



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Aanpak Bus Rapid Transit 2026-2035
Datum	01-09-2026
Documentnummer	UTSP-g184686-2005
Domein/opgave	MOB
Team	PUM
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	1. Aanpak BRT (als uitwerking van het OV-netwerkperspectief 2025-2050) 2. Richtlijn haltes, hubs & knooppunten (als bijlage 1 van de Aanpak BRT)

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Onderdeel van de uitwerking van het openbaar vervoer (OV)-netwerkperspectief 2025-2050 is de ontwikkeling van de Bus Rapid Transit (BRT) en de doorontwikkeling van haltes, hubs en knooppunten. Het gaat hier in de provincie om het versterken van de buslijnen U-liner, U-link en enkele bovenregionale corridors. Hiervoor is een Aanpak BRT opgesteld (zie bijlage 1). Deze aanpak beschrijft de acties voor infrastructurele verbeteringen in de periode 2026-2035. Bijlage 2 gaat specifiek in op aanpassingen in haltes, hubs en knooppunten. Deze acties zijn nodig vanwege de grote groeiopgave in de regio Utrecht en de bus die daarin een belangrijke rol speelt.

Inleiding:

In mei 2022 heeft u het [OV-netwerkperspectief 2025-2050](#) vastgesteld (hierna: OV-NWP). Op basis hiervan is het [Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit 2024-2029](#) d.d.9 december 2025 opgesteld en met u gedeeld. Deze producten zijn de basis voor de doorontwikkeling van het OV-netwerk. In april 2025 bent u geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen met een [Statenbrief - Stand van zaken uitwerking OV-Netwerkperspectief](#) en in december 2025 bent u bijgepraat over specifiek de Aanpak Bus Rapid Transit (hierna: BRT) in een Stateninformatiesessie –Aanpak BRT.

Sinds de laatste Statenbrief heeft de start van de nieuwe concessies grote invloed gehad. Helaas heeft deze start niet de beloofde kwaliteitssprong opgeleverd door uitvoeringsproblemen en het tekort aan personeel. Dit blijft de komende periode aandacht vragen om de basis op orde te brengen. Zie ook de Statenbrief 'Stand van zaken uitvoering OV-concessies' d.d. 14 juli 2026.

Tegelijkertijd is het belangrijk dat we vooruit blijven kijken. Onze provincie heeft een forse groeiopgave voor wonen, werken en mobiliteit en de voorbereiding van nieuwe (bus)infrastructuur vraagt om voorbereidingstijd. Tijdige voorbereiding is daarom noodzakelijk om toekomstige knelpunten te voorkomen.

BRT neemt een bijzondere positie in ons OV-aanbod. Het is een belangrijke manier om groei in goede banen te leiden, met snelle en hoogwaardige verbindingen tussen stad en regio. BRT beschouwen we als: U-liner voor regionale verbindingen, U-link in en rondom de steden Utrecht en Amersfoort en enkele bovenregionale verbindingen. Dit zijn snelle en (hoog)frequente busverbindingen met comfortabel materieel, die concurreren met de auto op belangrijke reisrelaties. Samen met Sprinters vormen ze de regionale ruggengraat van het OV. Met BRT bedienen we veel reizigers, waardoor deze een belangrijke rol speelt in de totale bereikbaarheid. Door sterker op BRT in te zetten kunnen we groei tevens op een (kosten)effectieve manier opvangen. Dit doen we

naast koesteren van ontsluitende verbindingen (onder andere U-bus).

