



Provinciale Staten

|                    |              |                   |               |
|--------------------|--------------|-------------------|---------------|
| <b>Clustercode</b> | MOB          | <b>Uw kenmerk</b> | -             |
| <b>Ons kenmerk</b> | DOC-00893249 | <b>Maastricht</b> | 24 maart 2026 |
| <b>Bijlage(n)</b>  | 2            | <b>Verzonden</b>  | 24 maart 2026 |

**Onderwerp**

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

**Van het lid** : A. Fischer-Otten  
**Fractie** : 50Plus  
**Inzake** : Toegankelijkheid bushaltes en openbaar vervoer in Limburg

Ons college hecht een groot belang aan een inclusieve samenleving, waarin ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen mogelijk moet zijn. Daarvoor zijn al veel stappen gezet (bijvoorbeeld ten aanzien van het ingezette materieel), maar ook nog veel stappen te zetten. De Provincie Limburg onderschrijft de verplichtingen uit het VN-verdrag Handicap en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Wij zetten stappen om toegankelijkheid te vergroten onder meer door de extra investeringen in de bushaltes die bij de provincie in beheer zijn. Daarnaast motiveren we waar mogelijk de gemeenten. Echter, volledig voldoen aan alle verplichtingen is momenteel financieel en praktisch niet haalbaar. Het Rijk heeft namens Nederland het VN-verdrag van de Rechten van personen met een handicap ondertekend. Concreet verwachten wij daarom van het Rijk een nadrukkelijk hogere beschikbaarheid van middelen voor dit doel. Wij blijven ons daarvoor, samen met de andere decentrale overheden, inzetten richting het Rijk.

Bij de beantwoording van deze statenvragen is een inhoudelijke bijlage toegevoegd. Daarin wordt aanvullende toelichting gegeven op de gehanteerde verwerkingsregels, de actuele cijfers en de toegepaste meetmethodiek met betrekking tot toegankelijke haltes. De bijlage biedt hiermee nadere achtergrondinformatie die kan bijdragen aan een beter begrip van de beantwoording en de impact van gehanteerde uitgangspunten.

**Vraag 1.**

Heeft GS kennisgenomen van bovenstaand artikel in L1 Nieuws?

**Antwoord.**

Ja, we zijn bekend met de berichtgeving.

**Vraag 2.**

Erkent GS dat de toegankelijkheid van de Limburgse bushaltes structureel tekortschiet, in lijn met de bevindingen van L1 Nieuws (driekwart ontoegankelijk) en de DOVA-analyse?

**Antwoord.**

Een deel van de 3049 bushaltes in Limburg voldoet nog niet aan alle eisen van toegankelijkheid. Uit een analyse van het Centraal Halte Bestand (CHB) blijkt dat circa 36% van de Limburgse bushaltes volledig motorisch toegankelijk is, en circa 24% volledig visueel toegankelijk is (stand maart 2026). Van de 324 haltes waar Provincie Limburg als wegbeheerder directe verantwoordelijkheid over draagt is 54% motorisch toegankelijk, en 43% visueel toegankelijk ingericht. Zowel landelijk, provinciaal als gemeentelijk zijn stappen gezet, maar het volledig toegankelijk maken van alle haltes is in de praktijk een complexe opgave, mede door ruimtegebrek, omgevingsfactoren en te weinig budgettaire middelen.

**Vraag 3.**

Erkent GS dat een groot deel van de Limburgse bushaltes niet voldoet aan de minimale CROW-eisen voor perronhoogte, instapmarkering, geleidelijnen, obstakelvrije perronbreedte en route-aansluiting?

**Antwoord.**

De Provincie gaat bij een toegankelijke halte uit van de CROW-richtlijnen en de verwerkingsregels. Een toegankelijke halte moet voldoen aan onderstaande verwerkingsregels:

| Fysiek/motorisch toegankelijk                                                          | Visueel toegankelijk                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Perronhoogte van 18 cm of meer                                                         | Instapmarkering aanwezig                     |
| Perronbreedte bij in en/of uitstapdeur 1,50 m of meer                                  | Geleidelijn aanwezig                         |
| Perronbreedte smalste doorgang minimaal 90 cm                                          | Geleidelijn over de hele lengte van de halte |
| Halte sluit aan op omgeving voor rolstoelgebruiker                                     | Geleidelijn sluit aan op omgeving            |
| Hoogteverschil perron/omgeving maximaal 20 cm <i>of</i> hellingbaan <i>of</i> een lift |                                              |

Een deel van de Limburgse bushaltes voldoet niet aan de minimale CROW-eisen voor toegankelijkheid. In bijlage 1 is de stand van zaken per criterium van de verwerkingsregels weergegeven (waaronder perronhoogte, instapmarkering, geleidelijnen, obstakelvrije perronbreedte en route-aansluiting).

**Vraag 4.**

Hoe beoordeelt GS de staat van toegankelijkheid in Limburg in relatie tot de verplichtingen uit het VN-verdrag Handicap, waarvoor provincies wettelijk medeverantwoordelijk zijn?

