



Provinciale Staten

Clustercode	MOB	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00893270	Maastricht	24 maart 2026
Bijlage(n)	2	Verzonden	24 maart 2026

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : J.M. Bloi
Fractie : VVD
Inzake : Toegankelijkheid openbaar vervoer voor mensen met een beperking

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.

Is uw College bekend met de NOS-berichtgeving van 24 februari en in hoeverre herkent het college dit beeld voor Limburg? Zijn de bevindingen besproken met gemeenten, vervoerders en reizigersorganisaties en zo ja, tot welke conclusies en acties heeft dit geleid?

Antwoord.

Ja, we zijn bekend met de berichtgeving. We hebben vergelijkbare bevindingen reeds vastgesteld bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV Limburg (2024-2027). In dit uitvoeringsprogramma zijn diverse activiteiten opgenomen om wegbeheerders te wijzen op de stand van zaken en hun verantwoordelijkheid. In de gesprekken met wegbeheerders en tijdens de voorbereiding van het project om de toegankelijke inrichting van provinciale bushaltes te verbeteren is geconstateerd dat de richtlijnen verschillend geïnterpreteerd en uitgevoerd worden bij de aanleg van haltes. Hiertoe heeft de provincie, in samenwerking met Koninklijke VISIO, een werkdocument opgesteld waarin duidelijk staat beschreven waaraan een toegankelijke halte moet voldoen. In het eerste en tweede kwartaal van dit jaar staan gesprekken gepland met alle wegbeheerders om een toelichting te geven op de toepassing van dit document en aandacht te vragen voor de toegankelijkheid van bushaltes in de gemeente.

Vraag 2.

Heeft de Provincie volledig zicht op alle bushaltes in Limburg en hun mate van toegankelijkheid? Wordt bij aanleg, herinrichting en regulier onderhoud van bushaltes de toegankelijkheid structureel en aantoonbaar geborgd? Wordt daarbij ook gekeken naar de toegankelijke inrichting van de directe omgeving en aanlooproutes naar een bushalte? Zijn er locaties waar volledige toegankelijkheid fysiek niet mogelijk is en leidt dit tot verplaatsing, aanpassing of het realiseren van extra bushaltes? Is er een provinciale registratie waarin de toegankelijkheid van bushaltes wordt vastgelegd, bijgehouden en gemonitord, en kan deze informatie nog explicieter worden benoemd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage IMPL en in een jaarlijkse mededeling van de portefeuillehouder over de voortgang van het uitvoeringsprogramma?

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	

De provincie houdt gegevens over bushaltes en toegankelijkheid bij via het Centraal Haltebestand (CHB). Bij nieuwe aanleg en reconstructies worden haltes volgens de geldende richtlijnen toegankelijk ingericht, mede op basis van een werkdocument van Koninklijke VISIO dat sinds januari 2026 in de Eisenbibliotheek staat. Ook aanlooproutes worden meegenomen, voor zover dat ruimtelijk mogelijk is. Volledige toegankelijkheid kan op sommige plekken niet door bijvoorbeeld ruimtegebrek of verkeersveiligheid. In zulke gevallen kan verplaatsing of opheffing van een halte aan de orde zijn, waarbij het proportionaliteitsbeginsel kan meewegen. De voortgang wordt twee keer per jaar gedeeld via de P&C-beleidsmonitor (indicator R_193b).

Vraag 3.

Wat is de actuele stand van zaken van het Limburgse Uitvoeringsprogramma Toegankelijk OV en hoe verhoudt deze zich tot de afspraak om het openbaar vervoer uiterlijk 2024 volledig toegankelijk te maken? Welke beleidsmatige, organisatorische of bestuurlijke belemmeringen ervaren Rijk, provincie, gemeenten of vervoerders bij de uitvoering?

Antwoord.

Met de afspraken uit het Bestuursakkoord streven alle partijen om in 2032 een aanzienlijke bijdrage te hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040. We liggen op koers met het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid. Zo hebben we o.a. de Limburgse regio's gewezen op de opgave rondom toegankelijke haltes, hebben we een werkdocument opgesteld voor toegankelijke inrichting, voeren we afstemming met het Reizigersoverleg Limburg en wordt sinds september 2025 in samenwerking met Arriva op alle treinstations in Limburg reisassistentie aangeboden.

Vraag 4.

Op welke wijze worden ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties van mensen met een beperking structureel betrokken bij de uitvoering, monitoring en evaluatie van het beleid rond toegankelijk openbaar vervoer?

Antwoord.