Meerdere onderdelen van het BRT-product hebben al een goede basis, zoals de recentelijk ingestroomde bussen. Op infrastructureel vlak hebben we komende jaren extra stappen te zetten. We zien dat de druk op de ruimte in stedelijk gebied (maar ook daarbuiten) toeneemt. Tegelijkertijd speelt het OV een grote rol in het faciliteren van stedelijke groei. Deze twee ontwikkelingen staan soms op gespannen voet. Juist op die plekken waar OV-infrastructuur veel meerwaarde heeft, neemt de ruimte ervoor af. De gemeenten wegen regelmatig andere belangen zwaarder, zoals leefbaarheid of meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit is begrijpelijk, maar zonder regionale sturing hierop zet de trend van trager wordende bussen door, is meer personele inzet nodig en blijft de kwaliteit van haltes achter bij de behoefte van reizigers.

Het past bij onze rol als provincie om het voortouw te nemen in de regionale inzet op BRT-infrastructuur, wegbeheerders redeneren immers vaak lokaal. Bovendien kost infrastructurele ontwikkeling vaak jaren aan doorlooptijd, dus moeten we tijdig anticiperen. Hiertoe is de Aanpak BRT 2026-2035 opgesteld. Deze is op 1 september 2026 door GS vastgesteld. Deze brief beschrijft de essentie van die aanpak en de belangrijkste acties voor ons als provincie.

Rol van GS:

Voortvloeiend uit het door PS vastgestelde OV-NWP, is de Aanpak BRT met als bijlage de Richtlijn haltes, hubs & knooppunten tot stand gekomen. GS hebben deze vastgesteld en is hiertoe bevoegd, omdat het om een nadere uitwerking gaat van het bredere kader OV-NWP. De Aanpak BRT gaat niet in op benodigde reserveringen in de begroting. Dit gaat via de Kadernota, waarover PS beslissingsbevoegd zijn.

Beleidscyclus:

De Aanpak BRT legt de basis voor toekomstige projectvoorstellen voor BRT-infrastructuur en geeft richting aan provinciale subsidieverordening voor haltes en OV-doorstroming en mogelijke toekomstige studieprojecten in het Meerjaren Investeringsplan voor mobiliteit. De Aanpak BRT is een uitwerking van het

Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit 2024-2029 en draagt als zodanig bij aan de volgende beleidsdoelen:

- een goede, betaalbare en duurzame bereikbaarheid in een verkeersveilige omgeving;
- een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving met gezonde inwoners.

Toelichting Aanpak BRT:

De Aanpak BRT beschrijft de verbetering van BRT-infrastructuur in de periode 2026-2035. Het gaat om zowel het behouden en verbeteren van de doorstroming van het busvervoer als de verbetering van haltes en opschaling van 'mobiliteitshubs'. Dergelijke verbeteringen vinden al regelmatig plaats. Deze richten zich ofwel op kleine, lokale verbeteringen, ofwel op grote, bovenregionale uitwerkingen zoals de MIRT-verkenning OV en Wonen. De Aanpak BRT onderstreept deze inzet. Voor kleinschalige maatregelen is het positief dat onze subsidieverordening goed gebruikt wordt en dat OV een belangrijker onderdeel is geworden van de programmering van N-wegen.

Naast voortzetting van deze bestaande uitwerkingen, voegen we corridorgerichte maatregelenpakketten toe: 'corridoraanpakken'. Deze zijn bedoeld om, voordat we op verschillende plekken in de provincie een schaalsprong kunnen realiseren, de infrastructuurkwaliteit mee te laten groeien met reizigersvraag. Voor deze corridoraanpakken toetsen we de komende jaren of we regionaal commitment kunnen krijgen. Want daar zit de meerwaarde: door verder te gaan dan losstaande, lokale maatregelen, geldt dat de som der delen bij elkaar veel voor de reizigers kan doen.

In de Aanpak BRT staat een voorselectie van kansrijke corridors. Deze selectie is tot stand gekomen in overleg met onze partners. In de vervolguutwerking maken we deze concreet. Een cruciaal punt is of de corridor een belangrijke bijdrage levert aan het ontsluiten van woningbouw.

