



Provinciale Staten

Clustercode	MOB	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00893968	Maastricht	24 maart 2026
Bijlage(n)	2	Verzonden	24 maart 2026

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : I. Goossen en J. Huizing
Fractie : BBB
Inzake : Beantwoording schriftelijke vragen inzake toegankelijkheid bushaltes in dorpen op het platteland

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.

Kan GS aangeven hoeveel bushaltes er in Limburg zijn (totaal), uitgesplitst naar wegbeheerder (provincie/gemeenten)

Antwoord.

Er zijn 3049 bushaltes in Limburg, waarvan 324 haltes in beheer zijn van de Provincie Limburg en 2725 haltes in beheer zijn bij de gemeenten.

Vraag 2.

Kan GS op basis van het Centraal Halte Bestand (CHB) / DOVA-data aangeven hoeveel haltes in Limburg (en welk aandeel) voldoen aan toegankelijkheidseisen voor mensen met motorische beperkingen (rolstoel/rollator) en visuele beperkingen (geleiding/contrast/vindbaarheid), uitgesplitst per gemeente en per wegbeheerder?

Antwoord.

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. Een overzicht van de Toegankelijkheid is bijgevoegd in de bijlage 1.

Vraag 3.

Welke definitie en welke concrete criteria hanteert GS voor de kwalificatie 'halte op orde' en 'toegankelijke halte' (bijv. perronhoogte, instapafstand, obstakelvrije zone, geleidelijnen/contrastmarkering, verlichting, reisinformatie)? Kan GS het gehanteerde normenkader/checklist overleggen?

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 of hellingbaan of een lift	

Bij het realiseren van een toegankelijke bushalte gaan we uit van onderstaande richtlijnen:

- Inrichting van halteplaatsen volgens de laatste eisen uit de Richtlijn Uitwerking Wegontwerpelementen (RUW). Deze is beschikbaar bij cluster Wegbeheer.
- CROW-richtlijn toegankelijkheid (publicatie 337);
- CROW-richtlijn handboek halteplaatsen (publicatie 233);
- Ontwerprichtlijn Tactiele en visuele Routegeleiding 2021 voor mensen met een visuele beperking (PBTConsult);
- Provinciale knooppuntenmatrix voorzieningenniveau haltes.

Een halte op orde is een toegankelijk ingerichte halte met de daarbij horende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een abri, prullenbak, fietsvoorzieningen en verlichting.

Vraag 4.

Is GS bereid een overzicht te verstrekken van haltes die niet voldoen, inclusief de aard van het knelpunt (motorisch/visueel/overig) en de beoogde aanpakdatum? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Uit een inventarisatie van alle provinciale haltes zijn 125 haltes geselecteerd waar naar verwachting met minimale investeringen de halte toegankelijk(er) in te richten is. Voor deze 125 haltes is een nadere analyse uitgevoerd door Koninklijke VISIO (Expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen). Het toegankelijk(er) inrichten van deze haltes is voorzien in de huidige Nota Kapitaalgoederen 2024-2027. De resterende provinciale haltes betrekken we in een nieuw vast te stellen Nota Kapitaalgoederen en/of Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid 2028-2032.

Vraag 5.

Kan GS specifiek voor dorpen en kleine kernen aangeven hoeveel haltes niet voldoen en hoeveel daarvan liggen bij of in de nabijheid van huisarts/apotheek, zorglocaties, dorpscentrum/voorzieningencluster en OV-overstappunten?

Antwoord.

We herkennen dat bepaalde voorzieningen, zoals huisartsen, voor zoveel mogelijk inwoners bereikbaar moeten zijn. In het kader van 'Bereikbaarheid op Peil' hebben Rijk en regio de afspraak gemaakt om regionale bereikbaarheidsanalyses uit te werken. Daaropvolgend wordt een regionaal bereikbaarheidsprofiel en een bereikbaarheidsaanpak opgesteld. In de eerste uitwerkingsstap naar een regionale bereikbaarheidsanalyse wordt o.a. de opgehaalde locatiedata gecontroleerd. In een volgende fase wordt o.a. aandacht besteed aan persoonlijke mobiliteitsbarrières die inwoners ervaren. We verwachten dat de eerste resultaten van dit onderzoek begin 2027 beschikbaar zijn. Parallel aan dit onderzoek verkennen we de mogelijkheid om een detailanalyse voor de aanwezigheid van toegankelijke haltes in nabijheid van voorzieningen uit te voeren op basis van de geverifieerde locatiedata van voorzieningen.