**Antwoord.**

De Provincie Limburg onderschrijft de verplichtingen uit het VN-verdrag Handicap en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV. Wij zetten stappen om toegankelijkheid te vergroten onder meer door de extra investeringen in de bushaltes die bij de provincie in beheer zijn. Daarnaast motiveren we waar mogelijk de gemeenten. Echter, volledig voldoen aan alle verplichtingen is momenteel financieel en praktisch niet haalbaar. Het Rijk heeft namens Nederland het VN-verdrag van de Rechten van personen met een handicap ondertekend. Concreet verwachten wij daarom van het Rijk een nadrukkelijk hogere beschikbaarheid van middelen voor dit doel.

**Vraag 5.**

Hoeveel Limburgse bushaltes voldoen op dit moment niet aan de minimale perronhoogte van 18 cm om zelfstandig instappen mogelijk te maken?

**Antwoord.**

Volgens de meest recente analyse in maart 2026 voldoet 45% (1372 haltes) aan de minimale perronhoogte van 18 cm en voldoet daarmee 55% (1677 haltes) niet aan deze minimale hoogte. Kijken we naar onze eigen provinciale haltes (324 haltes) dan blijkt uit de analyse dat 208 haltes (64%) voldoen aan de minimale perronhoogte van 18cm. In bijlage 1 wordt een nadere toelichting op dit aspect gegeven.

**Vraag 6.**

Hoe beoordeelt GS de samenwerking met gemeenten, die eigenaar zijn van de meeste haltes, en ziet GS hierin aanleiding voor strengere afspraken of bijsturing?

**Antwoord.**

De samenwerking met gemeenten is noodzakelijk, aangezien zij het merendeel van de haltes beheren. We agenderen jaarlijks de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid en wisselen kennis uit in de Regionale Mobiliteitsoverleggen. We moedigen gemeenten aan om bij nieuwe of vernieuwde haltes de richtlijnen goed toe te passen.

Om de toegankelijkheid onder de aandacht te brengen hebben we in het eerste en tweede kwartaal in 2026 overleggen ingepland met alle wegbeheerders. Uiteindelijk blijven gemeenten als wegbeheer zelf verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van hun bushaltes.

**Vraag 7.**

Zijn er door GS bindende afspraken gemaakt met Arriva en de OV-autoriteiten over: a) halte-toegankelijkheid; b) instapveiligheid; c) naleving van CROW-eisen; d) monitoring en rapportage?

**Antwoord.**

Het Rijk, OV-autoriteiten, ProRail en vervoerders hebben afspraken gemaakt in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Daarbij wordt ingezet op verbetering van een breed aantal toegankelijkheidsaspecten van het openbaar vervoer.

Arriva draagt zorg voor de toegankelijkheid van de bussen en treinen, verleent reisassistentie op alle Limburgse treinstations en zorgt ervoor dat haar personeel aandacht heeft voor reizigers met een beperking (bejegening). Op de website van Arriva staat reisinformatie voor reizigers met een beperking om hun reis eenvoudiger te maken. Daarmee geeft de vervoerder invulling aan gemaakte afspraken in de ov-concessie t.a.v. toegankelijkheid.

De CROW-richtlijnen gelden als standaard bij nieuwe/te vernieuwen haltes. Om eenduidige toepassing van deze richtlijnen te waarborgen heeft de provincie, in samenwerking met Koninklijke VISIO, een werkdocument opgesteld waarin duidelijk staat beschreven waaraan een toegankelijke halte moet voldoen. Monitoring vindt plaats via het Centraal Halte Bestand (CHB).

**Vraag 8.**

Is GS bereid een provinciaal ondersteuningsfonds te creëren voor gemeenten, met als doel: a) het versneld CROW-conform maken van haltes; b) uniforme kwaliteitsnormering; c) ondersteuning van kleine gemeenten met weinig middelen? Toelichting: De CROW-Leidraad, landelijke strategie en het VN-verdrag Handicap benadrukken dat haltes toegankelijk móeten worden, en gemeenten en provincies hierin samen moeten optrekken.

**Antwoord.**

Het college wil eerst de uitkomsten van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid evalueren, zodat we gericht budget beschikbaar kunnen stellen om eventueel een versnellingsagenda of ondersteuningsfonds Toegankelijk OV op te stellen als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid voor de periode 2028-2032. Wij zullen in overleg met de andere OV-autoriteiten en in aanloop naar de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma ook bij het nieuwe kabinet de noodzaak tot aanvullende financiering voor deze opgave overbrengen.

**Vraag 9.**

Kan GS een termijn aangeven wanneer Limburg voldoet aan een provinciaal dekkend netwerk van volledig toegankelijke bushaltes? Zo nee, waarom niet? De CROW-eis is dat een bushalte pas toegankelijk is wanneer ook de toeleidende routes toegankelijk zijn (minimale breedte 2,10 m, vlak, obstakelvrij, geleidelijk).

**Antwoord.**

Nee, dat is niet mogelijk. Mede door het grote financieringsgat en de praktische beperkingen is er geen realistische termijn te noemen waarbinnen een volledig dekkend netwerk van toegankelijke haltes gerealiseerd kan zijn. Proportionaliteit en afhankelijkheid van gemeenten zijn daarvoor bepalend.

