en kunnen elkaar, mits dat is georganiseerd, ook onderling vervangen of aanvullen), maar hebben elk een andere wettelijke basis, andere financieringsstromen en –afspraken en andere opdrachtgevers. De uitdaging zit erin om dat op een goede manier bij elkaar te brengen en tot een voor de reiziger begrijpelijk en aantrekkelijk vervoersysteem te komen.

De samenwerking tussen Omnibuzz, Arriva en de Wensbus en de rol van mogelijk andere modaliteiten zoals deelmobiliteit en meerrijddiensten kan verder worden versterkt en geoptimaliseerd door op kleine schaal te beginnen met de implementatie, waarin innovatieve oplossingen en nieuwe manieren van samenwerking worden getest. Deze initiatieven bieden de mogelijkheid om in een gecontroleerde omgeving te leren over het samenspel van modaliteiten, de goede uitvoering en de ervaringen van de reiziger, voordat deze op grotere schaal worden toegepast.

Activiteiten en planning

- Vaststellen Plan van Aanpak Publieke Mobiliteit in Limburg (2025)
- Creëren gezamenlijk perspectief ambtelijk en bestuurlijk in Limburg, inclusief perspectief op governance (2025–2027)
- Toepassingen Publieke Mobiliteit op kleine schaal uitrollen (2025–2028)
- Opschalen waar mogelijk van succesvolle toepassingen Publieke Mobiliteit (2026–2031)
- Scope en kaders voor Publieke Mobiliteit in Limburg bij nieuwe concessie bepalen (2027)

5.3 Trein

In deze paragraaf zetten we de in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelrichting rond het thema 'Trein' uiteen aan de hand van een aantal specifieke thema's en actielijnen.

5.3.1 Maaslijn opwaarderen

Beschrijving

De Maaslijn is een van de belangrijkste regionale spoorverbindingen in Nederland, die de steden Roermond, Venlo en Nijmegen en de daartussen liggende stations en gemeenten in Noord- en Midden-Limburg (en Noord-Brabant en Gelderland) met elkaar verbindt. Deze spoorlijn speelt een belangrijke rol in het regionale vervoer voor forenzen en studenten en vormt in het OV-netwerk de ruggengraat. De elektrificatie en opwaardering van de Maaslijn zijn noodzakelijk om de vele reizigers op een kwalitatief goede en betrouwbare manier gebruik te kunnen laten (blijven) maken van deze ruggengraat.

De elektrificatie van de Maaslijn, gepland per eind 2027, maakt het mogelijk om de dieseltreinen te vervangen door nieuwe, comfortabelere, snellere en emissievrije elektrische treinen. Dit draagt niet alleen bij aan een betrouwbaarder, efficiënter en stiller treinverkeer, maar is ook een belangrijke stap richting het doel om het openbaar vervoer in Limburg volledig emissieloos en duurzaam te maken.

Activiteiten en planning

- Opwaardering Maaslijn: elektrificatie en gedeeltelijke spoorverdubbeling (2025-2027)
- Plan Treinvervangend busvervoer
- Plan start elektrische exploitatie Maaslijn
- Verkenning naar doorontwikkelmogelijkheden (na 2031)

5.3.2 Binnenlandse verbindingen

Beschrijving

Naast het regionale openbaar vervoer van Arriva verbinden de Nederlandse Spoorwegen (NS) binnen de Hoofdrailnet-concessie Limburg via verschillende Intercitystations met de rest van Nederland. Deze stations spelen een essentiële rol in het maken van OV-reizen over grotere afstanden. Betrouwbaarheid, snelheid, kwaliteit en frequentie van de aangeboden Intercityverbindingen zijn cruciaal om de provincie goed verbonden te houden met nabijgelegen economische centra zoals Eindhoven (Brainport), maar ook met de Randstad en andere delen van Nederland.



