

STUDIO —
BEREIKBAAR

Afdeling /
Buitengewone
Zaken



provincie limburg



Noord-Limburg eerlijk en voor iedereen bereikbaar

De noodzaak van mensgerichte
mobiliteit in onze regio



Inhoud

Managementsamenvatting - 3

1. Vervoers(on)gelijkheid in Noord-Limburg - 6

2. Een bereikbaarheidspeil voor Noord-Limburg - 15

**3. Op weg naar meer vervoersgelijkheid
(handelingsperspectieven) - 60**

Managementsamenvatting

De bereikbaarheid in Noord-Limburg staat ernstig onder druk

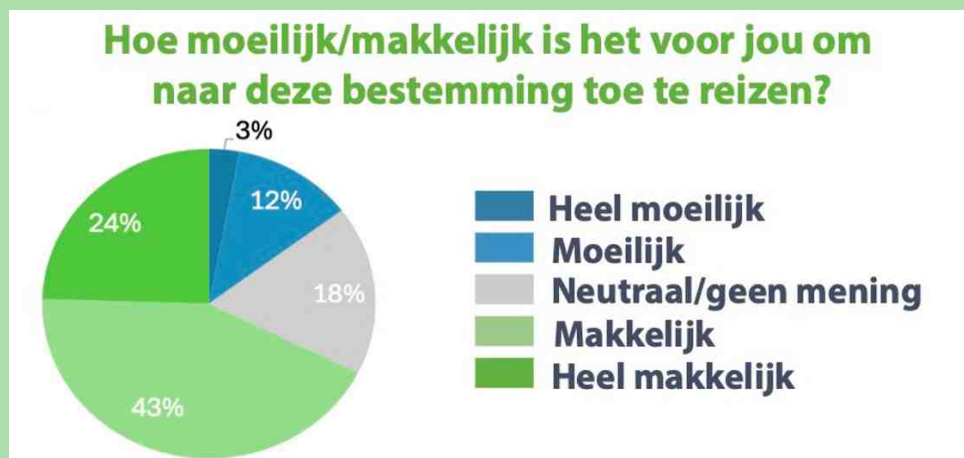
In maart 2025 is het kabinetsstandpunt **Bereikbaarheid op Peil** vastgesteld. Daarin wordt erkend dat **bereikbaarheid een basisvoorwaarde is om mee te kunnen doen in de samenleving**: mensen moeten binnen redelijke reistijd bij werk, zorg en onderwijs kunnen komen. **Dit onderzoek is de regionale doorvertaling voor Noord-Limburg**. We brengen in kaart waar bereikbaarheid tekortschiet en welke inwoners hierdoor vastlopen, zodat de regio gericht kan handelen om het bereikbaarheidspeil te halen en iedereen mobiel te houden.

En er is ook effectief actie nodig, want de bereikbaarheid voor veel inwoners staat onder druk. De regio vergrijst snel: het aandeel 65-plussers groeit van 25% nu naar bijna 31% in 2040, en het aantal 80-plussers verdubbelt bijna in dezelfde periode. Juist deze groep is vaker afhankelijk van sociaal vervoer, terwijl het al moeilijk is om genoeg chauffeurs en vrijwilligers te vinden.

Het openbaar vervoer staat onder druk. Met de beschikbare middelen probeert de provincie zoveel mogelijk mensen te bedienen én een goede kwaliteit te bieden. De lastige afweging tussen vraag, aanbod en kwaliteit leidt soms tot keuzes waarbij bepaalde plekken of groepen buiten de boot vallen. Voor hen worden dienstregelingen versoerd of verdwijnen haltes en buslijnen. Hierdoor worden delen van Noord-Limburg auto-afhankelijker. Voor inwoners zonder auto, zonder rijbewijs of die niet (meer) kunnen fietsen, wordt de wereld dan snel klein. **Nu al geeft 15% van de inwoners, zo'n 45.000 mensen, aan moeite te hebben om hun belangrijkste bestemmingen te bereiken, en dit aantal zal door de demografische ontwikkeling verder toenemen.**

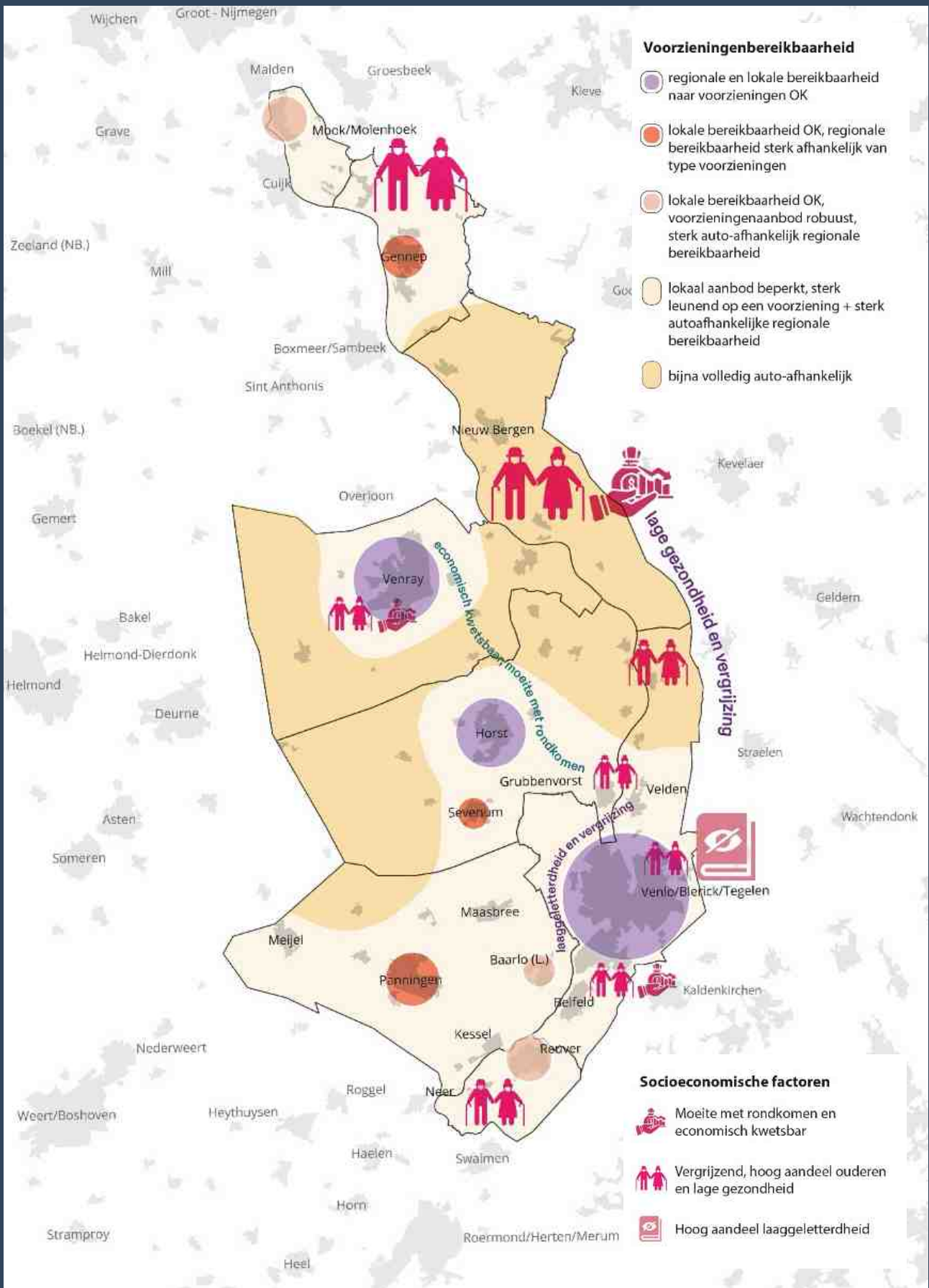


In verschillende kernen zijn bovendien nauwelijks alternatieven voor de auto beschikbaar. Niet alleen het ov schiet op bepaalde plekken tekort, maar ook de bereikbaarheid met de fiets. Aanvullend sociaal vervoer zoals Wmo-vervoer en leerlingenvervoer biedt slechts uitkomst aan een beperkte groep mensen. In deze gebieden, waar bijna de helft van alle inwoners van de regio woont, lopen veel mensen het risico buiten spel te raken als zij niet kunnen autorijden. Juist daarom is het **noodzakelijk om nú in te grijpen en de regionale bereikbaarheid toekomstbestendig te maken**. Dit is belangrijk voor de toenemende groep ouderen maar evenzeer voor mensen met een beperking, jongeren of inwoners met een laag inkomen die geen toegang hebben tot een auto. **Anders staan mensen buiten spel die geen toegang hebben tot autovervoer.**



Voor dit onderzoek is veel informatie opgehaald bij inwoners: via een grote enquête met bijna 1.100 deelnemers en via gesprekken in buurthuizen, bibliotheken en jongerencentra. Zo kregen we een scherp beeld van de **ervaren bereikbaarheid**: waar mensen in het dagelijks leven tegenaan lopen. Daarnaast zijn bereikbaarheidsanalyses uitgevoerd om de objectieve bereikbaarheid van voorzieningen, werk en sociale plekken te bepalen. **Hieruit bleek dat de ervaren en objectieve bereikbaarheid niet altijd overeenkomen**. Dat een plek objectief bereikbaar is, betekent dus niet automatisch dat inwoners dat ook zo ervaren.



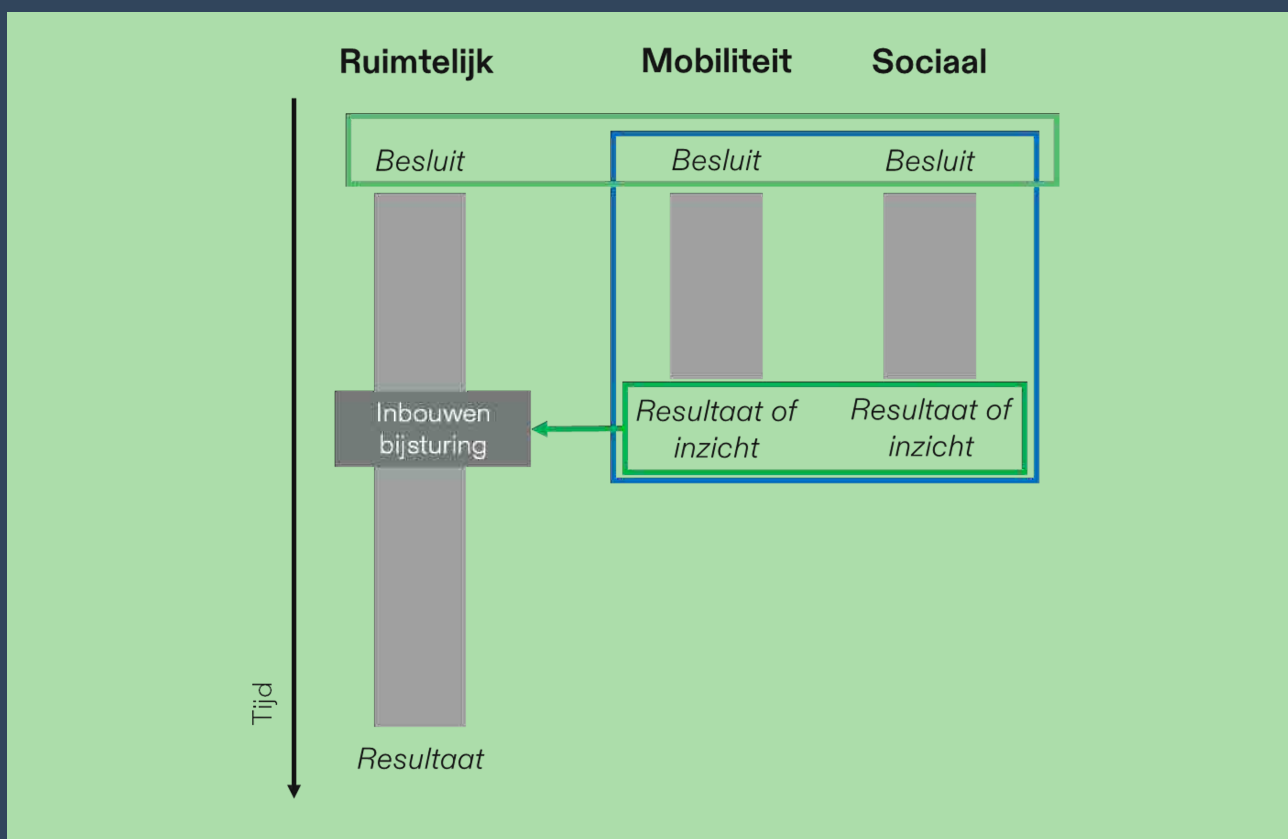


Gebiedsindeling bereikbaarheid in Noord-Limburg in combinatie met sociaaleconomische factoren

Tussen gemeten en ervaren bereikbaarheid zit vaak een kloof. Sociale en persoonlijke factoren, zoals inkomen, gezondheid, digitale en taalvaardigheden en het kunnen terugvallen op een netwerk, bepalen sterk hoe bereikbaar iemand zich voelt. Ook kwam naar voren hoe belangrijk sociale contacten zijn: voor veel inwoners is het kunnen bezoeken van familie en vrienden net zo essentieel als het bereiken van werk of zorg.

Snelle actie vereist voor een toekomstbestendige bereikbaarheid in Noord-Limburg

De oplossingsrichtingen uit het onderzoek zijn uitgewerkt in **handelingsperspectieven**. Deze geven inzicht in waar directe kansen en prioriteiten liggen, en wat er op de langere termijn moet gebeuren. Dat is nodig, omdat vervoersgelijkheid een complex vraagstuk is dat niet door één domein kan worden opgelost. **Mobiliteit, het sociaal domein en ruimtelijk domein werken nu vaak nog los van elkaar. De 'schotten' tussen de domeinen moeten worden verminderd. Daarbij is het belangrijk om nieuwe, blijvende samenwerkingsstructuren op te bouwen. Er is gecoördineerde samenwerking nodig om te opereren over verschillende tijdschalen.**



Tijdschalen en gewenste coördinatie tussen programma's, de drie domeinen samen genomen

Om deze samenwerking te leren vormgeven, raden we aan zo snel mogelijk een **pilot voor Mobiliteitsverzamelpunten** te starten. Zo'n hub is een fysieke plek in een kern waar OV, deelmobiliteit, informatie én sociale ontmoeting samenkomen.

Inwoners kunnen hier terecht voor persoonlijk advies. **Mobiliteitsambassadeurs** spelen daarbij een sleutelrol: zij helpen inwoners die moeite hebben met reizen om de juiste vervoersoptie te vinden. Niet digitaal, maar in begrijpelijke taal en met persoonlijk contact.

Daarnaast benadrukt het onderzoek hoe belangrijk de lopende programma's voor **publieke mobiliteit** en de uitrol van **knooppunten** in Limburg zijn. Deze vormen de basis om mensen die niet kunnen autorijden tóch toegang te geven tot werk, voorzieningen en sociale contacten.

Ook voor het **ruimtelijk programma** geeft het onderzoek enkele duidelijke punten mee: er is nood aan een programma voorzieningenbeleid. Daarnaast moet de regionale woningmarkt doorstroming vergemakkelijken. De ruimtelijke interventies hiervoor moeten de leefbaarheid van kernen ten goede komen. Daarbij kan worden aangesloten op de knooppuntenstrategie van de provincie om mobiliteit, voorzieningen én sociale ontmoeting samen te brengen.

Tot slot is het belangrijk te benadrukken dat geen enkele oplossing voor iedereen werkt. Daarom zijn er **doelgroepgerichte handelingsperspectieven** opgesteld. Vooral jongeren kwamen sterk naar voren als kwetsbare groep, omdat zij vaak geen auto hebben en het ov te beperkt en vooral te duur is. Betere **betaalbaarheid** van het ov en het **potentieel van de fiets** zoveel mogelijk benutten kan de bereikbaarheid voor veel kwetsbare groepen significant verbeteren.

De urgentie is groot. De problemen zijn nú voelbaar en samenwerking opbouwen kost tijd. Daarom moeten actie en leren parallel lopen, om te voorkomen dat kwetsbare inwoners verder vastlopen en om de leefbaarheid in Noord-Limburg te beschermen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 biedt context: waarom is vervoers(on)gelijkheid een dringend thema en waarom is er snel actie nodig? Het onderzoek bestaat vervolgens uit twee hoofdonderdelen. In **hoofdstuk 2** analyseren we de huidige bereikbaarheid. We kijken zowel naar hoe inwoners hun bereikbaarheid ervaren en wat zij belangrijk vinden, als naar de objectieve bereikbaarheid van basisvoorzieningen in verschillende delen van de regio. Daarbij wordt duidelijk dat ervaren en objectieve bereikbaarheid kunnen verschillen, onder meer door sociale factoren. Ook vergelijken we de bereikbaarheid tussen verschillende gebiedstypen, en geven we een overzicht van de huidige reismogelijkheden als iemands bereikbaarheid onder druk komt. In **hoofdstuk 3** worden de handelingsperspectieven uitgewerkt: concrete acties en maatregelen die de bereikbaarheid voor kwetsbare gebieden en kwetsbare groepen kunnen verbeteren. Hierbij wordt extra aandacht geschonken aan de raakvlakken en samenwerking tussen mobiliteit, het sociaal domein en het ruimtelijk domein. Daarnaast worden doelgroepgerichte maatregelen beschreven om de mobiliteit in de regio op een mensgerichte manier te versterken.



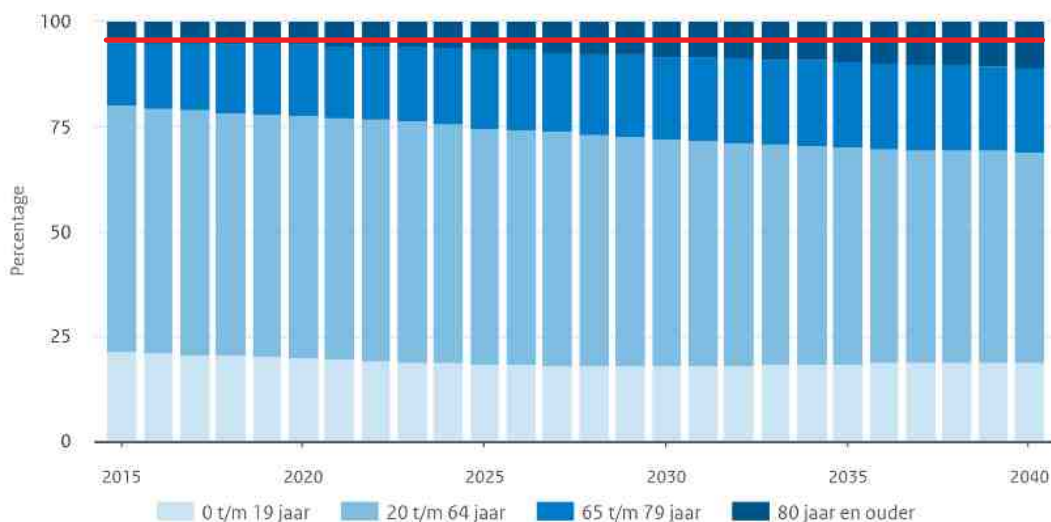
1. Vervoers(on)gelijkheid in Noord-Limburg

EEN DRINGEND PROBLEEM

Al jaren klinkt in Noord-Limburg hetzelfde zorgelijke geluid: voor veel inwoners staat de bereikbaarheid onder druk. Zodra iemand niet meer kan autorijden, of geen auto heeft, wordt de leefwereld al snel een stuk kleiner. **Je kunnen verplaatsen is namelijk een randvoorwaarde om mee te doen in de samenleving.** Hoe kom je anders bij een supermarkt, huisarts of apotheek? En hoe bereik je je werk of opleiding als je geen auto hebt? Wat voor anderen vanzelfsprekend is, kan zonder auto ineens een dagelijkse drempel worden, omdat alternatieven zoals de fiets of het openbaar vervoer op veel plekken in de regio onvoldoende zijn om binnen een acceptabele reistijd voorzieningen, banen of sociale contacten te bereiken.

De demografische ontwikkeling in Noord-Limburg geeft reden tot zorg, vooral door de snelle vergrijzing. Nu is één op de vier inwoners 65 jaar of ouder. In 2040 groeit dit naar bijna één op de drie. Daarnaast neemt ook het aantal 80-plussers sterk toe: hun aandeel stijgt van 6,3 procent in 2025 naar 10,7 procent in 2040. **Juist deze oudste groep heeft vaker gezondheidsproblemen en is daardoor vaker afhankelijk van het 'sociaal mobiliteitssysteem'**, zoals Wmo-vervoer en vrijwilligersritten. De druk op dit systeem zal dan ook snel toenemen. Nu al is het lastig om voldoende chauffeurs en vrijwilligers te vinden, en die druk wordt de komende jaren alleen maar groter. Om te voorkomen dat het systeem vastloopt, is het nodig om tijdig in te grijpen en het sociaal vervoer toekomstbestendig te maken.

Leeftijdsopbouw in Noord-Limburg



Hoewel het ov in theorie nog altijd voldoet aan de ov-concessievoorwaarden, betekent dit niet dat het de daadwerkelijke regionale ov-behoeften vervult. Met de beschikbare middelen en budgetten proberen provincie en vervoerder een zo groot mogelijke groep mensen te bedienen van goed ov; er moet steeds een balans worden gevonden tussen vraag, aanbod en kwaliteit. Sommige plaatsen waar de vraag naar ov relatief laag is, hebben de afgelopen jaren te maken gehad met afschaling van de dienstregeling, verplaatsing van bushaltes of zelfs het schrappen van lijnen en haltes (CROW, 2024). **Hierdoor dreigt een neerwaartse spiraal:** verslechterd aanbod verlaagt de vraag, waardoor het aanbod weer dreigt te verslechteren. **De bereikbaarheid van inwoners die afhankelijk zijn van het ov komt onder druk: ze komen steeds moeilijker op plekken die belangrijk voor hen zijn, wat ten koste van hun kwaliteit van leven.**

In 2023 liet Stichting Zet met het onderzoek "Hoe Verplaats Jij Je?" al zien dat vervoersarmoede een groot probleem is in Noord-Limburg. **In verschillende wijken en kernen van de gemeenten Bergen, Venlo en Venray gaf 10 tot 30 procent van de inwoners aan dat zij mobiliteitsarmoede ervaren.** Het onderzoek toonde ook hoe complex het onderwerp is. Zaken zoals toegang tot duidelijke informatie, kunnen terugvallen op familie of burens, en het wel of niet hebben van een auto spelen mee. Die combinatie maakt dat sommige mensen veel sneller vastlopen dan anderen.

Ook in andere regio's staat vervoersarmoede op de agenda. In het "Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland" (Provincie Noord-Holland & Mobycon, 2025) blijkt dat vooral kwetsbare groepen – zoals ouderen, mensen met een beperking, jongeren en mensen met een laag inkomen – drempels ervaren. Dit geldt vooral wanneer zij in dunbevolkte gebieden wonen of buiten de spits moeten reizen. Opvallend is dat de ervaren ongelijkheid vaak groter is dan de feitelijke. Ook in gebieden waar het ov-aanbod objectief gezien best goed is, voelen kwetsbare groepen zich toch beperkt in hun mogelijkheden. Dichter bij huis laat het onderzoek "Bereikbaarheid (kleine) kernen in Regio Noordoost-Brabant" (Regio Noordoost-Brabant / RNOB & Royal HaskoningDHV, 2024) zien dat de verschillen tussen kernen groot zijn. Vooral kleine dorpen hebben een veel slechtere bereikbaarheid van basisvoorzieningen en ov-

knooppunten. Inwoners zijn daardoor sterk afhankelijk van de auto voor hun werk, opleiding of zorg.

Noord-Limburg is sterk auto-afhankelijk. Voor mensen die niet (meer) kunnen autorijden – omdat ze geen rijbewijs hebben, geen geld voor een auto, of fysiek niet meer in staat zijn om te rijden – wordt de wereld snel klein. Vooral kwetsbare groepen raken hierdoor in de knel: jongeren, laaggeletterden, mensen die langdurig ziek zijn en veel ouderen. Deze groepen zijn niet klein, en zij voelen de gevolgen in hun dagelijks leven. **Uit de enquête voor dit onderzoek blijkt dat 15 procent van de inwoners in Noord-Limburg serieuze moeite heeft om op hun bestemming te komen. Dat gaat nu al om 45.000 mensen.** Voor hen ligt sociale isolatie op de loer, of zij kunnen niet goed voldoen aan basisbehoeften omdat zorg, een supermarkt of andere voorzieningen moeilijk bereikbaar zijn. De verwachting is dat dit aantal de komende jaren alleen maar verder zal toenemen.