**Vraag 10.**

Hoe beoordeelt GS de toegankelijkheid van deze routes in Limburg?

**Antwoord.**

De toegankelijkheid van routes naar bushaltes verschilt sterk per locatie. Kijkend naar onze eigen provinciale haltes dan zijn de toeleidende routes niet altijd optimaal omdat er vaak geen trottoir ligt langs een provinciale weg. De reizigers maken dan gebruik van het fietspad. Bij reconstructies of aanleg van nieuwe haltes wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de Toegankelijkheid conform de vigerende richtlijnen.

**Vraag 11.**

Ziet GS mogelijkheden om gemeenten te ondersteunen in het verbeteren van deze routes (bijv. via subsidieregelingen, gebiedsprogramma's of koppelkansen bij herinrichting)?

**Antwoord.**

Waar mogelijk worden gemeenten ondersteund via kennisuitwisseling en afstemming bij reconstructies of aanleg nieuwe haltes. Specifieke subsidieregelingen voor verbeterde routes bestaan nu niet, maar koppelkansen worden benut als investeringen op het gebied van infrastructuur worden gedaan.

**Vraag 12.**

Is GS bereid structureel gebruik te maken van BOR-Meld, DOVA-data en periodieke provinciale toegankelijkheidsscans om monitoring van bushaltes uniform te maken? Toelichting: CROW adviseert dit expliciet.

**Antwoord.**

Ja, we maken structureel gebruik van het Centraal Halte Bestand (CHB) van DOVA voor de monitoring.

We rapporteren over tweemaal per jaar over de stand van zaken via indicator R\_193b in de P&C beleidsmonitor. Ook delen we kennis met gemeenten en worden landelijke meetmethodes gevolgd.

**Vraag 13.**

Kan GS aangeven hoe vaak de provincie de toegankelijkheid van haltes momenteel controleert, en welke sancties of interventies mogelijk zijn bij achterblijvende prestaties van gemeenten of vervoerder?

**Antwoord.**

De Provincie heeft elk kwartaal een overleg met DOVA over de actuele stand van zaken in het CHB. De Provincies kan geen sancties opleggen aangezien elke gemeente zelf verantwoordelijk is voor toegankelijke haltes. De Provincie probeert in de gesprekken met de gemeenten de toegankelijkheid onder de aandacht te brengen en hun te stimuleren tot actie.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

## Bijlage 1 – Nadere toelichting op haltedata en verwerkingsregels

### 1. Introductie

Naar aanleiding van berichtgeving in regionale en landelijke media over de toegankelijkheid van bushaltes voor reizen met het openbaar vervoer zijn diverse vragen gesteld aan de provincie over de stand van zaken in Limburg. Met deze bijlage wordt inzicht geboden in de onderliggende cijfers over (on)toegankelijke bushaltes en de wijze waarop de verwerking plaatsvindt.

### 2. Toegankelijke inrichting bushaltes

Motorisch en visueel toegankelijke haltes zijn haltes die voldoen aan alle inrichtingseisen (op basis van de CROW-richtlijnen). Onder motorisch toegankelijk verstaan we bijvoorbeeld de hoogte van de halte en de in- en uitstapbreedte. Onder visueel toegankelijke haltes verstaan we haltes waar bijvoorbeeld geleidelijnen en instapmarkering zijn aangebracht. Een halte wordt als toegankelijk aangemerkt wanneer deze volledig voldoet aan de verwerkingsregels in onderstaande tabel. In diverse reisapplicaties, zoals 9292.nl, ns.nl of ovinfo wordt dit oordeel getoond aan de reiziger. Op deze manier is het voor de reiziger duidelijk of de halte motorisch en/of visueel toegankelijk is.

| Fysiek/motorisch toegankelijk                                            | Visueel toegankelijk                         |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Perronhoogte van 18 cm of meer                                           | Instapmarkering aanwezig                     |
| Perronbreedte bij in en/of uitstapdeur 1,50 m of meer                    | Geleidelijn aanwezig                         |
| Perronbreedte smalste doorgang minimaal 90 cm                            | Geleidelijn over de hele lengte van de halte |
| Halte sluit aan op omgeving voor rolstoelgebruiker                       | Geleidelijn sluit aan op omgeving            |
| Hoogteverschil perron/omgeving maximaal 20 cm of hellingbaan of een lift |                                              |