Activiteiten en planning

- In samenwerking tussen de Provincie, NS, Arriva en ProRail heeft in 2024 een inventarisatie plaatsgevonden naar mogelijkheden van een versnelling tussen Randstad - Brabant - Limburg. Deze leidt mogelijk tot een verkenning waarbij behoud van de bestaande kwaliteit het uitgangspunt is. (2025)
- Belangen en goede verdeling van Limburgse personen- en goederenvervoer behartigen op landelijk OV- en Spoortafel (doorlopend)
- Lobby verbinding IC Eindhoven – Aken (uitvoering na 2031)

5.3.3 Nachtnetten

Beschrijving

Op regelmatige basis doet de vraag zich voor of het mogelijk is om in Limburg een nachtnet voor het openbaar vervoer te introduceren. Het idee heeft potentiële voordelen als het gaat om veiligheid en duurzaamheid, maar uit onderzoeken blijkt dat de kosten hoog en reizigersaantallen laag zijn. Aanzienlijke extra financiering is nodig om een initiatief rondom nachtnetten mogelijk te maken. Een alternatief is dat een partij mogelijkheden ziet om nachtritten commercieel te exploiteren (bijvoorbeeld de nachttrein van Arriva van Maastricht naar Schiphol in de nacht van vrijdag op zaterdag of de ritten met de Borrelbus tijdens carnaval). Daar waar initiatieven alsnog haalbaar zijn, willen we ons daarvoor inzetten.

Activiteiten en planning

- Onderzoek n.a.v. motie nachtnetten afgerond, vervolgstappen naar aanleiding van motie inzake realiseren aansluiting op nachttrein uitvoeren (2025-2027)

5.3.4 Grensoverschrijdende treinverbindingen

Beschrijving

Goede grensoverschrijdende verbindingen die Limburg aansluiten op (eu)regionale economische centra en het groeiende internationale hogesnelheidsnetwerk maakt de provincie aantrekkelijker voor zowel zakelijke als recreatieve reisbewegingen en initiatieven. De verdere integratie van Limburg in het internationale hogesnelheidsnetwerk biedt mogelijkheden voor een verbeterde verbinding met grote Europese steden als Brussel, Parijs en Frankfurt. Hierdoor worden niet alleen reistijden verkort, maar wordt Limburg ook een aantrekkelijker knooppunt voor internationale handel, zakelijk verkeer en toerisme. Dit past binnen de bredere ambitie van de provincie om niet alleen een duurzame, maar ook een toekomstbestendige infrastructuur te ontwikkelen die economische groei en mobiliteit bevordert

Activiteiten en planning

- Blijvende inzet en lobby gericht op het komen tot een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken (uitvoering na 2031)
- Belangen van (internationaal) Limburgse personen- en goederenvervoer behartigen op landelijk OV- en Spoortafel (doorlopend)
- Lobby voor verbinding Weert-Hamont-Antwerpen (uitvoering na 2031)



5.3.5 Drielandentrein

Beschrijving

De Drielandentrein is de regionale treinverbinding tussen de steden Aachen, Herzogenrath, Heerlen, Maastricht en Luik. Deze grensoverschrijdende lijn vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van Limburg met de omliggende Euregio. Daarmee faciliteren we landsgrensoverschrijdend openbaar vervoer en zijn opleidingen, banen, culturele instellingen etc. over de landsgrens beter ontsloten. Dat biedt mogelijkheden en perspectieven voor een grotere groep belangstellenden zodat het gebruik van die voorzieningen toeneemt.

Sinds januari 2019 rijdt de trein al op het eerste deel van het traject tussen Maastricht en Aachen, waarbij reizigers gemakkelijk tussen Nederland en Duitsland kunnen pendelen. Vanaf juni 2024 rijdt de Drielandentrein op het volledige traject (Luik – Maastricht – Heerlen – Aken). OV-reizigers reizen daarmee snel, comfortabel en zonder overstap tussen Nederland, België en Duitsland. Nu de verbinding operationeel is, werken we verder aan onder andere ticketing en tarifiering, zodat ook op dat vlak voor reizigers een verbetering ontstaat.

We verkennen de komende jaren de mogelijkheden om te komen tot verhoging van de frequentie tussen Maastricht – Luik van deze grensoverschrijdende treinverbinding en de condities waaronder dit kan plaatsvinden, met als doel het verbeteren van de toegankelijkheid en het gebruiksgemak voor reizigers. Door op het gehele traject van de Drielandentrein een halfuursdienst aan te bieden, ontstaat voor de reiziger een aantrekkelijk openbaar vervoeralternatief in de Euregio.