Deze detailanalyse of haltes in nabijheid van huisarts/apotheek of zorglocaties toegankelijk zijn ingericht, is op dit moment niet beschikbaar. Alle data van het CHB is openbaar toegankelijk en te bekijken via de '[Halteviewer Centraal Halte Bestand](#)'.

Vraag 6.

Welke prioriteringscriteria hanteert GS bij de aanpak van provinciale haltes (in afstemming met gemeenten) en in hoeverre krijgen dorps haltes en haltes bij zorgvoorzieningen daarin expliciet voorrang?

Antwoord.

Bij het vorige project om onze provinciale haltes op orde te brengen hebben we voorrang gegeven aan de drukkerre centraal gelegen haltes (Bus-Kern-Regio haltes) en daarna op basis van de hoeveelheid instappers (van hoog naar laag gebruik). In het nieuwe project waarmee we dit jaar starten gaan we de komende 2 jaren ongeveer 125 haltes toegankelijker inrichten conform de huidige richtlijnen. Hierbij is gekeken naar haltes waar we met minimale investeringen de halte volledig toegankelijk kunnen inrichten. Met deze gedifferentieerde aanpak beogen we zo snel mogelijk een zo groot mogelijk deel van de doelgroep te bereiken.

Vraag 7.

Hoe spreekt GS gemeentes aan op hun rol als beheerder van haltes waar de gemeentes beheerder zijn en haltes niet voldoen? Zijn er (prestatie)-afspraken met gemeentes over oplossen van knelpunten? Zo ja hoe luiden die? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Er zijn geen formele, afdwingbare prestatieafspraken; de provincie kan adviseren, faciliteren en stimuleren via het regionale overleg (RMO) en adviseren bij reconstructies of aanleg nieuwe haltes. Hiervoor zijn in het eerste en tweede kwartaal in 2026 overlegmomenten ingepland met alle Limburgse wegbeheerders. In deze overleggen geven we de gemeenten inzicht geven in de toegankelijkheid van hun bushaltes en overhandigen we het werkdocument dat beschrijft hoe ze een halte toegankelijk moeten inrichten conform de richtlijnen. De inspanningsverplichting ligt primair bij de gemeenten voor hun eigen haltes, aangezien elke wegbeheerder hiervoor zelf verantwoordelijk is.

Vraag 8.

Wat is de actuele planning 2024–2027 voor het toegankelijk maken van provinciale haltes (aantallen per jaar, locaties/projectlijst), en welke mijlpalen hanteert GS richting '100% toegankelijk' voor provinciale haltes?

Antwoord.

We starten in 2026 met het toegankelijker inrichten van ongeveer 125 provinciale haltes (inzet ca. € 2,55 miljoen vanuit de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen). We streven naar zoveel mogelijk toegankelijke bushaltes in Limburg. Dit is een opgave van circa € 64 miljoen, dit betreft een globale kosteninschatting op basis van de gegevens uit het AEF onderzoek en het Centraal Halte Bestand (CHB). Wij verwachten daarom van het Rijk een nadrukkelijk hogere bijdrage aan deze opgave. Bij de vaststelling en aanbidding van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid 2024-2027 hebben wij dit reeds kenbaar gemaakt aan het Rijk. Wij zullen in overleg met de andere OV-autoriteiten en in aanloop naar de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid voor de periode 2028-2032 ook bij het nieuwe kabinet de noodzaak tot aanvullende financiering overbrengen.

Vraag 9.

Welke knelpunten veroorzaken vertraging bij het toegankelijk maken van haltes (bijv. kabels/leidingen, vergunningen, grondposities, ontwerpkeuzes, cofinanciering)? Kan GS aangeven welke knelpunten in Limburg het vaakst voorkomen en hoeveel projecten hierdoor vertraagd zijn?

Antwoord.