We voeren structurele overleggen met het ROL (Reizigersoverleg Limburg) en het ROL vertegenwoordigd ook de reizigers met een beperking. In deze gesprekken worden o.a. de prioriteiten ter verbetering van de toegankelijkheid van het OV, lopende projecten met impact of raakvlakken voor toegankelijkheid besproken. Als de Provincie Limburg niet direct aan zet is om de toegankelijkheid te verbeteren (bijvoorbeeld bushaltes waar de provincie geen wegbeheerder is) dan stimuleren we de betreffende partij om tijdig ervaringsdeskundigen te betrekken.

Vraag 5.

Welke financiële middelen zijn momenteel reeds gereserveerd in de meerjarenbegroting voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer, welk bedrag acht het college tot 2040 noodzakelijk en welk financieringsgat resteert? Worden beschikbare rijksmiddelen volledig benut of laat Limburg hier kansen liggen?

Antwoord.

In opdracht van het ministerie van IenW is door AEF onderzoek uitgevoerd naar de extra investeringen die nodig zijn om het Bestuursakkoord Toegankelijkheid uit te voeren. Uit dit onderzoek blijkt dat circa € 800 miljoen nodig is voor het uitvoeren van de afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid, inclusief de kosten om alle haltes in Nederland toegankelijk te maken. Het Rijk heeft in 2023 aangegeven vooralsnog € 30 miljoen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van het Bestuursakkoord.

Het Ministerie van I&W heeft ons op basis van de verdeelsleutel een bedrag toegekend van € 2.052.772,- voor het inrichten van Reisassistentie op alle Limburgse treinstations (reeds gerealiseerd) en een bedrag van € 886.442,- voor overige maatregelen. In overleg met de regio is besloten dat bedrag beschikbaar te stellen als cofinanciering aan gemeenten voor het toegankelijk inrichten van enkele busstations in Limburg. Daarnaast heeft de Provincie Limburg binnen de Nota Kapitaalgoederen 2024-2027 € 2.550.000,- gereserveerd voor het op orde brengen van de toegankelijkheid bij ruim 100 provinciale bushaltes.

Het toegankelijk maken van alle provinciale en gemeentelijke haltes in Limburg 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 aanbieding 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 6.

De VVD Limburg heeft bij de behandeling van het IPML eind 2025 aandacht gevraagd voor het missen of verdwijnen van blindengeleidelijnen op busstations en haltes. Welke acties heeft uw College sindsdien ondernomen en hoe wordt voorkomen dat deze lijnen worden geblokkeerd door bijvoorbeeld reclameborden, fietsen of auto's? Hoe wordt geborgd dat bij tijdelijke werkzaamheden altijd een veilige en bruikbare alternatieve route beschikbaar is?

Antwoord.

De Provincie Limburg heeft in de periode 2021 tot en met 2024 meer dan € 3 miljoen geïnvesteerd om het voorzieningenniveau van bushaltes te verbeteren, waaronder toegankelijkheid. Vanaf 2026 gaat de Provincie Limburg alle niet-toegankelijke provinciale bushaltes opnemen in de planning van groot onderhoud aan onze wegen. Hiervoor is circa € 2,55 miljoen beschikbaar gesteld door PS bij vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (PS 26-4-2024). Het voorkomen dat blindegeleidelijnen worden geblokkeerd door objecten is lastig te handhaven. Zowel bij ons als bij de vervoerder Arriva blijkt dat hier weinig tot geen meldingen over bekend zijn. Bij tijdelijke werkzaamheden is het niet altijd mogelijk om een veilige en bruikbare alternatieve route te vinden, maar er wordt zoveel mogelijk rekening mee gehouden.

Vraag 7.

Is uw College bereid gemeenten actief aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van OV-knooppunten, haltes en de openbare ruimte? In welke bewustwordingscampagnes participeert de Provincie op dit vlak, zoals bijvoorbeeld Houd de lijn vrij?

Antwoord.

Ons College spreekt gemeenten actief aan op hun verantwoordelijkheid voor het toegankelijk inrichten van OV-knooppunten, haltes en openbare ruimte. Zo worden in het eerste en tweede kwartaal gesprekken gevoerd met de gemeenten om Toegankelijkheid onder de aandacht te brengen. Op dit moment participeren wij niet in bewustwordingscampagnes zoals de campagne "Houd de lijn vrij".

Vraag 8.

