

Aanpak BRT 2026-2035

als uitwerking van het
OV-netwerkperspectief 2025-2050



Inhoud

Samenvatting		3
Inleiding		6
1	Waarom aan de slag met BRT	7
1.1	Context	8
1.2	Wat is Bus Rapid Transit?	9
1.3	Meerwaarde van deze aanpak	10
1.4	Achterliggende doelen	10
2	De positie van BRT in onze provincie	11
2.1	Sterke basis om op door te bouwen	12
2.2	Rol BRT in OV-netwerkperspectief en nieuwe concessie	12
2.3	(Landelijke) ontwikkelingen en processen	13
3	De Utrecht BRT-standaard hoogover	14
4	BRT-corridors & potentie	18
4.1	Overzicht corridors	19
4.2	Corridors met mogelijk meeste verbeterpotentie	21
4.3	(Mogelijk) nieuwe BRT-corridors	22
5	Uitwerkingssporen infrastructuur	24
5.1	Behoud van huidige kwaliteiten (spoor 0, absolute basis)	25
5.2	Voortzetten inbreng in studies en programma's (spoor 1)	25
5.3	Nieuwe corridoraanpakken bestaande BRT-corridors (spoor 2)	27
5.4	Verbetering van haltes & hubs (spoor 3)	28
6	Organisatie en financiën	30
6.1	Samenwerking op basis van afspraken per corridor	31
6.2	Opschaling van de uitwerkingssporen in drie fases	31
6.3	Financiering	33
Bijlagen		34



Samenvatting

Eén van de speerpunten in het OV-netwerkperspectief 2025-2050 is om Bus Rapid Transit (BRT) in onze regio te versterken, met behoud van het onderliggende busnet. BRT bestaat uit enkele bovenregionale lijnen en U-liner en U-link. Het bedient veel (type) reizigers, zeker bij goede verknoping in het OV-netwerk en met andere mobiliteitsvormen. Gegeven de stedelijke groei speelt snel, comfortabel en (hoog)frequent OV een cruciale rol in het bereikbaar houden van de regio. Tegelijkertijd zorgt toenemende druk op de ruimte voor stagnatie. Daarom is een aanpak nodig om vaart te houden in de (door-) ontwikkeling van het BRT-netwerk.

BRT heeft aan populariteit gewonnen in Nederland. De afgelopen decennia zijn steeds meer succesvolle toepassingen ontstaan. BRT staat voor snel, frequent en comfortabel busvervoer. In de provincie Utrecht vormt BRT een aanvulling op het trein- en tramnetwerk. Daarmee draagt BRT bij aan de verbinding tussen stad en regio. Denk aan de OV-bereikbaarheid van 165.000 nieuwe woningen en 110.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Utrecht tot 2040.

BRT is niet nieuw in onze provincie. Rond 2000, en ook eerder, hebben we fors geïnvesteerd in busbanen om de toenemende vraag door ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren. Voorbeelden zijn Leidsche Rijn, Utrecht Science Park, het stationsgebied van Utrecht Centraal en de autoluwe binnenstad. Ook hebben we de bus meer ruimte gegeven.

BRT is meer zichtbaar op straat. Zo rijden sinds de ingang van de nieuwe concessies (eind 2025) meer zero emission-bussen met tevens meer capaciteit. Helaas ging deze start gepaard met forse uitvoeringsproblemen, waarmee de exploitatie niet op een acceptabel niveau was. Laat staan dat sprake was van een echte kwaliteitssprong. De komende periode (rest van 2026) staan in het teken van herstel, waarna we ons de komende jaren samen met de vervoerders kunnen richten op de beoogde verbeteringen in onder andere ritaanbod en zichtbaarheid van U-link en U-liner.