Veel voorkomende knelpunten zijn aanwezigheid van kabels/leidingen, onduidelijke of moeilijk verkrijgbare grondposities, noodzakelijke vergunningen, beperkte beschikbare ruimte (obstakels) en afstemming over ontwerp. Ook cofinanciering en beschikbaarheid van budget spelen een rol. Exacte aantallen van vertraagde projecten variëren per jaar, maar meestal zorgt vooral ruimtegebrek en kabels/leidingen voor vertraging.

Vraag 10.

Hoe zijn de financiële middelen voor halte-toegankelijkheid in Limburg verdeeld (provinciaal budget, gemeentelijke bijdragen, eventuele rijks-/EU-middelen) en wat is, volgens GS, de resterende financiële opgave om alle provinciale haltes toegankelijk te maken?

Antwoord.

De Provincie investeert t/m 2027 zo'n € 2,55 miljoen voor ongeveer 125 provinciale haltes. Gemeenten investeren zelf in hun eigen haltes; cofinanciering is essentieel, want de toegekende rijksbijdragen (€ 2.848.966,-) zijn ontoereikend voor het totaal. De resterende opgave (voor alle haltes in Limburg) is in 2024 ingeschat op ca. € 64 miljoen, op basis van landelijk onderzoek door AEF. Wij verwachten daarom van het Rijk een nadrukkelijk hogere bijdrage aan deze opgave. Bij de vaststelling en aanbidding van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid 2024-2027 hebben wij dit reeds kenbaar gemaakt aan het Rijk. Wij zullen in overleg met de andere OV-autoriteiten en in aanloop naar de actualisatie van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid voor de periode 2028-2032 ook bij het nieuwe kabinet de noodzaak tot aanvullende financiering overbrengen.

Vraag 11.

Hoe borgt GS de kwaliteit na oplevering: worden haltes in de praktijk getoetst met ervaringsdeskundigen (visueel/motorisch) en hoe worden meldingen/klachten over ontoegankelijke haltes geregistreerd en binnen welke termijn afgehandeld? Kan GS aantallen meldingen/klachten, de aard van de melding/klachten over 2024 en 2025 delen?

Antwoord.

De toetsing na oplevering is afhankelijk van de contractvorm die is toegepast bij de aanbesteding. Bij het provinciale beheer- en onderhoudscontract worden de werken na oplevering getoetst door een toezichthouder. Ervaringsdeskundigen kunnen via het Reizigersoverleg Limburg (ROL) bij evaluaties betrokken worden. Meldingen en klachten kunnen via de provincie, gemeenten of vervoerder (Arriva) worden gemeld en worden per geval opgevolgd. Uit navraag bij Arriva en uit eigen ervaring kunnen we stellen dat er weinig tot geen klachten binnenkomen over toegankelijk gemaakte bushaltes.