Activiteiten en planning

- Doorontwikkelen ticketing en tarifiering op de Drielandentrein (2025-2027)
- Onderzoek naar reizigersontwikkeling en -potentie landgrensoverschrijdend (2025-2031)
- Verkennen mogelijkheden frequentieverhoging (2025-2031)

5.3.6 IC Eindhoven/Venlo/Düsseldorf

Beschrijving

Vanaf 2026 gaat de intercity van Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf en vice versa rijden. Deze directe verbinding tussen Nederland en Duitsland biedt een snellere en comfortabelere reis voor zowel forenzen als internationale reizigers. De komst van deze IC-verbinding zal bijdragen aan een betere grensoverschrijdende bereikbaarheid en de integratie van het Nederlandse en Duitse spoorwegnetwerk versterken.

Activiteiten en planning

- Aansluiten verkenning van KnoopXL in Eindhoven

5.4 Bus

In deze paragraaf zetten we de in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelrichting rond het thema 'Bus' uiteen aan de hand van een aantal specifieke thema's en actielijnen.

5.4.1 ABC Netwerk

Beschrijving

We gaan door met de differentiatie bij buslijnen in drie categorieën: A, B en C.

We werken het A-segment verder uit. Dit zijn een aantal lijnen waarbij we een hoogwaardig product nastreven, hierbij valt te denken aan: hoge frequentie, hoge gemiddelde snelheid en goede knooppunten/haltes.

Het B-segment, de reguliere stad- en streeklijnen, willen we behouden en waar mogelijk versterken om de huidige kwaliteit te kunnen blijven bieden. Hierbij is belangrijk dat de gemiddelde snelheid, comfort en betrouwbaarheid voor reizigers gehandhaafd blijft.

Het C-segment vraagt per gebied en vervoersvorm maatwerk. De buurtbus en de Arriva Vlinder zijn oplossingsrichtingen waaraan kan worden gedacht.

De doorontwikkeling van het busnetwerk vraagt naast de verkenning naar nieuwe routes of initiatieven, ook de afweging hoe de beschikbare middelen binnen de concessie over de verschillende schaalniveaus verdeeld worden. Deze afweging maken we in het kader van het jaarlijks op te stellen Vervoerplan.

Activiteiten en planning

- Samenhang en samenspel tussen verschillende segmenten optimaliseren (doorlopend in beheer en dienstregeling)
- Ontwikkeloverleg en Vervoerkundig overleg Concessie - Jaarlijks Vervoerplan (doorlopend)

5.4.2 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

Beschrijving

In Limburg vormt de trein de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem. Binnen onze multimodale Concessie hanteren we ook het principe van het visgraat-systeem: de bus brengt je naar een station van waaruit je met de trein snel verder reist naar je eindbestemming. We onderzoeken de mogelijkheden van een aanvulling op dit treinnetwerk met snelbussen, ofwel hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Deze snelbussen fungeren niet als concurrent, maar als aanvulling op de trein, door perifere locaties en knooppunten direct te verbinden met zowel treinstations als stadscentra. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen mogelijk vergroot.



De (HOV-)snelbus versterkt de verbindingen met de belangrijkste stoptreinstations, wat kan leiden tot hogere frequenties en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Dit stelt reizigers in staat om gemakkelijker over te stappen en hun reis te optimaliseren. Bij de ontwikkeling van HOV-buslijnen zijn we waakzaam op het mogelijk spanningsveld met onze treinverbindingen. We willen niet dat het openbaar vervoer een concurrent van zichzelf wordt.

Activiteiten en planning

- Ontwikkelen van bestaande HOV-netwerk (A-lijnen) (doorlopend)
- Verkenning van rol/ potentie van HOV (2025-2031)

5.4.3 Betere bereikbaarheid landelijk gebied/buitenwijken

Beschrijving

De bereikbaarheid van voorzieningen vanuit het landelijk gebied en buitenwijken is een aandachtspunt in de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Vanwege het feit dat het hier vaak om de kleinere vervoerstromen gaat, is het toevoegen van openbaar vervoer zoals we dat kennen waarschijnlijk niet op alle plaatsen haalbaar. Andere vormen van vervoer, bijvoorbeeld ook in het kader van Publieke Mobiliteit, liggen eerder voor de hand.