Tabel 1 - Verwerkingsregels voor bushaltes

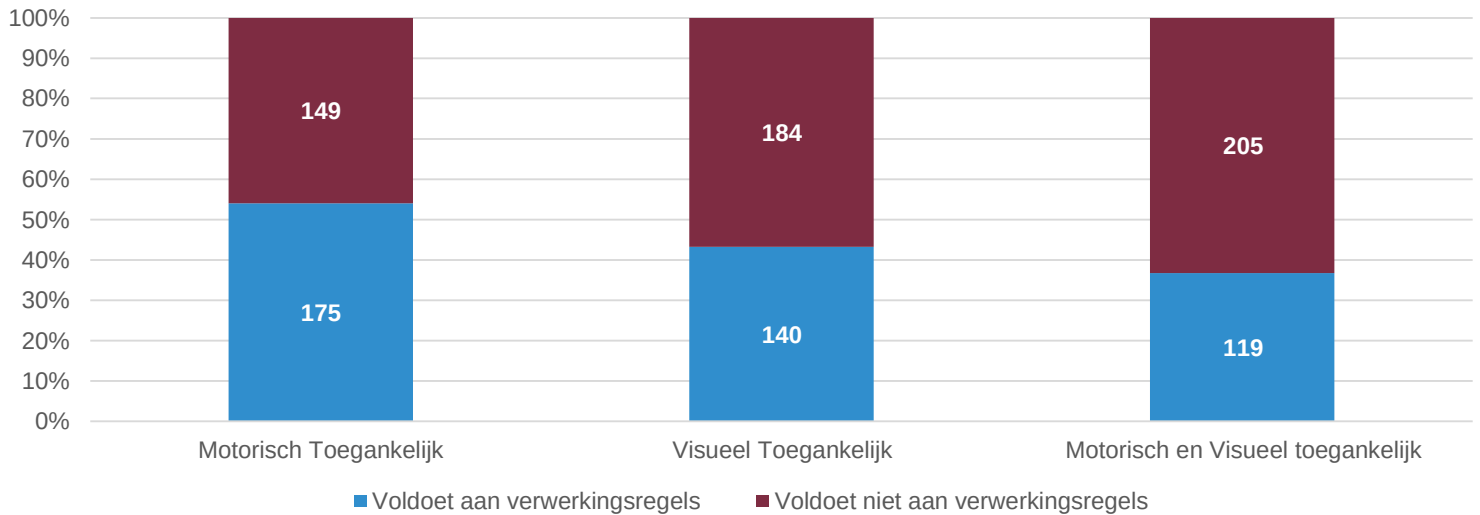
### 3. Centraal Haltebestand

Het Centraal Halte Bestand (CHB) is de landelijke database waarin alle openbaar-vervoerhaltes in Nederland eenduidig worden geregistreerd. Het CHB wordt beheerd door DOVA en vormt de centrale bron voor informatie over de locatie, kenmerken en identificatie van bushaltes, tramhaltes en andere OV-haltes. Het CHB wordt gebruikt als basisregistratie voor haltegegevens binnen het openbaar vervoer. Veel andere systemen en toepassingen bouwen hierop voort, zoals reisplanners, dienstregelingssystemen en datasets die worden gebruikt voor beleidsanalyse en monitoring. Voor provincie Limburg vormt het CHB de belangrijkste bron voor het monitoren en analyseren van de kwaliteit en toegankelijkheid van haltes.

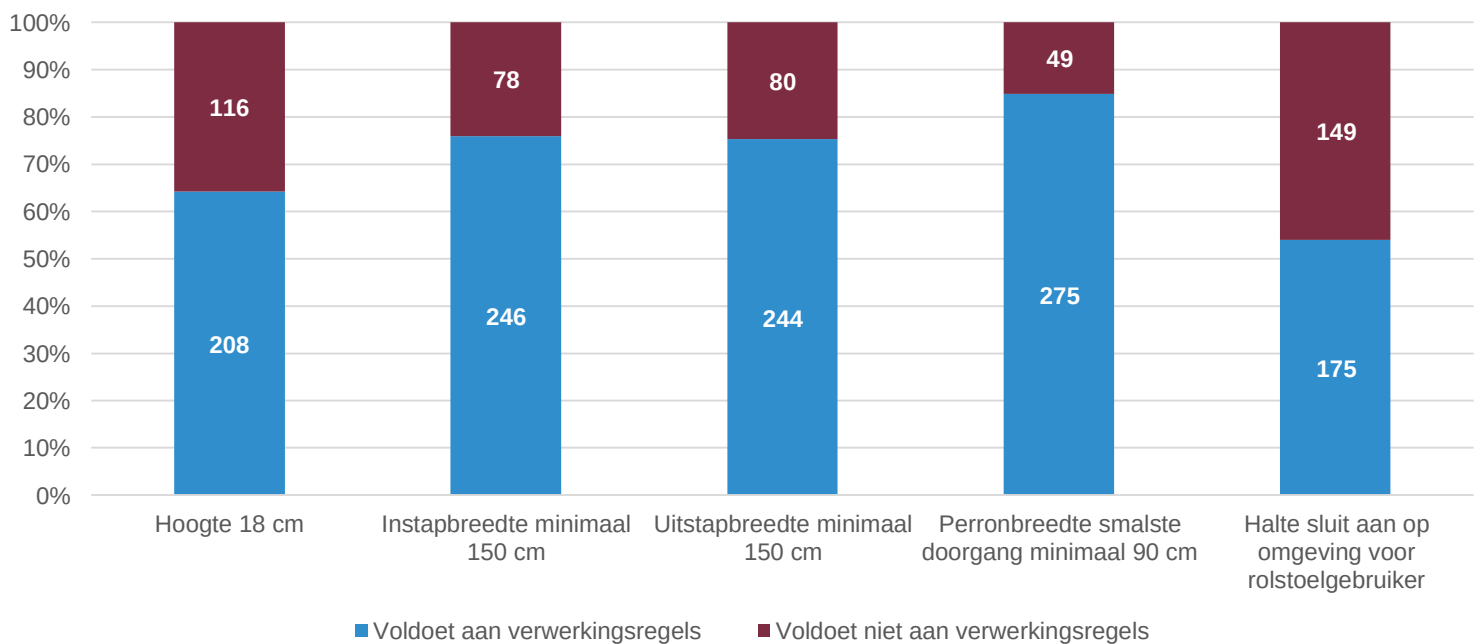
### 4. Cijfers toegankelijkheid bushaltes in Limburg