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

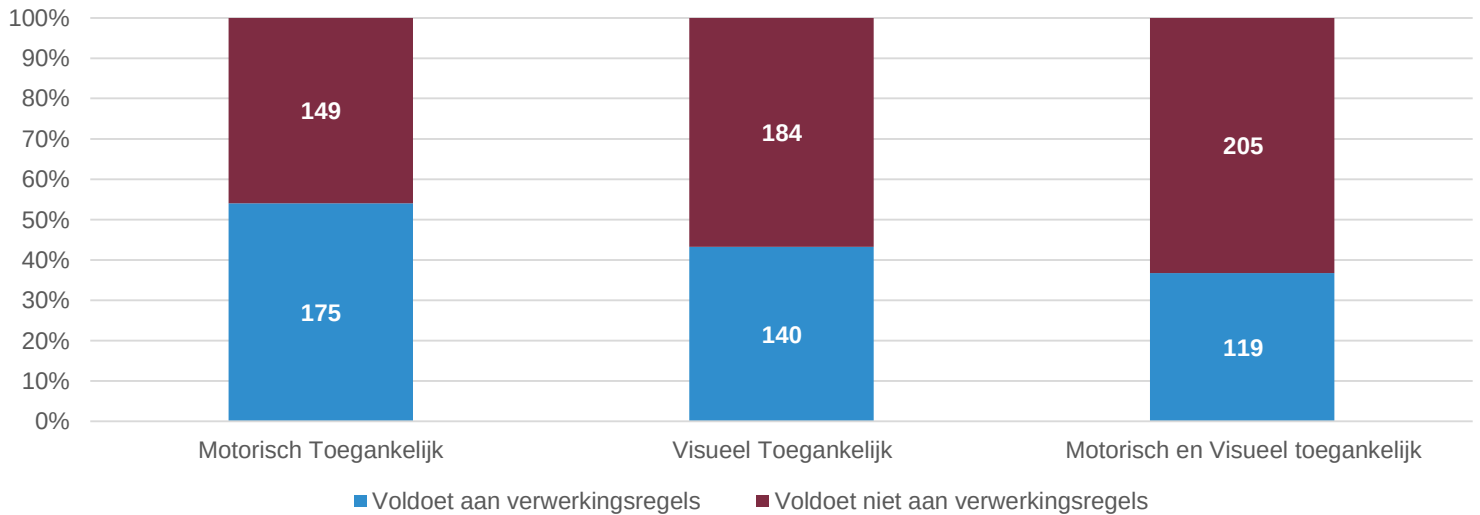
3. Centraal Haltebestand

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.

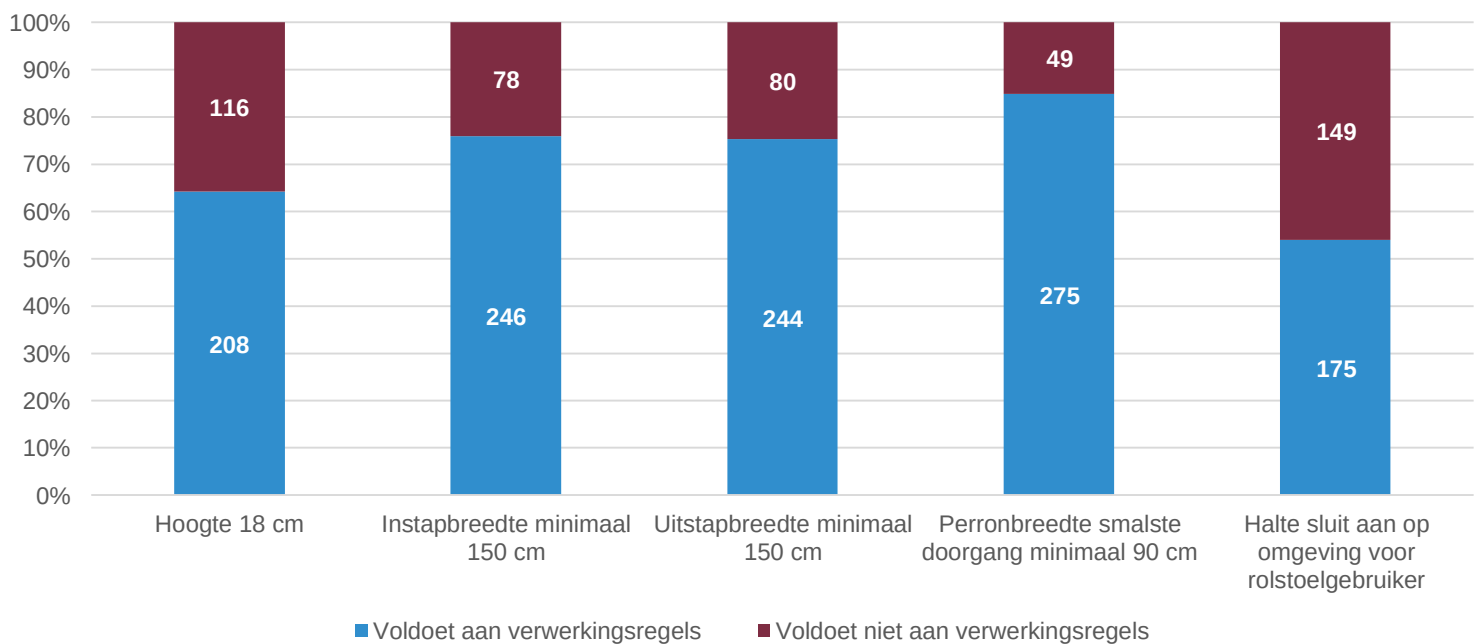
4. Cijfers toegankelijkheid bushaltes in Limburg

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).