Hoe wordt toegankelijkheid concreet en afdwingbaar verankerd in het Programma van Eisen voor de nieuwe OV-concessie? Worden toegankelijkheidseisen opgenomen als minimeisen en gunningscriteria, en worden hieraan sancties of financiële prikkels gekoppeld bij niet-naleving? Wordt toegankelijkheid expliciet meegewogen bij materieelkeuze, haltebeheer en reizigersinformatie?

Antwoord.

Het Programma van Eisen voor de huidige OV Concessie Limburg bevat eisen aan treinstellen respectievelijk aan bussen en auto's, waarbij die eisen ook over de toegankelijkheid van de voertuigen gaan.

Aanvullend hierop worden in de Concessie onder vrijwel alle thema's (en bijbehorende artikelen in het Programma van Eisen) eisen gesteld aan de toegankelijkheid van het OV.

Dit varieert van de gewenste toegankelijkheid van de website en app tot de incheckapparatuur, omroepinstallatie, bediening van stopknoppen, reisinformatie en het aanbieden van priority-seats.

Ook bij de nieuwe OV-concessie zullen de meest actuele eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Vraag 9.

Limburg kent diverse grensoverschrijdende OV-verbindingen, zoals de Drielandentrein en internationale buslijnen. Wordt toegankelijkheid expliciet meegenomen in afspraken rond de Drielandentrein? Zijn er verschillen in normstelling tussen Nederland, België en Duitsland die tot praktische belemmeringen leiden? Is er overleg over harmonisatie van begeleiderspassen en kortingsregelingen binnen de Euregio?

Antwoord.

Met betrekking tot de toegankelijkheid van de Drielandentrein gelden de bepalingen uit het Programma van Eisen en meer in het bijzonder (want hogere orde regelgeving) de Technische Specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit zoals vastgelegd in Verordening (EU) nr. 1300/2014. Deze verordening beschrijft de (Europese) toegankelijkheidseisen aan treinen en stations. Zowel de spoorwegbeheerders als spoorwegvervoerders moeten (bij nieuwbouw en vervanging) aan deze eisen voldoen. Bij de Drielandentrein is dit onderwerp van gesprek in de internationale afstemming. Daarbij merken wij op dat op dit moment nog niet alle buitenlandse stations volledig toegankelijk zijn, maar plannen hiervoor in voorbereiding danwel uitvoering zijn.

Voor bussen gelden de in Nederland van toepassing zijnde toegankelijkheidseisen. Omdat busleveranciers hun materieel bouwen volgens een standaard indeling (klasse 1- of klasse 2-voertuigen), is de vloerhoogte van bussen in Europa gelijk. In de praktijk zou de normstelling in het kader van toegankelijkheid geen probleem moeten zijn.

Over ticketing en tarieven vindt in Euregionaal verband overleg plaats. Begeleiderspassen en kortingsregelingen (voor reizigers met een functiebeperking) maken daar geen deel van uit. Deze aspecten komen voort uit wet- en regelgeving in het sociaal domein. Concessieverleners en -houders hebben hierin geen bevoegdheden.

Vraag 10.

Welke rol ziet het college voor Provinciale Staten bij het monitoren en versnellen van de voortgang op dit dossier, en is uw College bereid samen met Provinciale Staten een versnellingsagenda Toegankelijk OV op te stellen met concrete mijlpalen en tijdslijnen?

Antwoord.

Samen met andere provincies hebben wij bij het Rijk erop aangedrongen om het ambitieniveau voor toegankelijkheid en de beschikbare middelen meer in evenwicht te brengen. Het Rijk heeft immers namens Nederland het VN-verdrag van de Rechten van personen met een handicap ondertekend. Concreet verwachten wij daarom primair van het Rijk een nadrukkelijk hogere beschikbaarheid van middelen voor dit doel.

Vanuit uw budgetrecht kunnen uw Staten in aanvulling hierop ook aanvullende ambities en middelen reserveren. Dat kan bijvoorbeeld naar aanleiding van een evaluatie van het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid.