Afgezien van de uitvoeringsproblemen, loopt de BRT-infrastructuur achter op andere aspecten, zoals het ritaanbod. Daarom gaat deze aanpak in op de infrastructurale opgaven in 2025-2035, als uitwerking van het OV-netwerkperspectief 2025-2050. Dit kunnen we als provincie niet alleen, het kan alleen in gecommitteerde samenwerking met onze partners. Daarbij hebben we ons laten inspireren door BRT-standaarden en -toepassingen elders. Ons doel is een betrouwbare en concurrerende U-liner en U-link met hoogwaardige haltes en knooppunten in een drukker wordende regio. Dit doen we aan de hand van deze sporen:

0. Behoud van bestaande kwaliteiten

De OV-kwaliteit staat onder druk door herinrichtingen van wegen op basis van het STOMP-principe¹ en door

¹ STOMP is een ontwerpprincipe voor de openbare ruimte dat qua mobiliteit volgordeijk prioriteit geeft aan: Stappen, Trappen, OV, Deelmobiliteit en de Personenauto.

toenemende druk op wegen. Ondanks dat OV/BRT hoge prioriteit heeft voor provincie en partners, worden in uitvoeringsprojecten regelmatig nadelige keuzes gemaakt. Hierdoor is de bus steeds langer onderweg. Veel kleine, lokale verslechtingen leiden tot afbreuk van het OV-product en er is nauwelijks ruimte om ze elders te compenseren. Daarom staat behoud van de infrastructurele kwaliteit voorop, zoals 50 km/u als minimale snelheid op BRT-routes.

1. Voortzetten uitwerkingen

Grootschalige lopende uitwerkingen

Voor een deel van de corridors wordt al een BRT-plan uitgewerkt, zoals de MIRT-verkenning OV en Wonen, BRT Breda-Gorinchem-Utrecht en de preverkenning USP-Amersfoort. We zetten deze uitwerkingen voort, inclusief de organisatie van (extra) financiën. Totdat een schaa sprong is gerealiseerd op deze corridors, blijven we zoeken naar tussentijdse verbeteringen. Deze zijn nodig om de bereikbaarheid op peil te houden, passend bij de stedelijke groei. In onder andere de Merwedekanaalzone en Beurskwartier.

Quick-wins

Binnen concessies nemen we verbeteringen mee in onder andere vervoerplannen op basis van de lopende subsidieverordening en concessieregels. Ook willen we kansen blijven benutten in onderhoudsprojecten van wegen en herinrichtingen.

Kansen in nevenprogramma's

Voor sommige aspecten liften we mee op nevenprogramma's, zoals die van fiets. We hebben vanuit deze aanpak een signaalfunctie voor kansen.

2. Nieuwe corridoraanpakken

Voor de corridors, die het meest aan verbetering toe zijn en kansrijk in de uitvoering, stellen we met de wegbeheerders een maatregelenpakket op. Deze 'corridor aanpakken' gaan verder dan losse kleinschalige maatregelen via bijvoorbeeld de subsidieverordening. Het is de bedoeling om kansen te bundelen voor een kwaliteitssprong. We nemen daarin ook haltes en eventuele hubs mee. Gezien beperkte middelen is prioritering belangrijk, dus kiezen we voor een gefaseerde aanpak. De eerste periode 2026-2027 is de pilot-fase, daarna schalen we de succesvolle elementen op.