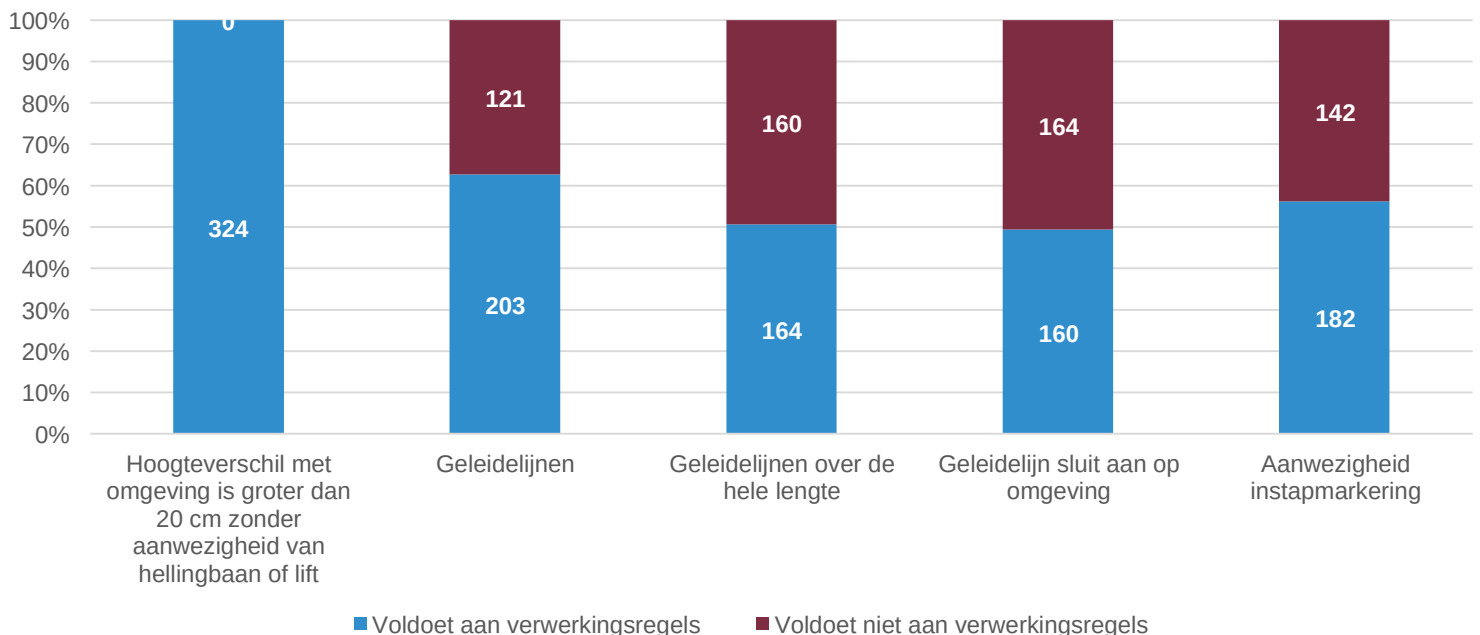
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor Provincie Limburg (wegbeheerder)