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

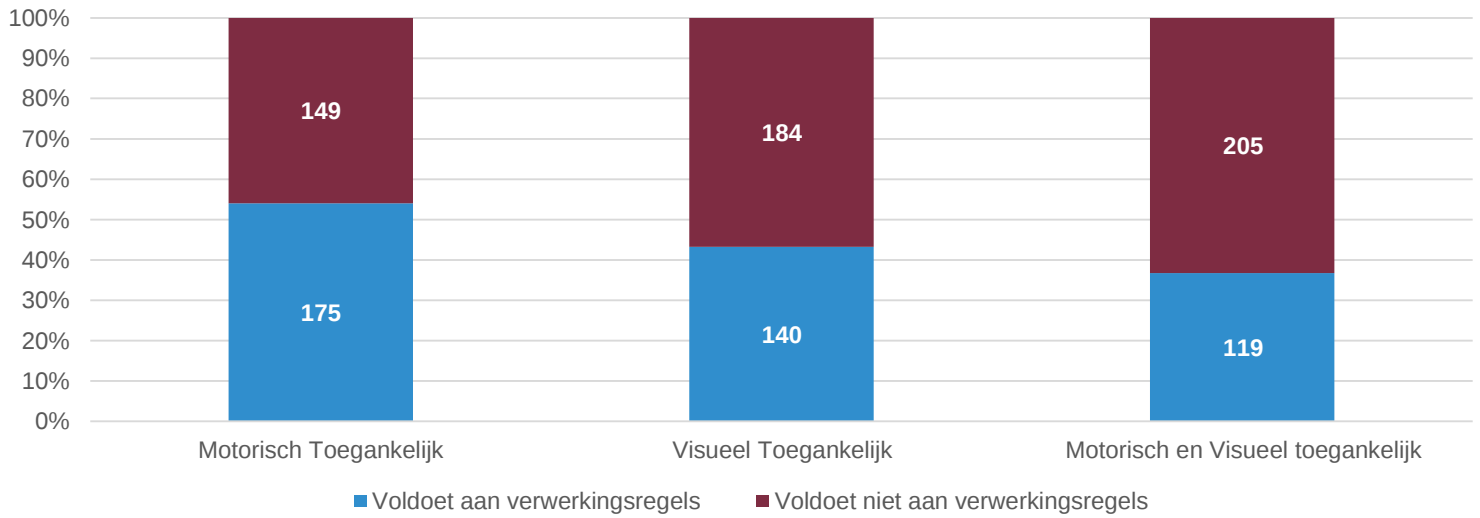
3. Centraal Haltebestand

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.

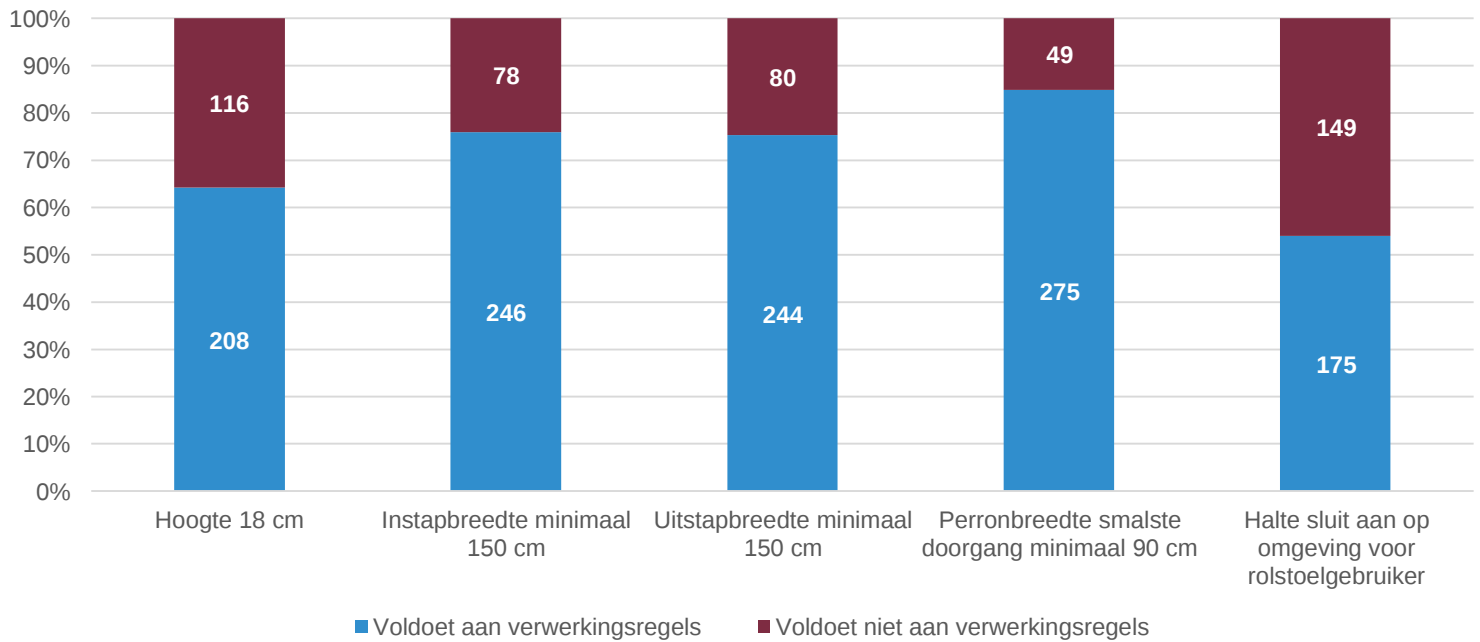
4. Cijfers toegankelijkheid bushaltes in Limburg

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).