3. Verbetering van haltes en hubs

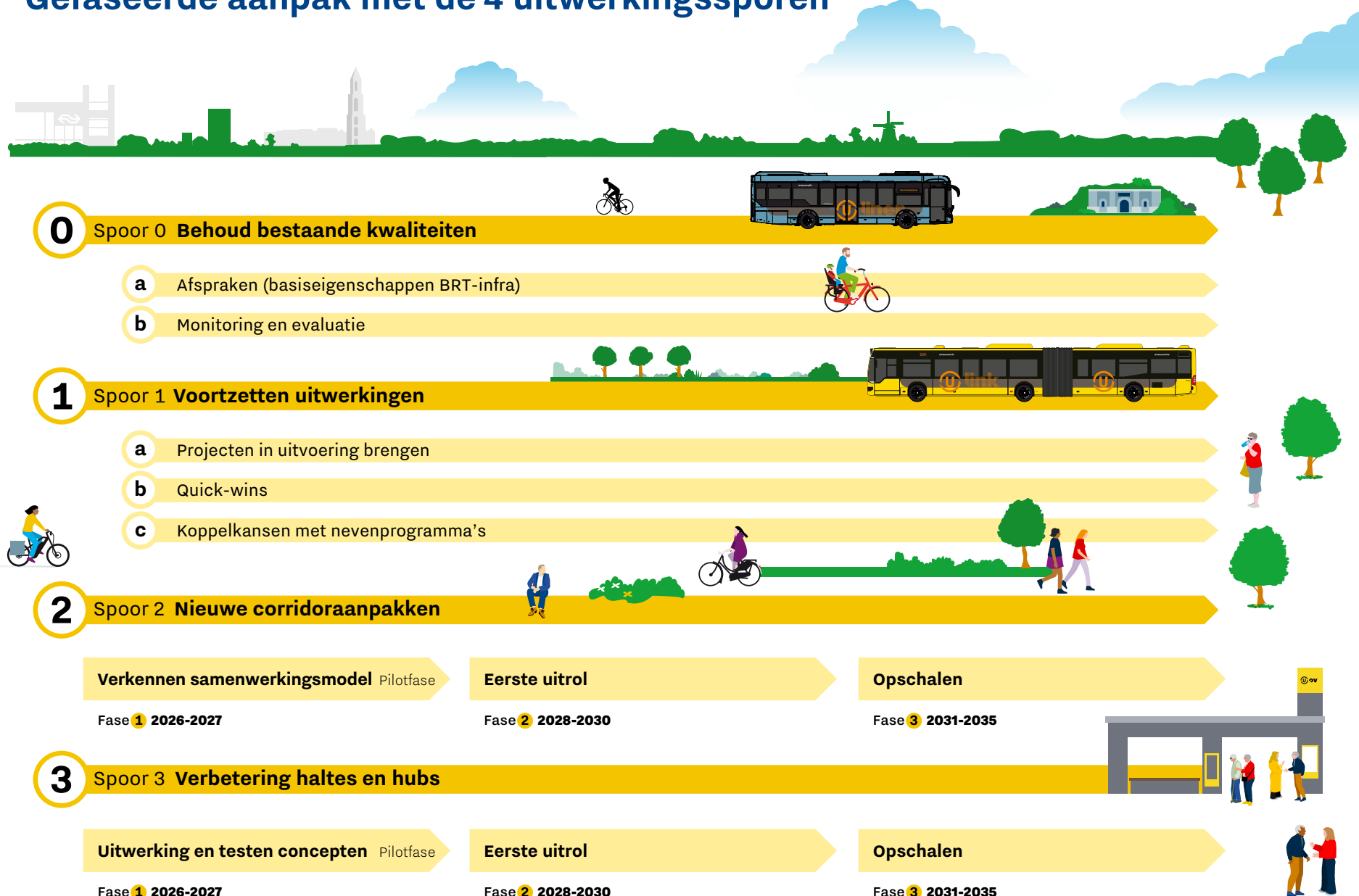
De 'Richtlijn Haltes, hubs en knooppunten' verwoordt onze ambities voor de opwaardering en uniformisering ervan. Deze aanpak beschrijft hoe we halte-concepten, en na 2030 ook hubs, gefaseerd uitrollen. Tijdens de eerste fase werken we halte- en hubconcepten uit en testen we nieuwe halte-elementen bij voorkeur ook al op enkele locaties in de praktijk.

Afsprakenkader

De gezamenlijke ambities en investeringen waaraan meerdere overheden op een corridor samenwerken leggen we mogelijk vast in een afsprakenkader. Daarin kunnen staan het behoud van bestaande OV-infrastructuur (kwaliteiten), de voorgenomen verbetermaatregelen inclusief bijbehorende investeringen en de organisatie ervan. Dit kan zorgen voor duidelijkere verwachtingen.