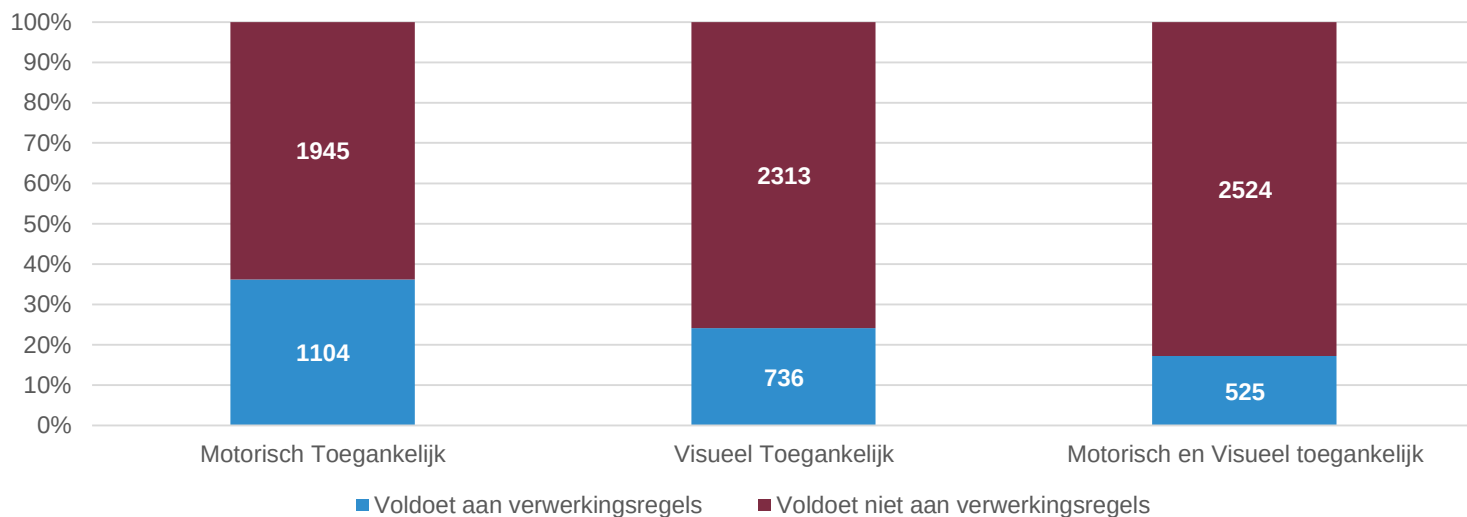
Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 1



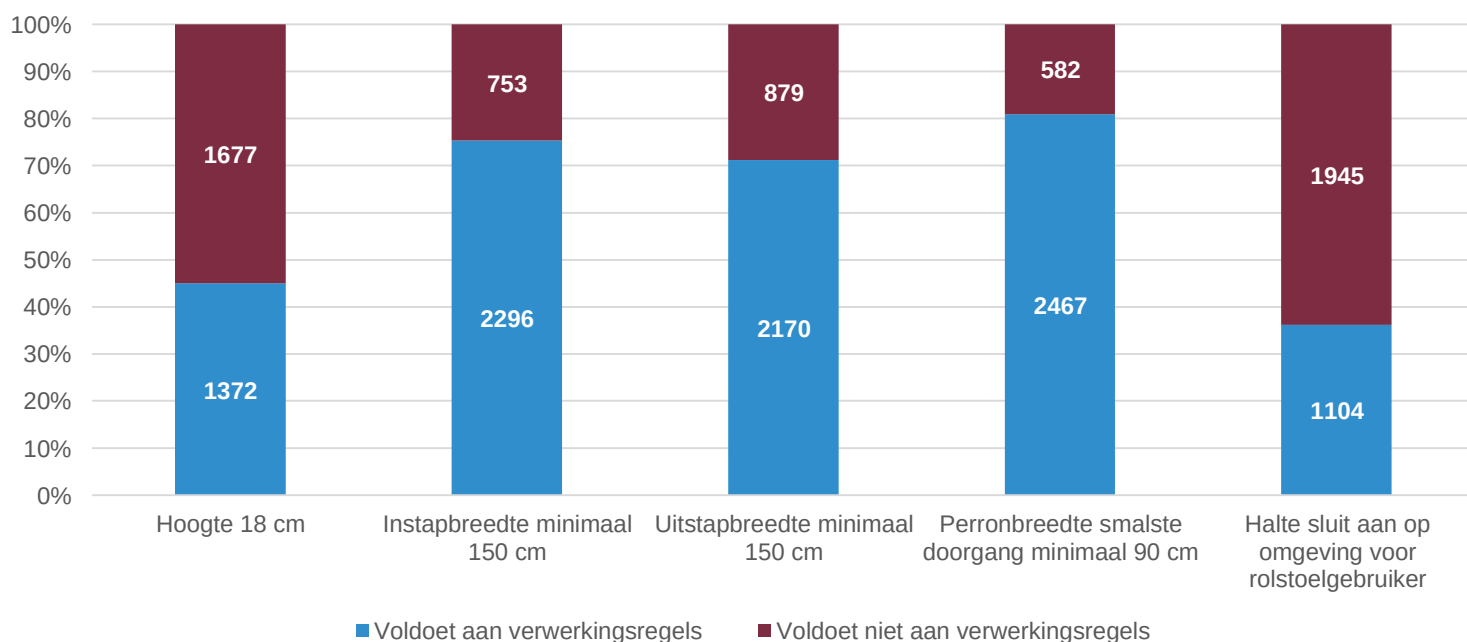
Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 2