De bijvangst van de corridoraanpakken is dat we kleinere, lokale maatregelen ook meer gaan structureren. De Aanpak BRT beschrijft criteria om te toetsen of maatregelen prioriteit verdienen. Er geldt tot nu een zekere mate van willekeur in het aandragen van verbeterkansen, waarbij voor de subsidieoording geldt 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'. We willen dus scherpere keuzes maken, temeer vanwege de beperkte

uitvoeringskracht bij ons als provincie, bij onze partners en op de markt.

Daarnaast zien we dat bij lokale herinrichtingen te weinig wordt gekeken naar de functie van de bus in het netwerk. Dit kan leiden tot compromissen, waarbij wordt geprobeerd alle functies te combineren. Dit leidt er soms toe dat we als OV-autoriteit kiezen voor een andere busroute, omdat anders de reistijd en exploitatiekosten teveel oplopen. Dit is bijvoorbeeld in verschillende straten in de gemeente Utrecht gebeurd. Echter, een andere route is lang niet altijd mogelijk of wenselijk vanuit het oogpunt van de reiziger. De inzet vanuit de Aanpak BRT is dat het BRT-netwerk hoogwaardige infrastructuur heeft met vrijliggende businfrastructuur waar nodig. Hierover stellen we dat onderliggende routes (onder andere U-bus) soms ruimte kunnen scheppen voor andere belangen, zoals de fiets. Daar zit wel een ondergrens aan. Op verschillende locaties hebben we om deze reden afgelopen jaren voor een andere route gekozen. Een 'fietsstraat' blijkt bijvoorbeeld ook voor U-bus ongeschikt.

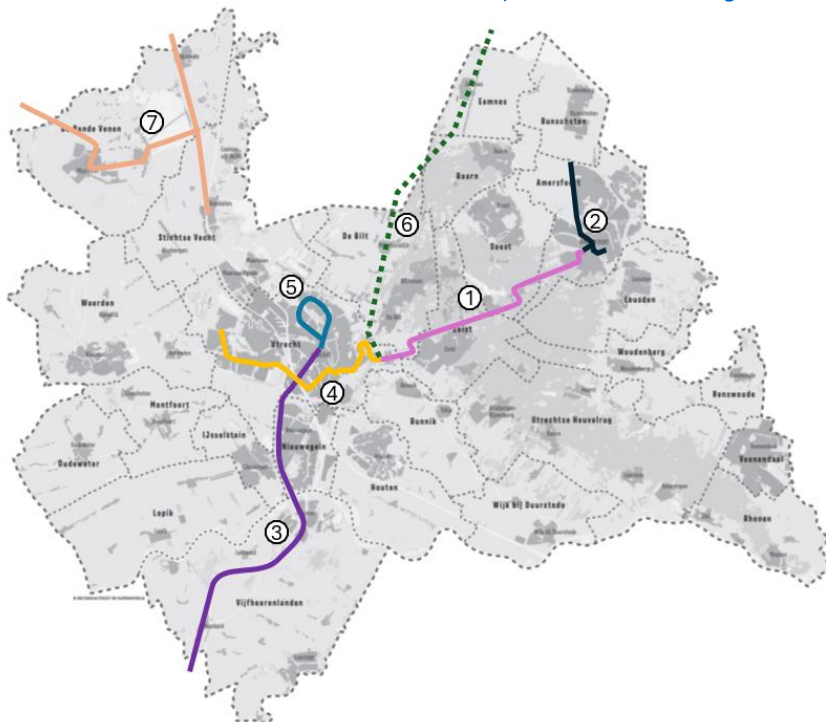
Om dergelijke principekeuzes kracht bij te zetten willen we de meerwaarde van 'afsprakenkaders' onderzoeken, zodat hoogwaardigheid van BRT-routes gemeenschappelijk beleid wordt. Per corridor kunnen we afspraken maken over de gewenste kwaliteiten, de rolverdeling en het tempo van uitvoering.