Gefaseerde aanpak met de 4 uitwerkingssporen



Inleiding

Deze aanpak voor de doorontwikkeling van Bus Rapid Transit (BRT) is een uitwerking van het 'OV-netwerkperspectief 2025-2035 met doorkijk naar 2050'. Het beschrijft de definitie van BRT voor de provincie, onze prioriteiten en hoe we samen met onze partners deze aanpak uitvoeren.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1: aanleiding en meerwaarde van deze aanpak.

Hoofdstuk 2: de positie van BRT in onze provincie.

Hoofdstuk 3: criteria om BRT-kwaliteit te meten.

Hoofdstuk 4: de BRT-corridors en welke corridors voor de grootste opgaven hebben.

Hoofdstuk 5: uitwerkingssporen om BRT een kwaliteits-sprong te geven.

Hoofdstuk 6: proces en samenwerkingsvormen om de uitwerkingssporen (H5) in te vullen.



1



Waarom aan de slag met BRT





Hieronder beschrijven we de context van BRT binnen het provinciaal beleid. BRT is een internationale term. We geven aan wat we onder deze term verstaan en wat we als provincie overnemen. Daarnaast leggen we de meerwaarde van BRT uit.

1.1 Context

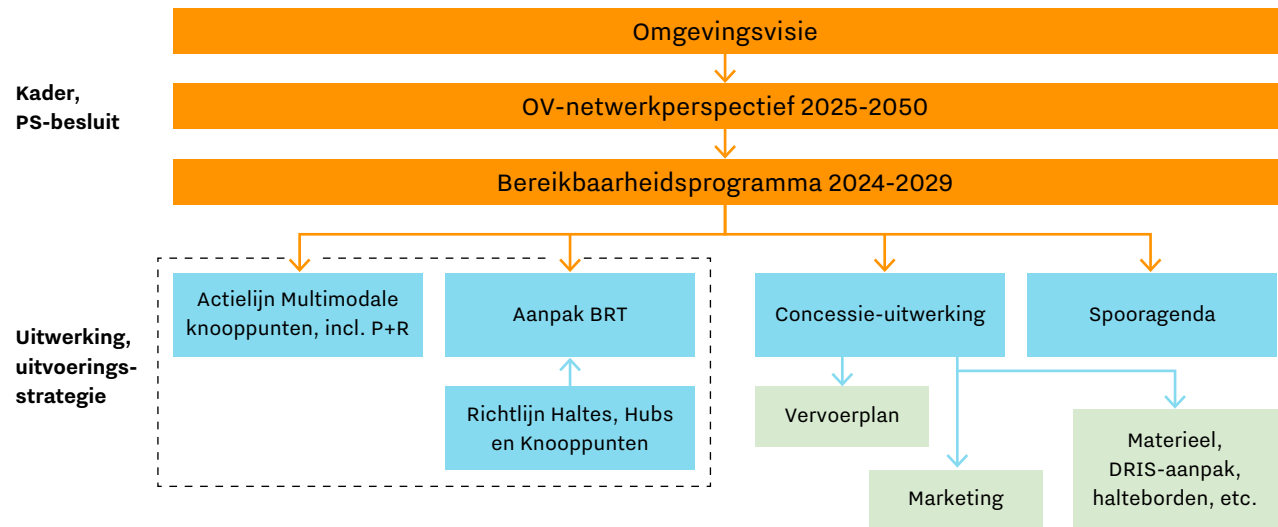
De doorontwikkeling van BRT in onze provincie zorgt voor betere verbindingen van, naar en binnen de provincie als alternatief voor autoverplaatsingen. Onder BRT verstaan we de regionale U-liner, de stadsgewestelijke U-link en enkele bovenregionale verbindingen tussen landsdelen. Deze Aanpak BRT is een uitwerking van geldende kaders als de Omgevingsvisie, het OV-netwerkperspectief 2025-2050 en het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (BBP).

Deze afbeelding toont de relatie van de aanpak met andere uitwerkingen van de Omgevingsvisie, met het OV-NWP en het BBP.