De Provincie Limburg beheert 324 haltes, het overgrote resterende deel van de bushaltes is in beheer van de gemeenten (2725 haltes). Circa 36% van de bushaltes in Limburg is volledig motorisch toegankelijk en 24% van de haltes is volledig visueel toegankelijk. Van de 324 haltes waar Provincie Limburg als wegbeheerder directe verantwoordelijkheid over draagt is 54% motorisch toegankelijk, en 43% visueel toegankelijk ingericht. In onderstaande grafieken is weergegeven welk aandeel haltes in Limburg motorisch en visueel toegankelijk zijn. Daarnaast wordt inzicht geboden in de aantallen haltes die per criterium aan de verwerkingsregels voldoen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar Provincie Limburg als wegbeheerder en de provincie als regio (alle inliggende gemeenten).

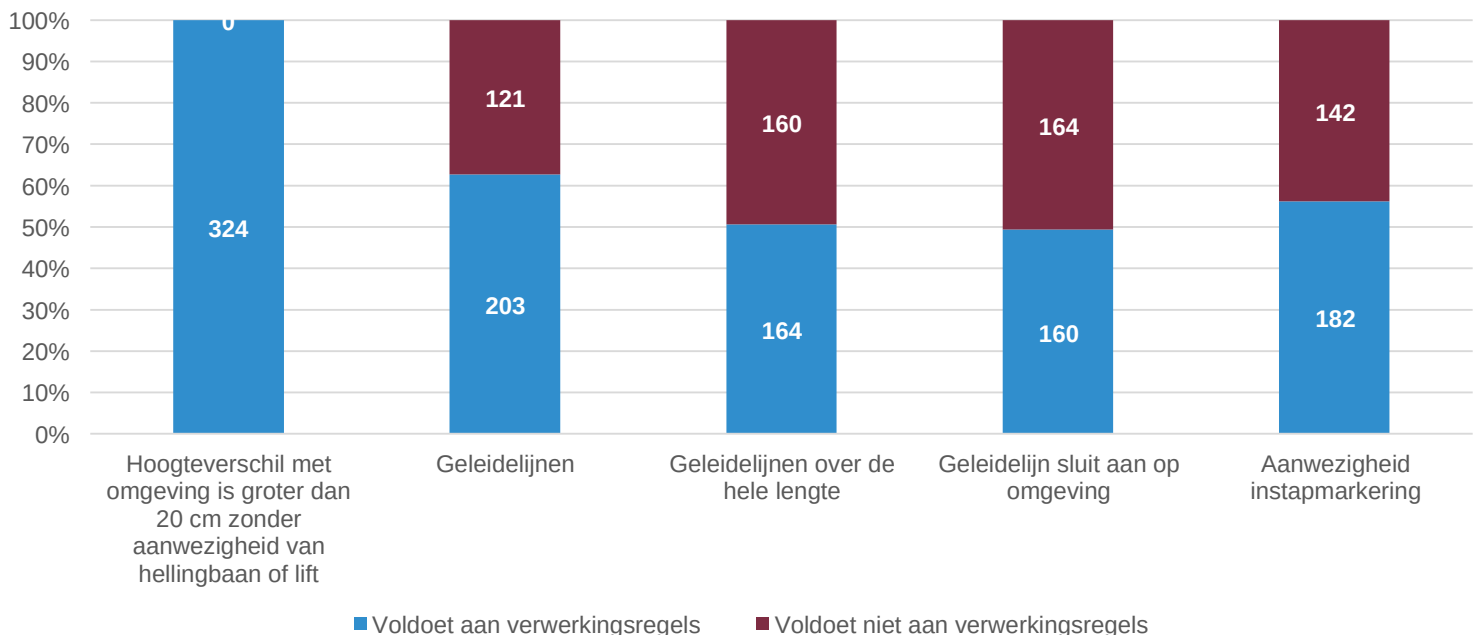
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor Provincie Limburg (wegbeheerder)



Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 1

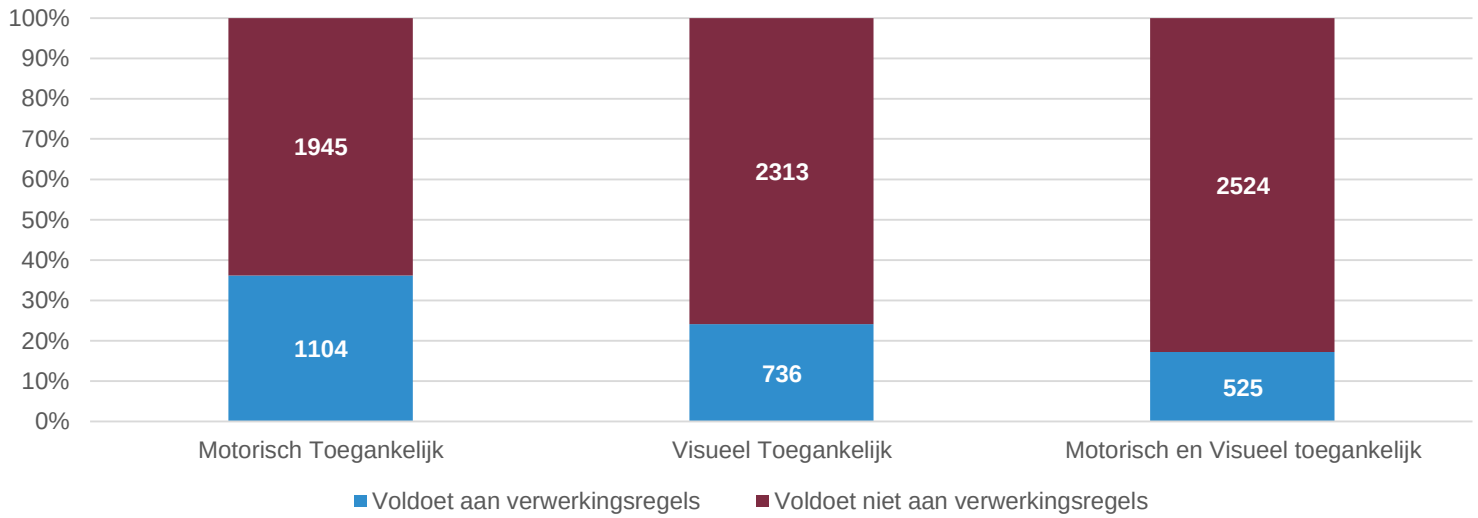


Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 2

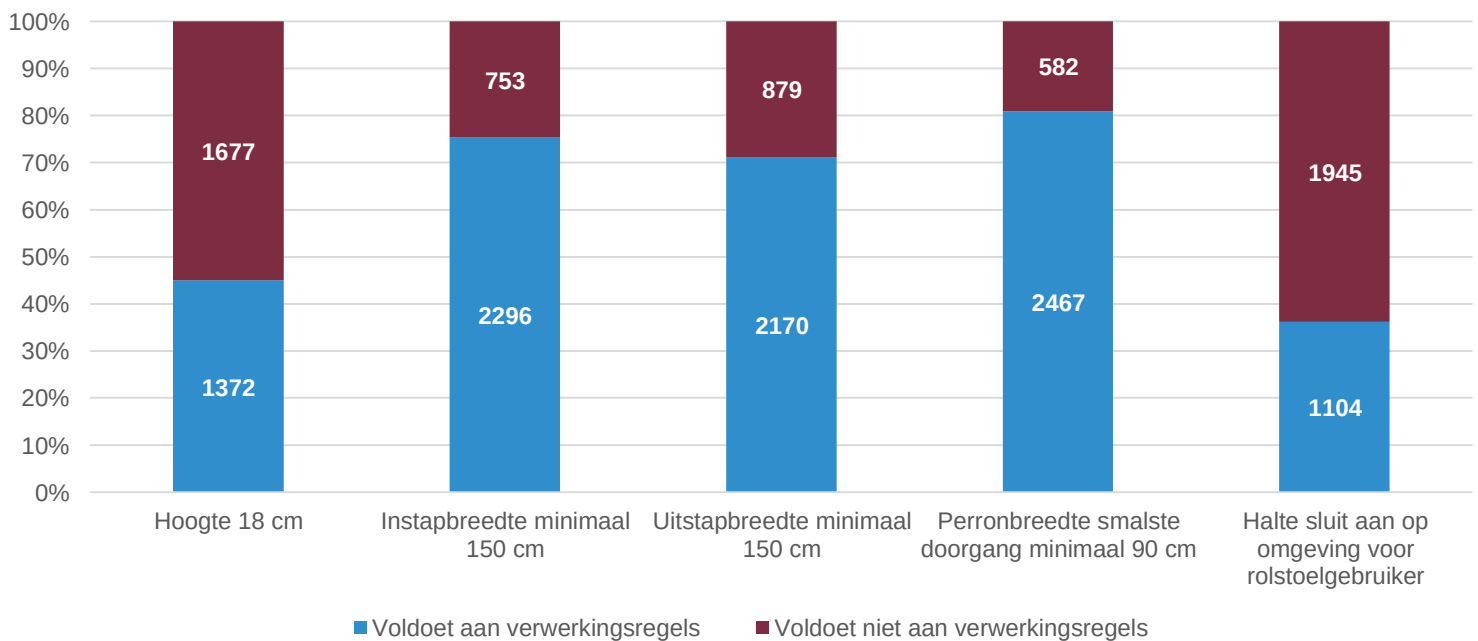




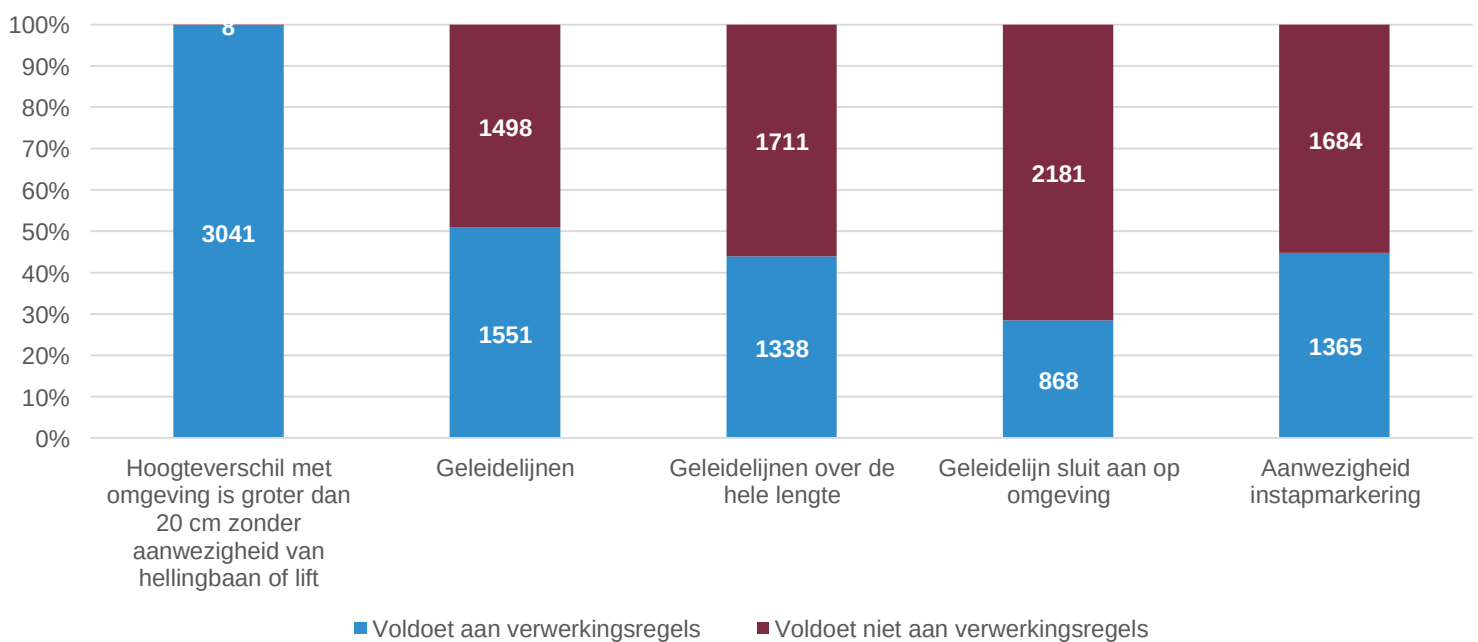
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor provincie Limburg (regio)



Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in provincie Limburg (regio) - deel 1



Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in provincie Limburg (regio) - deel 2



## 5. Aandachtspunten bij de cijfers

Een groot deel van de haltes in Limburg is volledig toegankelijk. In vergelijking met andere regio's is de (volledige) toegankelijkheid van haltes in Limburg echter relatief laag. Dit komt door de strenge toepassing van de verwerkingsregels (zie tabel 1). Een halte wordt als ontoegankelijk aangemerkt wanneer deze niet voldoet aan één van de verwerkingsregels.

Wanneer een opgehoogde halte op 17 centimeter hoogte is ingemeten voldoet deze niet aan het aspect hoogte volgens de verwerkingsregels (minimale hoogte: 18 centimeter). Aan het functioneren van de halte als toegankelijke opstapplaats doet dit echter geen afbreuk. In de reisinformatie en eerder getoonde cijfers wordt deze halte echter vermeld als niet motorisch toegankelijk. Het risico op deze kleine afwijkingen is relatief hoog, hoofdzakelijk door de gehanteerde meetmethode en omgevingsfactoren. We verkennen in overleg met gemeenten en DOVA de mogelijkheden om de data beter aan te laten sluiten op het functioneren van de halte als toegankelijke in- en uitstapplaats.

### *Ter illustratie:*

Door een marge van 10% rondom de verwerkingsregels voor hoogte te hanteren zijn ruim 300 extra haltes voldoende op hoogte. Door deze haltes (met een instaphoogte van bijvoorbeeld 16 cm of 17 cm) mee te tellen als halte die voldoet aan de verwerkingsregel stijgt het aantal opgehoogde haltes van 1372 (45% van het totaal aantal haltes) naar 1678 (55% van het totaal aantal haltes). Omdat deze haltes goed bruikbaar zijn voor reizigers worden deze haltes niet opnieuw 'opgehoogd'. Wanneer een halte de marge van 10% overschrijdt wordt deze wel meegenomen in de programmatische aanpak.