Tot slot gaat de Aanpak BRT in op betere wacht- en overstapvoorzieningen, die voor de reiziger meer functionaliteit en comfort geven. Deze plekken zijn extra belangrijk voor de reisbeleving. De bijlage van de Aanpak BRT 'Richtlijn haltes, hubs en knooppunten' (bijlage 2 bij deze Statenbrief) gaat hier verder op in en laat een functioneel streefbeeld voor verschillende type voorzieningen zien.

Momenteel doen we een eerste ontwerpstudie naar een concept BRT-halte met één herkenbare U-OV-stijl in samenwerking met enkele gemeenten. Een belangrijk onderzoekspunt is schaalbaarheid: de zoektocht naar kleinere toevoegingen op bestaande haltes die voor de reiziger relatief veel extra's bieden. Met deze focus is het daadwerkelijk mogelijk om de komende tien jaar verbeteringen door te voeren op een groot aantal locaties.

Toelichting op enkele belangrijke lopende uitwerkingen:

De Aanpak BRT stipt het belang aan van uitvoering van sommige lopende uitwerkingen, waarvan we er hier enkele uitlichten. We gaan niet in op de MIRT-verkenning OV en Wonen, want hierover wordt u separaat geïnformeerd. Meest recent: [Statenbrief ontwerp voorkeursbeslissing](#) d.d. 22 mei 2026.



Afbeelding 1: Hieronder uitgelichte lopende corridorgerichte uitwerkingen

1. Preverkenning Amersfoort-USP

Vanuit U Ned loopt een studie naar een mogelijke schaa sprong op diverse U-liner-verbindingen tussen Amersfoort en USP. Deze is ingegeven door de [Mobiliteitsagenda regio Amersfoort 2040](#) d.d. 1 oktober 2024. Tevens is deze corridor onderdeel van de landelijke actie-agenda BRT. De (verwachte) reizigersgroei op deze corridor is groot, zowel op landelijke niveau (overstappers vanuit de trein en de auto) als op regionaal niveau (groei van onder andere het USP, Amersfoort en tussenliggend gebied). Dit betekent extra urgentie om de corridor met name betrouwbaarder te maken en daar zoveel mogelijk reizigers profijt van te laten hebben. In het najaar 2026 verwachten de resultaten van deze preverkenning en nemen we met het Rijk en de regionale partners een besluit over een eventueel vervolg.

2. Studie OV-anker Amersfoort

Een aanverwante studie, ook vanuit de Mobiliteitsagenda regio Amersfoort 2040, is de toekomstige inrichting van het 'OV-anker'. Dit zijn de corridors rondom Amersfoort CS, waarvan de inrichtingskwaliteit veel impact heeft op zowel lokale als regionale reistijden en comfort. Een belangrijke onderzoeksvraag is welke weginrichtingsprincipes een schaa sprong richting 2040 mogelijk maken. Ook hiervoor geldt dat we in dit najaar bepalen hoe een eventueel vervolg eruit moet zien.

3. Breda – Gorinchem – Utrecht

In het najaar van 2024 spraken het Rijk en de regio af om de gewenste kwaliteitssprong op de corridor Breda – Gorinchem - Utrecht via een adaptieve strategie verder te ontwikkelen. Partners op de corridor werken nu deelprojecten uit. Als provincie werken we met regionale en lokale partners aan de planuitwerking van hub Vianen inclusief P+R en de A2-busaansluiting Papendorp. In de provincie Noord-Brabant vindt uitwerking plaats van de hub Sleeuwijk de Tol. Over de uitwerking van hub Vianen inclusief P+R bent u geïnformeerd met een recente [Statenbrief - Uitwerking hub Vianen \(inclusief P+R\)](#) d.d. 16 december 2025. Eind 2026 verwachten we meer zicht op de benodigde investeringen en in eventuele provinciale cofinanciering.