Afbeelding 1 beschrijft hoe een aantrekkelijker BRT (nieuwe) woon- en werklocaties beter bereikbaar maakt:

De **Omgevingsvisie (Utrecht in 2050)** beschrijft zeven thema's die de opgave van de provincie de komende decennia samenvatten. Het thema 'Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' is de meest relevante voor deze aanpak: "We willen dat Utrecht goed bereikbaar blijft

Belangrijkste verbeteringsgronden 2025-2035 ('benutten')



Afbeelding 1 Samenhang Aanpak BRT met andere programma's

en streven daarom naar het beter benutten van het spoor- en hoogwaardig OV-netwerk met aandacht voor het beter benutten van het hoofdwegennet en provinciale wegennet. Dit is essentieel voor een vitale provincie. Wij bezien bereikbaarheid in samenhang met wonen, werken, voorzieningen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Daarbij zetten we in op knooppuntontwikkeling om overstap tussen vervoerwijzen mogelijk te maken en het OV- en fietsgebruik te stimuleren. Al dan niet in combinatie met nieuwe parkeervoorzieningen."

Het **OV-NWP** gaat in op het belang van de doorontwikkeling van BRT binnen het bredere mobiliteitssysteem en het belang van ruimtelijke ontwikkelingen. Het beschrijft op hoofdlijnen de BRT-corridors met de functie binnen het netwerk. Dit perspectief omvat hoofdkeuzes op basis van typische netwerkdilemma's, zoals 'doorrijden of overstappen'.

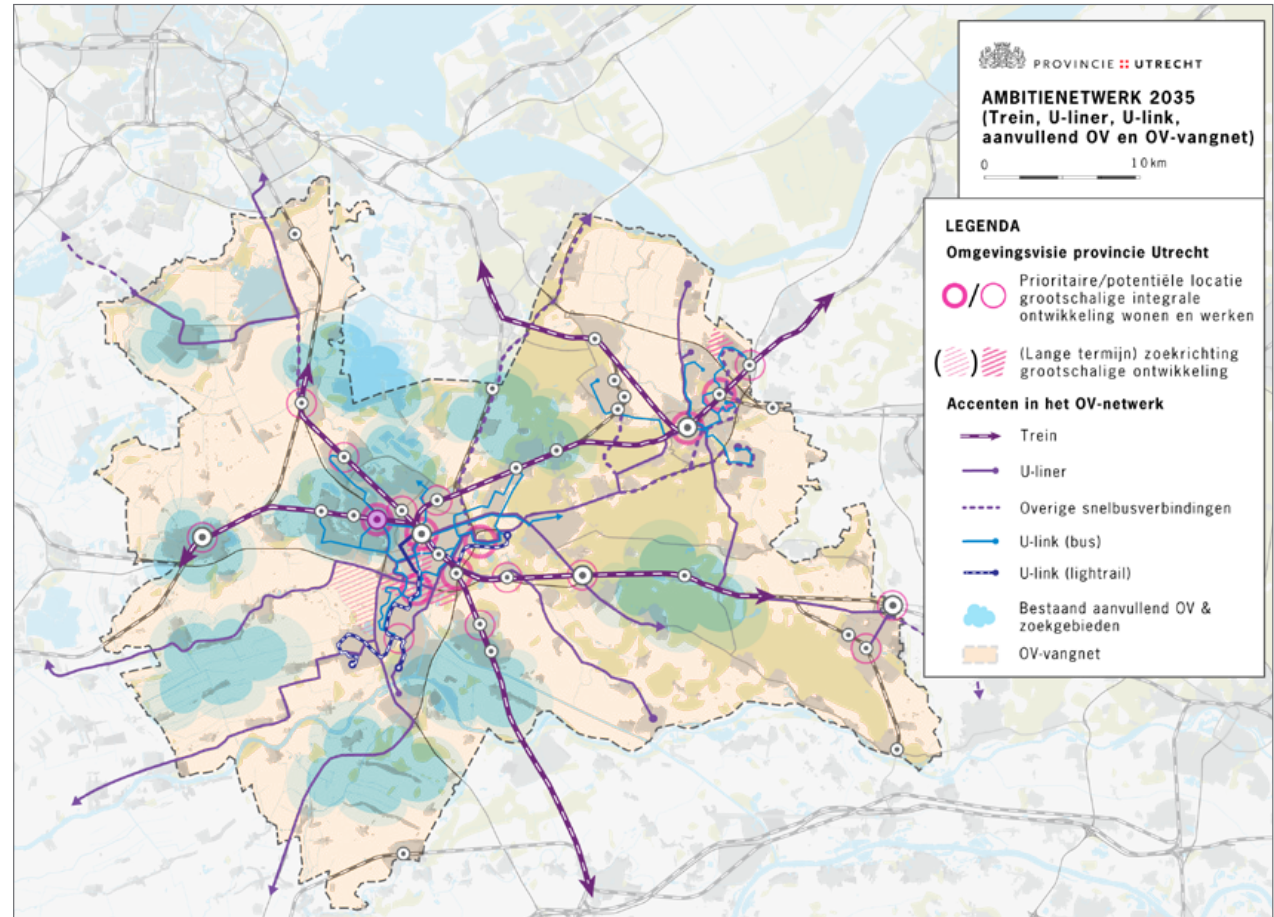
Het **BBP** is een verdieping van de Omgevingsvisie voor de periode 2024-2029. Het richt zich op keuzes voor een meer geïntegreerd mobiliteitssysteem, dat aansluit bij (gewenste) ruimtelijke ontwikkelingen. In de bereikbaarheidsverbetering speelt publieke mobiliteit een belangrijke rol. Deze (verzamel)vorm van OV en aanvullend vervoer heeft landelijk veel aandacht. In deze periode experimenteren we hiermee. De koppeling met BRT is belangrijk, want publieke mobiliteit en BRT versterken elkaar, mits goed uitgewerkt. De Aanpak BRT is aangekondigd in het Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit.

