



Provinciale Staten

Clustercode	MOB	Uw kenmerk	-
Ons kenmerk	DOC-00979292	Maastricht	29 september 2026
Bijlage(n)	1	Verzonden	29 september 2026

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : I. Goossen
Fractie : BBB
Inzake : voorgenomen verschraling busvervoer Arriva

Vraag 1.

Is het college op de hoogte van de voorgenomen verschraling van busverbindingen door Arriva? Zo ja, wat is de beoordeling van het college van deze voorgenomen verschraling? Zo nee, hoe verklaart het college dat het hiervan niet op de hoogte is, gelet op de verantwoordelijkheid van de Provincie Limburg als concessieverlener van het regionale openbaar vervoer?

Antwoord.

Het college is op de hoogte van voorgenomen wijzigingen in het Vervoerplan 2027 van Arriva. Er is geen sprake van een verschraling van het OV-aanbod in de provincie, er is wel sprake van verschillende wijzigingen die het aanbod beter in lijn brengen met de vraag. Hierdoor ontstaat er tevens ruimte om nieuwe verbindingen en ontsluitingen in het landelijk gebied mogelijk te maken. Het totaal aan dienstregelingskilometers (bus) in Limburg neemt niet af, de totale productie (bus én trein) stijgt zelfs.

Vraag 2.

In het artikel worden onder andere de lijnen 72 (Venlo-Roermond), 74 (Nederweert-Stramproy), 59 (Vaals-Mamelis), 80 (Venray-Deurne) en 56 (Valkenburg-Hoensbroek) genoemd. Kan het college per genoemde lijn aangeven welke wijzigingen worden voorgesteld en hoeveel ritten hierdoor in weekenden en vakantieperioden komen te vervallen?

Antwoord.

De genoemde verbindingen gaan in de vakantieperioden elk uur rijden, in plaats van elk half uur, op beperkte stukken van de rustigste trajectdelen. In alle gevallen blijft er op de drukste trajectdelen elk half uur een bus rijden door herstructureringen in het gehele netwerk:

Lijn 72: Door betere spreiding met lijn 70 blijft op de reisrelatie Venlo – Panningen 2x/uur een bus rijden. Door de introductie van de vernieuwde lijn 75 krijgt lijn 72 tussen Roggel/Heythuysen en Roermond een extra bus per uur erbij, dat betekent ook hier dat een halfuurdienst blijft, dit geldt ook in de avond (waar nu alleen een uurdienst rijdt met lijn 72). Daarnaast wordt de aansluiting voor lijn 72 op de trein in Roermond verbeterd, waardoor de betrouwbaarheid toeneemt.

Lijn 74: Door betere spreiding met lijn 70 blijft op de reisrelatie Weert – Nederweert ieder halfuur een reisoctie geboden, zowel in de avond, weekenden en vakanties. Verder wordt de laatste rit verlaat zodat de venstertijden van deze lijn in totaliteit op alle dagsoorten toenemen.

Lijn 59: In de vakantie rijdt lijn 59 voortaan 1x/uur vanwege lage vervoersvraag en rijdt dan verder als lijn 149 naar het Drielandenpunt in Vaals. Reizigers kunnen de verbinding in beide richtingen gebruiken om over te stappen op o.a. lijnen 42, 43 en 350. Effectief blijft hiermee 2x/u een reisoctie bestaan.

Lijn 80: Doorgaande reizigers hebben ook alternatieven met de trein via Horst-Sevenum (lijn 87) of via Blerick (RS11). Binnen Venray wordt de Vlinder uitgebreid voor meer aanvullende flexibele reisocties, naast de bestaande lijn 80, 82 en 87.

Lijn 56: Deze lijn rijdt voortaan maar tot Hoensbroek Busstation. Het traject Hoensbroek Busstation – Brunssum wordt overgenomen door de Parkstadse stadslijnen 1 en 4 (beide elk half uur, tezamen elk kwartier). Op zaterdag rijdt lijn 56 tussen Hulsberg - Hoensbroek Busstation voortaan 1x/uur vanwege lage vervoersvraag. Tussen Hulsberg en Valkenburg blijft de frequentie 2x/u. Hiermee wordt de dienstregeling gelijk aan de zondag en avonduren.

Vraag 3.

Arriva voert volgens het artikel een lage vervoersvraag aan als reden voor het verminderen van het aantal ritten. Op basis van welke reizigersgegevens wordt geconcludeerd dat op deze verbindingen sprake is van een dusdanig lage vervoersvraag dat vermindering van het aanbod gerechtvaardigd is? Kan het college deze gegevens per betreffende lijn met Provinciale Staten delen?

Antwoord.