Activiteiten

- Binnen de concessie zoeken we naar manieren om de bereikbaarheid van het landelijk gebied op duurzame en effectieve wijze te verbeteren (doorlopend)
- We onderzoeken en implementeren toepassingen van Publieke Mobiliteit (2025) die moeten leiden tot een verbeterde bereikbaarheid naar voorzieningen vanuit het landelijk gebied en buitenwijken. Deze rollen we op termijn breder uit (2025-2031 en daarna)

5.4.4 Grensoverschrijdende busverbindingen

Beschrijving

Net zoals bij ons treinnetwerk willen we kwalitatief goede grensoverschrijdende verbindingen die Limburg aansluiten op het buitenland om de provincie aantrekkelijker te maken voor werken, studeren en zowel zakelijke als recreatieve reisbewegingen en initiatieven.

Binnen onze concessie rijden er verschillende grensoverschrijdende busverbindingen. Naast goed presterende lijnen (zoals bijvoorbeeld lijn 350 tussen Maastricht en Aken) is de reizigersvraag voor enkele van deze verbindingen beperkt. Daarnaast zijn er verschillende grensoverschrijdende busverbindingen die worden gereden door Duitse en Belgische vervoerders. Daarbovenop zien we nieuwe initiatieven ontstaan. We zien dit als een positieve ontwikkeling en gaan de komende periode de contacten met onze grensoverschrijdende partners intensiveren om verdere mogelijkheden te onderzoeken. De ticketing en tarifiering is daarbij een belangrijk gespreksonderwerp.

Activiteiten en planning

- Contacten met onze grensoverschrijdende partners intensiveren, verdere mogelijkheden en potentie van grensoverschrijdende busverbindingen (e.g. SB83) onderzoeken. (2024-2027)
- Onderzoeken welk governance- en contractmodel de instandhouding van grensoverschrijdend busvervoer het beste borgt. (2026).

5.5 Knooppunten

In deze paragraaf zetten we de in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelrichting rond het thema 'Knooppunten' uiteen aan de hand van een aantal specifieke thema's en actielijnen.

5.5.1 Limburg centraal, woningbouw rondom IC-stations

Beschrijving

Limburg Centraal is een propositie die zich richt op het bevorderen van gebiedsontwikkeling en woningbouw rond de zes Intercity (IC)-stations in de provincie Limburg. Hiermee wordt ingespeeld op de landelijke opgave om ruimte te vinden voor woningbouw en de regionale opgave om brede welvaart te verbeteren. Dit initiatief speelt een belangrijke rol in het aanjagen van de stedelijke ontwikkeling en duurzame mobiliteit in de regio. Door woningen te bouwen in de directe omgeving van IC-stations is de drempel naar duurzaam reizen met openbaar vervoer laag. Desalniettemin is het nog steeds belangrijk om actief in te zetten op het realiseren van een mobiliteitstransitie, o.a. door de ontwikkeling van aanvullende mobiliteit en flankerend beleid (zoals parkeerbeleid) op deze locaties. Om tot het beste resultaat te komen, is een integrale benadering van de ruimtelijke en mobiliteitsopgave noodzakelijk.

Activiteiten en planning

Bij de ontwikkeling van Limburg Centraal wordt ingezet op de wisselwerking tussen ruimte (verstedelijking) en mobiliteit. Hierbij ligt een bijzondere rol weggelegd voor de ov-knooppunten (2025).



5.5.2 Stationsontwikkelingen

Beschrijving

Om het treinnetwerk als ruggengraat van leefbare steden en dorpen en sociaaleconomische ontwikkeling te ondersteunen, werken we aan kwalitatief goede stations. Daarbij zetten we in op een voorzieningenniveau dat de basis op orde brengt voor de reiziger. Goede integratie van voor- en natransport, in de vorm van lopen, fiets, bus en auto is daarbij een kans.