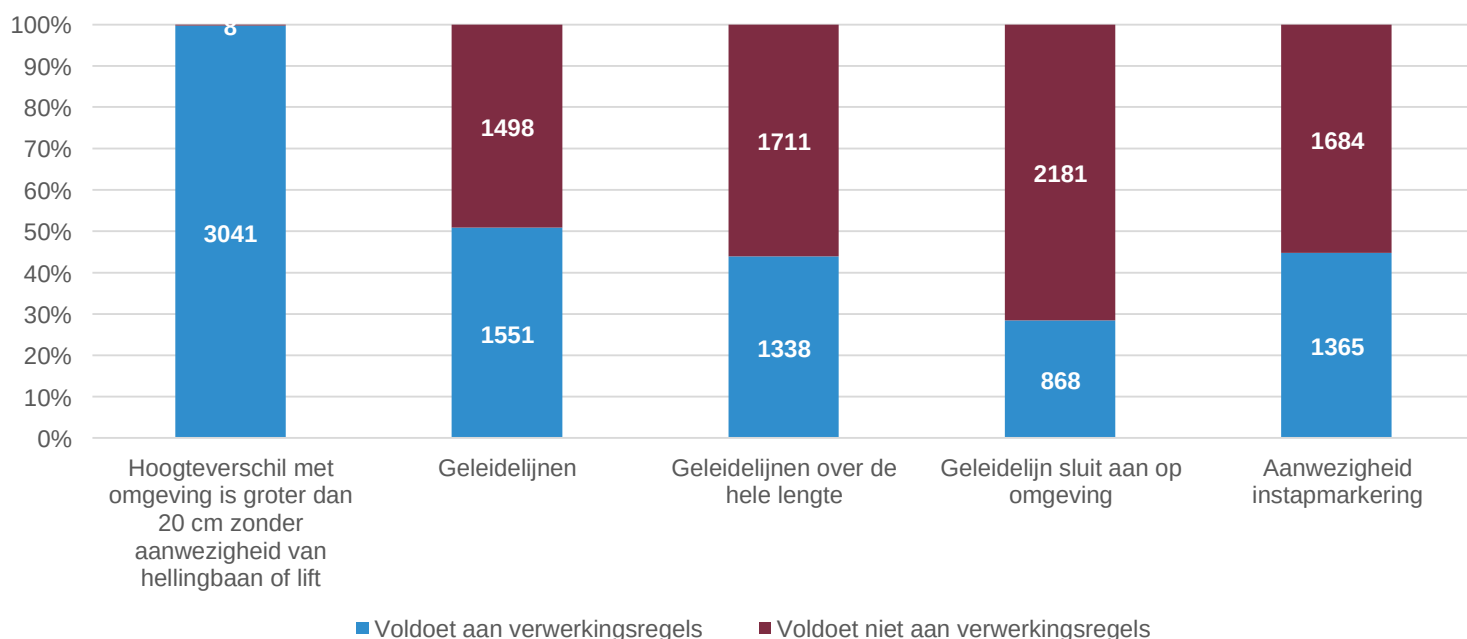
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor provincie Limburg (regio)



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.

College van Gedeputeerde Staten

Provincie Limburg

Postbus 5700

6202 MA Maastricht

Maastricht, 27 februari 2026



Betreft: Toegankelijkheid bushaltes in dorpen op het platteland voor mensen met een visuele en/of lichamelijke beperking

Geachte College,

Op 24 februari 2026 berichtte de NOS, op basis van een analyse van DOVA (Decentrale Overheids Autoriteiten)-data door RTV Oost en andere regionale omroepen, dat een groot deel van de bushaltes in Nederland niet of slecht toegankelijk is voor mensen met een beperking.