Er is op het grootste deel van genoemde lijnen geen vermindering van het aantal ritten, mede door de combinatie met andere of nieuwe verbindingen op de hoofdassen in het netwerk. Het Vervoerplan, en in het bijzonder de daaruit volgende dienstregeling, is een langlopend jaarlijks proces en een complexe puzzel waarin verschillende verbindingen op elkaar aansluiten om tot een OV-netwerk te komen. Het proces start met verschillende analyses naar rijtijden en reizigersgebruik van verschillende lijnen, dit reizigersgebruik komt voor uit in- en uitcheckdata van de OV-chipkaart, alsook OVpay. Het aandeel losse kaartsoorten is beperkt en dalend, maar wordt procentueel meegerekend in het reizigersgebruik. Tevens is met de introductie van OVpay en het bijbehorend nieuwe productenpalet gekozen voor een multimodaal gebruik van de nieuwe betaalmogelijkheden. Voorbeeld: reizigers van Valkenburg naar Hoensbroek v.v. kunnen met hetzelfde ticket ook gebruik maken van de trein en zijn in totaliteit sneller onderweg vergeleken met lijn 56. Het delen van gevraagde gegevens geeft geen compleet beeld, omdat reizigers vaak ook van andere verbindingen gebruik kunnen maken op hun reisrelatie.

Vraag 4.

Het Reizigersoverleg Limburg waarschuwt ervoor dat het verminderen van het aantal busritten ertoe kan leiden dat reizigers het openbaar vervoer de rug toekeren. Deelt het college de zorg dat hierdoor een neerwaartse spiraal kan ontstaan, waarbij minder ritten leiden tot minder reizigers en vervolgens die lagere reizigers aantallen opnieuw als argument worden gebruikt om het aanbod verder te verminderen?

Antwoord.

Nee. Het aantal dienstregeling kilometers (drkms) bus neemt niet af, er is geen sprake van vermindering van het aantal busritten. Er vindt wel een herstructurering van het netwerk plaats daarmee reizigers kunnen profiteren van nieuwe verbindingen, betere aansluitingen en er meer kernen met OV kunnen worden ontsloten (waaronder verschillende kernen die nu geen OV-ontsluiting hebben of geen OV-ontsluiting in de avond hebben).

Vraag 5.

Het ROL wijst specifiek op mogelijke gevolgen voor forenzen en toeristen. Welke gevolgen verwacht het college van de voorgestelde wijzigingen voor werknemers die in weekenden en vakantieperioden werken en voor de bereikbaarheid van toeristische bestemmingen in Limburg?

Antwoord.

Het college verwacht geen tot zeer beperkte gevolgen voor genoemde reizigersgroepen, mede doordat er op de meeste OV-assen geen vermindering van OV-aanbod plaatsvindt. Dit komt mede door de combinatie met andere of nieuwe verbindingen op de hoofdassen in de hernieuwde opzet van het netwerk. Wel vinden op meerdere plekken optimalisaties plaats die reizigers (met andere lijnnummers- en/of routes) een gelijkblijvend aanbod bieden en betere aansluitingen op treinen- en bussen bieden op de verschillende knooppunten in het OV-netwerk. Mede door de structuurwijzigingen in het OV-netwerk ontstaan voor alle reizigers buiten de vakanties hogere frequenties tot wel elk kwartier.

Vraag 6.

Volgens het artikel kunnen in 2027 vrijwel alle vertrek- en aankomsttijden van bussen in Limburg veranderen. Welke gevolgen hebben deze wijzigingen voor aansluitingen tussen buslijnen onderling en tussen bus en trein? Kan het college garanderen dat belangrijke aansluitingen voor reizigers behouden blijven?

Antwoord.

Uit de verschillende rijtjdanalyses blijkt dat de rijtijden moeten worden geactualiseerd om aansluitingen te kunnen blijven garanderen en de betrouwbaarheid te verbeteren. Door verschillende veranderingen in de beschikbare infrastructuur daalt de gemiddelde snelheid van het verkeer, en daarmee ook van de bus. De vele gewijzigde vertrek- en aankomsttijden hebben als doel, gezien de dalende gemiddelde snelheden, dat de aansluitingen in de praktijk ook effectief gehaald worden (en niet alleen in de theorie). Er vervallen geen aansluitingen tussen bussen- en treinen, wel kunnen in sommige gevallen aansluitingen op andere momenten plaatsvinden.

Vraag 7.

Hoe verhoudt de voorgenomen vermindering van het aantal busritten zich volgens het college tot de ambities uit het coalitieakkoord Elke Limburger telt! en het beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024-2027, waarin juist wordt ingezet op toegankelijk en beschikbaar openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid van het landelijk gebied?

Antwoord.

Er vindt geen vermindering van het totaal aantal busritten plaats. Er vindt wel een herstructurering van het OV-netwerk plaats, waardoor het landelijk gebied toegankelijker en bereikbaarder wordt. Er komen bijvoorbeeld nieuwe verbindingen die directe reisrelaties mogelijk maken vanuit de Maasdorpen naar de kern Horst of vanuit Kerkrade-West naar Kerkrade Centrum. Veel kernen in het landelijk gebied, of aan randen van steden, die nu eenmaal per uur een reisoptie hebben krijgen toekomstig twee maal per uur een reisoptie. Ook worden kernen (in het landelijk gebied) die tot nu toe geen OV-verbinding hadden of geen avondbediening hadden aangesloten op het OV-systeem, waaronder: America, Meterik, Geijsteren, Heide, Veulen, Oirlo, Blitterswijk, Merselo, Guttecoven, Einighausen, Berg a/d Maas en Oud-Urmond .

Vraag 8.

Welke mogelijkheden heeft de Provincie Limburg als concessieverlener om voorstellen uit het Vervoersplan 2027 die leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van dorpen en het landelijk gebied aan te passen of niet goed te keuren? Is het college bereid deze mogelijkheden daadwerkelijk in te zetten wanneer de bereikbaarheid van Limburgse kernen onvoldoende gewaarborgd blijkt?

Antwoord.

Het college kan besluiten het Vervoerplan 2027 niet vast te stellen, daarmee blijft het voorgaande Vervoerplan (2026) van kracht. Dit betekent echter ook dat wijzigingen in het Vervoerplan 2027 die men als (zeer) positief beschouwd geen doorgang zullen vinden. Uw Staten zouden ook meer budget beschikbaar kunnen stellen, waarmee de door het ROL geachte negatieve wijzigingen kunnen worden gemitigeerd (lees: extra dienstregeling kilometers). Vanuit het Programma van Eisen, behorend bij de Concessie Limburg 2016-2031, is eerder door Provinciale Staten besloten dat er een budgetplafond en daarmee ook een productieplafond van toepassing is. Concreet betekent dit dat nieuwe verbindingen/kilometers altijd ten kostte zullen gaan van bestaande verbindingen/kilometers (bij gelijkblijvend subsidieplafond). Daarnaast heeft de Concessiehouder/Arriva vanuit het Programma van Eisen de ontwikkelfunctie en bijbehorende opbrengstverantwoordelijkheid toegewezen gekregen. De Concessie Limburg 2016-2031 heeft als één van basisuitgangspunten dat het Limburgs OV-aanbod vraag gestuurd, en niet aanbod gestuurd, dient te zijn. Met bijgaand Vervoerplan voldoet Arriva aan de verwachtingen zoals geschetst in het Programma van Eisen van de Concessie Limburg 2016-2031, alsook aan de door het college meegegeven Beleidsprioriteiten.

Vraag 9.

Is het college het met BBB Limburg eens dat openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden niet uitsluitend beoordeeld kan worden op reizigersaantallen per rit, maar dat ook de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid en leefbaarheid van dorpen moeten worden meegewogen? Zo ja, hoe wordt dit uitgangspunt concreet betrokken bij de beoordeling van het definitieve Vervoersplan 2027?

Antwoord.

Ja. Vanuit die hoedanigheid consulteert Arriva dan ook alle Limburgse gemeenten, voorafgaand aan de ontwikkeling van het concept Vervoerplan, alsook na afronding van het concept Vervoerplan krijgen gemeenten de mogelijkheid om wensen, behoeften en relevante ontwikkelingen te adresseren en te reageren op de conceptplannen van Arriva. Er is geen contractuele verplichting beschreven in het Programma van Eisen, behorend bij de Concessie 2016-2031, die een dergelijk uitgangspunt verplicht. Er is wel een contractuele verplichting beschreven die Arriva vraagt te analyseren en onderzoeken of het aanbod nog in lijn is met de reizigersvraag (en indien nodig deze aan te passen op de vraag gestuurde uitgangspunten van de Concessie Limburg 2016-2031).

Gedeputeerde Staten van Limburg

Voorzitter

secretaris

College van Gedeputeerde Staten

Provincie Limburg

Postbus 5700

6202 MA Maastricht



Maastricht, 02-9-2026

Betreft: Voorgenomen vershraling busverbindingen Arriva

Geacht College,

Op 22 augustus 2026 publiceerde De Limburger het artikel 'Arriva wil snoeien in weekend- en vakantiebussen: reizigersoverleg denkt dat forenzen en toeristen in Limburg de dupe worden'. In het artikel wordt melding gemaakt van het concept-Vervoersplan 2027 van Arriva, waarin wordt voorgesteld om op verschillende buslijnen in Limburg tijdens weekenden en vakantieperioden het aantal ritten terug te brengen.