De actuele stationsontwikkelingen komen in de regel voort uit een opgave van beheerders (NS, ProRail), vervoerders (NS, Arriva) en/of uit ruimtelijke opgaven (Gemeente, Provincie, Rijk). Daarbij moet gezamenlijk draagvlak gevonden worden. Dit maakt trajecten complex en ingrijpend. Om het proces van stationsontwikkeling in goede banen te leiden is een gezamenlijke werkwijze afgesproken in de landelijke actie-agenda ov-knooppunten. Een voorbeeld hiervan is de toepassing van het handelingsperspectief als eerste stap bij stationsontwikkelingen. Met de actie-agenda ov-knooppunten worden ook alle knopen met een opgave in beeld gebracht. Op locaties waar meerdere partijen een opgave zien spreken we van focusknopen.

Enkele voorbeelden van de resultaten die met de stationsontwikkelingen worden gerealiseerd bestaan uit: herinrichting toegankelijke busstations, fietsparkeren (beveiligd), aanvullende autoparkeerplaatsen. Naast de stationsontwikkeling rondom de zes Limburgse Intercity stations in het kader van Limburg Centraal volgt onderstaand een greep uit andere lopende opgaven. Ook in de uitwerking van deze projecten wordt nauw samengewerkt met verschillende partners.

Activiteiten en planning

- Oplevering stationsomgeving Beek-Elsoo (2025)
- Oplevering stationsomgeving Venray (2027)
- Realisatie Busstation Brunssum (2025)
- Vervolgaanpak stationsomgeving Blerick
- Vervolg op handelingsperspectief station Eijsden (2025)
- Vervolg op handelingsperspectief station Houthem-St. Gerlach (2025)

5.5.3 Ontwikkeling knooppuntennetwerk

Beschrijving

Een knooppunt is een veelzijdig locatie waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en aanvullende diensten beschikbaar zijn, zoals oplaadpunten voor elektrische voertuigen, pakketjes-ophaalpunten, gratis wifi, watertappunten en fietskluizen. Deze knooppunten spelen een centrale rol in het integreren van vervoerswijzen en infrastructuur op diverse schaalniveaus, waarbij reizigers op één plek kunnen overstappen tussen bijvoorbeeld trein, bus, auto of fiets. Een knooppunt fungeert daarmee als begin-, eind- of overstappunt in een reis.

Belangrijk is het onderscheid tussen de vervoersstromen van personen en goederen, die elkaar kunnen overlappen, maar vaak verschillende infrastructuren en behoeften vereisen. Binnen het ontwikkelplan OV richten we ons specifiek op personenvervoer. Dit houdt in dat op knooppuntlocaties worden geoptimaliseerd waar verschillende modaliteiten zoals trein-, bus-, auto- en fietsverkeer elkaar ontmoeten, wat leidt tot een efficiënter en gebruiksvriendelijker netwerk.

In Limburg zijn de belangrijkste knooppunten vooral (bus- en trein)stations, P&R-terreinen en carpoollocaties. Om een écht multimodaal mobiliteitsnetwerk te realiseren, streven we ernaar de netwerken van verschillende vervoersmodaliteiten beter op elkaar aan te sluiten. Hierdoor kan de reiziger een verplaatsing maken zonder (of met zeer beperkt) gebruik van een privéauto. Dit draagt bij aan minder verkeersdruk, een lagere CO₂-uitstoot en ruimte voor duurzaam vervoer in de regio.

Activiteiten en planning

- Onderzoek naar verschillende knooppuntlocaties en differentiëren van verschillende soorten knooppunten (2025)

5.6 Aanvullende Mobiliteit

In deze paragraaf zetten we de in hoofdstuk 4 geschetste ontwikkelrichting rond het thema 'Aanvullende Mobiliteit' uiteen aan de hand van een aantal specifieke thema's en actielijnen.

5.6.1 Wensbus

Beschrijving

De Wensbus in Limburg is een door vrijwilligers uitgevoerd vervoerssysteem dat gericht is op het bieden van flexibele en toegankelijke mobiliteit. Dit initiatief speelt een rol in het regionale mobiliteitsnetwerk door tegemoet te komen aan de kleinschalige specifieke collectief vervoerbehoefte in dunbevolkte gebieden waar regulier openbaar vervoer beperkt of niet aanwezig is.