Mensen die niet zelfredzaam zijn wegens een beperking, chronische ziekte of ouderdom, kunnen vaak terugvallen op **vervoer vanuit de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo)**. Gemeenten bepalen wie een indicatie krijgt om gebruik te mogen maken van Wmo-vervoer. In Noord-Limburg wordt het vervoer in alle gemeenten verzorgd door **Omnibuzz**. Met een indicatie kun je een rit boeken om van A naar B vervoerd te worden. **Het systeem is een belangrijk middel om mobiel te blijven voor veel inwoners, maar geen absolute oplossing.** Wmo-vervoer moet van tevoren worden gereserveerd, en gebruikers moeten geregeld lang wachten voordat ze op worden gehaald. De route van A naar B loopt bovendien vaak via een omweg om ook andere reizigers naar hun bestemming te brengen.



Daarnaast is Wmo-vervoer betrekkelijk duur ten opzichte van regulier openbaar vervoer, en alleen toegankelijk met een indicatie. Je kunt niet even 'meeliften', ook al is er een plekje vrij. Mensen die betrekkelijk gezond of zelfstandig zijn, maar een laag inkomen hebben, komen zo zelden in aanmerking.

Intussen erkent ook de landelijke politiek dat er actie nodig is. In maart 2025 is het **kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil' uitgebracht**. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ziet bereikbaarheid hierin als een belangrijke voorwaarde voor brede welvaart: mobiliteit is niet het doel, maar een middel om mensen toegang te geven tot werk en basisvoorzieningen. Centraal staat het Nationaal bereikbaarheidspeil. Dit instrument moet helpen om de kwaliteit van bereikbaarheid per regio beter in beeld te brengen, te evalueren en te monitoren. Bij het ontwikkelen ervan is ook gekeken naar wat inwoners zelf acceptabele reistijden vinden naar acht basisvoorzieningen, zoals zorg, onderwijs en supermarkten (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2025).

Met dit onderzoek leveren we als eerste regio de uitwerking van 'Bereikbaarheid op Peil', en kijken we vooruit: welke acties moeten we ondernemen om de bereikbaarheid van kwetsbare inwoners in Noord-Limburg te verbeteren? We spreken van **vervoersgelijkheid**, omdat we willen dat iedereen – ongeacht welke beperking of drempel – op zijn bestemming kan komen. Zo kan iedereen zo eerlijk en volwaardig mogelijk meedoen in de samenleving.





2. Een bereikbaarheidspeil voor Noord-Limburg

ANALYSES EN GESPREKKEN IN DE REGIO

Bereikbaarheid kent meer dan één perspectief. Om te begrijpen hoe inwoners van Noord-Limburg zich kunnen én willen verplaatsen, combineren we feitelijke analyses van gemeten bereikbaarheid met onderzoek naar de ervaringen van mensen zelf.

Voor de '**objectieve**' bereikbaarheid is in kaart gebracht binnen welke reistijd inwoners, met verschillende vervoerswijzen, voorzieningen kunnen bereiken. Het gaat om onderwijs, zorg, winkels, maar ook werkplekken en culturele functies. Daarbij hanteren we de acceptabele reistijd: de tijd die inwoners zelf redelijk vinden om naar een voorziening te reizen. Zo wordt zichtbaar hoe ruimtelijke ordening en het vervoerssysteem samen de feitelijke bereikbaarheid bepalen.

Tegelijk zegt dit nog weinig over hoe mensen dit zelf ervaren: welke bestemmingen zij belangrijk vinden, welke keuzes zij maken en tegen welke drempels zij aanlopen. Daarom hebben we ook de **ervaren bereikbaarheid** onderzocht. Via een enquête vroegen we inwoners van Noord-Limburg naar hun mogelijkheden om belangrijke voorzieningen te bereiken, en welke belemmeringen zij daarbij ervaren. Omdat een enquête vooral een breed, kwantitatief beeld geeft, zijn we daarnaast in focusgroepen in gesprek gegaan met mensen die in hun dagelijks leven mobiliteitsproblemen hebben. In deze gesprekken verkenden we welke afwegingen zij maken, welke barrières zij ervaren en welke waarden voor hen belangrijk zijn tijdens het reizen. (Wilt u meer weten over de gebruikte methodiek? Zie hoofdstuk 2.5)

Deze gecombineerde aanpak geeft inzicht in verschillende dimensies van bereikbaarheid: het ruimtelijk-fysieke systeem, het dagelijks gebruik en de persoonlijke beleving. Samen vormen deze inzichten de basis om de belangrijkste uitdagingen te duiden en handelingsperspectieven te schetsen.



Infokader 1 – ‘objectieve’ bereikbaarheid

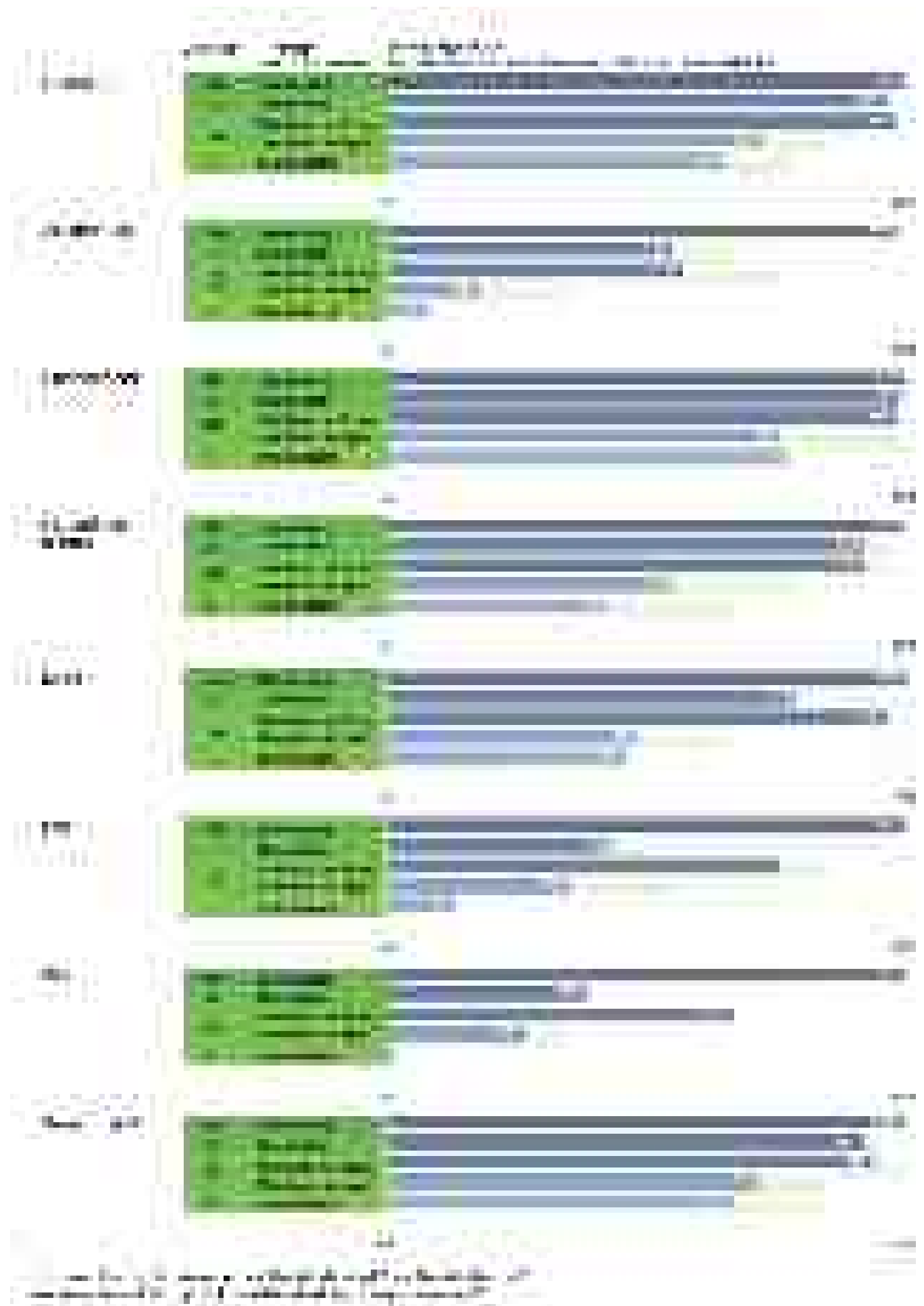
Bereikbaarheidspeil Noord-Limburg

Deze figuur toont de **uitwerking van ‘Bereikbaarheid op Peil’ voor de regio Noord-Limburg**. Voor elk van de acht basisvoorzieningen is berekend welk percentage van de inwoners de voorziening binnen een acceptabele reistijd kan bereiken. De regionale percentages zijn vergeleken met het nationale bereikbaarheidspeil (lichtgroen).

De acceptabele reistijden komen uit het onderzoek Acceptabele Bereikbaarheid: een reizigersperspectief van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Hiervoor zijn respondenten uit het Mobiliteitspanel Nederland gebruikt. De uitkomsten uit onze eigen enquête komen sterk overeen met deze landelijke reistijden (zie de Bereikbaarheidsatlas in de bijlage). Het bereikbaarheidspeil is berekend voor de auto, de fiets, het openbaar vervoer en te voet. **Kort gezegd: bereikbaarheid betekent hier het percentage inwoners dat binnen de vastgestelde acceptabele reistijd een voorziening kan bereiken.**

Wat direct opvalt, is dat **de bereikbaarheid met de auto in bijna alle gevallen 100%** is. Met de fiets, het ov en te voet wordt deze score zelden gehaald en ligt de bereikbaarheid vaak onder het nationale gemiddelde. Dit onderstreept de auto-afhankelijkheid in grote delen van de regio. **Voor het ov scoort structureel lager dan het nationale gemiddelde.** Zeker wanneer mensen eerst moeten lopen naar een halte in plaats van fietsen, daalt het aandeel inwoners dat binnen een redelijke tijd hun bestemming kan bereiken. **Voor de fiets en te voet is het beeld wisselend.** In sommige gevallen ligt de bereikbaarheid dicht bij het nationale gemiddelde, zoals bij fietsen of lopen naar een basisschool. In andere gevallen is de bereikbaarheid duidelijk lager, bijvoorbeeld bij lopen naar een supermarkt. Er zijn ook voorbeelden waar Noord-Limburg juist hoger scoort dan het nationale gemiddelde, zoals bij lopen naar een mbo- of hbo-instelling.

In de bijlage is het bereikbaarheidspeil per gemeente opgenomen, inclusief een vergelijking met het regionale gemiddelde. **De verschillen tussen gemeenten zijn groot.** Zo scoort de gemeente Venlo meestal beter dan het regionale gemiddelde. Aan de andere kant staat de gemeente Bergen, waar de bereikbaarheid te voet, met de fiets of het ov voor alle basisvoorzieningen beneden gemiddeld tot zeer laag is. Deze geografische verschillen worden verder uitgewerkt in de volgende gebiedsindeling. **Ook binnen gemeenten kunnen namelijk grote verschillen in bereikbaarheid bestaan.**



Bereikbaarheidspeil Noord-Limburg voor de acht basisvoorzieningen

Bereikbaarheid in kaart

De bereikbaarheidsanalyses vormen de basis voor deze gebiedsindeling, die voor de regio Noord-Limburg is uitgevoerd. De onderliggende data combineren verschillende bronnen. We gebruiken enerzijds de acht basisvoorzieningen uit het landelijke kader Bereikbaarheid op Peil, met de daarbij horende acceptabele reistijden. Daarnaast is gekeken naar de toegang tot arbeidsplaatsen en naar een aantal voorzieningen waar sociale verbinding en ontmoeting mogelijk zijn.

Hierin onderscheiden twee niveaus van voorzieningen:

Lokale voorzieningen, die op korte afstand bereikbaar zouden moeten zijn, zoals basisschool, supermarkt, huisarts, horeca en sport.

Regionale voorzieningen, waarvoor een langere reistijd acceptabel is, zoals voortgezet onderwijs, MBO, HBO/WO, ziekenhuis (spoed en planbare zorg), bibliotheek en cultuur.

Op basis van de analyses is zichtbaar hoe goed deze voorzieningen vanuit de verschillende kernen in Noord-Limburg bereikbaar zijn. Daaruit komen vijf gebiedstypen naar voren:

Paars – grotere kernen en steden met een breed aanbod aan zowel lokale als regionale voorzieningen. Inwoners hebben keuze tussen verschillende supermarkten of huisartsen, en bereiken ook ziekenhuizen of MBO's binnen korte reistijd, vaak met meerdere vervoersopties.

Oranje – kernen met een gevarieerd lokaal aanbod, en toegang tot een aantal regionale voorzieningen. Er is bijvoorbeeld wel voortgezet onderwijs, maar voor een ziekenhuisbezoek is men vaak aangewezen op de auto.

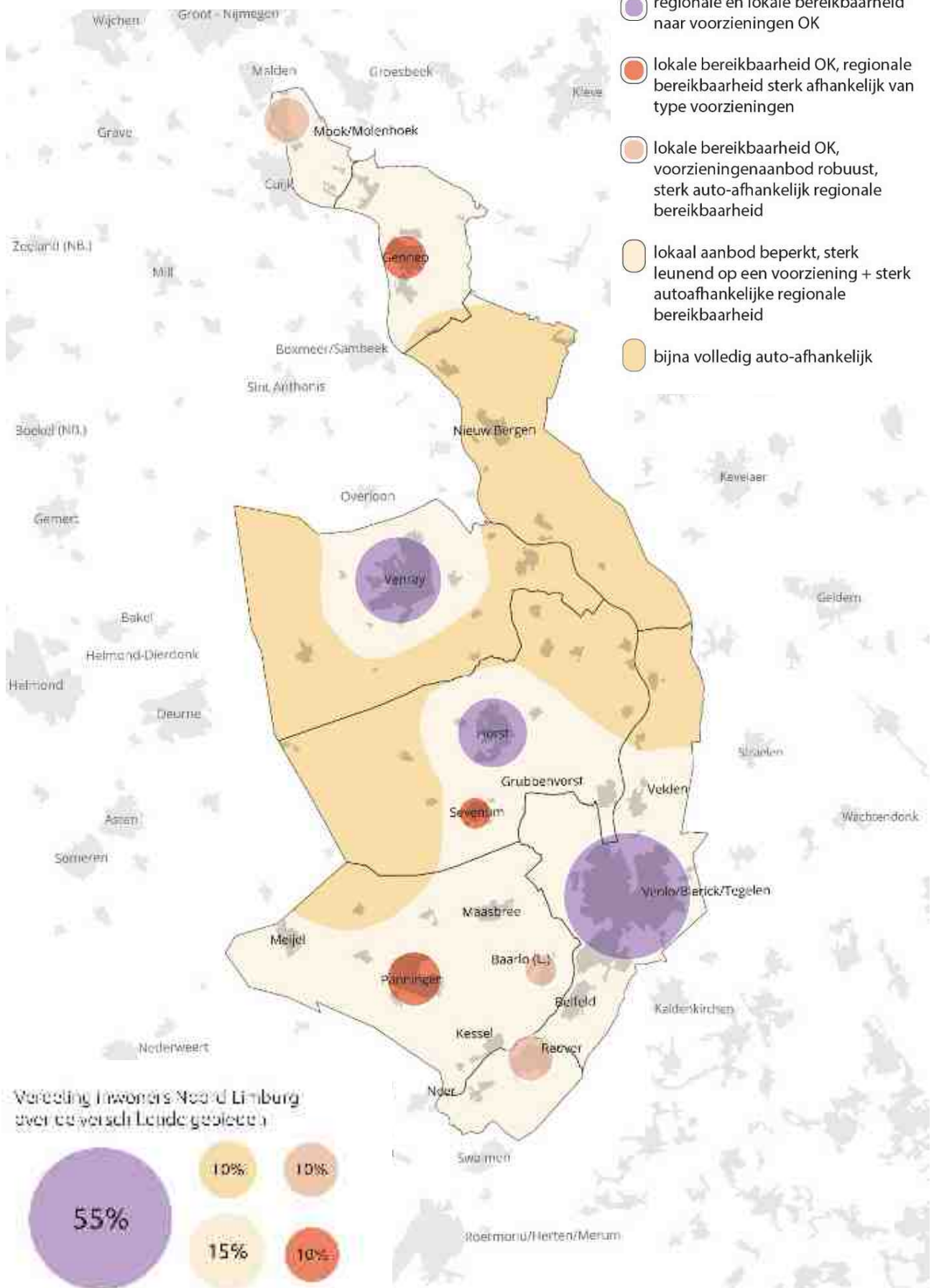
Licht oranje – kernen met voldoende lokale voorzieningen, maar een sterke afhankelijkheid van de auto voor regionale bestemmingen zoals middelbaar of beroepsonderwijs.

Licht geel – kernen of landelijke gebieden met slechts één lokale voorziening van elk type. Deze zijn kwetsbaar: sluit een basisschool of supermarkt, dan blijft alleen de auto over om binnen redelijke tijd een alternatief te bereiken.

Geel – gebieden waar inwoners nu al voor zowel lokale als regionale voorzieningen volledig afhankelijk zijn van de auto.

Voorzieningenbereikbaarheid

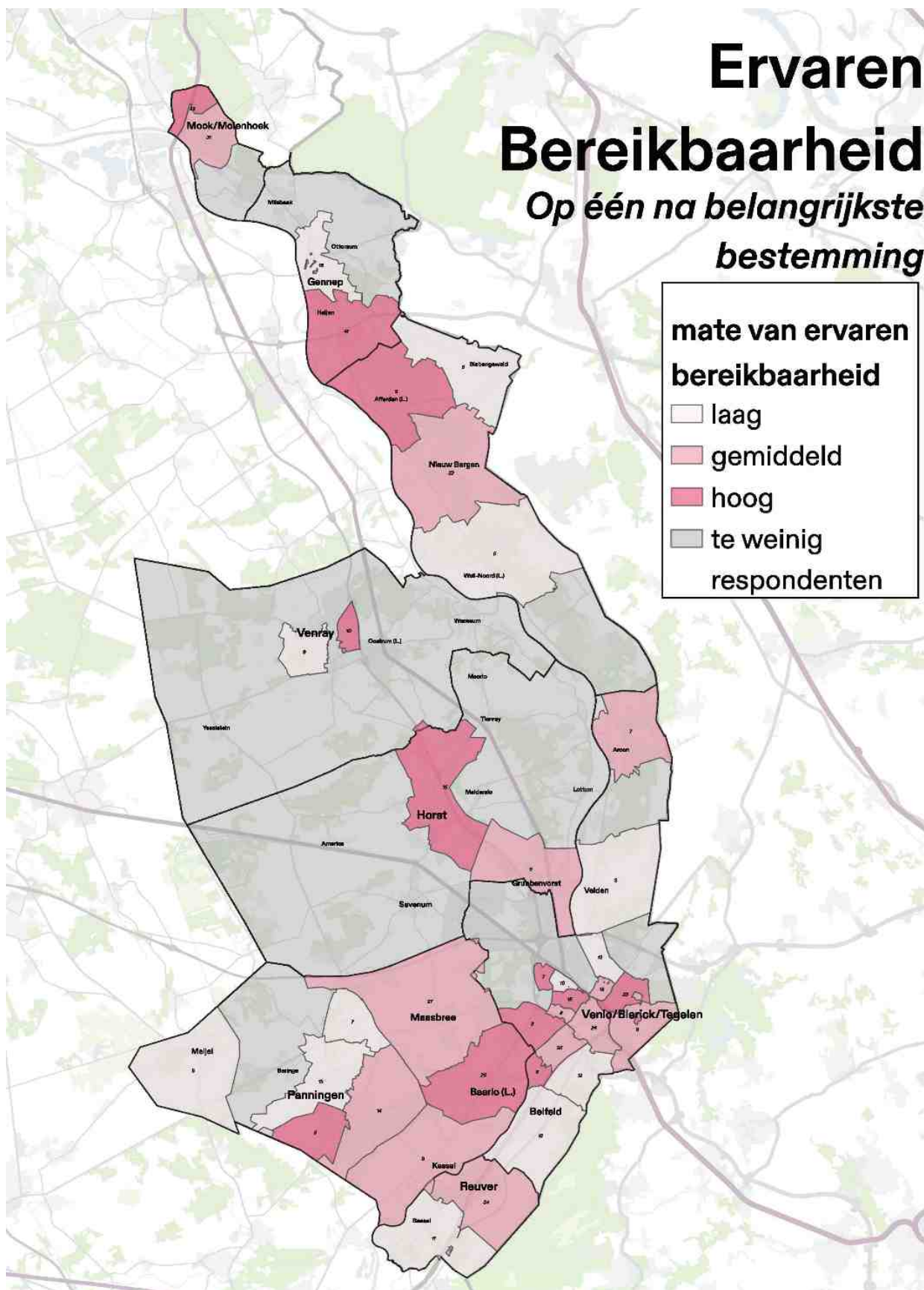
-  regionale en lokale bereikbaarheid naar voorzieningen OK
-  lokale bereikbaarheid OK, regionale bereikbaarheid sterk afhankelijk van type voorzieningen
-  lokale bereikbaarheid OK, voorzieningenaanbod robuust, sterk auto-afhankelijk regionale bereikbaarheid
-  lokaal aanbod beperkt, sterk leunend op een voorziening + sterk autoafhankelijke regionale bereikbaarheid
-  bijna volledig auto-afhankelijk



Gebiedsindeling op basis van gemeten bereikbaarheid

Infokader 2 – ervaren bereikbaarheid

De kaarten laten zien in welke mate de respondenten van de enquête tevreden zijn over de bereikbaarheid van hun belangrijkste bestemmingen. Per bestemming gaven mensen aan hoe makkelijk of moeilijk zij deze kunnen bereiken. Hoe hoger de score,



Ervaren bereikbaarheid op basis van enquête-resultaten

2.1 Ervaren bereikbaarheid en ‘objectieve’ bereikbaarheid verschillen van elkaar

Wanneer we de gemeten en ervaren bereikbaarheid naast elkaar leggen, zien we duidelijke verschillen. Een lage gemeten bereikbaarheid betekent niet altijd dat inwoners deze ook zo ervaren, en omgekeerd geldt dat kernen met een groot voorzieningenaanbod niet per se een hoge tevredenheid laten zien.

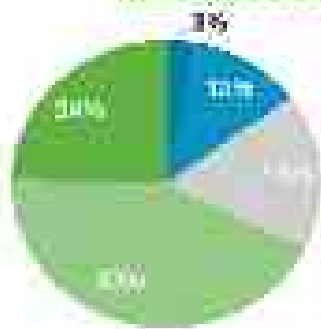
In sommige gebieden komen de patronen grotendeels overeen. In de gemeente Bergen, vooral rond Nieuw-Bergen en Well, en rond de kern Meijel, ervaren inwoners hun bereikbaarheid als laag. Dit sluit aan bij de feitelijke cijfers. Horst scoort juist goed: daar is een hoog aanbod aan voorzieningen en OV, en dat is zowel in de objectieve als in de ervaren bereikbaarheid terug te zien. Opvallend is dat in kleinere kernen die objectief gezien ‘slecht’ scoren – zoals Heijen, Maasbree en Baarlo – de ervaren bereikbaarheid juist relatief hoog is. De grootste afwijking zien we in Venlo. Ondanks het brede aanbod aan voorzieningen, arbeidsplaatsen en openbaar vervoer ervaren inwoners in delen van Venlo hun bereikbaarheid minder positief dan verwacht.

Verklaringen voor verschillen tussen gemeten en ervaren bereikbaarheid

Gemeten bereikbaarheid is dus niet altijd een goede voorspeller van hoe mensen hun eigen bereikbaarheid ervaren. Deze bevinding sluit aan bij eerder onderzoek in Nederland (o.a. Pot, Koster & Tillema, 2023), waarin ook een beperkte samenhang werd gevonden tussen gemeten en ervaren bereikbaarheid. Met reistijdanalyses kunnen we goed laten zien waar feitelijke verschillen in bereikbaarheid optreden, bijvoorbeeld in het aanbod van openbaar vervoer of de reistijd per auto naar voorzieningen. Maar of mensen tevreden zijn met hun bereikbaarheid, hangt uiteindelijk af van persoonlijke voorkeuren en mogelijkheden. Toegang tot een auto speelt daarbij een cruciale rol. Wie een auto heeft en gewend is daarmee te reizen, ervaart de bereikbaarheid vaak als goed, zelfs in gebieden met weinig voorzieningen en een relatief lage bereikbaarheid, zoals Sevenum. In de enquête werd het hebben van een eigen auto dan ook het vaakst genoemd als belangrijkste reden waarom mensen zich makkelijk kunnen verplaatsen.



Hoe moeilijk/makkelijk is het voor jou om naar deze bestemming toe te reizen?



- Heel moeilijk
- Moeilijk
- Neutraal/geen mening
- Makkelijk
- Heel makkelijk



Tegelijkertijd geeft 15% van de respondenten aan moeite te hebben om belangrijke bestemmingen te bereiken en dat is zorgwekkend. Het ontbreken of de matige kwaliteit van het openbaar vervoer werd het vaakst genoemd als reden waarom reizen lastig is. Daarnaast ervaren veel mensen, vooral jongeren, het openbaar vervoer als te duur, wat hun mobiliteit verder beperkt en hun kansen om mee te doen in onderwijs, werk en sociale activiteiten verkleint.



De afgelopen jaren is het openbaar vervoer in onze directe omgeving flink uitgekleed. Geen vaste buslijnen meer. - respondent enquête

“Waarom zijn in Amsterdam de vervoerskosten met het openbaar vervoer zoveel goedkoper voor dezelfde tijd in het vervoersmiddel?” - respondent enquête

“Het ov is én slecht bereikbaar in de dorpen én veel te duur.” - respondent enquête



Verder maken veel mensen zich zorgen over hun toekomstige mobiliteit, bijvoorbeeld door de afhankelijkheid van één vervoermiddel of de beperkte keuzemogelijkheden in hun kern. **Die afhankelijkheid maakt sommige gebieden extra kwetsbaar: zodra iemand niet (meer) kan autorijden, of wanneer een basisschool, supermarkt of huisarts verdwijnt, ontbreekt vaak een haalbaar alternatief binnen redelijke reistijd.**

“Nu gaat het nog gemakkelijk; hoop dat dit zo blijft. Echter ouder worden betekent ook vaak minder mobiel zijn.” - respondent enquête

Waar het feitelijk goed gaat, maar minder goed wordt ervaren

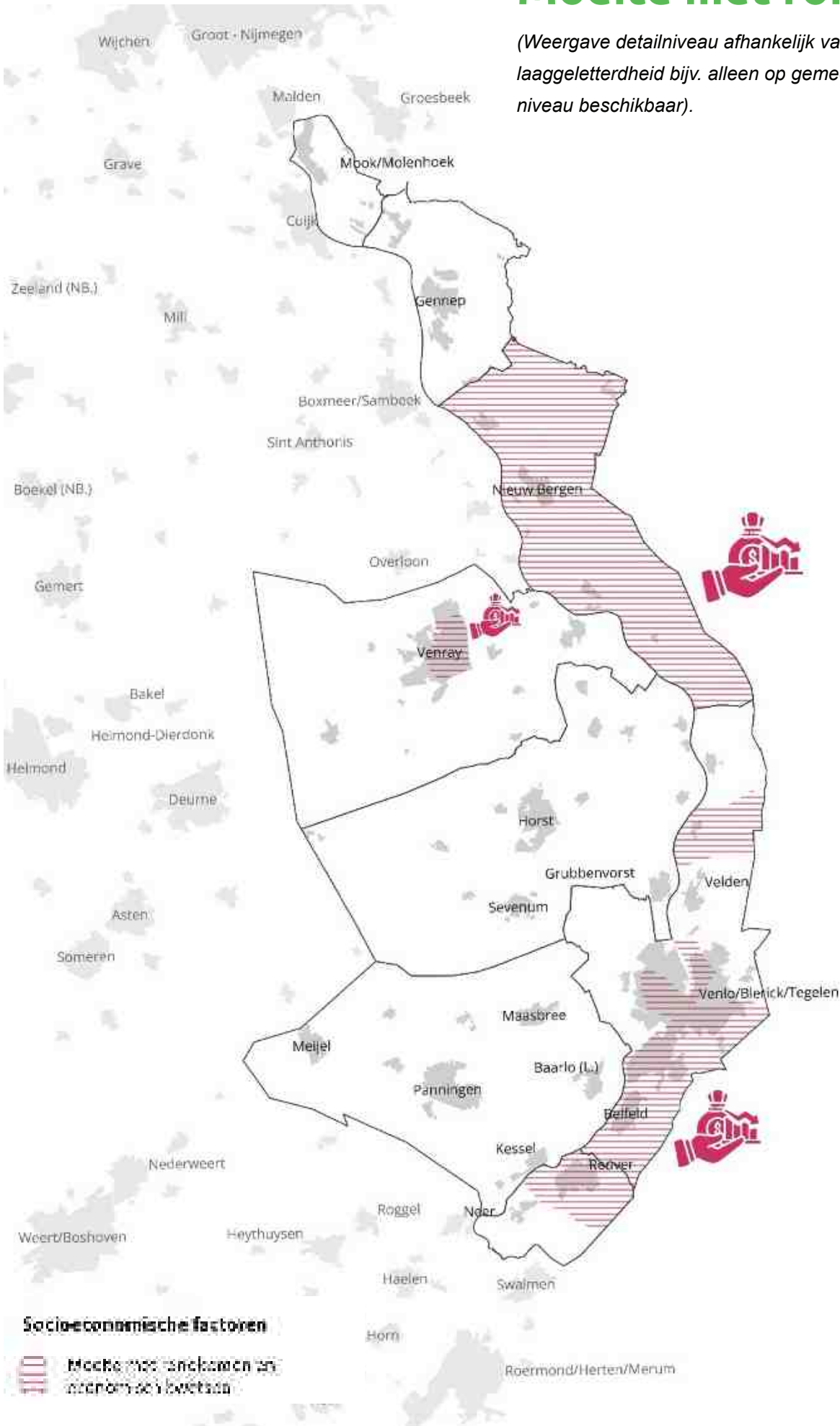
In gebieden waar de gemeten bereikbaarheid juist hoog is, zoals de stedelijke omgeving van Venlo, is de ervaren bereikbaarheid in sommige gebieden lager dan verwacht. In theorie zijn hier veel voorzieningen beschikbaar, maar in de praktijk voelen deze voor een deel van de inwoners “ver weg”. De oorzaken liggen zelden in het vervoersaanbod zelf. **Sociale en economische factoren helpen verklaren waarom er een verschil bestaat tussen de ‘gemeten’ en ervaren bereikbaarheid.**

In Noord-Limburg komen per gebied verschillende sociaaleconomische uitdagingen naar voren, die de ervaren bereikbaarheid mede beïnvloeden. De afgebeelde indicatoren op de volgende pagina’s vertellen niet het gehele verhaal, maar geven een indruk van enkele belangrijke uitdagingen.



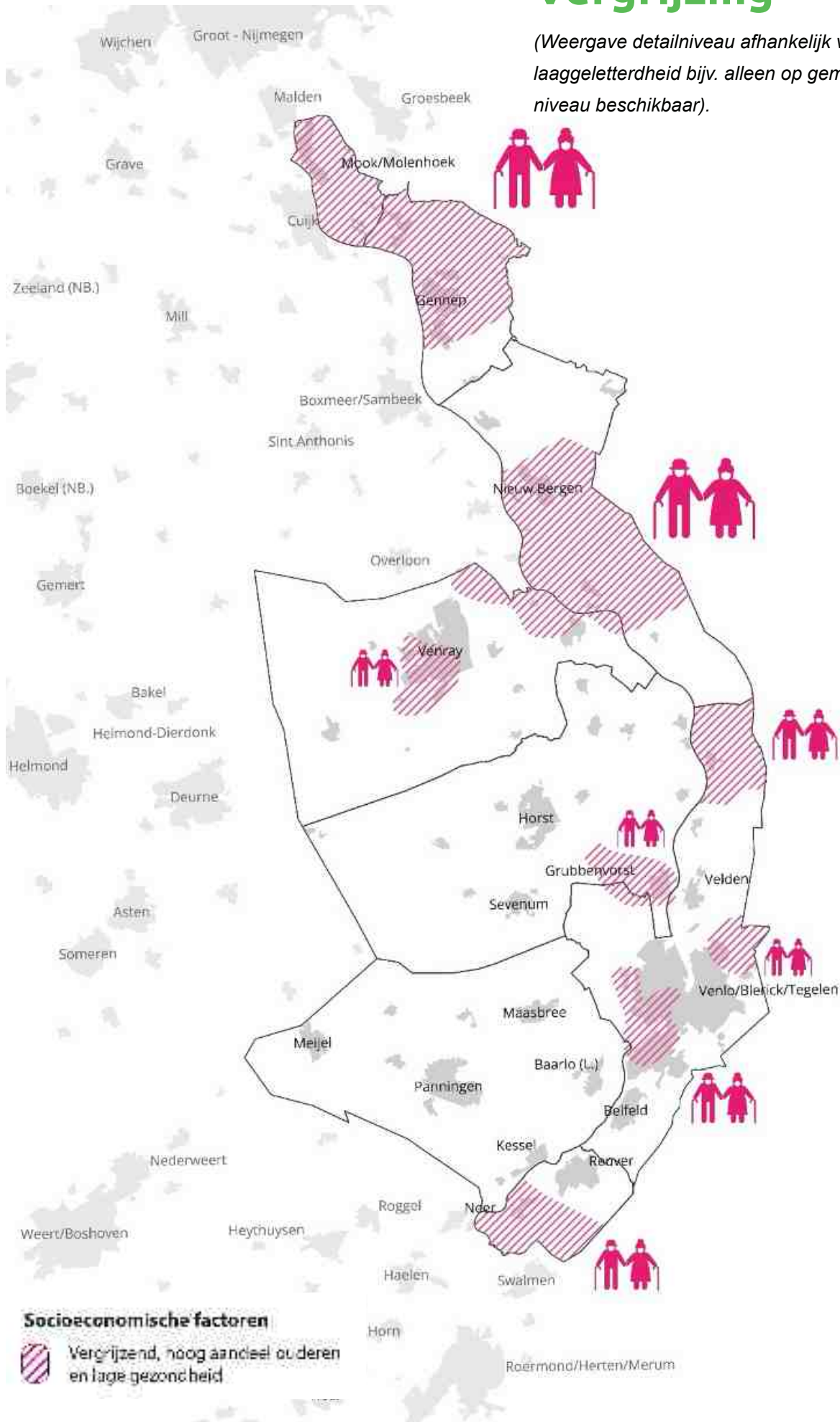
Moeite met rondkomen

(Weergave detailniveau afhankelijk van data; laaggeletterdheid bijv. alleen op gemeentelijk niveau beschikbaar).



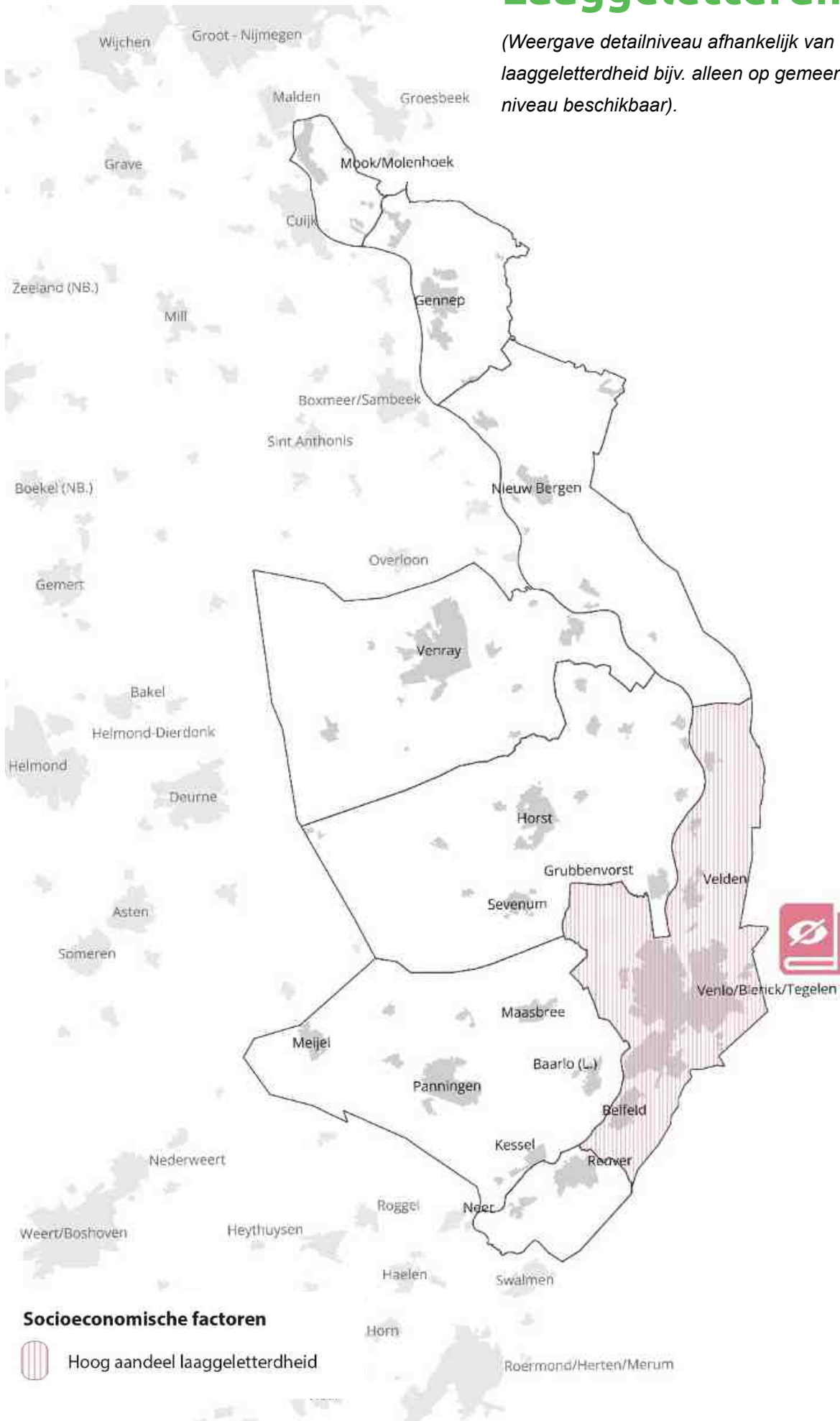
Vergrijzing

(Weergave detailniveau afhankelijk van data; laaggeletterdheid bijv. alleen op gemeentelijk niveau beschikbaar).



Laaggeletterdheid

(Weergave detailniveau afhankelijk van data; laaggeletterdheid bijv. alleen op gemeentelijk niveau beschikbaar).



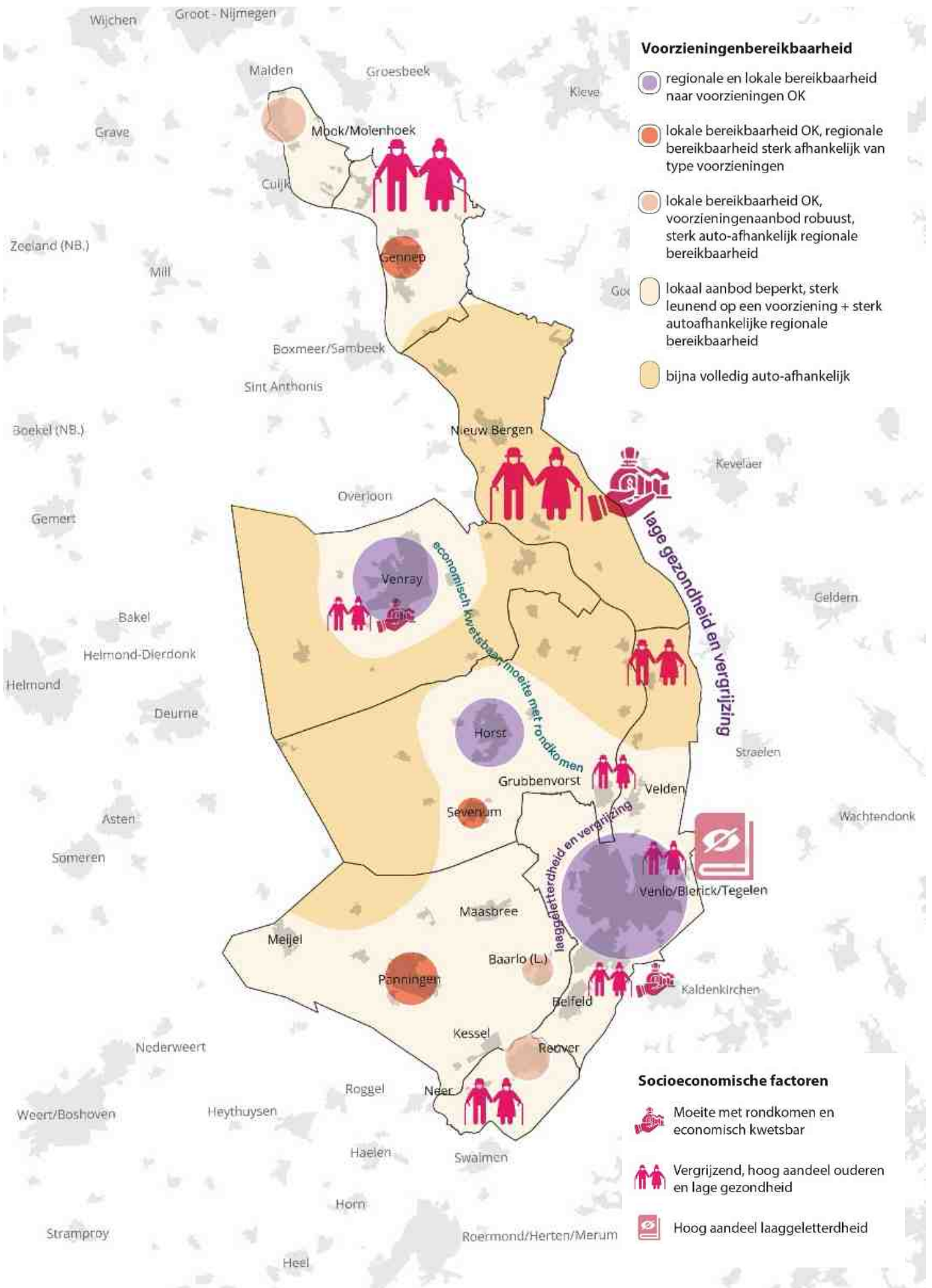
Zo is de financiële kwetsbaarheid in Noord-Limburg vooral geconcentreerd in en rond Venlo en Bergen. In buurten als Tegelen, Belfeld en Reuver (gemeente Beesel) ligt het aandeel huishoudens dat moeite heeft met rondkomen beduidend hoger dan het landelijke gemiddelde van 9% en in sommige wijken zelfs boven de 15% (Bron: Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2022, GGD'en/CBS/RIVM, eigen bewerking).

Ook vergrijzing en gezondheid versterken de kwetsbaarheid. In gemeenten als Mook en Middelaar, Bergen, Beesel en in delen van Venlo en Venray is meer dan een kwart van de bevolking ouder dan 65 jaar (Bron: CBS, Kerncijfers wijken en buurten 2024). In deze gebieden komen bovendien een slechtere gezondheid en meer functionele beperkingen relatief vaak voor (Bron: RIVM, Buurtatlas: gezondheid per buurt, wijk en gemeente). Daarnaast speelt laaggeletterdheid een rol. In Venray, Bergen en Gennep (alle drie 15%) ligt het geschatte aandeel laaggeletterden boven het landelijk gemiddelde van 12%; in Venlo zelfs rond de 23% van de inwoners. (Bron: Arbeidsmarkinzicht.nl, Laaggeletterdheid in Limburg)

Deze combinatie van financiële, fysieke en/of sociale kwetsbaarheden vergroot het risico op ervaren vervoersongelijkheid, zelfs in gebieden waar de feitelijke bereikbaarheid op orde lijkt. Mensen die in landelijke contexten wonen met weinig keuzemogelijkheden voor vervoersmiddelen zijn bovendien extra kwetsbaar.

Beperkingen in ervaren bereikbaarheid zijn dus niet alleen ruimtelijk of mobiliteitsgericht, maar vaak sociaal van aard: armoede, taal- en communicatiebarrières, een kwetsbare gezondheid of een beperkt netwerk spelen hierin een belangrijke rol. Deze sociale factoren zijn vaak bepalend voor hoe mensen hun bereikbaarheid ervaren. Daarom benaderen we vervoersgelijkheid in dit onderzoek vanuit doelgroepen, waar sociale en mobiliteitsuitdagingen elkaar raken. Uit de analyse van benoemde kwetsbaarheden, de enquête en de gesprekken komt naar voren dat een aantal groepen extra aandacht nodig heeft. Het gaat om senioren met een kwetsbare mobiliteit, jongeren met een beperkte vervoersvrijheid, reizigers met fysieke drempels, mensen met sociale drempels door mentale, taal- en communicatiebarrières en financieel kwetsbare inwoners voor wie de kosten van vervoer te hoog zijn.





Gebiedsindeling in combinatie met sociaal-economische factoren

Senioren met een kwetsbare mobiliteit zijn vaak afhankelijk van anderen voor vervoer en sociaal contact. Door vergrijzing en het afnemende aantal vrijwilligers wordt dit netwerk steeds kwetsbaarder. Jongeren met beperkte vervoersvrijheid hebben vaak geen auto, weinig geld of alleen beperkte toegang tot openbaar vervoer. Dat komt doordat ov voor hen te duur is, niet op de juiste tijden rijdt of niet naar de plekken gaat waar zij moeten zijn. Dit verkleint hun kansen op werk, onderwijs en sociale contacten.

“Ik kan nooit het einde van een verjaardagsfeestje meemaken, omdat ik anders niet meer thuis kom. Daardoor voel ik me anders, ik mis de leuke dingen en ik kan er niet over meepraten.” - respondent enquête

Reizigers met fysieke beperkingen lopen aan tegen het ontoegankelijke openbaar vervoer en lange ritten via doelgroepenvervoer, waardoor hun zelfstandigheid afneemt. Mensen met sociale drempels ervaren vaak stress of onzekerheid in het openbaar vervoer en hebben behoefte aan begeleiding en duidelijke informatie of hebben moeite met digitale of talige reisinformatie en missen daardoor toegang tot beschikbare vervoersopties. Tot slot vormen mensen voor wie vervoer financieel niet vanzelfsprekend is een grote groep: de kosten van vervoer beperken hun deelname aan werk, onderwijs en sociale

“Ik heb vrienden in een andere stad al zo lang niet gezien. Dan kijk je op 9292, zie je dat het 30 euro kost, en denk je: laat maar, we bellen wel.”

- respondent enquête

Voor deze doelgroepen liggen de grootste risico's op vervoersongelijkheid, en daarmee ook de belangrijkste aanknopingspunten voor beleid en maatregelen. Tegelijk geldt dat mensen niet altijd in één doelgroep vallen. Beperkingen en problemen zijn vaak veelzijdig, kunnen elkaar versterken en veranderen in de tijd. Iemand kan bijvoorbeeld tegelijkertijd te maken hebben met een beperkte mobiliteit, een klein sociaal netwerk en financiële druk. De indeling in doelgroepen is daarom geen etiket, maar een hulpmiddel om inzicht te krijgen in verschillende behoeften en om per situatie passende oplossingsrichtingen te ontwikkelen.

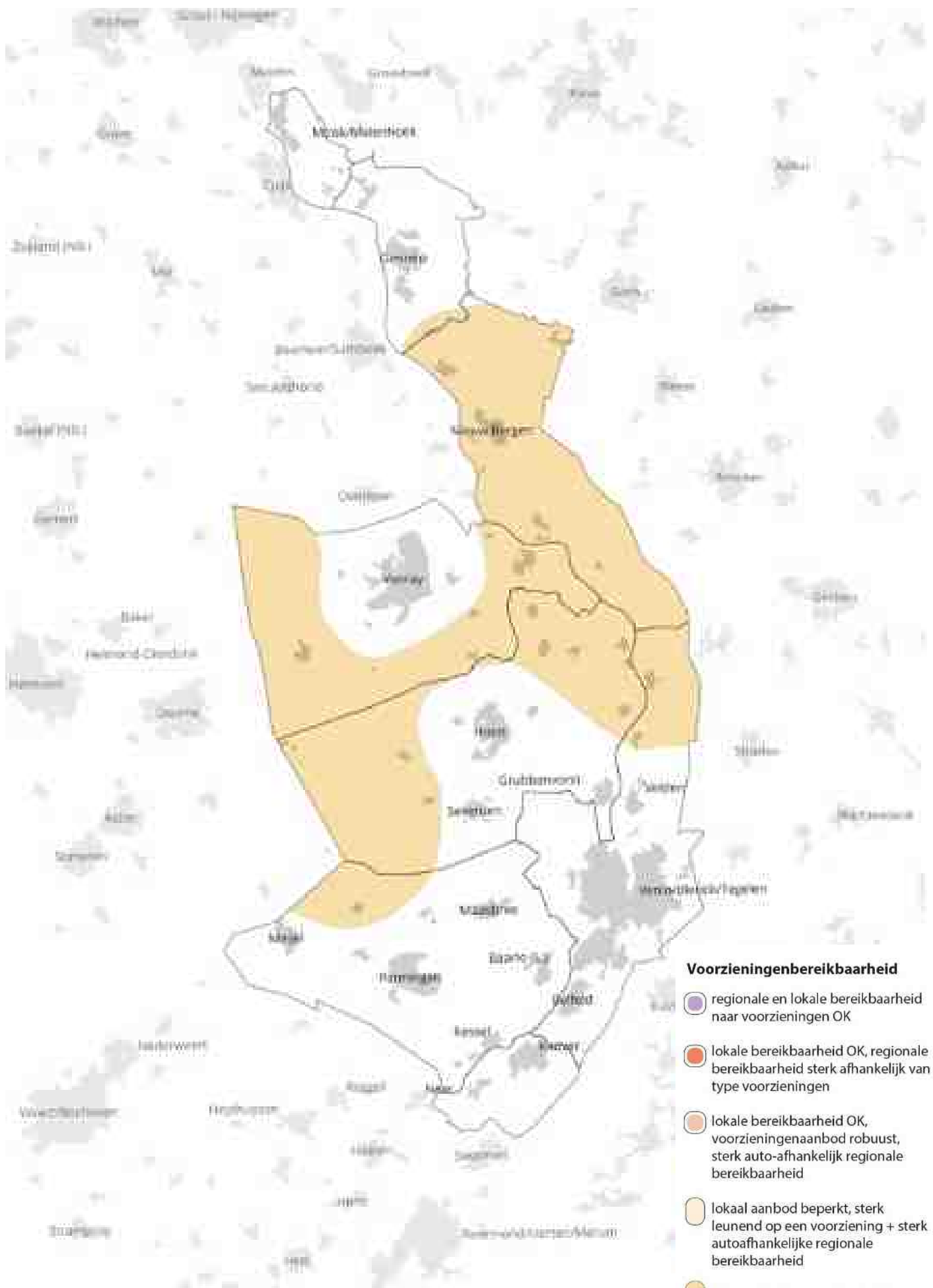


2.2 Uitdagingen verschillen sterk per gebied

Op basis van het aanbod aan voorzieningen en de bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto kunnen we binnen Noord-Limburg verschillende gebiedstypen onderscheiden. Voor inwoners met toegang tot een auto bestaan over het algemeen weinig uitdagingen: vrijwel alle basisvoorzieningen, zowel lokaal als regionaal, zijn binnen redelijke reistijd vanuit elke kern in Noord-Limburg bereikbaar. Zonder auto worden de verschillen echter duidelijk zichtbaar. In sommige gebieden is het voorzieningenniveau beperkt en blijft vooral de bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer achter.

Op basis van onze gebiedsindeling (zie infokader 1) onderscheiden we vijf typen gebieden. Om de belangrijkste opgaven te duiden, vatten we deze indeling samen tot drie overkoepelende gebiedstypen. In elk van deze gebieden spelen andere uitdagingen en vraagt de aanpak om een eigen focus.





Gebieden met weinig of geen alternatieven voor de auto

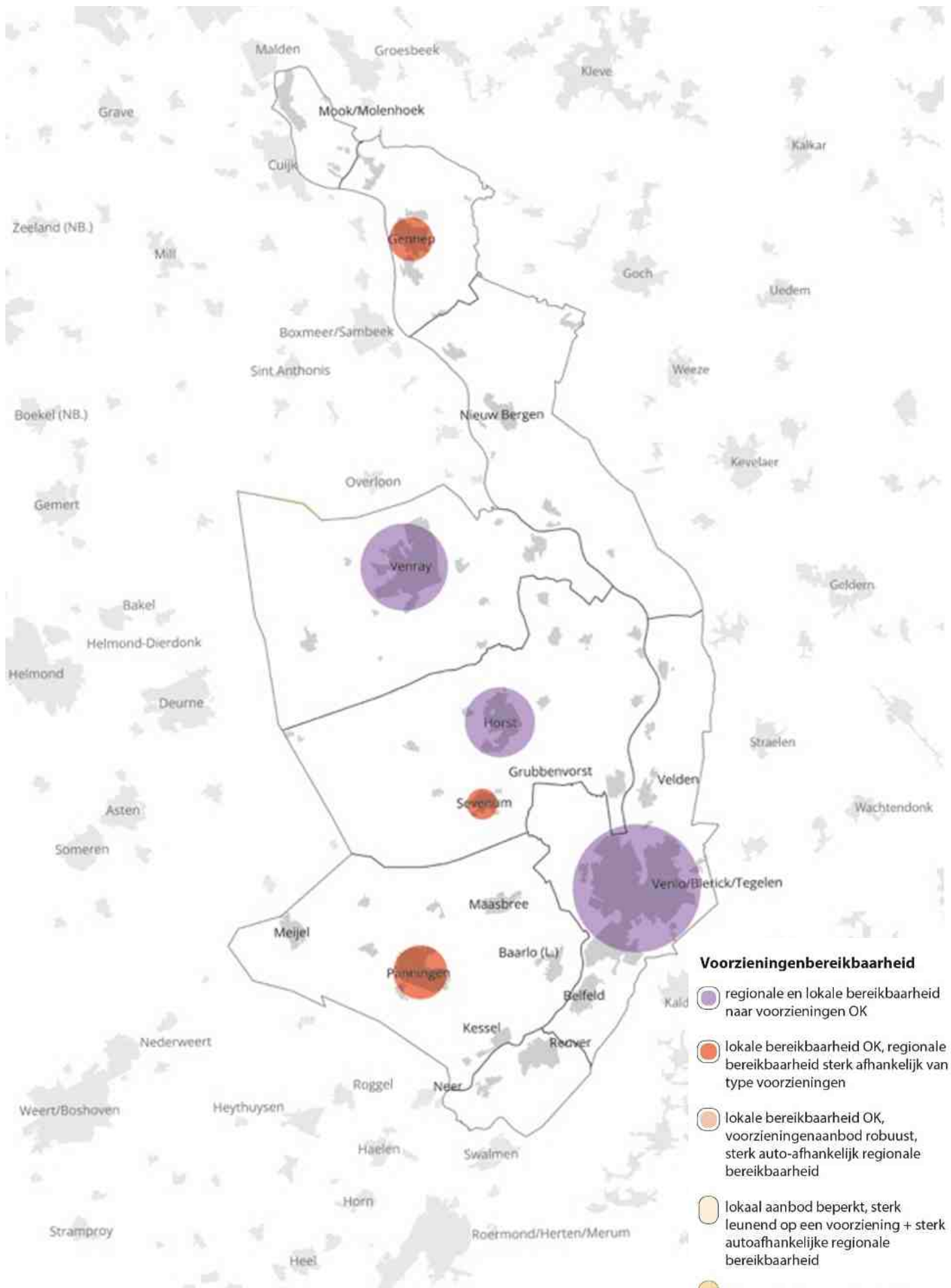
In deze gebieden is de auto onmisbaar om basisvoorzieningen te bereiken. Dat maakt inwoners die niet (meer) kunnen autorijden extra kwetsbaar. Met het ov en de fiets is de reistijd voor veel reizigers te lang. Het gaat hier vooral om kleine dorpen en landelijke gebieden, zoals grote delen van de gemeente Bergen (met Nieuw-Bergen en Wellerlooi), Arcen, en delen van Venray en Horst buiten het stedelijk gebied, bijvoorbeeld rond America en Ysselsteyn.

Deze gebieden kenmerken zich door een lage dichtheid aan inwoners en arbeidsplaatsen, weinig tot geen openbaar vervoer en een (zeer) beperkt lokaal aanbod aan voorzieningen (of grote afstanden tot (basis)voorzieningen). De afhankelijkheid van de auto maakt inwoners gevoelig voor het wegvallen van voorzieningen of rijgeschiktheid.

Kansrichtingen zijn:

- het verder versterken van lokale gemeenschapsinitiatieven zoals dorpsauto's, deelvervoer en vrijwilligersdiensten;
- het in gesprek blijven met aanbieders over het behoud van basisvoorzieningen zoals scholen en huisartsen (wel binnen het kader van de marktwerking, waardoor de (lokale) overheid beperkte beleidshandhaving heeft op de vestigingskeuzes van voorzieningen als huisartsen of winkels);
- regionale samenwerking om bereikbaarheid duurzaam in stand te houden: toegang tot nabije voorzieningen in aangrenzende regio's verbeteren, vooral in de Maasdorpen die grenzen aan de regio Boxmeer/Cuijk. Het beslechten van Maas als barrière helpt hierbij.





Gebieden waar alternatieven wél bestaan, maar niet door iedereen kunnen worden benut

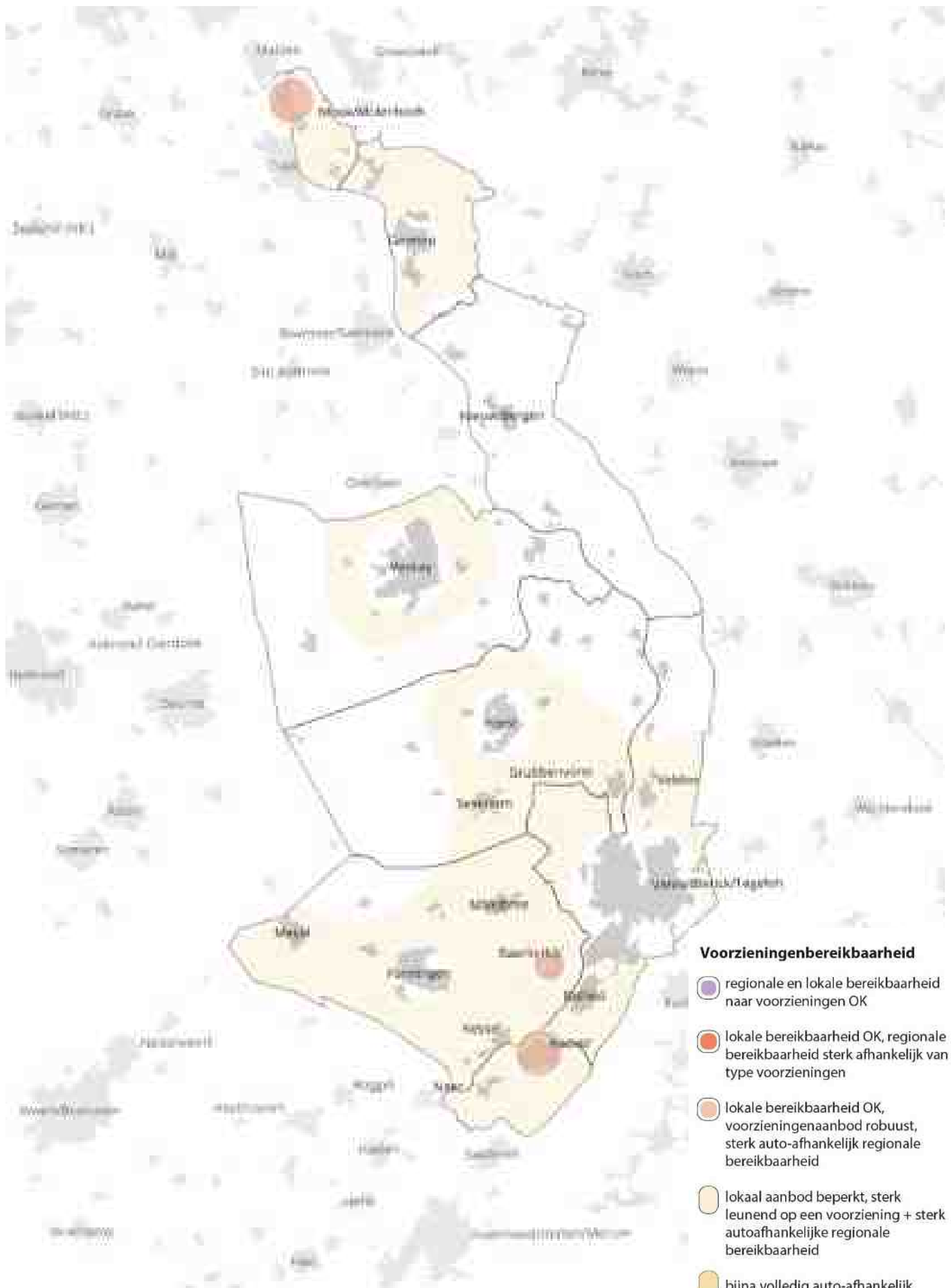
In middelgrote en grotere kernen zoals Venlo, Venray en Horst (en deels ook Gennep, Panningen en Sevenum) is het aanbod aan openbaar vervoer en deelmobiliteit over het algemeen wel aanwezig. Toch weten sommige groepen hun weg naar deze alternatieven niet te vinden.

De oorzaken liggen vaak in sociale drempels: armoede, laaggeletterdheid of beperkte digitale vaardigheden maken het lastiger om nieuwe mobiliteitsopties te gebruiken. Juist in deze gebieden is een andere aanpak nodig: minder gericht op aanbod, meer op gebruik.

Kansrichtingen zijn:

- het toegankelijk maken van informatie over beschikbare alternatieven;
- het inzetten van mobiliteitscoaches of reisbuddies;
- een sterkere koppeling met het sociaal domein, zoals schuldhulpverlening, zorg en welzijn.





Overgangsgebieden of waakzaamheidsgebieden

Dit zijn kleinere kernen waar de bereikbaarheid nu nog redelijk op orde is, maar waar het voorzieningenniveau kwetsbaar is. Voorbeelden zijn Maasbree, Meijel, Belfeld, Kessel, Grubbenvorst, Velden en Mook.

Deze gebieden hebben op dit moment een redelijke balans tussen aanbod en bereikbaarheid, maar lopen risico's bij het verdwijnen van voorzieningen of bij afnemende mobiliteitsopties.

Kansrichtingen zijn:

- monitoring en vroeg signaleren van verschraling van voorzieningen;
- afspraken tussen gemeenten en lokale partijen om basisvoorzieningen te behouden;
- het versterken van veerkracht via combifuncties, multifunctionele locaties en flexibele vervoersconcepten.



2.3 Bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor Brede Welvaart: het gaat over meer dan voorzieningen

Vanuit het perspectief van Brede Welvaart is bereikbaarheid geen doel op zich, maar een middel om activiteiten en belangrijke bestemmingen te bereiken. Daarmee is het een randvoorwaarde voor de leefbaarheid van inwoners en van een regio. Het Planbureau voor de Leefomgeving onderscheidt drie soorten bestemmingen die goed bereikbaar moeten zijn: banen, voorzieningen en sociale contacten. 'Bereikbaarheid op Peil' sluit hier deels op aan en biedt handvatten om de bereikbaarheid van voorzieningen te behouden of te verbeteren. **Uit de enquête en de gesprekken met bewoners blijkt echter dat de bereikbaarheid van werk en sociale contacten minstens zo belangrijk is. Dat verdient daarom extra aandacht.**

Werk komt uit de enquête naar voren als de belangrijkste reisbestemming. **Dit vraagt om extra aandacht, omdat goede toegang tot arbeidsplaatsen – en daarmee de kans op een passende baan binnen iemands mogelijkheden – het risico op armoede en daarmee de kans op vervoersongelijkheid verkleint.** Tegelijkertijd liggen arbeidsplaatsen verspreider dan de acht basisvoorzieningen uit Bereikbaarheid op Peil. Een betere voorzieningenbereikbaarheid betekent dus niet automatisch dat mensen ook beter bij werk kunnen komen. Dat geldt bijvoorbeeld voor bedrijventerreinen: daar zijn veel banen, maar vaak weinig andere functies en soms geen of nauwelijks ov-haltes. Daardoor zijn deze locaties vooral met de auto bereikbaar.

Het bezoeken van familie, vrienden en kennissen vervolledigt de top drie van belangrijkste reisredenen. **Sociaal contact is essentieel om mee te doen in de samenleving, om herinneringen te maken met de mensen die belangrijk voor je zijn, en om je gelukkig te voelen. Dit onderdeel van Brede Welvaart is moeilijker meetbaar, maar net zo belangrijk voor een gelukkig leven.** De uitdaging is dat het bereiken van sociale contacten voor iedereen anders werkt.



Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Bron: PBL

Welke reisbestemming is voor jou het belangrijkste? Top 5



Anders, namelijk:



Familie/sociale contacten



Vrije tijd



Gezondheid/zorg

Boven: de vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit (PBL, 2021). Onder: de belangrijkste bestemmingen aangeduid door respondenten uit de enquête

Wel kunnen we kijken naar plekken die sociale verbinding mogelijk maken. Vooral voor mensen met een klein netwerk, die sneller geïsoleerd raken, is de bereikbaarheid van zulke plekken cruciaal. In dit onderzoek hebben we hiervoor een eerste verkenning gedaan. We hebben gekeken naar de bereikbaarheid van plekken met sociale verbindingskracht, zoals culturele instellingen en bibliotheken. In vervolgonderzoek zouden ook sportverenigingen, jeugthuizen en buurthuizen een waardevolle aanvulling zijn om (de mogelijkheid tot) sociale verbinding beter in kaart te brengen en mee te nemen in bereikbaarheidsanalyses.





2.4 Wat zijn de reismogelijkheden als bereikbaarheid een uitdaging wordt?

Zich zelfstandig kunnen verplaatsen betekent vrijheid en meedoen in de maatschappij. Zoals eerder beschreven, geldt voor veel plekken in de regio dat deze vrijheid sterk

samenhangt met toegang tot een auto. Maar wat als iemand niet (meer) kan autorijden? Welke vervoersopties zijn er dan?

1 Heb je (gemakkelijke of directe) toegang tot een auto?



Ja

Je ervaart weinig beperkingen in je bereikbaarheid.

Nee

— Dit kan verschillende redenen hebben. Misschien heb je een lichamelijke beperking, (nog) geen rijbewijs, of niet genoeg financiële middelen om een auto te gebruiken.

2 Kun je (nog) fietsen?



Ja

Met de fiets kun je nog een groot aantal voorzieningen, mensen en banen bereiken, ook al kost dit soms meer tijd. Je kunt bijvoorbeeld naar een ov-halte fietsen en vanaf daar verder reizen. Ook kun je met de fiets naar vrienden, sport, school, de huisarts of de supermarkt in het dorp of in een nabijgelegen stad. Voorwaarde is wel dat je lichamelijk in staat bent om te fietsen, zeker bij langere afstanden. Dit geldt vooral voor jongeren zonder rijbewijs: veel van hen zijn gezond genoeg om te fietsen, en fietsen helpt hen bovendien om gezond te blijven.

Nee

— Door een beperking of door ouderdom kun je mogelijk niet (meer) fietsen, waardoor deze optie wegvalt. Daarnaast is er een groep die lichamelijk gezien wel zou kunnen fietsen, maar dit niet durft of niet doet. Dit kan te maken hebben met een gevoel van onveiligheid in het verkeer, een gebrek aan financiële middelen voor een (goede) fiets, vaste gewoonten of culturele redenen. Hier liggen kansen, bijvoorbeeld om ouderen te ondersteunen zodat zij langer durven fietsen en actief blijven. Dit kan helpen om sociaal isolement te voorkomen.

De volgende keuzeboom laat zien waar inwoners tegenaan lopen bij het kiezen van een vervoerswijze om hun bestemming te bereiken. Idealiter kunnen mensen lopend bij alle belangrijke bestemmingen komen. Uit de eerdere

analyses blijkt echter dat dit slechts op een beperkt aantal plekken in de regio mogelijk is. Daarom richten we ons hier op de mogelijkheden om langere reisafstanden af te leggen.

3

Heb je toegang tot openbaar vervoer, en kun je dit zelfstandig gebruiken?



Ja

Je kunt je verplaatsen naar je bestemming, hoewel met een langere reistijd en één of meerdere overstappen.

Nee

— Dit kan verschillende oorzaken hebben. Misschien heb je een fysieke beperking, zit je in een rolstoel en is de ov-halte niet goed toegankelijk. Het kan ook zijn dat je niet genoeg financiële middelen hebt om voor het ov te betalen. Daarnaast kan het zijn dat je niet weet hoe het ov werkt, zoals het regelen van betalingen of het plannen van een route. Tot slot speelt ook mee of er überhaupt ov beschikbaar is in de kern of buurt waar je woont.

4

Is er hulp van naasten beschikbaar (familie, vrienden, burens, kennissen...)?



Ja

Je kunt terugvallen op mensen uit je omgeving, bijvoorbeeld voor een rit naar het ziekenhuis of voor het laten brengen van boodschappen of medicijnen.

Nee

Dan ben je aangewezen op alternatieve regelingen en initiatieven naast het openbaar vervoer.



→ Aangewezen op alternatieve regelingen en initiatieven naast ov?

Wmo-vervoer

De Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) helpt mensen met (chronische) fysieke of geestelijke problemen en beperkingen, of ouderen om zo lang mogelijk zelfstandig thuis te blijven wonen.

De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van deze wet. Bij het gemeentelijk Wmo-loket wordt gekeken welke ondersteuning passend is voor iemand. Dit kan gaan om hulpmiddelen zoals een wandelstok, rolstoel of scootmobiel, maar ook om een indicatie voor **Wmo-vervoer**.

Dit vervoer is vooral bedoeld voor sociale en recreatieve ritten binnen een afstand van 25 kilometer. Er geldt een vast instaptarief en een bedrag per gereden kilometer. Het Wmo-vervoer wordt meestal uitgevoerd met een regio- of deeltaxi die vooraf moet worden geboekt. Daarbij worden meerdere reizigers gecombineerd in één voertuig. Dit brengt wel enkele nadelen met zich mee. Reizigers moeten hun vaste ritten zelf vooraf reserveren. Als er op korte termijn een onverwachte verplaatsing nodig is, bestaat de kans dat de rit niet meer kan worden ingepland. Daarnaast wordt gewerkt met tijds marges voor het ophalen, afzetten en weer thuisbrengen. Dit kan veel tijd kosten voor degene die gebruikmaakt van het vervoer. Tot slot is het vervoer alleen toegankelijk voor mensen met een Wmo-indicatie. Gezonde mensen met weinig middelen en/of een beperkt sociaal netwerk kunnen geen gebruik maken van Wmo-vervoer, ook al is hun nood misschien hoog.

Omnibuzz en Avan

In Noord-Limburg wordt Wmo-vervoer vooral verzorgd door Omnibuzz, wat een gemeenschappelijke regeling is van 30 Limburgse gemeenten. Daarnaast verzorgt Omnibuzz ook leerlingenvervoer voor kinderen die om verschillende redenen niet zelfstandig naar school kunnen reizen. Toegang hiertoe is gemeentelijk geregeld via de verordening **leerlingenvervoer**.

De gemeente Mook en Middelaar werkt samen met de regio Arnhem-Nijmegen, waar het Wmo-vervoer door Avan wordt voorzien.

ReisWijzer

Omnibuzz heeft de [ReisWijzer](#) opgesteld, waarin alle beschikbare vormen van vervoer per deelnemende gemeente zijn opgenomen. Hieronder volgt een globaal overzicht van initiatieven die bestaan naast het reguliere ov en Wmo-vervoer. Vooral voor mensen die geen Wmo-indicatie kunnen krijgen, kunnen deze initiatieven een oplossing zijn om zich te kunnen verplaatsen.



Overzicht bestaande systemen en initiatieven naast het reguliere OV.

Geen Wmo-indicatie nodig

- Wensbus Limburg – vrijwilligersvervoer in kernen weinig/geen OV, tegen een kleine vergoeding
- ANWB Automaatjes – vrijwilligers die minder mobiele plaatsgenoten naar hun bestemming rijden tegen een (kleine) vergoeding per kilometer
- Deelauto's, waaronder 'Autodelen in de Buurt', een initiatief van Trendsportal om inwoners lokale deelauto initiatieven op te laten starten.
- De Zonnebloemauto, of Welzorg GO: huren van een rolstoelauto
- Overige vormen van vrijwilligersvervoer; Plus bus etc.
- Overige vormen van algemeen groepsvervoer; denk aan vervoer naar (sociale) werkplaatsen of zorginstellingen

Wmo-indicatie nodig

- Valys: Wmo-vervoer om buiten de eigen regio te reizen (meer dan 25 kilometer).

2.5 Onderzoeksmethodiek toegelicht

Om de bereikbaarheid en vervoersgelijkheid in Noord-Limburg goed te begrijpen, is gewerkt met een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden. We combineren cijfermatige analyses met verhalen en ervaringen van inwoners en professionals. Zo ontstaat een compleet beeld van zowel de gemeten als de ervaren bereikbaarheid in de regio, en van de handelingsruimte die beleidsmakers hebben om hierop te sturen.

De onderzoeksmethoden bestonden uit 1. een enquête onder inwoners van Noord-Limburg, 2. de ontwikkeling van een bereikbaarheidsatlas, 3. focusgroepen met diverse doelgroepen, en 4. ambtelijke werksessies met vertegenwoordigers uit verschillende domeinen. Elke methode belicht een ander perspectief en draagt bij aan een samenhangend beeld van de regionale situatie.

Enquête

De enquête vormde het kwantitatieve fundament van het onderzoek. Inwoners van Noord-Limburg werd gevraagd naar hun belangrijkste en één-na-belangrijkste bestemmingen, gekozen uit een lijst van dagelijkse voorzieningen (zoals school, werk, supermarkt, huisarts, ziekenhuis, vrienden en kennissen). Voor deze bestemmingen gaven zij aan:

- + wat zij een acceptabele reistijd vinden;
- + hoe moeilijk of makkelijk de reis naar die bestemming nu verloopt;
- + welke belemmeringen ze ervaren;
- + en over welke vervoermiddelen zij beschikken.

Zo kregen we zicht op zowel de reistijden als de drempels die mensen ervaren: waarom lukt het sommige inwoners wél om hun bestemming te bereiken en anderen niet? De enquête gaf daarnaast inzicht in wat mensen zelf een acceptabele reistijd vinden per type bestemming. Voor de huisarts, het ziekenhuis en de supermarkt hebben we genoeg antwoorden om hierover betrouwbare uitspraken te doen. Deze acceptabele reistijden wijken nauwelijks af van de waarden die in Bereikbaarheid op Peil worden gebruikt.



De enquête is uitgezet via de bestaande communicatiekanalen van Regio Noord-Limburg en de gemeenten (websites, nieuwsbrieven, sociale media) en via lokale organisaties en belangenvertegenwoordigers die hielpen om ook kwetsbare groepen te bereiken. Er is gebruikgemaakt van eenvoudige taal om deelname toegankelijk te maken. Tijdens de looptijd van ongeveer 3 weken in juli 2025 is de verspreiding actief gemonitord, zodat ook minder gehoorde groepen beter werden vertegenwoordigd. In totaal hebben 1088 inwoners de vragenlijst geopend en alle controlevragen ingevuld.



Belangrijke reisbestemmingen en acceptabele reistijden als uitkomst van de enquête



Hoe kom jij op je plek in Noord-Limburg



Vertel het ons! Help mee aan eerlijk vervoer voor iedereen.

Jouw ervaring maakt het verschil! Scan de QR-Code.

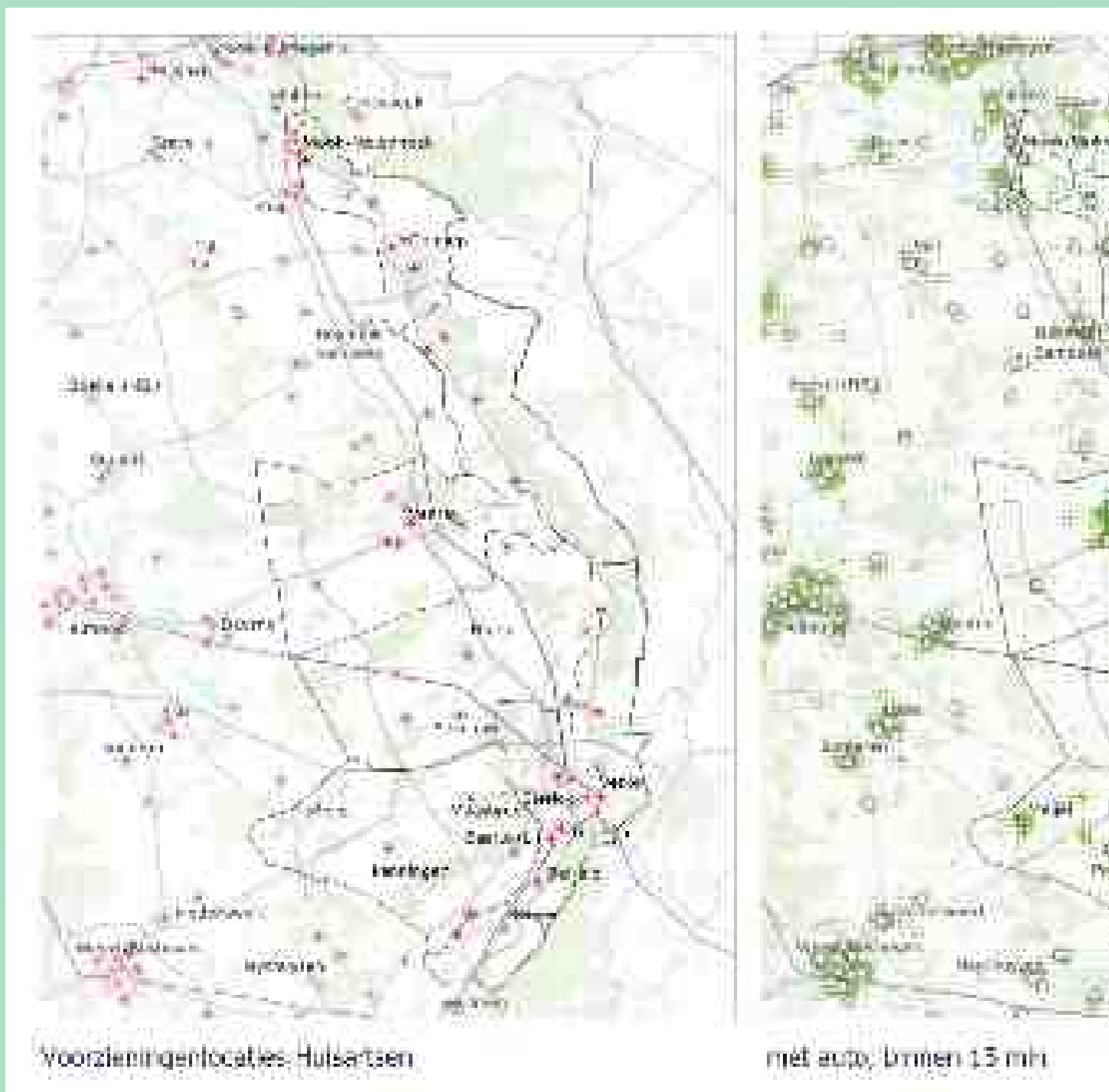


Flyer om deelnemers voor de enquête te werven



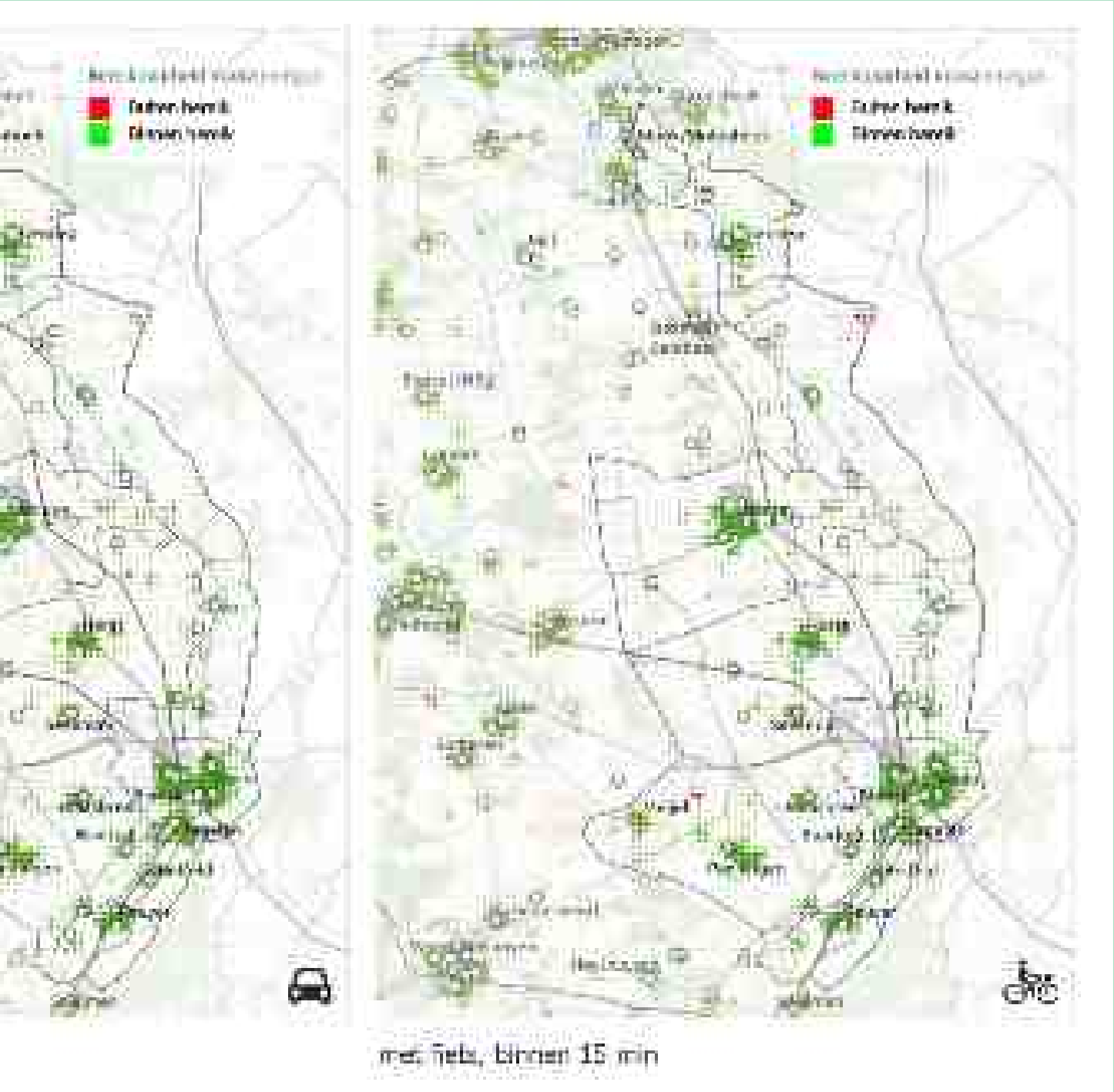
Bereikbaarheidsatlas

De bereikbaarheidsatlas brengt de feitelijke of gemeten bereikbaarheid van voorzieningen in kaart, volgens dezelfde methodiek als in het landelijke programma Bereikbaarheid op peil. Voor verschillende vervoerswijzen (auto, fiets, lopen, openbaar vervoer met fiets of lopen) is berekend welke voorzieningen binnen een acceptabele reistijd bereikbaar zijn vanuit elk postcodegebied (PC6-niveau).

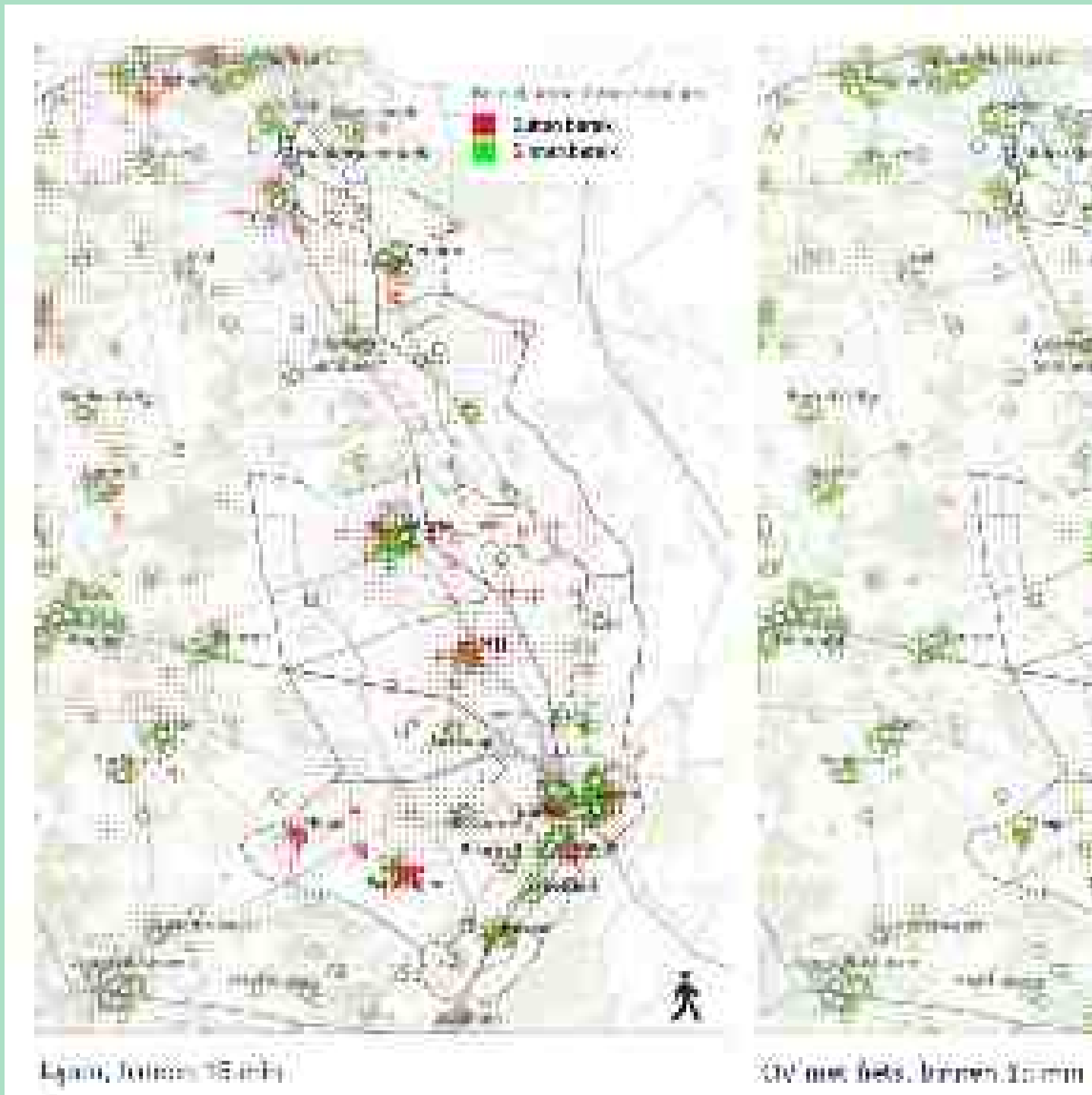


Bereikbaarheids-scan voor de voorziening huisarts met verschillende vervoersmiddelen

Daarbij is gekeken naar de acht basisvoorzieningen uit Bereikbaarheid op Peil, aangevuld met functies als werk, vrijetijdsbesteding, sport, horeca en cultuur - voorzieningen met verbindingskracht. Als een voorziening binnen de acceptabele reistijd ligt, kleurt het gebied groen; valt het erbuiten, dan rood.



De atlas laat niet alleen zien waar voorzieningen bereikbaar zijn, maar ook of inwoners keuze hebben. In de kaarten waar deze keuze is meegenomen, kleuren meer gebieden rood, omdat hier wordt gekeken of minimaal twee voorzieningen binnen een acceptabele reistijd liggen. In de bereikbaarheidsanalyses zijn ook de voorzieningen meegenomen aan Nederlandse zijde buiten de regionale grenzen van Noord-Limburg, zoals Brabant, Gelderland en Midden-Limburg.



Bereikbaarheids-scan voor de voorziening huisarts met verschillende vervoersmiddelen

Voor een gezamenlijke conclusie leggen we de bereikbaarheidskaarten van lokale voorzieningen (zoals huisartsen, basisscholen en supermarkten) en regionale voorzieningen (zoals ziekenhuizen, middelbare scholen, MBO-, HBO- en WO-instellingen) over elkaar heen. Zo wordt zichtbaar welke regio's vooral achterblijven in hun totale voorzieningentoeegang. De atlas vormt zo een objectieve nulmeting die samen met de enquête het verschil tussen feitelijke en ervaren bereikbaarheid inzichtelijk maakt.



CV met lopen, binnen 15 min



Focusgroepen

Om dieper inzicht te krijgen in de beleving achter de cijfers, zijn in de hele regio focusgroepen georganiseerd. Deze bijeenkomsten richtten zich op inwoners die via de enquête minder goed werden bereikt, zoals bvb. jongeren. De gesprekken vonden bewust plaats op laagdrempelige en vertrouwde locaties zoals de Bibliotheek Venlo, Jongerencentrum Assist, Inclusio Sociale Basis, KomMee, en het Ontmoetingscentrum Bergen (OCB). Ook werd samengewerkt met ervaringsdeskundigen en sleutelpersonen, onder wie jongerenwerkers van Synthese en Pierre Rutten (initiatiefnemer van de Buurtbus en de Sociale Kaart).

Deelnemers tekenden bijvoorbeeld hun dagelijkse reiservaring uit in een 'ervaringsreis': een visuele weergave van hun verplaatsingen, emoties en obstakels onderweg. Zo werd duidelijk waar de reis letterlijk stopt bij ontoegankelijke haltes, te dure tickets of een gevoel van onveiligheid en hoe mensen daar zelf creatieve oplossingen voor vinden. Deze aanpak hielp om de soms abstracte thema's rond mobiliteit tastbaar te maken en samen betekenis te geven aan wat bereikbaarheid écht betekent.

De gesprekken leverden een rijk en gelaagd beeld op van hoe inwoners mobiliteit ervaren en welke waarden voor hen centraal staan. Vragen als:

- Wat betekent bereikbaarheid voor jou?
- Wat belemmert je om je te verplaatsen?
- Hoe los je dit op, en wat betekent dat voor je dagelijks leven?

Hieruit ontstond niet alleen een verzameling individuele verhalen, maar ook een gemeenschappelijk waardenkader: wat vinden inwoners belangrijk, wat verwachten zij van elkaar, en wat verwachten zij van de overheid?

De inzichten uit deze focusgroepen vormen de basis voor de volgende stap in het proces: de co-reflectiesessies. In deze vervolgfase worden eerste handelingsperspectieven en maatregelpakketten teruggelegd bij inwoners. Per doelgroep worden prototypes van mogelijke maatregelen besproken: wat sluit aan bij hun leefwereld, en wat niet? Zo worden oplossingen niet alleen beleidsmatig doordacht, maar ook sociaal gedragen en gevoelsmatig herkend.





Ambtelijke werksessies

Parallel aan het inwonersonderzoek vonden drie werksessies met ambtelijke vertegenwoordigers plaats. Deze bijeenkomsten brachten medewerkers van gemeenten, de provincie en de regio samen vanuit het mobiliteits-, ruimtelijke en sociale domein.

De inzichten uit deze focusgroepen vormen de basis voor de volgende stap in het proces: de co-reflectiesessies. In deze vervolgfase worden eerste handelingsperspectieven en maatregelpakketten teruggelegd bij inwoners. Per doelgroep worden prototypes van mogelijke maatregelen besproken: wat sluit aan bij hun leefwereld, en wat niet? Zo worden oplossingen niet alleen beleidsmatig doordacht, maar ook sociaal gedragen en gevoelsmatig herkend.

Werkessie 1 richtte zich op het scherpstellen van de hoofdpogaven:

- welke voorzieningen, doelgroepen en gebieden vragen extra aandacht;
- en welke structurele knelpunten beïnvloeden vervoersgelijkheid?



Werkessie 2 bouwde voort op de opgaven en had als doel een eerste bereikbaarheidspeil te formuleren: wat is de minimale, acceptabele ondergrens van bereikbaarheid voor kwetsbare groepen in verschillende typen gebieden? Hierbij werd expliciet erkend dat de kloof tussen ervaren en gemeten bereikbaarheid vraagt om domeinoverstijgende samenwerking.



Werkessie 3 richtte zich op de maatregelpakketten:

- welke maatregelen zijn kansrijk;
- welke moeten domeinoverstijgend worden uitgevoerd;
- en welke partijen zijn daarbij cruciaal?



De sessies maakten duidelijk dat oplossingen voor vervoersongelijkheid zelden binnen één beleidsterrein passen. Samenwerking tussen domeinen – mobiliteit, sociaal beleid, ruimtelijke ordening en gezondheid – is essentieel om resultaten te boeken.



Reisinformatie

Stations, vliegvelden, reisorganisaties, Utrecht, Amsterdam, Dordrecht, Schiphol Airport, Maastricht, Delft, Rotterdam, Dordrecht

Handwritten text in Dutch, likely a travel itinerary or schedule, including dates and times.

Internacionaal/International
Eindhoven
Groningen

Handwritten signature or name.

Additional handwritten text, possibly a list of destinations or services.



3. Op weg naar meer vervoersgelijkheid

HANDELINGSPERSPECTIEVEN

Uit de analyse blijkt dat Noord-Limburg voor een aantal grote uitdagingen staat. In sommige gebieden wordt zonder auto niet voldaan aan een basisniveau van bereikbaarheid. Daar zijn banen, voorzieningen en sociale contacten met het ov of de fiets onvoldoende te bereiken. Tegelijkertijd zijn er plekken waar inwoners in theorie wél alternatieven hebben voor de auto, maar waar zij toch drempels ervaren om deze te gebruiken. In beide situaties staat dezelfde vraag centraal: **hoe zorgen we ervoor dat mensen een betere én eerlijkere bereikbaarheid krijgen?**

Ook in andere delen van Nederland staan regio's voor vergelijkbare uitdagingen als Noord-Limburg: vergrijzing, verspreide kernen en een sterke afhankelijkheid van de auto. In Zeeland speelt dit probleem al langer. Daar heeft de neerwaartse spiraal van minder reizigers en een kleiner ov-aanbod ertoe geleid dat haltes zijn verdwenen, reguliere buslijnen zijn afgeschaald of vervangen door flexsystemen, en sommige lijnen zelfs zijn opgeheven. Hierdoor staat de voorzieningenbereikbaarheid in delen van deze dunbevolkte provincie zwaar onder druk. Daarnaast zorgt het dalende aantal reizigers voor een lagere kostendekkingsgraad. Daardoor moet de provincie steeds meer geld bijdragen om het ov te laten rijden (NRC, 2024).

Om het tij in Noord-Limburg te keren zijn oplossingen nodig voor zowel de korte als de lange termijn. Het probleem is nu al acuut, waardoor snelle eerste stappen belangrijk zijn. Experimenteren en leren helpt om beweging te creëren en positieve verandering op gang te brengen. Tegelijkertijd vraagt de complexiteit van het vraagstuk om een langere adem. Er zijn veel partijen en domeinen betrokken, en nieuwe vormen van samenwerking ontstaan niet van de ene op de andere dag. **De handelingsperspectieven bieden daarom een routekaart: ze helpen om de eerste stappen te zetten én om gezamenlijke doelen voor de langere termijn vast te stellen.** Daarbij is het belangrijk om de gedeelde verantwoordelijkheden duidelijk te maken, zodat elk domein weet waar het mee aan de slag moet en partijen in de regio kunnen toegroeien naar een sterke samenwerking rond vervoersgelijkheid.



3.1 Inspiratie van elders – Groningen en Drenthe

In de provincies Groningen en Drenthe lukt het wél om het tij langzaam te keren. Al meerdere jaren werken zij aan oplossingen die de toegankelijkheid van voorzieningen verbeteren en duurzame mobiliteit stimuleren.

Daarbij vallen drie sporen duidelijk op: het beter verbinden van openbaar vervoer en vraaggestuurd vervoer, het versterken van multifunctionele knooppunten, en het combineren van mobiliteit met sociale voorzieningen.

Verbinding van ov en hubtaxi

Groningen en Drenthe bouwen samen aan een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en basislijnen, aangevuld met hubtaxi's. Deze hubtaxi's zijn vraaggestuurd vervoer en onderdeel van het doelgroepenvervoer. Ze brengen reizigers binnen een straal van 20 kilometer van een hub naar hun bestemming, of van de herkomst naar de hub. Ze sluiten goed aan op het reguliere ov en maken zo deur-tot-deurvervoer mogelijk, ook voor inwoners van kleine dorpen. Het resultaat is een samenhangend netwerk dat de bereikbaarheid van voorzieningen sterk vergroot, zonder dat er overal een vaste buslijn nodig is (Van der Drift & Reeskamp, 2023). Ter vergelijking: de afstand tussen America en het centrum van Venlo is ongeveer 15 kilometer. Ook zonder een vaste ov-lijn zou zo'n afstand met een hubtaxi-systeem eenvoudig te overbruggen zijn.