Naast provinciaal beleid vormt de uitwerking binnen U Ned een belangrijke context voor deze aanpak. Een groot deel van de BRT-opgaven is/wordt daar belegd. U Ned is de samenwerking van Rijk, provincie en een groot deel van onze gemeenten. Doel is een gezonde en duurzame regio in samenhang met de verstedelijkingsopgave, een versterkte economie en een slim en toekomstvast mobiliteitsnetwerk. Dit gebeurt in meerdere onderzoeken en werkgroepen, waarin BRT in meer of mindere mate een rol speelt.

Het gaat hier om de volgende uitwerkingen:

- Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort
- MIRT-verkenning OV en Wonen
- MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg
- Mobiliteitsagenda regio Amersfoort 2040
- Preverkenning BRT USP-Amersfoort
- Regiopoorten

Vanuit de OV-alliantie (provincie en gemeente Utrecht) is de Ontwikkelagenda OV 2025-2035 een belangrijk document. Daarvan is de ontwikkeling van BRT één van de pijlers. Deze aanpak gaat meer over de gewenste kwaliteiten en financiële kaders, terwijl de Ontwikkelagenda prioritaire corridors benoemt.



Afbeelding 2 Ambitienetwerk 2035 in het OV-netwerkwerkperspectief 2025-2050

1.2 Wat is Bus Rapid Transit?

BRT wordt toegepast voor hoogwaardige bussystemen met kenmerken van meer traditioneel railgebonden vervoer, maar dan op luchtbanden. Met BRT bedoelen we: snelle, hoogfrequente buslijnen met bovengemiddelde halteafstanden en extra comfortabele voertuigen.

Experts zijn het erover eens dat metro-achtige busbanen met vrije verkeerskruisingen de hoogste standaard vormen. Dit komt onder andere in Zuid-Amerika voor, maar nog weinig in Europa.

Met de 'landelijke actieagenda BRT' is in Nederland meer aandacht ontstaan voor BRT. Hierin pakken we onze rol als mede-ontwikkelaar.

Binnen onze provincie zijn U-liner en U-link BRT-systemen, naast enkele bovenregionale lijnen. U-liner en U-link zijn de snellere bussen met bovengemiddelde halte-afstanden tussen belangrijke herkomsten, bestemmingen en knooppunten. Vooral U-liner wordt gereden met extra comfortabel materieel.