De Wensbus wordt gefinancierd door een subsidieregeling van de Provincie Limburg. Deze regeling is opgezet om de toegankelijkheid van vervoer in minder goed bereikbare gebieden te verbeteren. De Wensbusdiensten worden georganiseerd en uitgevoerd door vrijwilligersorganisaties. Deze organisaties zijn verantwoordelijk voor het dagelijkse beheer en de uitvoering van de ritten van de Wensbus, inclusief het plannen van ritten, het onderhouden van de voertuigen en het regelen van de boekingen van de reizigers.

Activiteiten en planning

- Beheren relaties met Wensbusorganisaties (doorlopend)
- Verkenning van de rol van de Wensbus in de periode na 2027, die aansluit bij de bredere ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (2025-2026)

5.6.2 Flexvervoer

Beschrijving

Flexvervoer (vraaggestuurde en op reservering/afroep gebaseerde vervoersdiensten) kan in Limburg een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoer vormen, vooral in dunbevolkte gebieden waar reguliere bus- en treindiensten minder frequent zijn of zelfs helemaal ontbreken omdat de vraag dermate laag is dat klassiek openbaar vervoer niet de juiste oplossing is. Het doel van flexvervoer is om de mobiliteit van inwoners te vergroten op een effectieve en innovatieve wijze, met aandacht voor ouderen, mensen met een beperking en mensen zonder toegang tot een auto. De bereikbaarheid van voorzieningen staat hierbij centraal.

Activiteiten en planning

- Onderzoek naar de plaats en vorm van flexvervoer binnen Publieke Mobiliteit (2025)
- Bevorderen van flexvervoer, o.a. ontwikkeling Vlinder (2025-2027)
- Bepalen rol van flexvervoer binnen OV concessie, zowel voor als na 2031 (2027)

5.6.3 Deelmobiliteit

Beschrijving

In Limburg is sprake van een groeiend aanbod aan deelmobiliteit, met name in de vorm van deelfietsen en deelauto's, die een belangrijke aanvulling vormen op het bestaande openbaar vervoer. Absoluut gezien is het aanbod echter nog beperkt.

Door de opkomst van deelconcepten wordt het voor inwoners en bezoekers steeds gemakkelijker om zonder eigen vervoermiddel te reizen, wat bijdraagt aan een duurzamer en flexibeler mobiliteitssysteem. Deelfietsen zijn bijvoorbeeld ideaal voor korte afstanden in stedelijke gebieden en zijn ondersteunend voor het voor- en natransport, terwijl deelauto's een uitkomst bieden voor reizen naar bestemmingen over grotere afstanden en/of naar bestemmingen die moeilijker met het openbaar vervoer zijn te bereiken. Deze integratie zorgt voor meer flexibiliteit en maakt het mogelijk om efficiënt en duurzaam van deur tot deur te reizen, zonder afhankelijk te zijn van een eigen auto (of fiets).

Doorgaans zijn deelmobiliteit-initiatieven commercieel. Het aanbod is dan ook niet vanzelfsprekend, maar afhankelijk van de kansen die aanbieders zien omtrent het verdienmodel. In veel situaties vraagt het structureel aanbieden van deelmobiliteit om een overheidsbijdrage ter dekking van de onrendabele top. In Limburg hebben we nog geen beleid voor de omgang met dit vraagstuk. We herkennen wel de rol die overheden hebben in het faciliteren van de ruimtelijke inpassing van deelmobiliteit, o.a. door de realisatie van deelmobiliteitshubs. Daarbij sluiten we aan op de landelijke beeldtaal voor deze locaties.

De vraag die we de komende jaren beantwoorden is: 'Welke rol kan en moet deelmobiliteit spelen in het Limburgse mobiliteitsaanbod?' Er liggen kansen en mogelijkheden, ook in relatie tot Publieke Mobiliteit, maar gezien de complexe financierings- en vergunningsstructuren vergt dit inzet van Provincie, gemeenten en (deel)mobiliteitsaanbieders.