Knooppunten van voorzieningen

Drenthe werkt daarnaast aan een breder concept van 'knooppunten van voorzieningen'. Waar voorheen vooral werd gedacht aan mobiliteitsverzamel punten – zoals bushaltes, carpoolplaatsen of P+R-locaties – worden nu ook plekken met sociale, culturele en zorgfuncties als knooppunten gezien. **Elk punt waar mensen samenkomen kan zo een knooppunt worden: een dorps huis, school, bibliotheek of gezondheidscentrum.** Tot nu toe waren veel van deze knooppunten eenzijdig ingericht. Ze boden maar één functie, zoals vervoer, ontmoeting of zorg, en bereikten daardoor slechts een beperkte groep gebruikers. Om de toegang tot voorzieningen te verbeteren, werkt de provincie aan een betere samenwerking tussen functies op bestaande locaties, en waar mogelijk aan uitbreiding tot multifunctionele ontmoetingsplekken. Zo worden knooppunten niet alleen vervoers- of zorgplekken, maar ook sociale ankerpunten in de gemeenschap.

Een duidelijk voorbeeld komt uit Grolloo, een dorp met ongeveer 800 inwoners waar geen huisarts meer gevestigd is. De dichtstbijzijnde huisartsenpost ligt tien kilometer verderop, waardoor mensen altijd met de auto moesten reizen. In overleg met het dorp houdt de huisarts nu een regulier spreekuur in het dorps huis. In plaats van tien kilometer reizen, komt de zorg naar het dorp. Dit zorgt niet alleen voor minder autoverplaatsingen, maar ook voor een nieuwe sociale ontmoetingsplek: inwoners ontmoeten elkaar weer in de wachtkamer of in de ontmoetingsruimte van het dorps huis (Van der Drift & Reeskamp, 2023).

Een vergelijkbare aanpak zou ook passen bij kleine kernen in Noord-Limburg. Een dorp als Grashoek, met ongeveer 1.700 inwoners, zou bijvoorbeeld één vaste spreekuurdag per week kunnen krijgen, zodat inwoners dichtbij huis basiszorg kunnen ontvangen.



Roden centraal

Een recent voorbeeld is Roden Centraal in de gemeente Noordenveld. Met ongeveer 15.000 inwoners is Roden vergelijkbaar met grotere kernen in Noord-Limburg, zoals Panningen of Gennep. Het busstation is daar vernieuwd tot een "busbrink". Dit project maakt deel uit van het Hubprogramma Groningen–Drenthe, dat mobiliteit koppelt aan maatschappelijke functies. Door samenwerking tussen de gemeente, Biblionet Drenthe, Bindwerk en later steeds meer organisaties is Roden Centraal ontstaan. **Onder één dak zijn nu de bibliotheek, reisinformatie, wachtruimtes voor het OV, een openbaar toilet, de wijkagent, Welzijn Noordenveld, Humanitas, het Taalhuis, een bank, een horecavoorziening en nog andere diensten samengebracht.** Roden Centraal is vijf dagen per week geopend tussen 9.00 en 17.00 uur en dient zowel als ontmoetingsplek als servicepunt. Inwoners kunnen er overstappen op het OV, werken, lezen, vragen stellen over zorg of welzijn, of gewoon een kop koffie drinken terwijl ze wachten. Meer van dit soort knooppunten zijn al in ontwikkeling.

De ervaringen in Groningen en Drenthe laten zien dat het combineren van sociale functies en mobiliteit niet alleen de bereikbaarheid verbetert, maar ook de gemeenschapskracht versterkt. Door voorzieningen te bundelen op herkenbare plekken blijft het dorpshart levendig en kunnen inwoners hun dagelijkse zaken dichtbij huis regelen.



Roden centraal (Bron foto: Cyclomedia streetsmart, 2025)

Tegelijkertijd vraagt deze aanpak om een langetermijnvisie op het voorzieningenbeleid. Het bundelen van functies werkt alleen als gemeenten, welzijnsinstellingen en vervoerders samen plannen maken over welke plekken duurzaam in stand worden gehouden. **Een integrale aanpak, waarin mobiliteit, leefbaarheid en sociale infrastructuur samen worden ontwikkeld, biedt de beste garantie dat ook in dunbevolkte regio's iedereen kan blijven meedoen** (Van der Drift & Reeskamp, 2023).



3.2 Samenwerking tussen de domeinen cruciaal voor een succesvol resultaat

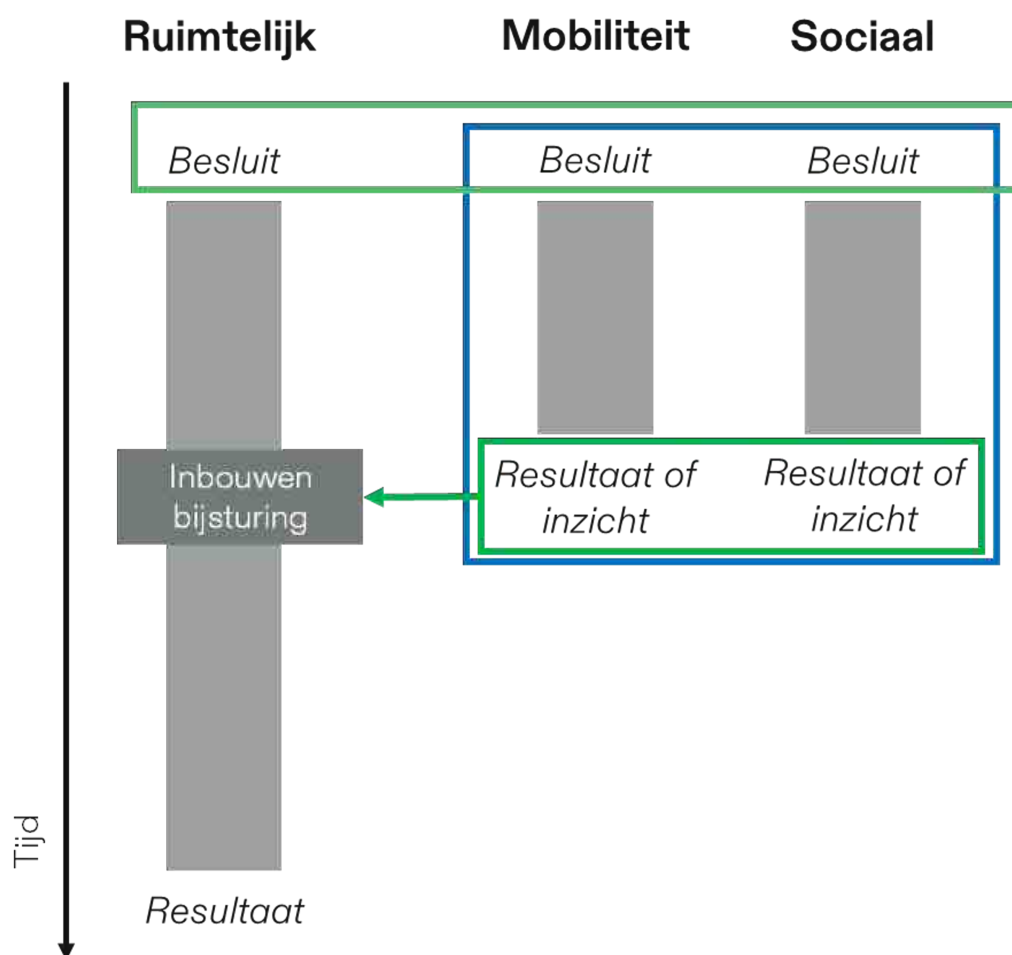
De voorbeelden uit Groningen en Drenthe laten duidelijk zien dat goede samenwerking tussen verschillende domeinen noodzakelijk is. Projecten zoals het bundelen van voorzieningen rond ov-knooppunten, een huisartsenspreekuur in het dorps huis of Roden Centraal waren niet mogelijk geweest als mobiliteit, het ruimtelijk domein en het sociaal domein elk binnen hun eigen 'traditionele' proces waren blijven werken.

Samenwerking levert bijzondere resultaten op, maar is niet vanzelfsprekend. Tijdens de werksessies werd duidelijk dat dit een grote uitdaging is. Er zijn wel belangrijke stappen gezet om elkaar beter te leren kennen en elkaars taal en werkwijze te begrijpen. Tegelijkertijd kwamen er enkele belangrijke knelpunten naar voren die samenwerking bemoeilijken.

- Op regionaal niveau is er samenwerking tussen de gemeenten; de ruimtelijke, sociale en mobiliteitsprogramma's worden onderling afgestemd. Er zijn daarentegen geen samenwerkingsverbanden tussen de domeinen. Elk domein opereert voor een groot deel binnen de eigen 'koker'. **Dit betekent dat er nieuwe samenwerkingsstructuren moeten worden opgebouwd**, zodat de resultaten op de lange termijn geborgd blijven. Daarvoor is een duidelijke taakverdeling nodig, waarbij **eigenaarschap vooraf wordt besproken en vastgelegd** voor de start van de samenwerking. Hierover is afstemming nodig tussen de bestuurlijke niveaus van de domeinen, maar ook intern: bestuurders en ambtelijke directies brengen het deel waarover verantwoordelijkheid en eigenaarschap is afgesproken, tot uitvoering.
- **De domeinen werken met verschillende tijdsperspectieven.** Het sociale domein en de mobiliteit hebben een tijdsperspectief dat redelijk overeenkomt: concrete programma's kijken vaak enkele jaren vooruit in de toekomst (2 tot 5 jaar). Het ruimtelijk domein daarentegen opereert op een andere tijdsschaal, eerder 10 tot 15 jaar. Dit maakt het ruimtelijk domein minder wendbaar dan het sociaal domein of de mobiliteit, terwijl de impact groot is. Keuzes om het voorzieningenprogramma aan de knooppunten vanuit mobiliteit te koppelen worden pas zichtbaar wanneer gebiedsontwikkelingen klaar zijn en mensen hun ruimtelijk gedrag hebben aangepast aan de nieuwe stedelijke omgeving. Tegelijkertijd zijn ruimtelijke



keuzes moeilijk terug te draaien eens ze zijn gerealiseerd. Het is daarom belangrijk om goede keuzes vanuit het oogpunt van de mobiliteit en het sociaal domein in ruimtelijke plannen te laten landen. **Gezamenlijke ambities en besluiten aan de start definiëren is een belangrijke eerste stap. Tegelijkertijd is er ook flexibiliteit nodig binnen de ruimtelijke ontwikkeling:** inzichten uit mobiliteits- en sociale projecten moeten kunnen worden meegenomen en makkelijker formeel worden verankerd in lopende ruimtelijke programma's, zodat domeinen beter op elkaar kunnen bijsturen.



Tijdspectieven en gewenste coördinatie tussen programma's tussen de drie domeinen

3.3 Op te starten pilots en projecten op korte termijn

Informatie centraliseren en doelgroepgericht verspreiden

In de regio bestaan al verschillende systemen en initiatieven om inwoners met beperkte toegang tot vervoer toch van A naar B te helpen. Tijdens de focusgroepen, co-reflectiesessies en werksessies kwam duidelijk naar voren dat veel inwoners deze regelingen niet kennen, of niet weten hoe ze er gebruik van kunnen maken. **Er liggen dus serieuze kansen om het bestaande aanbod beter te promoten en mensen te helpen die nu nog niet weten waar ze terechtkunnen.**

Veel informatie over deze initiatieven is al samengebracht in één databank: de [Omnibuzz Reiswijzer](#). De uitdaging zit vooral in hoe dit overzicht bij inwoners terechtkomt. Niet elke doelgroep zoekt of ontvangt informatie op dezelfde manier, waardoor een gerichte en passende manier van verspreiden nodig is.

Een app voor wie vandaag al digitaal zijn weg vindt.

Voor inwoners die goed met apps en digitale diensten overweg kunnen, kan een digitaal platform al veel betekenen. Vooral jongeren en mensen die financieel kwetsbaar zijn maar digitaal vaardig zijn, hebben baat bij één overzicht waar alle vervoersopties te vinden zijn om van A naar B te reizen. Dit kan zowel een app als een website zijn, waar je reizen kunt plannen en reserveren. Zo'n platform kan bovendien breder informeren, bijvoorbeeld over Wmo-vervoer, leerlingenvervoer of de regeling leerlingenvervoer en geldzorgen.

Risico's en haalbaarheid: het bundelen van alle vervoersopties in één digitaal platform vraagt veel afstemming met vervoersaanbieders en hangt af van hun bereidheid en capaciteit om mee te werken. Daarnaast is het technisch zeer ingewikkeld om de verschillende systemen van alle vervoerders tot één geheel te integreren. Dit kan de ontwikkeling sterk vertragen.



Mobiliteitsambassadeurs als menselijk informatiepunt

Voor veel groepen is een digitaal platform juist géén goede manier om informatie te krijgen. Dit geldt bijvoorbeeld voor ouderen, mensen met mentale drempels en inwoners met taal- of communicatiebarrières. Door deze barrières hebben zij behoefte aan iemand die met hen meedenkt en hen persoonlijk helpt om de juiste informatie te vinden. Zij hebben er baat bij als iemand met kennis van alle vervoersopties samen met hen kijkt wat het beste aansluit bij hun reisbehoefte. Op dit moment bestaan er ov-ambassadeurs via Kommee. In het kader van publieke mobiliteit zou een uitbreiding richting mobiliteitsambassadeurs logisch zijn. Zij zouden zicht hebben op álle vervoersopties, inclusief deelmobiliteit en regelingen uit het sociaal domein zoals Wmo-vervoer, zodat zij inwoners beter kunnen begeleiden.

Risico's en haalbaarheid: dit model leunt sterk op vrijwilligers. Schaal en succes hangen daardoor af van hoeveel mensen zich willen inzetten. Daarnaast is Kommee projectmatig aangestuurd en heeft het initiatief geen structurele financiering, waardoor het initiatief kan stilvallen.

Pilot: Mobiliteitsverzamelpunten in kleine kernen

Zoals eerder vermeld, bestaan er op dit moment geen samenwerkingsprogramma's tussen de drie domeinen. Om hierin een eerste stap te maken, **stellen we voor om de drie domeinen rondom één project samen te laten werken, en dit project als leerschool te gebruiken om stabielere samenwerkingsstructuren op te bouwen.**

Hiervoor is een project nodig waarin mobiliteit, het ruimtelijk domein en het sociaal domein samenkomen.



Impressie van een 'offline' informatie- en prikboard bij het mobiliteitsverzamelpunt





Kommee ambassadeur licht ter plaatse toe hoe een (onzekere) ov-reiziger informatie ter plaatse kan vinden



In een dorpscentrum naast de hub kunnen (onzekere) ov-reizigers persoonlijk advies krijgen

Het knooppunt is een fysiek verzamelpunt van alle vervoersopties én informatie. Hier zie je bijvoorbeeld vertrektijden van de bus en vind en huur je deelfietsen of deelauto's. Daarnaast is er een prikbord waarop inwoners kunnen aangeven dat ze plek hebben om iemand mee te nemen. Dit verzamelpunt van mobiliteit ligt bij voorkeur op een plek waar mensen uit de gemeenschap elkaar regelmatig ontmoeten.

Op dit 'offline' knooppunt worden ook vaste spreekuren georganiseerd met de **mobilitateitsambassadeurs**. Onzekere reizigers die behoefte hebben aan persoonlijke begeleiding kunnen daar terecht voor hulp. Zij krijgen ter plekke uitleg over alle beschikbare vervoersopties en advies over wat het beste past bij hun reis en persoonlijke situatie.

We kiezen voor een kleine kern omdat de gemeenschapszin hier hechter is dan in grotere kernen of steden. 'Via-via' vindt men elkaar snel, en door de beperkte omvang van de gemeenschap komt informatie sneller bij de hulpaanbieder of hulpbehoevende terecht. Het probleem is in deze kernen bovendien meer acuut: er is weinig of geen ov beschikbaar, en zonder auto raakt men snel geïsoleerd omdat de alternatieve reisoort beperkt zijn.

Daarnaast sluit het aan bij de **leefbaarheidsaanpak** van het 'Beleidskader leefbare steden en dorpen (2024-2027)'. De leefbaarheid wordt verbeterd door het versterken (of toevoegen) van een sociale ontmoetingsplek in de kern. Zo is er ook het Leefbaarheidsfonds waaruit subsidies worden toegekend aan initiatieven die de leefbaarheid versterken. Het doel is duidelijk: het initiatief moet de drempel verlagen om de juiste informatie te krijgen. Hierdoor bieden we zoveel mogelijk **gelijke kansen** aan inwoners om gelukkig en gezond mee te doen aan de maatschappij.



De maatregel is binnen relatief korte termijn uitvoerbaar: er wordt gezocht naar een locatie waar al (basis) ov-aanbod aanwezig is. Daarnaast gaat het om de ruimtelijke herinrichting van publieke ruimte, en geen volledige herontwikkeling van een locatie.

Invloedsgebied per domein

- **Mobiliteit:** kernen inventariseren waar al (een basisvorm van) ov beschikbaar is; ov-routes grondig verleggen verhoogt de kans op vertraging van het project (wel interessant voor een volgende fase). Daarnaast de behoeften betreft deelmobiliteit onderzoeken om passend aanbod mogelijk te maken.
- **Ruimtelijk domein:** inrichting van de publieke ruimte rondom de (toekomstige) hub om een aantrekkelijke, sociaal veilige hub te creëren waarin ontmoeting en mobiliteit samenvallen.
- **Sociaal domein:** inventariseren van geschikte (maatschappelijke) voorzieningen waar de gemeenschap samenkomt, zoals een supermarkt, bibliotheek, dorpshuis, café of sportvereniging om het verzamelpunt, evenals contact en afstemming met de desbetreffende voorzieningen. Daarnaast het mobiliseren van inwoners voor participatie.

Betrokken partijen

- **Gemeente:** vinden van een geschikte locatie en voorziening in de kern; Vergunning aanbod deelmobiliteit mogelijk maken; Inrichting van de publieke ruimte rondom de hub voor bushalte met aanbod deelmobiliteit
- **Provincie:** dienstregeling afstemmen met vervoerder en hoe publieke mobiliteit het deelaanbod kan gaan faciliteren
- **Trendsportal:** regierol tussen de verschillende domeinen en stakeholders
- **De inwoners zelf:** door participatie kunnen bewoners bijdragen vanuit kennis, hun ervaringen en (mogelijke) initiatieven die al bestaan. De overheid heeft namelijk geen monopolie over kennis en kunde.

Gezamenlijke keus

Welke gemeente en kern geschikt is voor een pilot, dient gezamenlijk bepaald te worden.



Risico's en haalbaarheid

- **Deelmobiliteit:** aanbieders van deelmobiliteit hebben een gemeentelijke vergunning nodig om hun producten aan te bieden. Indien de betreffende gemeente deze om nadere redenen niet verstrekt, wordt het lastig de pilot uit te voeren
- **Deelmobiliteit en ov-concessie:** op dit moment is deelmobiliteit geen vast deel van de ov-concessie. In de verdere ontwikkeling van publieke mobiliteit wordt gekeken naar de afstemming tussen ov en deelmobiliteit.
- **Ov-route:** de ov-routes worden in de ov-concessie door de provincie vastgelegd. Er is nauwe coördinatie nodig tussen de pilotgemeente en de provincie, zodat de vervoerder de gewenste route langs de hub rijdt.



3.4 Lopende programma's en blik op de lange termijn

Informatie centraliseren en doelgroepgericht verspreiden

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid beginnen we niet bij nul. Er lopen namelijk al verschillende programma's en initiatieven om inwoners beter op hun bestemming te krijgen. Hieronder volgt een overzicht.

Een nieuwe ruggengraat voor de mobiliteit in Limburg: publieke mobiliteit met knooppunten.

Zoals uit de analyse blijkt, zijn er in de regio verschillende gebieden waar het ov of de fiets geen goede alternatieven zijn om banen, voorzieningen en sociale contacten te bereiken. In deze gebieden, waar vaak geen of nauwelijks ov beschikbaar is en de afstand naar belangrijke bestemmingen te groot is om te fietsen, moet een basisniveau aan vervoersopties buiten de auto beschikbaar zijn. De provincie Limburg erkent dit probleem in haar 'Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg' (december 2024), waarbij ze o.a. streeft naar bereikbaarheid en toegankelijkheid voor alle inwoners. In dit plan beschrijft de provincie verschillende ontwikkelrichtingen en programmastappen voor publieke mobiliteit, waarvan knooppunten een essentieel onderdeel vormen.

3.4.1.1 Publieke Mobiliteit.

Publieke mobiliteit is 'het effectief organiseren en integreren van door de overheid gefinancierde of gesubsidieerde mobiliteit', aldus de provincie. Het doel is om collectieve middelen doelmatiger in te zetten en zo de bereikbaarheid te vergroten.



Publieke mobiliteit richt zich op het verbinden van al het beschikbare vervoer tot één samenhangend systeem, als antwoord op de huidige

versnippering van losse vervoersvormen. Dit gaat over het integreren van OV, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, vrijwilligersvervoer, deelmobiliteit en meerrijddiensten tot één geheel. De provincie vervult hierin een regierol en werkt ze samen met gemeenten, vervoerders en het Rijk. De mobiliteitsvraag is sturend: het aanbod wordt afgestemd op de behoeften van een kleine kern, wijk of een stad. Om ervaring op te doen en de effecten voor reizigers goed in kaart te brengen, wil de provincie op kleine schaal experimenteren met publieke mobiliteit voordat wordt opgeschaald. De provincie hanteert de volgende planning:

- Vaststellen Plan van Aanpak Publieke Mobiliteit in Limburg (2025)
- Creëren gezamenlijk perspectief ambtelijk en bestuurlijk in Limburg, inclusief perspectief op governance (2025-2027)
- Toepassingen Publieke Mobiliteit op kleine schaal uitrollen (2025-2028)
- Opschalen waar mogelijk van succesvolle toepassingen Publieke Mobiliteit (2026-2031)
- Scope en kaders voor Publieke Mobiliteit in Limburg bij nieuwe ov-concessie bepalen (2027)

Door vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen, kunnen slecht bereikbare kernen en gebieden beter worden voorzien van vervoersopties die aansluiten bij de beperkte vraag, die nu te klein is voor 'regulier' ov en financieel sterk onder druk staat. Indien de belofte van publieke mobiliteit waargemaakt wordt, zijn kwetsbare doelgroepen in slecht bereikbare gebieden in de toekomst duurzaam geholpen. Het onderzoek benadrukt daarom het belang van publieke mobiliteit en pleit voor een zorgvuldige monitoring van de kleinschalige toepassingen, zodat kan worden beoordeeld of ze het gewenste effect hebben.



Concrete stappen naar publieke mobiliteit: Pilot 'Samen Onderweg naar een vitaal Noord-Limburg'

Het project is onderdeel van de Regiodeal Noord-Limburg, een samenwerkingsprogramma tussen het Rijk, de provincie en de acht Noord-Limburgse gemeenten om de leefbaarheid, bereikbaarheid en sociale inclusie in de regio te verbeteren. Daarnaast is het een van de pilots binnen het eerder genoemde programma 'Publieke Mobiliteit' van de provincie Limburg. Met het project willen de partners de voorzieningenbereikbaarheid versterken, en inwoners en gemeenschappen zelfredzamer maken. **We gebruiken de geleerde lessen uit deze pilot om de potentie te vergroten van publieke mobiliteit voor de regio en de provincie.**

Het project richt zich op de gehele regio en start met verschillende doelgroepen in Venray, waaronder inwoners met een Wmo-indicatie, inwoners die bereikbaarheidsarmoede ervaren en inwoners van kleine kernen die voorheen geen (publieke) vervoersoptie hadden.

De pilot is een combinatie van onderzoek en uitvoering:

- ...Hoe de verkeerssystemen vervoerkundig en technisch (bijv. op het gebied van informatievoorziening en boeken) gekoppeld kunnen worden
- ...Hoe gedragsverandering in gang kan worden gezet onder de doelgroepen
- ...Welke keuzes op vlak van beleid en governance nodig zijn om Publieke Mobiliteit structureel vorm te geven naar de toekomst.

Naast de provincie zijn ook Trendsportal, Omnibuzz en de vervoerder Arriva mede verantwoordelijk voor het project, en wordt er samengewerkt met andere stakeholders zoals het ministerie van I&W, vrijwilligersvervoer, aanbieders van deelmobiliteit en de Nederlandse Spoorwegen.





Dekkingsgebied Arriva Vlinder (bus op afroep) in Venray

3.4.1.2 Knooppunten

Volgens de provincie zijn knooppunten “niet alleen plekken waar je in de bus of trein stapt.

Het zijn de onmisbare schakels waar modaliteiten samenkomen en waar maatschappelijke functies en voorzieningen ontsloten worden”.

Deze knooppunten vormen een belangrijke basis voor publieke mobiliteit, omdat ze verschillende modaliteiten verbinden (lopen, fiets, OV, deelmobiliteit en carpooling) en ketenreizen mogelijk maken. Daarnaast zijn deze knooppunten kansrijke locaties om voorzieningen voor zorg, onderwijs en maatschappelijke ondersteuning te centreren. Er wordt gedifferentieerd naar types, grootte en schaalniveaus van knooppunten.