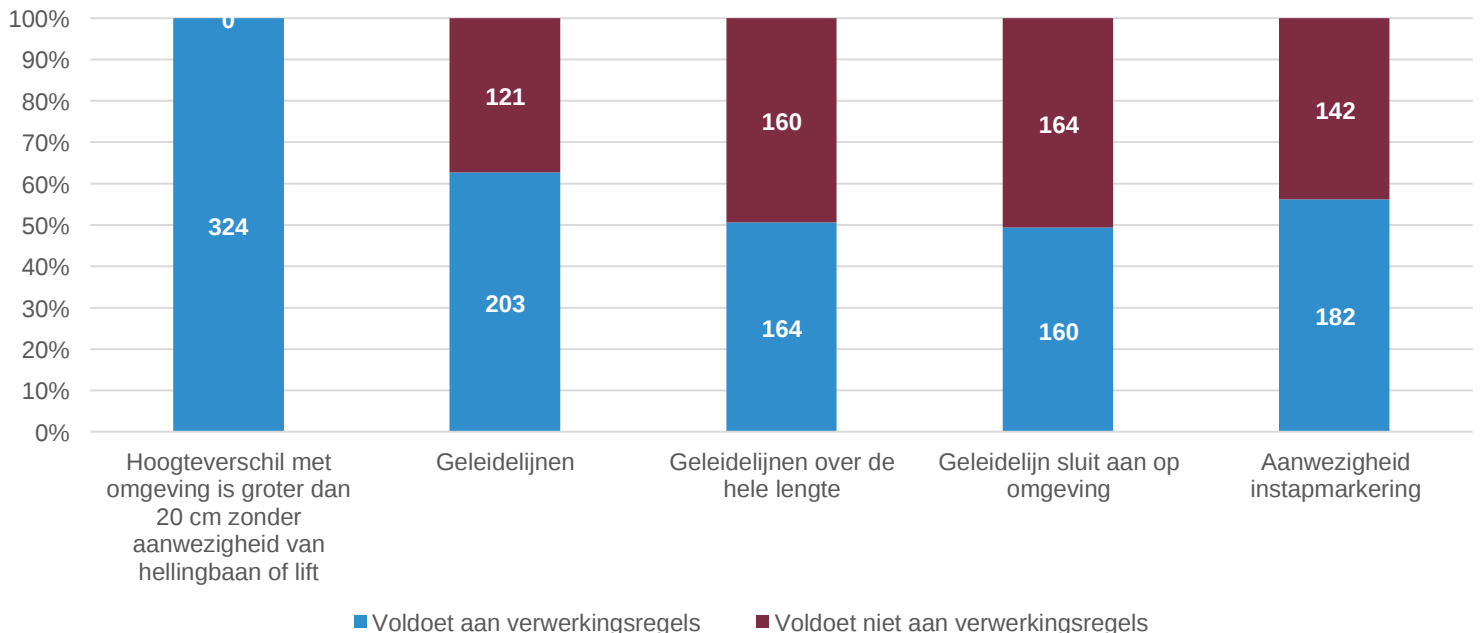
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor Provincie Limburg (wegbeheerder)



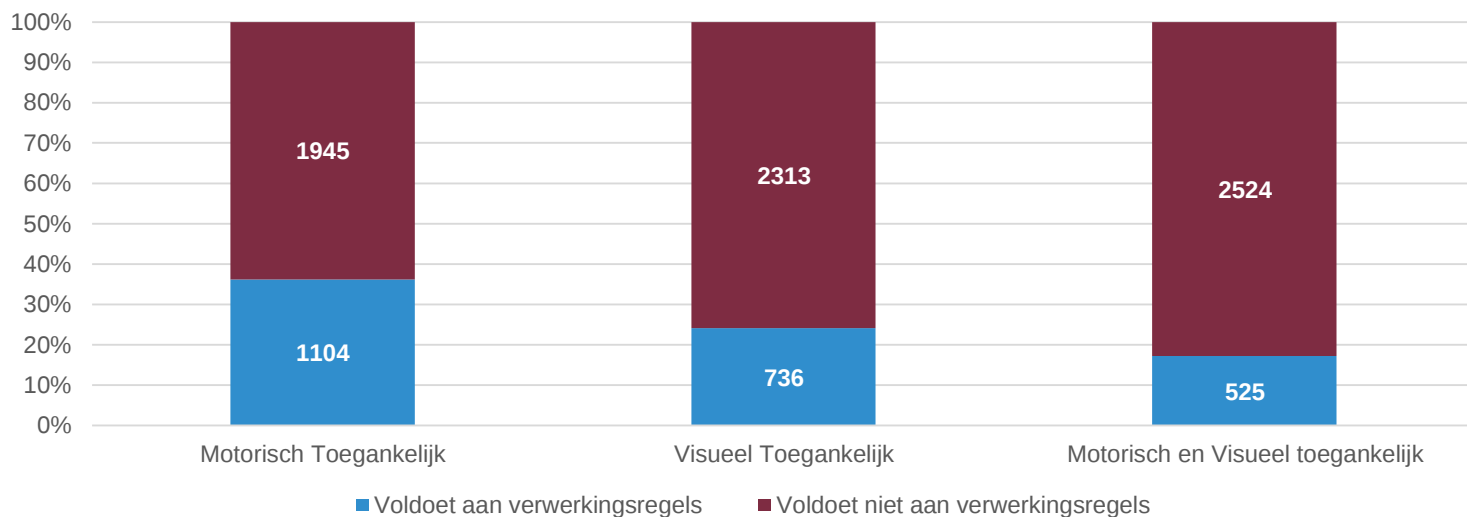
Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 1



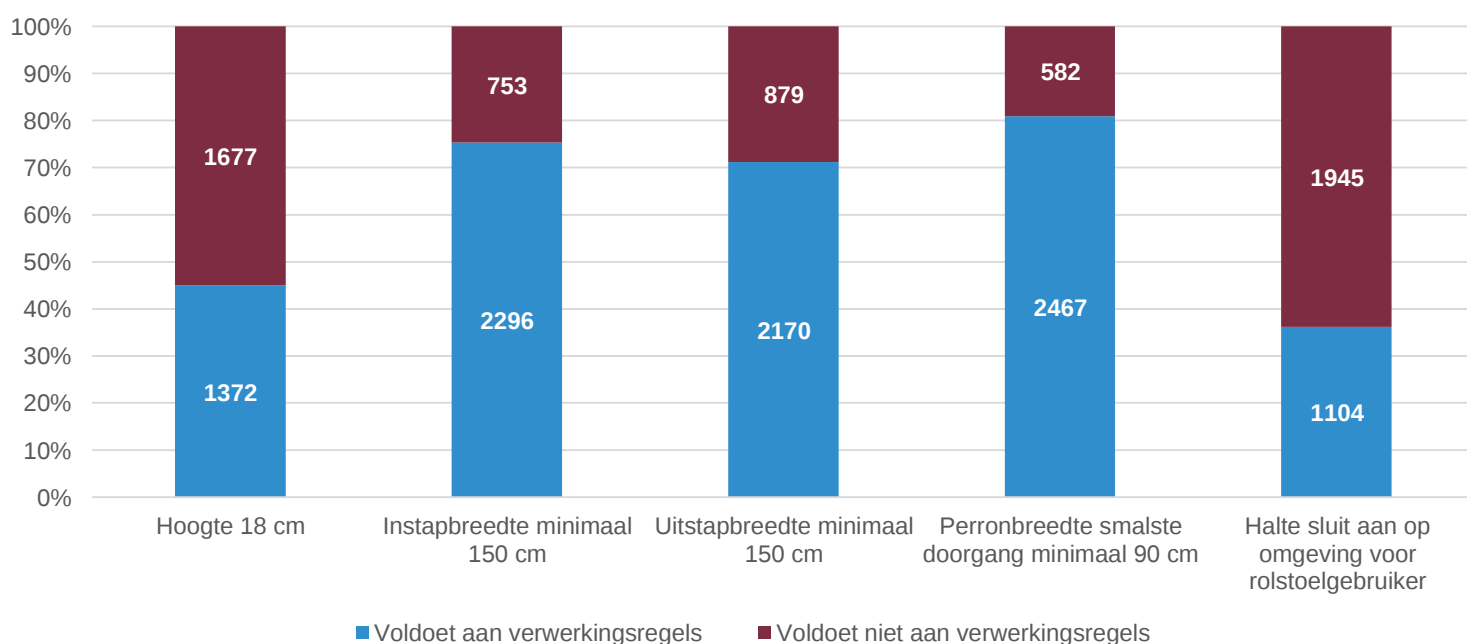
Aantal haltes per criterium dat in maart 2026 wel of niet voldoet aan de verwerkingsregels in Provincie Limburg (wegbeheerder) - deel 2



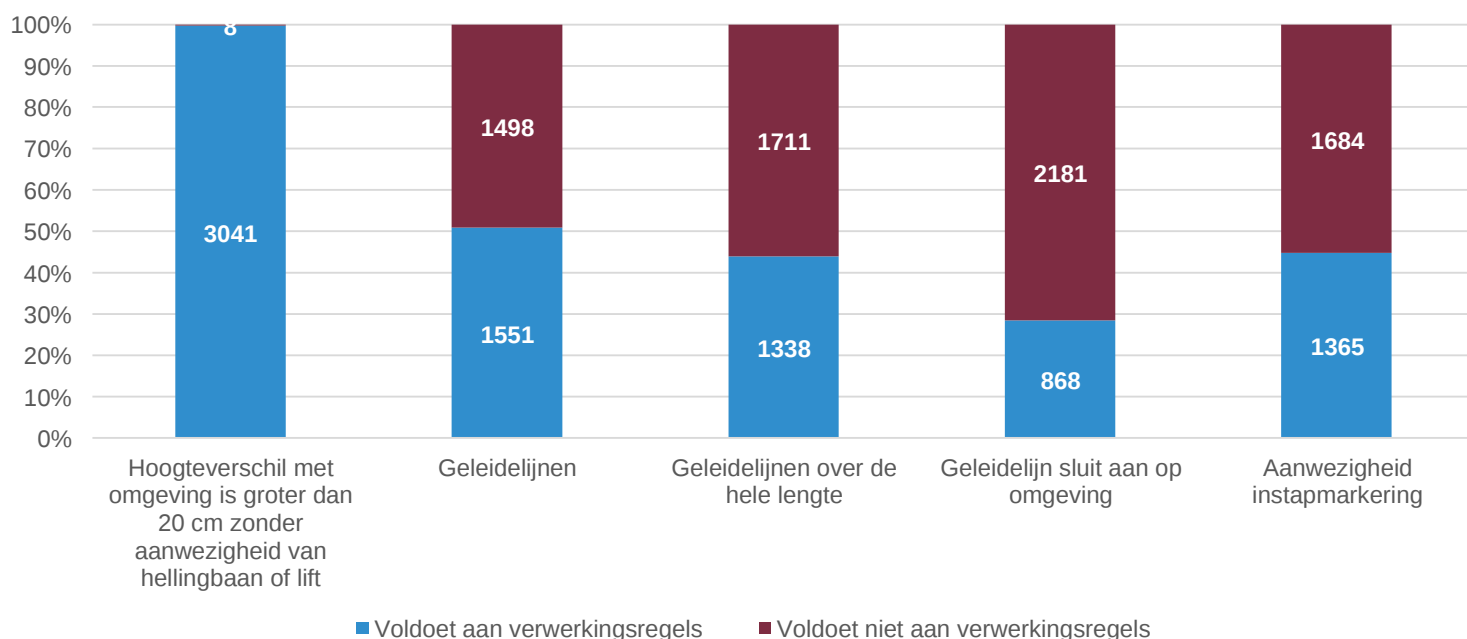
Aantal toegankelijke haltes maart 2026 voor provincie Limburg (regio)



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 van Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht, 26 februari 2026

Onderwerp: Schriftelijke vragen inzake toegankelijkheid openbaar vervoer voor mensen met een beperking

Geacht College,

De NOS berichtte op 24 februari dat veel bushaltes in Nederland niet toegankelijk zijn voor mensen met een beperking. Deze berichtgeving leidde landelijk tot maatschappelijke onrust en roept vragen op over de naleving van eerder gemaakte afspraken tussen Rijk, provincies, vervoerders en ProRail om het openbaar vervoer uiterlijk in 2024 volledig toegankelijk te maken. Inmiddels is het 2026 en moet worden vastgesteld dat deze doelstelling niet is gehaald. Limburg heeft deze afspraken vertaald in een Uitvoeringsprogramma en vastgelegd in het Beleidskader Een Toegankelijk en Bereikbaar Limburg.