Activiteiten en planning

- Stimuleren van autodelen in wijken en buurten (2025)
- Voortgang samenwerking in de regio rondom deelmobiliteit (2025)
- De realisatie van deelmobiliteitshubs in de regio (2025-2027)
- Samenwerking binnen het landelijk programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (2025-2027)
- De rol van deelmobiliteit in Limburg bepalen in de context van Publieke Mobiliteit en de nieuwe ov-concessie (2025-2027)





6. Strategische en lange termijndossiers

Vanaf 2031 start een nieuwe openbaar vervoerconcessie in Limburg. Daarnaast zijn er voor Limburg een aantal langere termijnambities op het vlak van openbaar vervoer die nu al voorbereiding en/of werk vergen, zoals belangenbehartiging, voorbereidende onderzoeken of het vaststellen en afstemmen van strategische visievorming. Het gaat hierbij meestal om ontwikkelingen op het spoor voor zowel binnenlandse als buitenlandse verbindingen. Voor lange termijnvisies als de Mobiliteitsvisie 2050 en het Toekomstbeeld OV liggen de tijdshorizonten na 2031.

6.1 Treinverbindingen

6.1.1 IC Eindhoven – Aken

Er is een ambitie om een directe intercityverbinding te realiseren tussen Eindhoven en Aken, waarmee een verdere impuls wordt gegeven aan het grensoverschrijdende vervoer in de Euregio. Deze intercityverbinding zou een schakel vormen tussen de economische en academische centra van Eindhoven en Aken.

6.1.2 Weert – Hamont – Antwerpen

De potentiële verbinding Weert, Hamont, Antwerpen vormt een belangrijke schakel in de versterking van de grensoverschrijdende mobiliteit tussen Nederland en België.

6.1.3 Drielandentrein

In de toekomst van mobiliteit en openbaar vervoer in Limburg speelt de Drielandentrein een sleutelrol, vooral als het gaat om frequentie en bereikbaarheid. De Drielandentrein, die momenteel de steden Aachen, Heerlen, Maastricht en Luik met elkaar verbindt, staat centraal in de plannen voor een verder geoptimaliseerd openbaar vervoersnetwerk in de Euregio. Deze treindienst vormt een belangrijke aansluiting op de internationale HSL-knopen in Luik en Aken.

6.1.4 Doorontwikkeling Maaslijn

Gezien het belang en de potentie van de Maaslijn denken we na over mogelijke vervolgonwikkelingen op de lange termijn. Via een 'next step' waarbij er naast de huidige treindiensten een sneltreinproduct kan worden toegevoegd, blijft de lange termijn ambitie gericht op groei naar verbindingen met IC-kwaliteiten tussen zuid en oost Nederland. Daarbij zien wij een majeure rol en verantwoordelijkheid voor het Rijk.

6.2 Strategische en Visietrajecten

6.2.1 Mobiliteitsvisie 2050

De mobiliteitsvisie 2050 van de Provincie Limburg is in ontwikkeling als onderdeel van een brede Toekomstvisie 2050 voor de provincie. In de Mobiliteitsvisie geven we invulling aan het mobiliteitssysteem zelf (met daarbinnen openbaar vervoer, Publieke Mobiliteit, etc.) maar bezien we ook de integraliteit met andere domeinen als ruimte, economie, energie en wonen.

De uitkomsten van het visietraject worden waar relevant relevant meegenomen in de ontwikkeling van het Limburgse openbaar vervoer. De Mobiliteitsvisie maakt een actualisatie van het Ontwikkelplan OV mogelijk noodzakelijk.

6.2.2 Toekomstbeeld OV 2040

Beschrijving: Het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer zoals gepresenteerd door het Rijk schetst een aanpak om het Nederlandse openbaar vervoerssysteem te transformeren. Dit plan richt zich op het verbeteren van de mobiliteit in relatie tot verstedelijking, duurzaamheid en bereikbaarheid voor alle inwoners van Nederland, ook over de grens. We blijven het Limburgse en Zuid-Nederlandse belang behartigen bij dit Toekomstbeeld OV 2040.

Dit is een uitgave van de Provincie Limburg.

December 2024 | 2411 021

Provincie Limburg
Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht
Postbus 5700, 6202 MA Maastricht
+31 (0)43 389 99 99, postbus@prvlimburg.nl

www.limburg.nl