Knooppunten zijn om verschillende redenen belangrijk voor dit onderzoek naar vervoersgelijkheid. Enerzijds kunnen kleinere knooppunten met een aanbod aan deelmobiliteit (zoals deelfietsen) **een belangrijk gat dichten ten opzichte van de autobereikbaarheid**. Een soepele combinatie van bus en deelfiets kan bijvoorbeeld bedrijventerreinen die voorheen vooral met de auto bereikbaar waren, beter toegankelijk maken voor mensen zonder auto. Anderzijds gaat het om strategische keuzes: **indien voorzieningen bij belangrijke knooppunten worden geplaatst, óf daar worden geplaatst, neemt de voorzieningenbereikbaarheid voor inwoners toe.**



Bereikbaarheid in ruimtelijke programma's

Ruimtelijk beleid volgt langetermijnstrategie bereikbaarheid voorzieningen

Inwoners van Noord-Limburg moeten ook in de toekomst de belangrijkste voorzieningen kunnen blijven bereiken. De regio is zeer divers: er zijn grote stedelijke kernen, zoals Venlo, middelgrote kernen zoals Gennep en Panningen, en veel dorpen met elk hun eigen karakter.

Deze diversiteit is een kracht, maar ook een uitdaging. Er zijn namelijk geen ruimtelijke oplossingen die overal hetzelfde kunnen worden toegepast. **Daarom is maatwerk nodig.** Wel willen we enkele handvatten bieden om met ruimtelijk beleid de vervoersgelijkheid in de regio te versterken. Daarbij gaan we uit van de volgende principes:

- **Voorzieningenbeleid en -monitoring** zijn een essentieel uitgangspunt om de bereikbaarheid voor inwoners ook in de toekomst te waarborgen.
- De gedeelde opgave in de hele regio is de **(dubbele) vergrijzing**. In de komende 10 tot 20 jaar neemt het aandeel ouderen in de bevolking sterk toe. Er ligt een belangrijke opgave om het woningaanbod en de doorstroming goed af te stemmen op deze groeiende groep. Door ouderen vaker te laten wonen in een omgeving met een goede nabijheid van voorzieningen, worden dagelijkse verplaatsingen minder snel een drempel.
- De verschillende gebieden op de kaart met voorzieningenbereikbaarheid bieden een goede houvast om **per kern passende ruimtelijke maatregelen** uit te werken.

Voorzieningenaanbod in detail in kaart brengen: programma voorzieningenbeleid en monitoring

Er is **centrale regie nodig** om een samenhangend voorzieningenbeleid voor Noord-Limburg uit te werken. Uit de analyses blijkt dat elke kern een eigen en bijzonder aanbod aan voorzieningen heeft.

Tegelijkertijd is er **meer inzicht nodig in hoe toekomstvast dit aanbod is**. Denk bijvoorbeeld aan een huisarts: gaat het om een arts die bijna met pensioen gaat en mogelijk moeilijk een opvolger vindt? Of aan een supermarkt in een dorp, die als kleine onderneming steeds lastiger kan concurreren met een grotere supermarkt in een nabijgelegen kern.



Tijdens de ambtelijke sessies werd duidelijk dat vervoersgelijkheid vooral onder druk staat in gemeenten met minder financiële middelen en beperkte capaciteit. De regio Noord-Limburg en/of de provincie kunnen gemeenten ondersteunen bij het goed in kaart brengen en monitoren van de kwaliteit van hun voorzieningen. Zo wordt duidelijk hoe toekomstbestendig het voorzieningenaanbod is. Daarbij is het wel een voorwaarde dat voldoende middelen en capaciteit beschikbaar worden gesteld om dit programma uit te voeren. **Samenwerking met het sociaal domein is hierbij essentieel**, zeker omdat dit domein verantwoordelijk is voor voorzieningen zoals onderwijs en zorg. Met deze inzichten kan vervolgens gericht ruimtelijk beleid worden ontwikkeld, dat niet alleen het voorzieningenaanbod versterkt, maar ook bijdraagt aan de leefbaarheid in de kern.

Gebiedsgerichte ruimtelijke interventies

Buitengebied en kleinste kernen

(geen voorzieningen, volledig auto-afhankelijk)

Inzet op minimaal één of enkele voorzieningen die functie hebben voor sociale binding. Welke dit zijn is per dorp verschillend; kan gaan om bijvoorbeeld dorpssupermarkt, buurthuis of sport met kantine. Essentie is ondersteunen en behouden van wat er lokaal is en proberen te versterken met meerdere functies, waarbij niet de functie zelf maar de sociale binding de bepalende factor is.

In deze gebieden is de kans klein dat een (kleinschalig) woningbouwprogramma leidt tot draagvlak voor nieuwe lokale voorzieningen of de tendens tot centralisatie kan stoppen. Enkele procenten erbij maakt niet het verschil voor een huisarts die stopt of een ondernemer met buurtsuper die geen opvolger vindt. Bouwen in deze kernen vergroot juist het risico dat nieuwe inwoners op termijn te maken krijgen met vervoersarmoede.

Daarom is een **goede inrichting van publieke mobiliteit** hier extra belangrijk, bijvoorbeeld via een mobiliteitsverzamelpunt. Maak hierbij gebruik van de kleinschaligheid van de gemeenschap, zodat bewoners elkaar kunnen helpen. Stem het publieke vervoersaanbod af op de lokale vraag en behoeften.

Voorbeelden: Tienray (Horst aan de Maas), Siebengewald (Bergen), Kessel-Eik (Peel en Maas)



'Kantelpuntkernen'

(weinig lokale voorzieningen, sterk auto-afhankelijk)

Deze kernen staan voor twee belangrijke opgaven. Enerzijds gaat het om het **behouden van de voorzieningen die er nog zijn**. Anderzijds is het belangrijk om de **leefbaarheid op peil te houden**, zodat de kern aantrekkelijk blijft voor nieuwe inwoners.

Voor deze kernen is **doorstroming van ouderen op de woningmarkt** van groot belang. Wanneer ouderen verhuizen naar regionale of stedelijke kernen met een betere nabijheid van voorzieningen, komen gezinswoningen vrij. De komst van nieuwe inwoners en (jonge) gezinnen kan helpen om bestaande voorzieningen in stand te houden. Tegelijkertijd vergrijst Noord-Limburg in zijn totaliteit sterk, en in kleinere kernen bovengemiddeld. De voorlopige prognose is dat buiten de steden het inwoneraantal net op peil blijft of licht afneemt. Het aantal jonge gezinnen dat reëel behouden en aangetrokken kan worden is dus beperkt. Bij nieuwbouw is het essentieel te sturen op de samenstelling van de totale woonvoorraad en op kwaliteit van de kernen, ook voor nieuwkomers. Op termijn biedt inbreiding van woningen gericht op ouderen en op versterking van de kwaliteit van dorpscentra daarom meer voor de leefbaarheid dan een straatje gezinswoningen erbij.

Als behoud van voorzieningen niet lukt, kan worden gekeken of het draagvlak groot genoeg is voor **mobiele voorzieningen**. Denk aan bezorging van boodschappen of medicijnen, een mobiele huisarts met spreekuren in een buurtcentrum, of een bibliotheekbus. Goede samenwerking en afstemming met het sociaal domein is hierbij essentieel.

Voorbeelden: Nieuw-Bergen (Bergen), Maasbree (Peel en Maas)



Regionale kernen

(goed aanbod aan lokale voorzieningen, regionale bereikbaarheid beperkt tot goed)

De grotere regionale kernen beschikken over een goed lokaal en deels regionaal voorzieningenaanbod. Hierdoor hebben zij de beste nabijheid van voorzieningen. Deze kernen zijn daarom bij uitstek geschikt voor het (grootschalig) toevoegen van **seniorenwoningen**, omdat voorzieningen hier binnen handbereik liggen. Vanuit kleinere kernen schuiven ouderen, als er gepast woningaanbod is, door naar regionale kernen. Daar zijn namelijk vaak bovenlokale voorzieningen aanwezig, of goede ov-verbindingen naar regionale voorzieningen zoals ziekenhuizen.

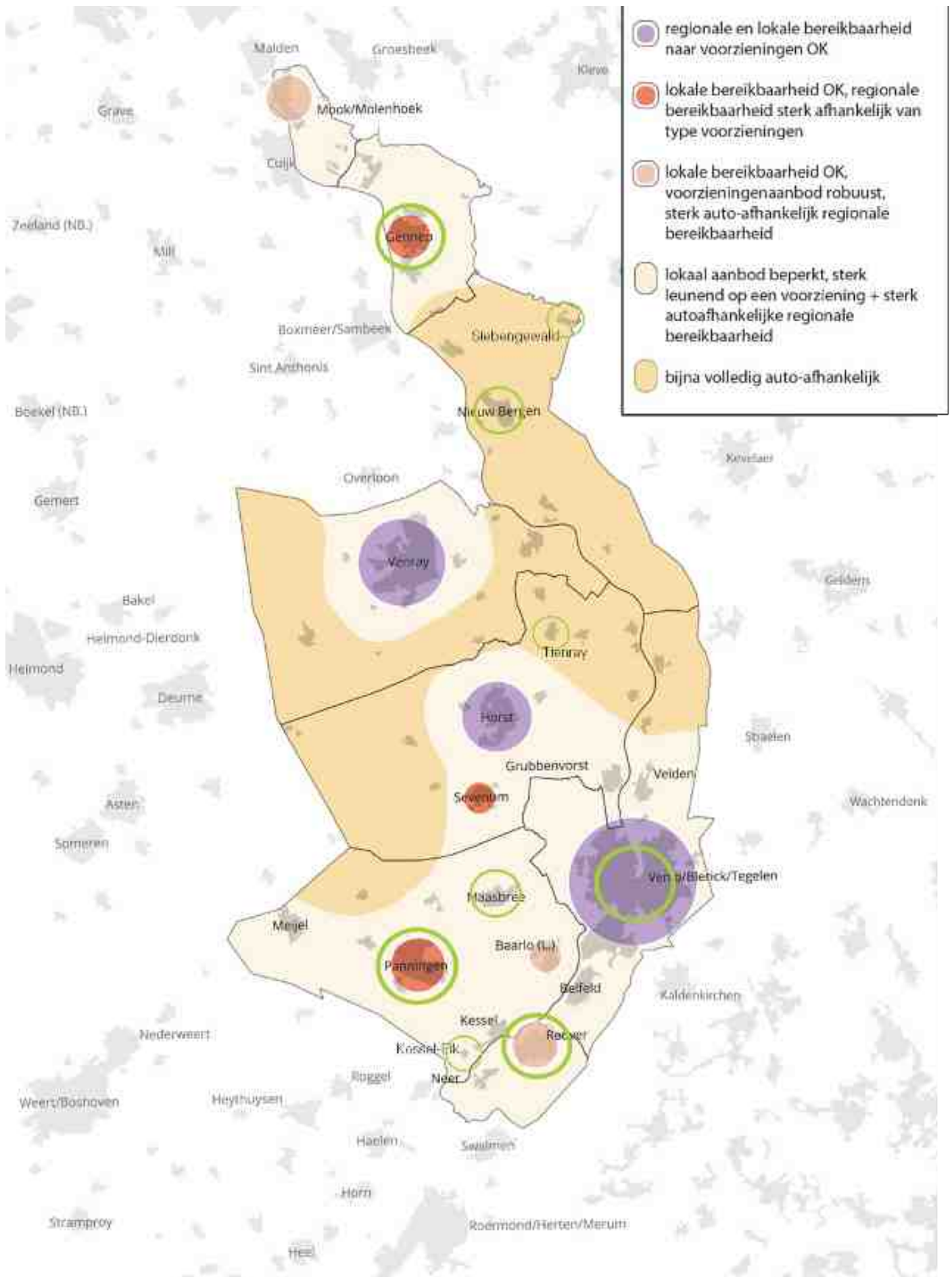
Vanwege de goede nabijheid en de bereikbaarheid zonder auto zou een groot deel van de woningbouwopgave voor oudere inwoners in deze regionale kernen moeten plaatsvinden. Dit maakt doorstroming op de woningmarkt mogelijk en kan gezinswoningen vrijmaken, zowel in deze regionale kernen als in de eerder genoemde kantelpuntkernen.

Een belangrijk aandachtspunt is de **inpassing van appartementen** in bestaande kernen. Deze woningen liggen het liefst in of nabij dorpscentra, waar voorzieningen en ov aanwezig zijn. Juist daar is de ruimte vaak beperkt. Deze inpassingsopgave vraagt daarom om extra aandacht en middelen, zoals grondverwerving, specialistische kennis, goed inzicht in doelgroepen en zorgvuldige participatie.

In deze kernen zou het toevoegen van regionale voorzieningen (of steunpunten hiervan) voldoende draagvlak moeten hebben. Denk aan een polikliniek van het ziekenhuis, een middelbare school of een MBO. Zo streef je naar een **zo compleet mogelijk voorzieningenaanbod, met goede lokale voorzieningen, en een basisaanbod regionale voorzieningen**. Hiervoor is wederom nauwe samenwerking nodig met het sociaal domein om ervoor te zorgen dat het voorzieningenaanbod aansluit bij de lokale behoefte. Ook hier is een inpassingsopgave: de voorzieningen liggen op goed bereikbare plekken met het ov en de fiets, en niet aan de randweg van een kern waardoor de voorzieningen vooral met de auto goed bereikbaar zouden zijn.

Voorbeelden: Gennep (Gennep), Reuver (Beesel), Panningen (Peel en Maas), Venlo (Venlo)





Locatie van de voorbeeldkernen (t.o.v. gebiedsindeling voorzieningenbereikbaarheid)

Aanbeveling: gebiedsgerichte ruimtelijke ontwikkeling koppelen aan knooppuntontwikkeling

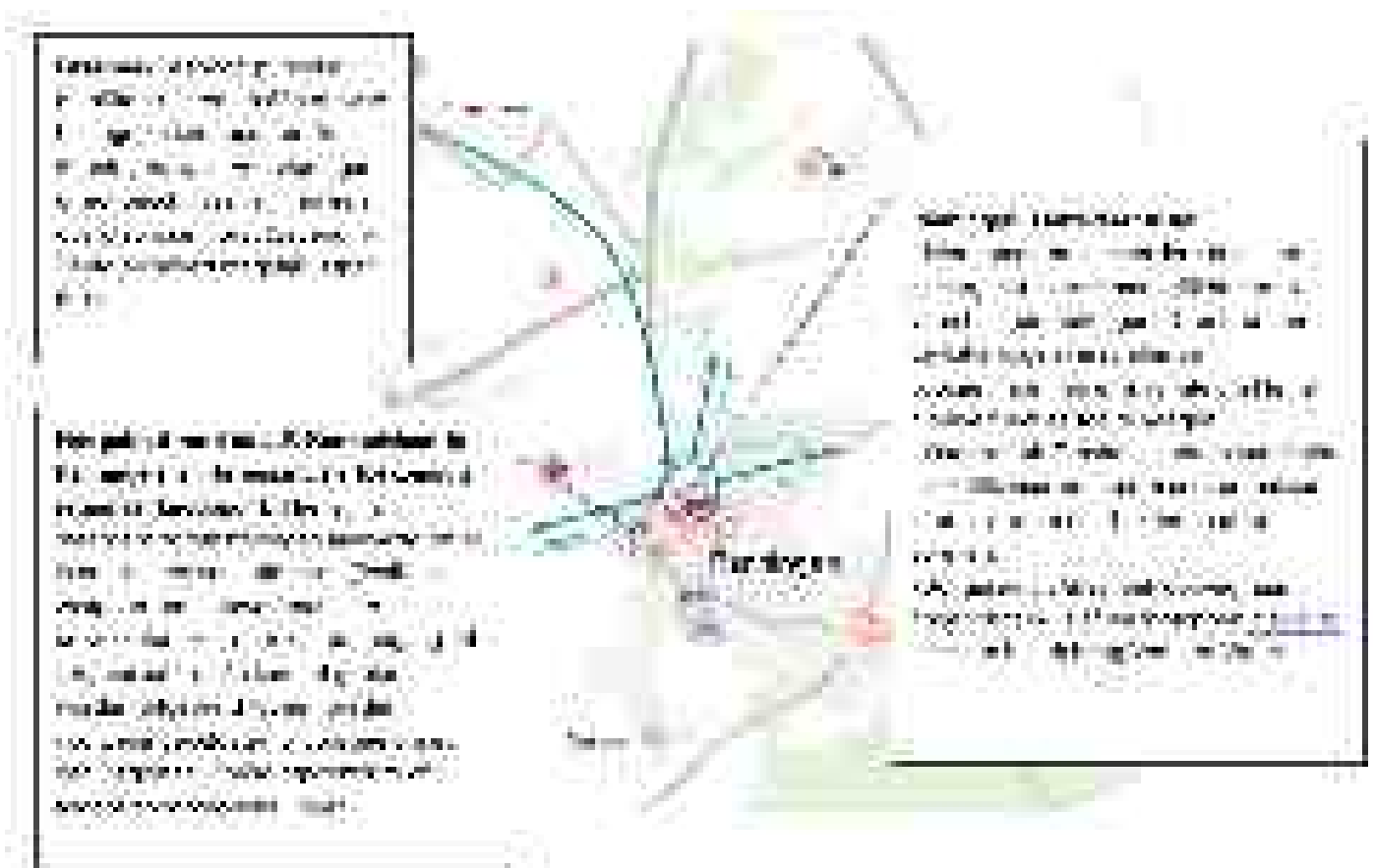
Goede knooppunten zijn essentieel om de ruggengraat van het publieke mobiliteitssysteem in Noord-Limburg te versterken. Ze bieden daarnaast kansen om ruimtelijk beleid en bereikbaarheid beter met elkaar te verbinden, zoals ook is gebeurd bij Roden Centraal in Groningen/Drenthe. Om de vervoersgelijkheid te verbeteren, is het **belangrijk dat toekomstige ruimtelijke programma's aansluiten op knooppunten waar veel mobiliteitsaanbod samenkomt en waar mensen eenvoudig kunnen overstappen binnen de regio.**

In het buitengebied en in de kleinere kernen ligt de focus vooral op mobiliteit. De centrale vraag is welk passend aanbod aan publieke mobiliteit nodig is om inwoners naar een regionale kern te brengen. In deze regionale kernen vinden inwoners vervolgens óf voorzieningen op loopafstand van de halte, óf goede overstapmogelijkheden naar regionale voorzieningen, zoals hoger onderwijs.

(Nieuwe) voorzieningen met een regionale functie worden bij voorkeur ontwikkeld bij knooppunten op het hoogste schaalniveau.

Een goed voorbeeld hiervan is de stationsomgeving van Venlo. Met de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie Limburg Centraal ontstaat hier de kans om in het stationsgebied, dat uitstekend bereikbaar is, ruimte te reserveren voor regionale voorzieningen. Denk hierbij aan middelbare scholen, hoger onderwijs, zorginstellingen of een divers aanbod aan arbeidsplaatsen.





Bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling samengevat

Voor de programmering die zal moeten volgen uit het inspiratiedocument 'Veerkrachtig Divers Noord-Limburg 2050' (april 2025) raden we aan om vier punten op te nemen:

- **Het opzetten van een programma dat gaat over voorzieningenbeleid en de monitoring daarvan.** Dit wordt het liefst in nauwe samenwerking met het ruimtelijk domein vormgegeven.
- **Doorstroming op de regionale woningmarkt vergemakkelijken.** Hiervoor zijn richtinggevende keuzes nodig. Er is bijzondere aandacht nodig voor het toevoegen van aanbod voor senioren zodat gezinswoningen makkelijker vrijkomen. Dit gebeurt bij voorkeur in kernen met goede nabijheid en bereikbaarheid.
- **Ruimtelijke interventies moeten de leefbaarheid ten goede komen.** Voorkom bouwen op plaatsen die nu al een slechte niet-auto-gebonden bereikbaarheid hebben, of bekijk nauwkeurig wat nodig is voor toekomstvaste voorzieningen: is woningbouw echt nodig, of zijn mobiele voorzieningen een oplossing?
- **Sluit de gebiedsgerichte ruimtelijke ontwikkeling aan bij de knooppuntenstrategie** van de Provincie Limburg en help mee om de realisatie van deze knooppunten te versnellen.

Betaalbaarheid van het OV

'Dal Vrij Limburg'

Sinds 2025 kunnen sociale minima tijdens de daluren gratis reizen met het ov. Dit gaat om alle bussen en treinen van Arriva die deel uitmaken van de ov-concessie Limburg. Hieronder valt ook de RegioSprinter 11 (RS11) die rijdt tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. Het reisproduct is inmiddels in alle Limburgse gemeenten beschikbaar voor inwoners met een bijstandsuitkering (tot en met 100% van het sociaal minimum). Daarnaast wordt op dit moment gewerkt aan een digitaal aanvraagloket.

Meedoenregelingen

Elke gemeente heeft eigen 'meedoenregelingen' voor inwoners met een minimuminkomen, bijvoorbeeld via een stadspas. Met deze regelingen krijgen mensen met een krappe beurs een budget om o.a. vervoer te betalen naar sport, sociale activiteiten of andere belangrijke bestemmingen. De inhoud en hoogte van deze regelingen verschillen per gemeente.

Rol van het Rijk

Het betaalbaar maken van het ov is een complexe opgave. Er zijn meerdere vervoerders actief op verschillende niveaus. De NS werkt landelijk, Arriva Limburg op het niveau van de provinciale ov-concessie, en daarnaast rijden vervoerders uit Noord-Brabant en Gelderland door Noord-Limburg. Deze verschillende lagen zorgen voor juridische barrières bij het maken van brede prijsafspraken die het ov betaalbaarder moeten maken. Als hierin stappen gezet moeten worden, is betrokkenheid van het Rijk noodzakelijk. **Alleen op nationaal niveau kan namelijk voldoende regie worden gevoerd om de huidige versnippering in het vervoersaanbod en tarifiering te doorbreken.**



De fiets heeft potentie!

De keuzeboom in het vorige hoofdstuk stelde de vraag: "Kun je (nog) fietsen?" Er is namelijk een **groep inwoners die om verschillende redenen niet fietst, terwijl zij hier lichamelijk wel toe in staat zijn**. In Noord-Limburg is het vanuit veel kleine kernen mogelijk om binnen 20 tot 30 minuten met de fiets een regionale kern te bereiken, waar een breder aanbod aan voorzieningen en banen aanwezig is.

Deze reistijd sluit daarentegen niet altijd aan bij de ideale fietstijd uit Bereikbaarheid op Peil, die meestal rond de 15 minuten ligt. **Toch kan fietsen extra vrijheid bieden aan mensen die niet kunnen of mogen autorijden**. Zeker met de opkomst van elektrische fietsen is het afleggen van langere afstanden makkelijker geworden dan vroeger.

Op dit moment stimuleert Trendsportal het fietsgebruik in de regio al via verschillende programma's. Een voorbeeld is het programma **#Posifiets**, dat met fietsinterventies en gedragsbeïnvloeding het fietsen wil bevorderen. De focus van dit programma ligt daarbij vooral op werknemers.

Voor schoolgaande jeugd biedt de fiets op verschillende leeftijden vrijheid en zelfstandigheid. Op dit moment lopen de volgende projecten en programma's:

- **'High Five' (de veilige schoolomgeving)**. Dit project moedigt kinderen aan om lopend of met de fiets naar school te gaan, in plaats van met de auto. Het doel is om fietsen te stimuleren en om dit als een gezonde gewoonte aan te leren. Het project bevindt zich momenteel in de pilotfase.
- **'De Verkeersactieve school'**. Dit programma biedt zowel theoretische als praktische verkeerseducatie. Daarnaast is er aandacht voor verkeersveilige schoolomgevingen en veilige routes tussen huis en school.

Met de fiets kunnen ook **ouderen** die nog fit zijn familie en vrienden blijven bezoeken, boodschappen doen of voor eenvoudige afspraken naar de huisarts gaan, ook wanneer deze voorzieningen wat verder weg liggen. Daarbij is het belangrijk dat zij zich veilig voelen én daadwerkelijk veilig zijn wanneer zij op de fiets de weg op gaan. **Verkeersveiligheid** is dus essentieel. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het (landelijke) programma Doortrappen gestart, met als doel om ouderen zo lang mogelijk te laten fietsen.



Daarnaast zijn er **groepen die nog niet bekend zijn met fietsen**. Denk bijvoorbeeld aan (arbeids)migranten die niet gewend zijn om te fietsen of dit niet goed genoeg kunnen. Met de fiets kunnen zij zelfstandig naar hun werk komen of naar ontmoetingsplekken gaan om hun sociale netwerk op te bouwen.

Naast gedragsmaatregelen om fietsers sterker en zelfverzekerder te maken in het verkeer, hebben al deze groepen **één gemene deler: verkeersveiligheid en comfortabele infrastructuur als belangrijke randvoorwaarden**. Fietsers moeten het gevoel hebben dat de 'rode loper' voor hen wordt uitgerold. Dit betekent kwalitatieve en comfortabele regionale fietsroutes, weinig (gevaarlijke) kruisingen en zo min mogelijk contact met autoverkeer. Daarnaast zijn goed verlichte en sociaal veilige fietsroutes van groot belang.

Betrek het ruimtelijk en sociaal domein bij het plannen van fietsroutes en infrastructuur

Fietsroutes kunnen goed worden **gekoppeld aan het opstellen van een voorzieningenprogramma en aan de knooppuntenstrategie**. Zo dragen zij bij aan een betere bereikbaarheid in de regio. Het is daarom belangrijk om het ruimtelijk en sociaal domein te betrekken bij het maken van strategische plannen voor fietsinfrastructuur. Daarnaast is het sociaal domein belangrijk, omdat het kan helpen om doelgroepen te bereiken die in de toekomst meer zouden kunnen fietsen met een gerichte aanpak.

Trendsportal kan hierbij een coördinerende rol vervullen tussen gemeenten als uitvoerders en de provincie als financier, eventueel met ondersteuning van het Rijk. Zo kan worden gewerkt aan de ontwikkeling van een samenhangend en hoogwaardig regionaal fietsnetwerk.

Het beter benutten van de fiets om vervoersgelijkheid te bevorderen laat zien dat maatwerk nodig is. Per doelgroep verschilt wat nodig is om fietsen te stimuleren. In het volgende deel gaan we hier dieper op in. We kijken daarbij specifiek naar wat de meest kwetsbare doelgroepen nodig hebben om zich makkelijker te kunnen verplaatsen.





Hovenring Eindhoven-Veldhoven: fietsrotonde waar enkele belangrijke fietsroutes samenkomen. De fietsers kunnen volledig gescheiden van het autoverkeer, dat onder de rotonde rijdt, hun verdere route kiezen. In het ontwerp zijn de aanrijhellingen lang gemaakt voor fietscomfort, en is extra aandacht besteed aan verlichting en sociale veiligheid tijdens de avonduren.



Fietstunnel op de verbinding Horst-Venlo; deze loopt onder de Greenportlane.



3.5 Doelgroepgerichte handelingsperspectieven

Om de vervoersgelijkheid in Noord-Limburg te verbeteren bestaat geen 'one-size fits all' oplossing. **Juist omdat sociaaleconomische factoren zo doorslaggevend zijn gebleken in hoe inwoners hun bereikbaarheid ervaren, moeten we zoeken naar oplossingen die rekening houden met de persoonlijke situatie van mensen.** De behoeften van inwoners zijn namelijk zeer divers. Wat voor de één werkt, helpt de ander vaak niet. Zo kan het toegankelijk maken van een bushalte ouderen goed vooruit helpen, terwijl jongeren drempels ervaren op andere vlakken — bijvoorbeeld betaalbaarheid of beschikbaarheid van vervoer naar opleiding of werk. Dit werd eerder al duidelijk bij het verspreiden van informatie over vervoersmogelijkheden: voor de één werkt een app uitstekend, terwijl een ander juist persoonlijke begeleiding nodig heeft om de informatie goed te kunnen begrijpen. Daarom vragen oplossingsrichtingen om maatwerk: maatregelen die aansluiten bij de specifieke behoeften van elke doelgroep.

In hoofdstuk 2 werden al vijf kwetsbare doelgroepen geïntroduceerd die vaak mobiliteitsarmoede ervaren:

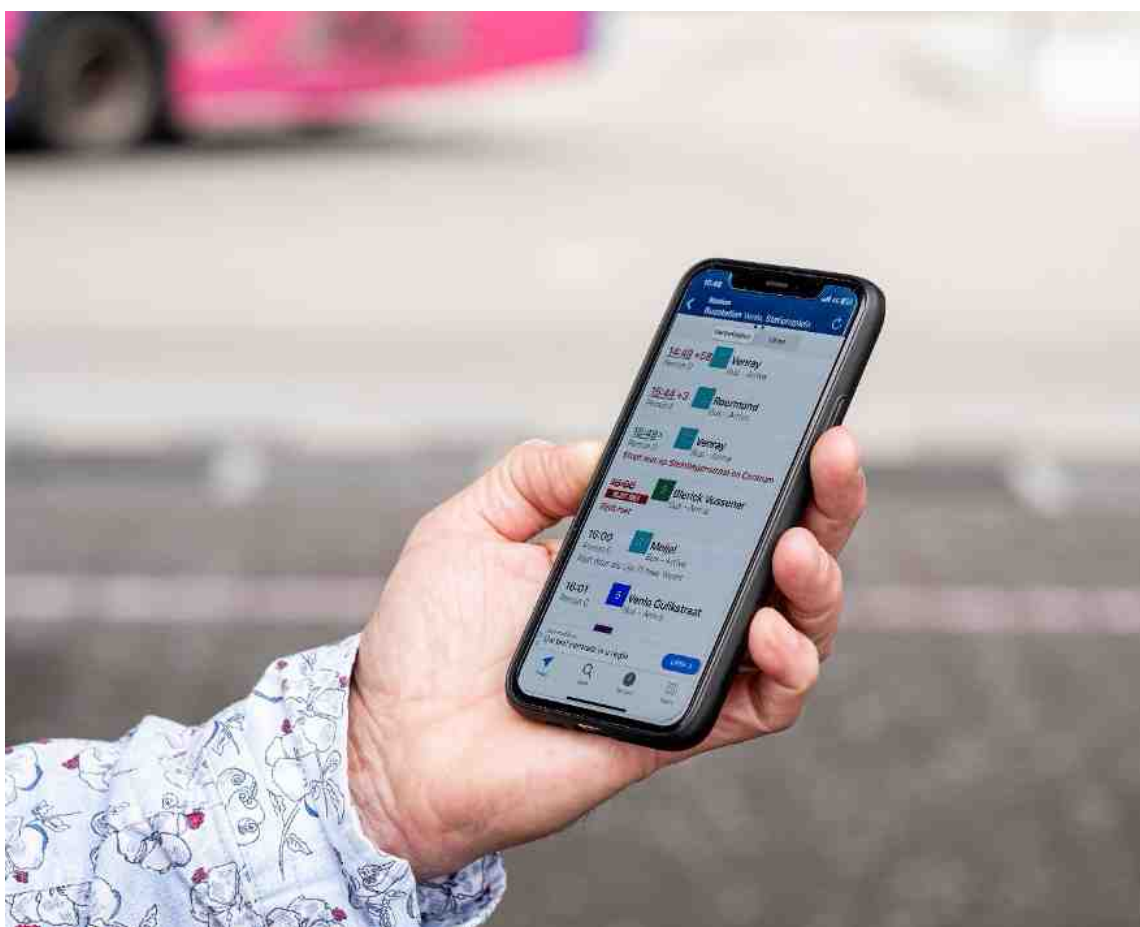
- Ouderen met kwetsbare mobiliteit
- Jongeren met een beperkte vervoersvrijheid
- Reizigers met fysieke drempels
- Reizigers met sociale drempels: mentaal of moeite met taal en communicatie
- Financieel kwetsbare inwoners voor wie de kosten van vervoer te hoog zijn



Niet elke doelgroep kon even goed worden bereikt of bevraagd. Vooral de perspectieven van reizigers die extra ondersteuning nodig hebben, taal- of communicatiebarrières ervaren of financieel kwetsbaar zijn, zijn minder goed gehoord, ondanks meerdere pogingen om met deze groepen in contact te komen. **Er blijft daarom ruimte om hun behoeften beter in kaart te brengen.**

De volgende tabel beschrijft per doelgroep de twee meest nuttige en urgente maatregelen om de vervoersgelijkheid te verbeteren. De **tabel duidt aan waar de belangrijkste kansen liggen**. De prioritering is gebaseerd op de analyses, gesprekken en werksessies.

Naast een korte toelichting op elke maatregel is ook aangegeven wat het doel van de maatregel is, en binnen welke termijn de maatregel kan worden gerealiseerd. Daarnaast wordt benoemd welke bestuurlijke niveaus nodig zijn om de maatregel succesvol uit te voeren.



	Maatregel	Omschrijving
Ouderen met kwetsbare mobiliteit	Offline hub	(Zie eerdere toelichting): locatie waar analoge informatie over OV en andere vervoersopties te vinden is.
	Sociale verbinding versterken	Kwetsbare ouderen beter terug kunnen laten vallen op een lokaal sociaal netwerk, zodat zij minder drempels ervaren om burens of kennissen om hulp te vragen als ze moeten reizen
Jongeren met kwetsbare mobiliteit	Betaalbaarheid verbeteren	1. 'Dalvrij Limburg abonnement' uitbreiden op basis van leeftijd; niet alleen beschikbaar stellen voor minima. Daarnaast reizen tijdens de spits goedkoper of gratis maken 2. Reizen buiten de provincie met andere vervoerders, zoals de NS, of in Noord-Brabant of Gelderland tegen gereduceerd tarief mogelijk maken
	Nachtvervoer	In de weekenden nachtvervoer laten rijden, zodat jongeren die wonen in kleine kernen en uit een gezin komen zonder auto, ook in de latere uren thuis raken na sociale activiteiten
Reizigers met fysieke drempels	Toegankelijkheid OV	OV-haltes en bussen zo goed mogelijk toegankelijk maken voor reizigers die slecht ter been zijn, visueel beperkt zijn of reizen met een rollator of in een rolstoel zitten.
	Communicatie en real-time informatie voorzien	Extra inzetten op real-time informatie over vertrek en aankomst. Dit geldt zowel voor OV als kleinschaliger Wmo-vervoer of vrijwilligersvervoer. Juist omdat men minder wendbaar is wegens een beperking, is anticipatie belangrijk voor een goede reis én de voorbereiding ervan.
Reizigers met sociale drempels	Mobiliteits-ambassadeurs	De drempel om te reizen verlagen via menselijk contact en persoonlijke ondersteuning om een passende vervoersoptie te vinden.
Financieel kwetsbare inwoners	Betaalbaarheid verbeteren	1. Prijs van het OV verlagen, vooral tijdens de spitsuren 2. Prijs van OV-alternatieven verlagen voor lagere inkomens of minima, zoals voor fietsen of deelauto's 3. Aanbieden van goedkope of gratis (tweedehands) fietsen aan gezinnen die leven rond of onder het sociaal minimum, bijv. via het 'meedoenbudget'
	Sociale verbinding versterken	(Financieel) kwetsbare groepen hebben vaak een klein vangnet: door activiteiten te stimuleren die het sociale vangnet vergroten worden mensen zelfredzamer en op den duur mogelijk financieel sterker

Termijn	Te betrekken partijen	Quotes
Kort/Middel	Provincie, Regio, Gemeenten, Vervoerder	"Ik kan mijn kinderen bellen als ze niet werken maar daarnaast niemand... Iedereen is of ouder dan ik, of heeft geen tijd." - Oudere, Meijel
Lang	Regio, Gemeenten	
Middel	Provincie, Gemeenten, Vervoerder	"Voor mij is het een week boodschappen. Ik moet kiezen tussen boodschappen voor een week of een dag reizen" - Jongere jongeren-centrum, Venlo
Lang	Rijk, Provincie, Gemeenten	"De bereikbaarheid is voor mij niet per se het probleem vooral de kosten." – Jongere, Venlo
Middel	Provincie, Gemeenten, Vervoerders	
Doorlopend (Programma Toegankelijkheid Provincie)	Provincie, Gemeenten	
Middel	Provincie, Regio, Gemeenten	
Kort	Regio, gemeenten	"Ik zou best samen willen reizen, maar het moet wel met iemand zijn die ik ken. Dan heb je iets waarover te praten. Ik ben meer gerust als ik het samen met iemand kan doen."
Lang	Rijk, Provincie, Regio, Gemeenten	
Lang	Regio, Gemeenten	



3.6 Tijdlijn en overzicht handelingsperspectief

Het handelingsperspectief bestaat uit twee onderdelen. Alle onderdelen zijn in de tijd uitgezet. Bovenaan staat een overzicht van programma's en projecten die nu al lopen om de vervoersgelijkheid in de regio te verbeteren, waarbij publieke mobiliteit een belangrijk onderdeel vormt.

Onderin staan de maatregelen en projecten die nog moeten worden opgestart.

Twee projecten hebben hierbij de hoogste urgentie:

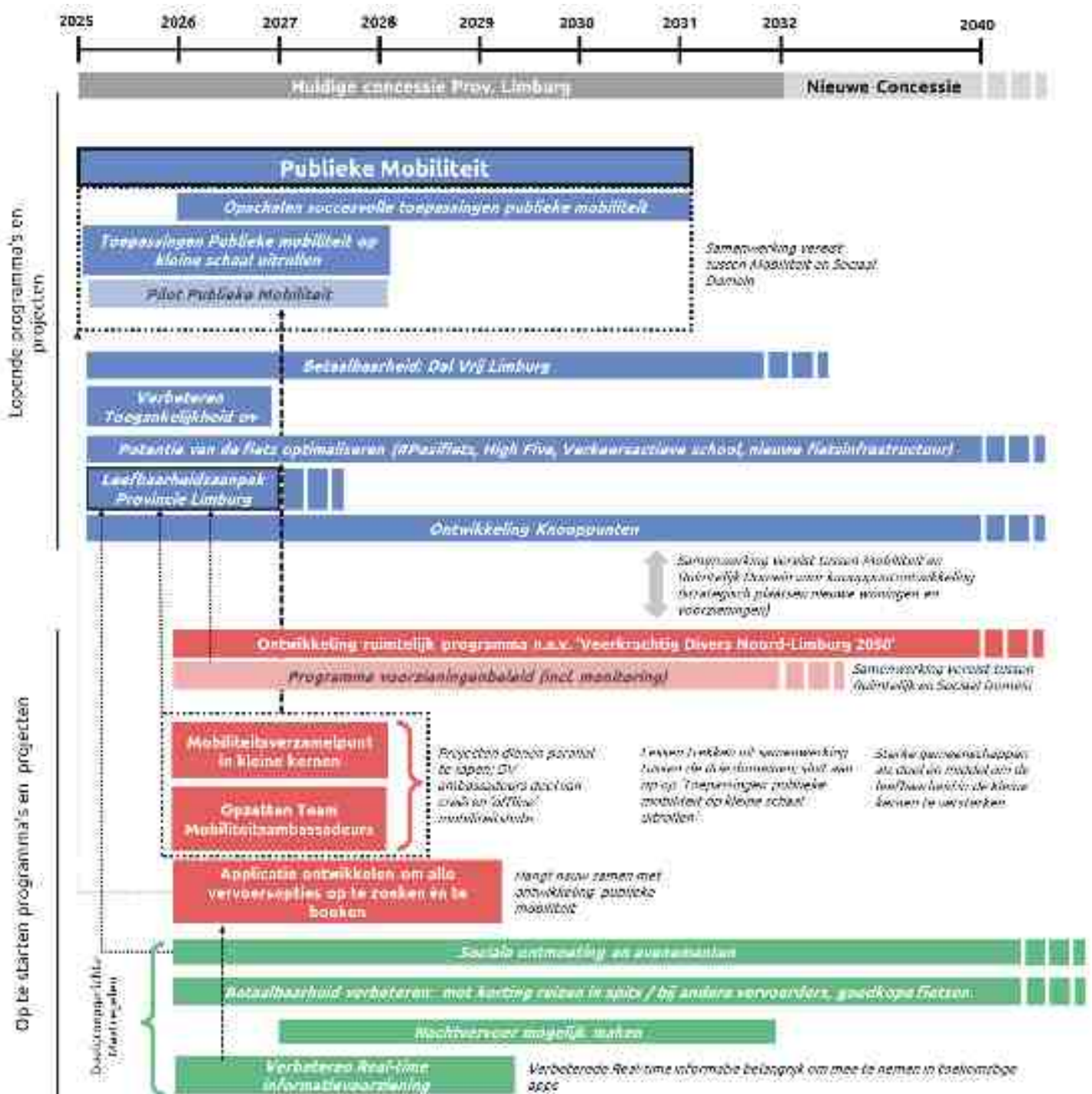
- **Mobiliteitsverzamelpunten in kleine kernen**
- **Het opzetten van een team mobiliteitsambassadeurs**

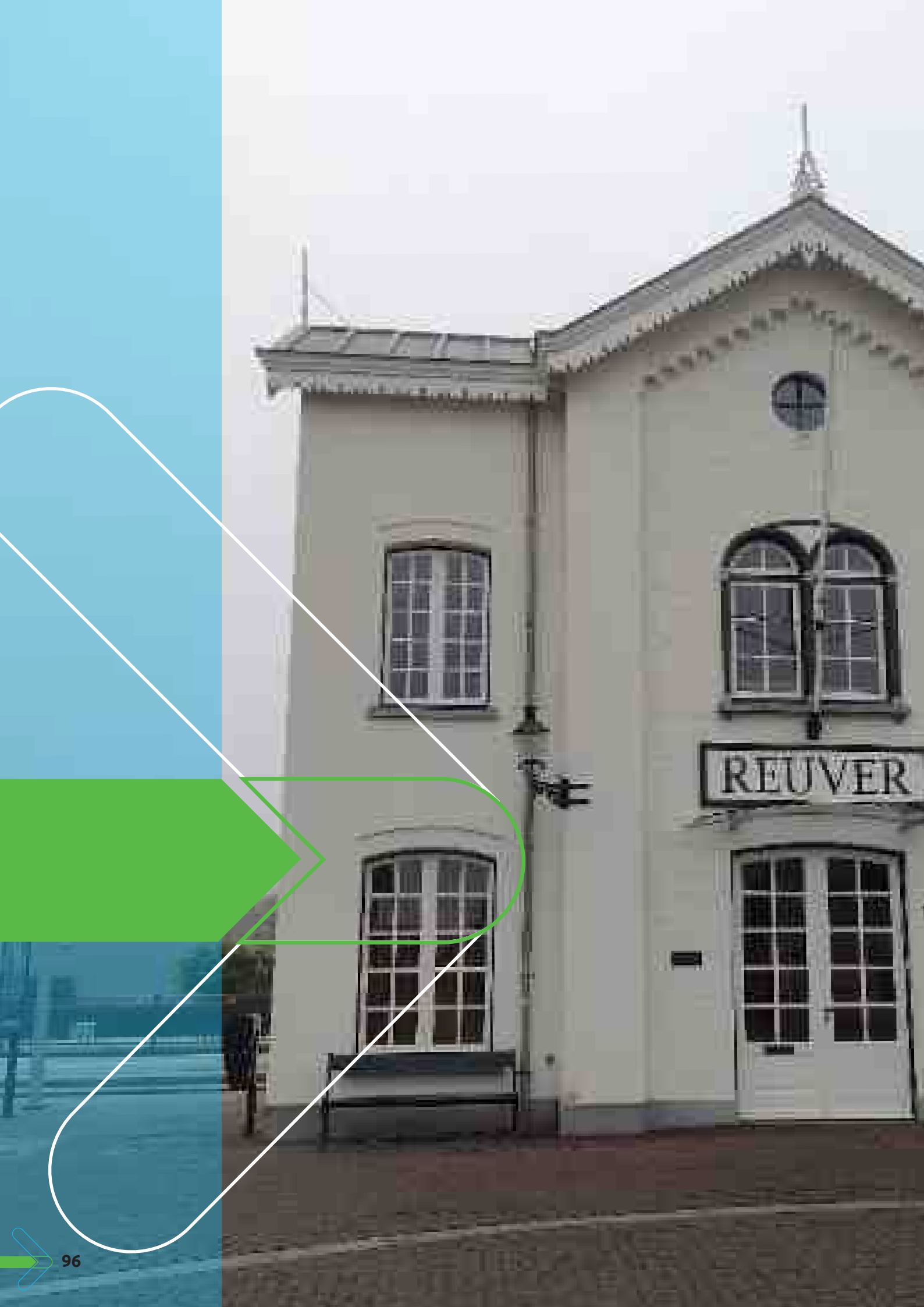
Deze projecten dienen als proeftuin. Hiermee kunnen snel lessen worden geleerd over de samenwerking tussen de domeinen, en kunnen belangrijke inzichten worden opgedaan voor een succesvolle verdere uitrol van publieke mobiliteit in de regio. **Het is daarom belangrijk dat deze projecten op korte termijn worden gestart én gerealiseerd.** Zoals eerder benoemd is snelle actie nodig om het tij te keren, en te voorkomen dat het ov en andere vervoersdiensten in de regio in een neerwaartse spiraal terecht komen. Het vastleggen van de uitkomsten van deze pilots helpt de regio om de bereikbaarheid snel te verbeteren en succesvolle concepten breder uit te rollen. Het ontwikkelen van een applicatie waarmee alle vervoersopties kunnen worden opgezocht en geboekt, is het volgende project qua urgentie. Dit is echter technisch complex en minder snel uitvoerbaar.

Ook **projecten en programma's die op de langere termijn worden gerealiseerd**, moeten zo snel mogelijk gezamenlijk worden opgepakt door de drie domeinen. Door tijdig de juiste strategische keuzes te maken en vast te leggen, kan een goed afgestemd beleid voor leefbaarheid, woningbouw en voorzieningen worden verankerd in de langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid van de verschillende kernen in de regio. De verdere ontwikkeling en realisatie van de provinciale knooppuntenstrategie en het regionale fietsnetwerk maken hier deel van uit.



Daarnaast zijn er nog op te starten doelgroepgerichte maatregelen opgenomen. Dit zijn projecten die vaak meer tijd vergen, doordat ze technisch of bestuurskundig ingewikkeld zijn (zoals het verbeteren van de betaalbaarheid waarbij hervormingen vanuit het Rijk noodzakelijk zijn) of omdat ze een gedragsverandering vereisen (zoals het versterken van sociale verbinding).





REUVER

4. Bronvermelding

CBS. Kerncijfers wijken en buurten 2024 Cyclomedia Streetsmart (2025), gebruikt onder licentie.

GGD, CBS & RIVM. Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2022. Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). (2024). Achtergrondrapport - Acceptabele bereikbaarheid: Een reizigersperspectief.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2025, 14 maart). Kabinetsstandpunt 'Bereikbaarheid op Peil': Kamerbrief en achtergrondrapportage.

NRC. (2024, 18 december). In Zeeland wil niemand de bussen uitbaten; welke partij het ook wordt, de plannen zijn een drama voor de reiziger.

Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). (2021). Brede welvaart en mobiliteit. Den Haag: PBL.

Provincie Limburg. (2024). Leefbare steden en dorpen: Beleidskader 2024–2027.

Provincie Limburg. (2024, december). Ontwikkelplan Openbaar Vervoer Limburg.

Provincie Limburg. (2025, juni). Gratis openbaar vervoer voor Limburgse minima.

Provincie Noord-Holland & Mobycon. (2025, januari). Onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland: Ervaren mobiliteitsbarrières en mogelijke oplossingen.

Regio Noord-Limburg. (2025). Ontwerpend Onderzoek – Ruimte Noord-Limburg 2050: Veerkrachtig Divers.

Regio Noordoost-Brabant (RNOB) & Royal HaskoningDHV. (2024). Bereikbaarheid (kleine) kernen in Regio Noordoost-Brabant: verkenning mobiliteitsmogelijkheden en behoeften inwoners.

Regiobeeld. Bevolkingsontwikkeling. <https://www.regiobeeld.nl/bevolkingsontwikkeling>

Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Buurtatlas: gezondheid per buurt, wijk en gemeente.

Staat van het OV. Aanbod van openbaar vervoer. <https://staatvanhetov.nl/mosaic/staat-van-het-ov/aanbod-van-openbaar-vervoer>

Stichting Zet. (2023). Mobiliteitsarmoede in Noord-Limburg: ervaringen met vervoer in de gemeenten Venlo, Venray en Bergen.

Van der Drift, J., & Reeskamp, R. (2023). Anders reizen voor werk en privé – gewoon doen! Paper gepresenteerd op het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS), 23–24 november 2023, Breda.





Colofon

Noord-Limburg eerlijk en voor iedereen bereikbaar

Opsteller **Studio Bereikbaar**
Younes Foukalne
Laura Drechsel

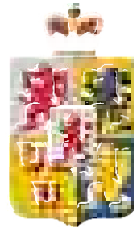
Afdeling buitengewone zaken
Lotte de Haan
Shirley Lammers
Janelle Aarts

Opmaak en figuren
Studio Bereikbaar en Afdeling Buitengewone Zaken

Opdrachtgever
Trendsportal
Hanzeplaats 1
5902RK Venlo

Afdeling /
Buitengewone
Zaken

**STUDIO ———
BEREIKBAAR**



provincie limburg