4. Lijn 29-corridor Utrecht stad, inclusief halte-afstanden

Vanuit de OV-alliantie werken we aan verbetering van enkele BRT-corridors in de stad. Eén daarvan is de lijn 29-corridor tussen Vleuten, Papendorp, Zuidpoort (Vaartsche Rijn omgeving), Galgenwaard en Rijsweerd-USP. Er spelen diverse grotere gebiedsontwikkelingen, waarin de succesvolle lijn 29 (U-link sinds de huidige concessie) een passende plek moet krijgen. Dit is in gebieden als Zuidpoort een zoektocht, gezien de beperkte ruimte en conflicterende belangen. We studeren samen met de gemeente Utrecht op OV-maatregelen, zoals vergroting van halte-afstanden als dit voor reizigers voordelen biedt.

5. Utrecht Overvecht

De gemeente Utrecht start een studie naar 'Noordpoort', grofweg het gebied tussen het centrum en Overvecht. Het doel van de gemeente is om deze leefbaarder en veiliger te maken. Tegelijkertijd heeft de OV-alliantie de ambitie om U-link lijn 3 meer BRT-kwaliteit te geven. Voor Overvecht zelf is een WoKT-aanvraag (Woning op Korte Termijn) gedaan bij het Rijk, waar een centrale, hoogwaardige OV-as (HOV) onderdeel van is. Deze HOV-as moet aansluiten op een goede en snelle verbinding naar het centrum via de Noordpoort. Komende tijd moet duidelijk worden of en hoe de verschillende wensen voor dit deel van Utrecht, inclusief een snellere busverbinding 3, te herenigen zijn.

6. Almere – USP

Als provincie hebben we geparticipeerd in een bovenregionale studie naar een eventuele opwaardering van de busverbinding tussen Almere en het USP via de A27 (in opdracht van de gemeente Almere). Deze eventuele BRT-verbinding zal in principe vanuit de concessie Almere worden gereden.

De studieresultaten laten zien dat onder andere files op de A27 voor onbetrouwbare reistijden zorgt. We kijken met interesse naar eventuele planuitwerkingen, maar we zien voor onszelf voorlopig te weinig baten om mee te investeren. Het potentieel is te laag ten opzichte van andere busverbindingen. We zien bovendien risico's in het

beconcurreren van de bestaande treinverbinding tussen Almere en Utrecht.

7. Corridor Noordwest (De Ronde Venen)

In deze corridor lopen verschillende projecten die de kwaliteit van het OV verbeteren. Deels zijn deze gerelateerd aan maatregelen voor het project 'Toekomst N201'. Het gaat om de aanpak van de knooppunten Mijdrecht en Breukelen, hubs bij Wilnis en Vinkeveen en de studie naar een extra bushalte aan de N201 bij Vinkeveen (west).

Financiële consequenties:

Voor de infrastructurele inhaalslag de komende jaren is het nodig dat we financieel en organisatorisch extra investeringen doen. Met huidige budgetten blijft het bij kleine verbeteringen en kunnen we geen invulling geven aan corridoraanpakken. Het past bij onze provinciale rol om ook financieel het voortouw te nemen. De extra middelen worden nu in beeld gebracht voor het overdrachtdossier. Het is aan een nieuwe coalitie om de prioriteit en tempo op dit onderwerp te bepalen. De bereidheid van onze partners tot mede-investeren heeft invloed op de totale investeringsruimte. De komende jaren moeten uitwijzen wat deze is.

Vervolgprocedure / voortgang:

Medio 2027 wordt u weer meegenomen in de vervolgitwerking van de BRT-aanpak en mogelijke andere onderwerpen binnen de uitwerking van het OV-NWP.

Daarnaast ontvangt u eind 2026 een Statenbrief over ontwikkelingen rond de Spooragenda. Daarin worden onder andere de uitkomsten van het vervolgonderzoek van de spoorcorridor Utrecht – Arnhem – Duitse grens gepresenteerd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen