

Verslag van de Werkgroep kwaliteitsverbetering OV

Aanleiding

Sinds januari 2024 heeft Limburg een “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV”. In 2026 zijn de voorbereidingen voor de nieuwe OV-concessie gestart. Op verzoek van Provinciale Staten zal de “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” verdergaan als de “Werkgroep OV-concessie”. De inzichten die de werkgroep de afgelopen jaren heeft opgedaan, worden zo als vanzelfsprekend verwerkt in de nieuwe concessie. De functie van klankbord voor het college als het gaat om kwaliteitsverbeteringen op de korte termijn blijft behouden.

Om de overgang van “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” naar “Werkgroep OV concessie” te markeren, heeft de werkgroep haar voorzitter gevraagd om een verslag te doen van de opbrengsten en inzichten die de “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” de afgelopen jaren heeft opgeleverd. Met dit verslag voldoet de voorzitter aan dat verzoek.

Goede samenwerking

Het doel van de “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” was om de brede leefbaarheid van stad en platteland te verbeteren door het structureel verbeteren van de kwaliteit van het Limburgse OV. Daarbij lag de focus op lange termijn kwaliteitsverbeteringen. Op verzoek van GS heeft de werkgroep OV daarnaast ook gefunctioneerd als klankbord voor kwaliteitsverbeteringen op de korte termijn en het toewerken naar een nieuwe concessie.

De wereld van mobiliteit en OV is complex en, misschien wel meer dan ooit, volop in beweging. Om te kunnen bepalen welke aanpassingen op de lange termijn echt voor een kwaliteitsverbetering zouden kunnen zorgen, was een grondige kennismaking met de OV-wereld nodig.

Dat heeft de werkgroep gedaan door middel van ambtelijke technische bijpraatsessies en gesprekken met Arriva en NS, onderzoekers en vertegenwoordigers uit het maatschappelijk middenveld: van ondernemers tot reizigers. Soms waren dat gesprekken als complete werkgroep, soms in kleinere groepjes.

Wij hebben samen gereflecteerd op actuele ontwikkelingen in de afgelopen jaren. Zo gingen we in gesprek met vervoerders en stewards over onveiligheid op de bus en in de trein. Over de oorzaken, de complexiteit van toezicht en handhaving en de samenwerking met gemeenten en de politie. We hebben uitgebreid gesproken over de veranderde route van bus 3 in Maastricht en over de loopafstand naar de bushalte in Gronsvelt.

Mede op suggestie van de werkgroep heeft het college de “Dag van het Limburgse OV” georganiseerd, waar de werkgroep aanwezig was om te luisteren en in gesprek te gaan met deelnemers. Een afvaardiging van de werkgroep OV was ook aanwezig bij de “conferentie van de European Passengers Federation” in het Gouvernement in juni 2026.

Op suggestie van de werkgroep is tijdens het tweedaagse werkbezoek van Provinciale Staten aan Luxemburg in 2024 aandacht geweest voor het OV-systeem dat in Luxemburg gratis is. In 2026 is een afvaardiging van de werkgroep samen met de gedeputeerde en een afvaardiging van Arriva op werkbezoek geweest bij de zelfrijdende bus in Leuven, om een beter beeld te krijgen van de mogelijkheden en onmogelijkheden van autonoom OV.

De werkgroep heeft onderling uitstekend kunnen samenwerken. De kennis die in de werkgroep is opgedaan heeft geleid tot breedgedragen initiatieven in de Statenzaal. De functie als klankbord heeft voor zowel de werkgroep als het college goed gefunctioneerd.

Opgedane inzichten

De inspanningen van de “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” hebben geleid tot een gedeeld beeld over de toekomst van het OV in Limburg en de kwaliteitsverbeteringen die we met een nieuwe OV concessie zouden willen realiseren.

1. De (OV)bereikbaarheid van Limburg is een gedeelde verantwoordelijkheid

Om de bereikbaarheid van Limburg met het OV te verbeteren is meer nodig dan alleen een nieuwe OV concessie. Bereikbaarheid moet worden gezien als een gedeelde maatschappelijke opgave en verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten, werkgevers, onderwijsinstellingen, zorginstellingen en maatschappelijke partners.

Dat vraagt om een bredere Limburgse mobiliteitsvisie gericht op de toekomst. Die visie moet gaan over de manier waarop steden, dorpen, voorzieningen, werk, onderwijs en zorg met elkaar verbonden blijven. Over het bevorderen van brede welvaart, een inclusieve samenleving, een leefbare woonomgeving en duurzame economische groei.

De provincie en de vervoerder zijn daarin natuurlijk verantwoordelijk voor het realiseren van verbindingen met trein en bus. Maar voorzieningen dicht bij mensen organiseren zou voor gemeenten, zorginstellingen, werkgevers en scholen moeten betekenen dat zij nadrukkelijk kijken naar de bereikbaarheid van die voorzieningen met het OV.

We zouden geen nieuwe woonwijken, winkelcentra, bedrijventerreinen en scholen moeten bouwen zonder een goede OV-verbinding. De vraag of personeel en klanten je bedrijf met de trein of bus kunnen bereiken, is niet alleen de verantwoordelijkheid van de provincie en de vervoerder, maar ook van de ondernemer. De OV-bereikbaarheid van een zorginstelling zou een veel grotere rol moeten spelen in het besluit om afdelingen te sluiten of te verplaatsen.

Organisaties moeten het thema bereikbaarheid met het OV veel nadrukkelijker als onderdeel van hun eigen maatschappelijke opgave gaan zien, daar verantwoordelijkheid in nemen en dat ook uitdragen. Dat gaat niet vanzelf. De Provincie Limburg zal dat, als concessieverlener, moeten uitdragen en organiseren. De “Werkgroep kwaliteitsverbetering OV” adviseert het college en Provinciale Staten dan ook om te werken aan deze maatschappelijke visie op de bereikbaarheid van Limburg. De Toekomstvisie 2050 biedt daarin een goed vertrekpunt.

2. OV voor iedereen

De werkgroep constateert dat de huidige OV-concessie zich vooral richt op mensen die al met het OV reizen. Snelle, korte lijnen voor forenzen en studenten, met bushaltes aan de rand van de wijk of aan de provinciale weg. Juist die reizigers hebben tijdens de coronapandemie een alternatief gevonden voor het reizen met het OV en keren niet gemakkelijk terug.

Tegelijkertijd is Limburg een provincie die sterk vergrijst. Voor die groeiende groep ouderen is de drempel om met het OV te reizen vaak al wat hoger. Lange loopafstanden naar bushaltes aan de rand van het dorp, de digitalisering van het OV en ook de tarieven maken die drempel niet lager.

De werkgroep adviseert het College en Provinciale Staten om het OV van de toekomst niet te ontwerpen voor de mensen die er nu al gebruik van maken. De ambitie moet juist zijn om ook inwoners te bereiken die nu nog niet met het openbaar vervoer reizen.

Dat vraagt om beter aansluiten op de daadwerkelijke behoefte van reizigers, om toegankelijke oplossingen voor ouderen en mensen met een beperking, en om aandacht voor mensen die afhankelijk zijn van vervoer om mee te kunnen doen in de samenleving.

Openbaar vervoer rendeert niet alleen financieel, maar juist ook maatschappelijk en economisch wanneer meer mensen ermee kunnen reizen en wanneer het bijdraagt aan brede welvaart, leefbaarheid en zelfstandigheid. Het succes van Dalvrij Limburg laat dat duidelijk zien.

Daarbij horen ook duidelijke keuzes in de voorbereiding van de nieuwe concessie. In de Nota van Uitgangspunten moet niet alleen worden gekeken naar aanbod en prijs, maar ook naar

maatschappelijke en economische meerwaarde. Kwaliteit gaat dan over toegankelijkheid, betrouwbaarheid, bereikbaarheid van het landelijk gebied, grensoverschrijdende verbindingen, betaalbaarheid, de mate waarin goede OV verbindingen het vestigingsklimaat en de aantrekkelijkheid van Limburg versterken en de mate waarin het OV mensen daadwerkelijk meer vrijheid geeft.

De werkgroep ziet publieke mobiliteit als de richting waarin het openbaar vervoer zich verder moet ontwikkelen. Bussen, treinen en aanvullende vervoersvormen moeten in samenhang worden bekeken. Zo kunnen we ervoor zorgen dat iedereen in Limburg, ook mensen zonder eigen auto, zich kan verplaatsen naar werk, school, zorg, winkels en sociale activiteiten.

3. Grenzeloos OV

Limburgers leven zonder grenzen. We gaan naar school in België, wonen in Limburg en doen boodschappen in Duitsland. Maar als je met het OV de grens over wil, dan is die grens er zo ineens wel.

Reizigers krijgen te maken met Nederlandse, Belgische en Duitse vervoerssystemen. Niet overal kun je met dezelfde OV-kaart of betaalmethode reizen, waardoor een grensoverschrijdende reis ingewikkeld kan worden. Reisinformatie, tarieven en geldigheidsregels verschillen per vervoerder en land. Beperkte verbindingen, slechte overstapverbindingen en lange reistijden maken het voor grensbewoners niet vanzelfsprekend om met het OV de grens over te reizen.