Aan Gedeputeerde Staten van de  
Provincie Limburg  
Limburglaan 10  
6229 GA Maastricht

Maastricht, 25 februari 2026

**Onderwerp:**

Schriftelijke vragen over Toegankelijkheid van bushaltes en openbaar vervoer in Limburg

Geacht college,

Recent berichtte L1 Nieuws dat meer dan driekwart van alle bushaltes in Limburg niet of slecht toegankelijk is; dat van de 3007 Limburgse bushaltes er bijna 1700 volledig geen hulpmiddelen bevatten voor mensen met een visuele of motorische beperking. Slechts 533 haltes (ongeveer één zesde) zijn volledig toegankelijk voor beide groepen.

<https://www.l1nieuws.nl/nieuws/3112463/veel-bushaltes-in-limburg-niet-toegankelijk-voor-mensen-met-een-beperking>

Daarbij is duidelijk dat:

- Limburg fors slechter scoort dan diverse andere provincies;
- veel haltes geen geleidelijnen, geen instapmarkering, geen perronhoogte, geen veilige instapranden en geen obstakelvrije zones hebben;
- routes naar bushaltes vaak ontoegankelijk zijn, waardoor de halte feitelijk onbruikbaar is.

De CROW-Leidraad Toegankelijkheid (2026) schrijft voor waaraan een toegankelijke bushalte minimaal moet voldoen.

Limburgers met een beperking ervaren dagelijks drempels die volgens CROW, het VN-verdrag Handicap en de Nationale Strategie Inclusie niet nodig en niet acceptabel zijn. 50PLUS Limburg acht het noodzakelijk dat de provincie nu stevig ingrijpt en de regie neemt.



Omdat de provincie Limburg concessieverlener is voor het regionale openbaar vervoer en daarmee medeverantwoordelijk voor een toegankelijke OV-keten, stelt de Statenfractie 50PLUS u de volgende vragen:

**Vraag 1.** Heeft GS kennisgenomen van bovenstaand artikel in L1 Nieuws?

**Vraag 2.** Erkent GS dat de toegankelijkheid van de Limburgse bushaltes structureel tekortschiet, in lijn met de bevindingen van L1 Nieuws (driekwart ontoegankelijk) en de DOVA-analyse?

**Vraag 3.** Erkent GS dat een groot deel van de Limburgse bushaltes niet voldoet aan de minimale CROW-eisen voor perronhoogte, instapmarkering, geleidelijnen, obstakelvrije perronbreedte en route-aansluiting?

**Vraag 4.** Hoe beoordeelt GS de staat van toegankelijkheid in Limburg in relatie tot de verplichtingen uit het VN-verdrag Handicap, waarvoor provincies wettelijk medeverantwoordelijk zijn?

**Vraag 5.** Hoeveel Limburgse bushaltes voldoen op dit moment niet aan de minimale perronhoogte van 18 cm om zelfstandig instappen mogelijk te maken?

**Vraag 6.** Hoe beoordeelt GS de samenwerking met gemeenten, die eigenaar zijn van de meeste haltes, en ziet GS hierin aanleiding voor strengere afspraken of bijsturing?

**Vraag 7.** Zijn er door GS bindende afspraken gemaakt met Arriva en de OV-autoriteiten over:

- a) halte-toegankelijkheid;
- b) instapveiligheid;
- c) naleving van CROW-eisen;
- d) monitoring en rapportage?

**Vraag 8.** Is GS bereid een provinciaal ondersteuningsfonds te creëren voor gemeenten, met als doel:

- a) het versneld CROW-conform maken van haltes;
- b) uniforme kwaliteitsnormering;
- c) ondersteuning van kleine gemeenten met weinig middelen?



Toelichting: De CROW-Leidraad, landelijke strategie en het VN-verdrag Handicap benadrukken dat haltes toegankelijk móeten worden, en gemeenten en provincies hierin samen moeten optrekken.

**Vraag 9.** Kan GS een termijn aangeven wanneer Limburg voldoet aan een provinciaal dekkend netwerk van volledig toegankelijke bushaltes? Zo nee, waarom niet?

De CROW-eis is dat een bushalte pas toegankelijk is wanneer ook de toeleidende routes toegankelijk zijn (minimale breedte 2,10 m, vlak, obstakelvrij, geleidelijn).

**Vraag 10.** Hoe beoordeelt GS de toegankelijkheid van deze routes in Limburg?

**Vraag 11.** Ziet GS mogelijkheden om gemeenten te ondersteunen in het verbeteren van deze routes (bijv. via subsidieregelingen, gebiedsprogramma's of koppelkansen bij herinrichting)?

**Vraag 12.** Is GS bereid structureel gebruik te maken van BOR-Meld, DOVA-data en periodieke provinciale toegankelijkheidsscans om monitoring van bushaltes uniform te maken?

Toelichting: CROW adviseert dit expliciet.

**Vraag 13.** Kan GS aangeven hoe vaak de provincie de toegankelijkheid van haltes momenteel controleert, en welke sancties of interventies mogelijk zijn bij achterblijvende prestaties van gemeenten of vervoerder?

Met vriendelijke groet,  
namens de Statenfractie 50PLUS,

Anne Marie Fischer-Otten, Fractievoorzitter

Cc.: 50PLUS Raadsfractie Maastricht