Voor de Limburgse VVD staat voorop dat mensen met een beperking zelfstandig, veilig en waardig gebruik moeten kunnen maken van het openbaar vervoer. De recente media-aandacht onderstreept dat dit geen abstract beleidsdoel is, maar een dagelijkse realiteit voor veel inwoners. Tegen deze achtergrond stelt de VVD Limburg de volgende vragen aan uw College:

1. Is uw College bekend met de NOS-berichtgeving van 24 februari en in hoeverre herkent het college dit beeld voor Limburg? Zijn de bevindingen besproken met gemeenten, vervoerders en reizigersorganisaties en zo ja, tot welke conclusies en acties heeft dit geleid?
2. Heeft de Provincie volledig zicht op alle bushaltes in Limburg en hun mate van toegankelijkheid? Wordt bij aanleg, herinrichting en regulier onderhoud van bushaltes de toegankelijkheid structureel en aantoonbaar geborgd? Wordt daarbij ook gekeken naar de toegankelijke inrichting van de directe omgeving en aanlooproutes naar een bushalte? Zijn er locaties waar volledige toegankelijkheid fysiek niet mogelijk is en leidt dit tot verplaatsing, aanpassing of het realiseren van extra bushaltes? Is er een provinciale registratie waarin de toegankelijkheid van bushaltes wordt vastgelegd, bijgehouden en gemonitord, en kan deze informatie nog explicieter worden benoemd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportage IMPL en in een jaarlijkse mededeling van de portefeuillehouder over de voortgang van het uitvoeringsprogramma?
3. Wat is de actuele stand van zaken van het Limburgse Uitvoeringsprogramma Toegankelijk OV en hoe verhoudt deze zich tot de afspraak om het openbaar vervoer uiterlijk 2024 volledig toegankelijk te maken? Welke beleidsmatige, organisatorische

of bestuurlijke belemmeringen ervaren Rijk, provincie, gemeenten of vervoerders bij de uitvoering?

4. Op welke wijze worden ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties van mensen met een beperking structureel betrokken bij de uitvoering, monitoring en evaluatie van het beleid rond toegankelijk openbaar vervoer?
5. Welke financiële middelen zijn momenteel reeds gereserveerd in de meerjarenbegroting voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer, welk bedrag acht het college tot 2040 noodzakelijk en welk financieringsgat resteert? Worden beschikbare rijksmiddelen volledig benut of laat Limburg hier kansen liggen?
6. De VVD Limburg heeft bij de behandeling van het IPML eind 2025 aandacht gevraagd voor het missen of verdwijnen van blindengeleidelijnen op busstations en haltes. Welke acties heeft uw College sindsdien ondernomen en hoe wordt voorkomen dat deze lijnen worden geblokkeerd door bijvoorbeeld reclameborden, fietsen of auto's? Hoe wordt geborgd dat bij tijdelijke werkzaamheden altijd een veilige en bruikbare alternatieve route beschikbaar is?
7. Is uw College bereid gemeenten actief aan te spreken op hun verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van OV-knooppunten, haltes en de openbare ruimte? In welke bewustwordingscampagnes participeert de Provincie op dit vlak, zoals bijvoorbeeld *Houd de lijn vrij*?
8. Hoe wordt toegankelijkheid concreet en afdwingbaar verankerd in het Programma van Eisen voor de nieuwe OV-concessie? Worden toegankelijkheidseisen opgenomen als minimumeisen en gunningscriteria, en worden hieraan sancties of financiële prikkels gekoppeld bij niet-naleving? Wordt toegankelijkheid expliciet meegewogen bij materieelkeuze, haltebeheer en reizigersinformatie?
9. Limburg kent diverse grensoverschrijdende OV-verbindingen, zoals de Drielandentrein en internationale buslijnen. Wordt toegankelijkheid expliciet meegenomen in afspraken rond de Drielandentrein? Zijn er verschillen in normstelling tussen Nederland, België en Duitsland die tot praktische belemmeringen leiden? Is er overleg over harmonisatie van begeleiderspassen en kortingsregelingen binnen de Euregio?
10. Welke rol ziet het college voor Provinciale Staten bij het monitoren en versnellen van de voortgang op dit dossier, en is uw College bereid samen met Provinciale Staten een versnellingsagenda Toegankelijk OV op te stellen met concrete mijlpalen en tijdslijnen?

In afwachting van uw reactie binnen de daarvoor gestelde termijn, verblijft,

Met vriendelijke groet,

Jacques Michel Bloi
Statenlid VVD Limburg