Het zijn praktische problemen die opgelost moeten worden voor een grensprovincie zoals Limburg. De werkgroep adviseert het College en Provinciale Staten om initiatief te nemen in het organiseren van die oplossingen. Bijvoorbeeld door te streven naar contractuele afspraken tussen overheden en vervoerders over grensoverschrijdend OV.

4. Benut de kansen van innovatie, maar wees ook scherp op de risico's

In de toekomst stappen we ook in Limburg in een zelfrijdende bus. De werkgroep heeft in Leuven gezien hoe ver de techniek inmiddels is. De zelfrijdende bus manoeuvreerde zich daar veilig en zonder moeite door smalle straatjes in de binnenstad, terwijl fietsers voorbij raasden en vrachtwagens stonden te laden en te lossen.

De techniek is er bijna en biedt enorme kansen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Limburg. Het maakt OV in de nacht mogelijk. Het kan de bereikbaarheid van het platteland meer gelijk trekken met die van de stad, maar alleen als het toegankelijk, veilig en betaalbaar is voor reizigers.

Dat gaat voor veel inwoners in onze vergrijsde samenleving meer vragen dan alleen een folder en een voorlichtingsfilmpje. De werkgroep adviseert het College en Provinciale Staten om dat in de nieuwe OV concessie goed te organiseren.

Daarbij moet in de nieuwe OV concessie ook kritisch worden gekeken naar technologische afhankelijkheden, bijvoorbeeld van buitenlandse leveranciers. Bij de aanschaf van materieel zou de voorkeur moeten liggen bij Europese leveranciers en moet worden voorkomen dat Limburg afhankelijk wordt van technologie uit China of de VS die strategisch kwetsbaar is.

In de nieuwe OV concessie moeten we ook goed nadenken over de risico's van innovatie. Bij het opstellen van de vorige OV concessie dachten onze voorgangers dat de Maaslijn snel verdubbeld en geëlektrificeerd zou worden. De manier waarop dat in het programma van eisen is opgenomen heeft de Provincie Limburg veel geld gekost. We moeten voorkomen dat we die fout nu herhalen, door in het programma van eisen te anticiperen op innovatie die niet wordt gerealiseerd.

De werkgroep adviseert het college en Provinciale Staten om met name als het gaat om de kansen en risico's van zelfrijdend OV nu al te starten met onderzoek dat in kaart brengt hoe we de kansen kunnen benutten zonder enorme juridische en financiële risico's te lopen.

5. Organiseer het goed voor Limburg

In 2031 hebben we OV in Limburg, dat is zeker. Maar hoe dat OV georganiseerd is, of we gaan aanbesteden of inbesteden, of we kiezen voor een grote multimodale concessie of juist voor een knip tussen trein en bus. Dat is allemaal nog onzeker. Lang hadden we geen keus. De Provincie Limburg

mocht het OV niet inbesteden en moest dus aanbesteden. Maar sinds kort mag ook de Provincie Limburg kiezen voor een eigen OV bedrijf.

Het College onderzoekt momenteel alle mogelijke varianten. De werkgroep adviseert het College en Provinciale Staten om te kiezen wat het beste werkt voor Limburg. Daarbij kan ook worden geleerd van voorbeelden elders, zoals het OV-bureau Groningen. Een tussenvorm tussen aanbesteden en inbesteden, waarbij het OV/bureau subsidie verstrekt aan de vervoerder en zelf een ontwikkelende rol vervult. Voor Limburg is vooral van belang dat de provincie voldoende publieke sturing houdt op bereikbaarheid, maatschappelijke meerwaarde en de doorontwikkeling van het netwerk.

Een andere vraag die nu nog onbeantwoord is, is de duur van de nieuwe OV-concessie. De vorige concessie is afgesproken voor een periode van 15 jaar. Ook nu kijken we weer 15 jaar vooruit. We merken nu dat het OV dat we hebben op basis van de aanbesteding aan Arriva, misschien niet meer goed past bij de vervoersbehoeften en wensen van onze samenleving.

In tijden van enorme technologische ontwikkelingen is het daarom verstandig om nu niet op voorhand vast te houden aan een looptijd van opnieuw 15 jaar, maar juist te zorgen voor flexibiliteit. We moeten het OV van de toekomst kunnen aanpassen op de technische mogelijkheden en vervoersbehoeften van de toekomst.

Tot slot: als Limburg serieus werk wil maken van beter OV en meer publieke mobiliteit, dan moet Limburg ook meer durven investeren in het OV en publieke mobiliteit.