Volgens het artikel gaat het onder andere om de lijnen 72 (Venlo-Roermond), 74 (Nederweert-Stramproy), 59 (Vaals-Mamelis) en 80 (Venray-Deurne). Ook wordt lijn 56 tussen Valkenburg en Hoensbroek genoemd, waar op zaterdag minder bussen zouden gaan rijden.

Het Reizigersoverleg Limburg (ROL) uit in het artikel zorgen over deze ontwikkeling. Minder busritten kunnen ertoe leiden dat reizigers afhaken, terwijl juist forenzen, toeristen en inwoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer hierdoor geraakt kunnen worden.

Voor BBB Limburg is bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde voor de leefbaarheid van onze dorpen en het landelijk gebied. Inwoners moeten ook buiten de grote steden en buiten de reguliere spitsuren toegang houden tot werk, onderwijs, zorg en andere voorzieningen. Openbaar vervoer heeft daarbij niet alleen een vervoerskundige, maar ook een maatschappelijke functie.

In het coalitieakkoord Elke Limburger telt! en het provinciale beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024-2027 wordt nadrukkelijk ingezet op de bereikbaarheid van het landelijk gebied en de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het openbaar vervoer.

De berichtgeving over het Vervoersplan 2027 roept daarom bij BBB Limburg de volgende vragen op:

1. Is het college op de hoogte van de voorgenomen vershraling van busverbindingen door Arriva? Zo ja, wat is de beoordeling van het college van deze voorgenomen vershraling? Zo nee, hoe verklaart het college dat het hiervan niet op de hoogte is, gelet op de verantwoordelijkheid van de Provincie Limburg als concessieverlener van het regionale openbaar vervoer?
2. In het artikel worden onder andere de lijnen 72 (Venlo-Roermond), 74 (Nederweert-Stramproy), 59 (Vaals-Mamelis), 80 (Venray-Deurne) en 56 (Valkenburg-Hoensbroek) genoemd. Kan het college per genoemde lijn



- aangeven welke wijzigingen worden voorgesteld en hoeveel ritten hierdoor in weekenden en vakantieperioden komen te vervallen?
3. Arriva voert volgens het artikel een lage vervoersvraag aan als reden voor het verminderen van het aantal ritten. Op basis van welke reizigersgegevens wordt geconcludeerd dat op deze verbindingen sprake is van een dusdanig lage vervoersvraag dat vermindering van het aanbod gerechtvaardigd is? Kan het college deze gegevens per betreffende lijn met Provinciale Staten delen?
 4. Het Reizigersoverleg Limburg waarschuwt ervoor dat het verminderen van het aantal busritten ertoe kan leiden dat reizigers het openbaar vervoer de rug toekeren. Deelt het college de zorg dat hierdoor een neerwaartse spiraal kan ontstaan, waarbij minder ritten leiden tot minder reizigers en vervolgens die lagere reizigersaantallen opnieuw als argument worden gebruikt om het aanbod verder te verminderen?
 5. Het ROL wijst specifiek op mogelijke gevolgen voor forenzen en toeristen. Welke gevolgen verwacht het college van de voorgestelde wijzigingen voor werknemers die in weekenden en vakantieperioden werken en voor de bereikbaarheid van toeristische bestemmingen in Limburg?
 6. Volgens het artikel kunnen in 2027 vrijwel alle vertrek- en aankomsttijden van bussen in Limburg veranderen. Welke gevolgen hebben deze wijzigingen voor aansluitingen tussen buslijnen onderling en tussen bus en trein? Kan het college garanderen dat belangrijke aansluitingen voor reizigers behouden blijven?
 7. Hoe verhoudt de voorgenomen vermindering van het aantal busritten zich volgens het college tot de ambities uit het coalitieakkoord Elke Limburger telt! en het beleidskader Een bereikbaar en toegankelijk Limburg 2024-2027, waarin juist wordt ingezet op toegankelijk en beschikbaar openbaar vervoer en een goede bereikbaarheid van het landelijk gebied?
 8. Welke mogelijkheden heeft de Provincie Limburg als concessieverlener om voorstellen uit het Vervoersplan 2027 die leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van dorpen en het landelijk gebied aan te passen of niet goed te keuren? Is het college bereid deze mogelijkheden daadwerkelijk in te zetten wanneer de bereikbaarheid van Limburgse kernen onvoldoende gewaarborgd blijkt?
 9. Is het college het met BBB Limburg eens dat openbaar vervoer in dunner bevolkte gebieden niet uitsluitend beoordeeld kan worden op reizigersaantallen per rit, maar dat ook de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid en leefbaarheid van dorpen moeten worden meegewogen? Zo ja, hoe wordt dit uitgangspunt concreet betrokken bij de beoordeling van het definitieve Vervoersplan 2027?

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

Namens de BBB-fractie,

Iloy Goossen