In de berichtgeving wordt onder meer genoemd dat zes van de tien haltes geen of onvoldoende hulpmiddelen hebben voor blinden en slechtzienden en voor reizigers met een motorische beperking eveneens een groot deel van de haltes ook niet goed is uitgerust/ingericht.

Deze signalen raken inwoners in Limburgse dorpen en kernen extra hard, omdat zij relatief vaak aangewezen zijn op openbaar vervoer om voorzieningen (zorg, onderwijs, werk) te bereiken.

De BBB-fractie heeft daarom de volgende schriftelijke vragen aan het College van Gedeputeerde Staten:

1. Kan GS aangeven hoeveel bushaltes er in Limburg zijn (totaal), uitgesplitst naar wegbeheerder (provincie/gemeenten)
2. Kan GS op basis van het Centraal Halte Bestand (CHB) / DOVA-data aangeven hoeveel haltes in Limburg (en welk aandeel) voldoen aan toegankelijkheidseisen voor mensen met motorische beperkingen (rolstoel/rollator) en visuele beperkingen (geleiding/contrast/vindbaarheid), uitgesplitst per gemeente en per wegbeheerder?
3. Welke definitie en welke concrete criteria hanteert GS voor de kwalificatie 'halte op orde' en 'toegankelijke halte' (bijv. perronhoogte, instapafstand, obstakelvrije zone, geleidelijnen/contrastmarkering, verlichting, reisinformatie)? Kan GS het gehanteerde normenkader/checklist overleggen?
4. Is GS bereid een overzicht te verstrekken van haltes die niet voldoen, inclusief de aard van het knelpunt (motorisch/visueel/overig) en de beoogde aanpakdatum? Zo nee, waarom niet?
5. Kan GS specifiek voor dorpen en kleine kernen aangeven hoeveel haltes niet voldoen en hoeveel daarvan liggen bij of in de nabijheid van huisarts/apotheek, zorglocaties, dorpscentrum/voorzieningencluster en OV-overstappunten?
6. Welke prioriteringscriteria hanteert GS bij de aanpak van provinciale haltes (in afstemming met gemeenten) en in hoeverre krijgen dorpshaltes en haltes bij zorgvoorzieningen daarin expliciet voorrang?



7. Hoe spreekt GS gemeentes aan op hun rol als beheerder van haltes waar de gemeentes beheerder zijn en haltes niet voldoen? Zijn er (prestatie)-afspraken met gemeentes over oplossen van knelpunten? Zo ja hoe luiden die? Zo nee, waarom niet?
8. Wat is de actuele planning 2024–2027 voor het toegankelijk maken van provinciale haltes (aantallen per jaar, locaties/projectlijst), en welke mijlpalen hanteert GS richting '100% toegankelijk' voor provinciale haltes?
9. Welke knelpunten veroorzaken vertraging bij het toegankelijk maken van haltes (bijv. kabels/leidingen, vergunningen, grondposities, ontwerpkeuzes, cofinanciering)? Kan GS aangeven welke knelpunten in Limburg het vaakst voorkomen en hoeveel projecten hierdoor vertraagd zijn?
10. Hoe zijn de financiële middelen voor halte-toegankelijkheid in Limburg verdeeld (provinciaal budget, gemeentelijke bijdragen, eventuele rijks-/EU-middelen) en wat is, volgens GS, de resterende financiële opgave om alle provinciale haltes toegankelijk te maken?
11. Hoe borgt GS de kwaliteit na oplevering: worden haltes in de praktijk getoetst met ervaringsdeskundigen (visueel/motorisch) en hoe worden meldingen/klachten over ontoegankelijke haltes geregistreerd en binnen welke termijn afgehandeld? Kan GS aantallen meldingen/klachten, de aard van de melding/klachtne over 2024 en 2025 delen?

Wij zien uw schriftelijke beantwoording graag tegemoet, binnen de daarvoor gestelde termijn.

Namens de BBB fractie,

Iloy Goossen John Huizing