Ons BRT-systeem bestaat ook uit infrastructuur, zoals haltes, busbanen en prioriteit in de regeling van VRI's.

1.3 Meerwaarde van deze aanpak

Hoewel BRT/HOV niet nieuw is, een sterke basis heeft en veel kwaliteitsaspecten al zijn belegd (onder andere in de concessies), blijft de infrastructurele kwaliteit achter. Dit terwijl in stedelijke gebieden – en daarbuiten – de druk op de ruimte verder toeneemt als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, de uitrol van 30 km/u en groeiende verkeersstromen (zowel auto, fiets als OV). Scherpe keuzes en realisatiekracht zijn daarom nodig voor een toekomstvast OV-netwerk. Dat de (door-) ontwikkeling van OV-infrastructuur stagneert, heeft niet alleen nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid, ook komt de capaciteit onder druk te staan het aantal reizigers dat mee kan met de bussen. Daarnaast nemen de exploitatiekosten toe, zonder dat daar extra reizigersbaten tegenover staan. Daarom is het nodig dat wegbeheerders en concessieverlener inzetten op een volgende kwaliteitssprong in het BRT. Dit vraagt om prioriteren, want er is beperkte financiële ruimte en uitvoeringskracht. Het is dan ook een gezamenlijke inspanning met oog voor:

- Ambitie versus (financieel) realisme
- Balans stad (U-link) / regio (U-liner)
- Eigenaarschap (infra derden)

Hierdoor ontstaat meer uniforme kwaliteit in het gehele busproduct: van aanbod in materieel en tarieven tot uitstraling en comfort. Bij de BRT-investeringen blijft het onderliggende netwerk (zoals U-bus) redelijkerwijs in stand door te blijven investeren en te zoeken naar optimale invulling van het netwerk. Dit betekent soms dat een ander(e) (type) bediening, eventueel met aanvullend voor- en/of natransport, de beste oplossing is voor reizigers.

Multimodale knooppunten maken geen onderdeel uit van deze aanpak. Hier is een aparte actielijn voor. Provincie-overstijgend werkt onder andere U Ned aan verbeteringen. Dus hoewel sterke knooppunten belangrijk zijn voor goed functionerend BRT vice versa, richt deze aanpak zich op verbetering van haltes en hubs. Uiteraard zijn de programma's wel op elkaar afgestemd.

1.4 Achterliggende doelen

De achterliggende doelen van deze aanpak zijn:

Provinciale BRT-ambitie in perspectief plaatsen: bijdrage aan bereikbaarheid

Een kwalitatief BRT-systeem heeft meerwaarde voor stad en regio. Deze aanpak beschrijft deze meerwaarde, zowel maatschappelijk als binnen het OV-systeem (onderscheid van overige busformules).

Meer sturing aan subsidies en organisatie van aanvullende budgetten

We hebben een jaarlijks subsidiebudget voor OV-infrastructuur, dat al veel wordt gebruikt door gemeenten. De meeste aanvragen zijn reactief, waarbij geldt 'first come first serve'. Deze aanpak geeft meer richting aan de

gewenste maatregelen vanuit de provincie en stimuleert dat we onze (beperkte) financiële middelen benutten voor de belangrijkste BRT-opgaven. Die sturing richten we niet alleen op de verdeling over de diverse opgaven, maar ook op de fasering in de periode tot 2035. Dit geldt tevens voor onze eigen wegen met haltes die een groot deel van ons BRT-netwerk dekken.

Beter samenwerken op mobiliteitsambities

Het uitvoeren van BRT-maatregelen lukt alleen door samen te werken. Daar kunnen we in leren, zodat we beter weten wat andere partijen van ons nodig hebben om maatregelen uit te voeren. Bij de aanpak van onze eigen wegen geven we het goede voorbeeld. Deze aanpak geeft aan wat daarvoor nodig is.

2



De positie van BRT in onze provincie





Dit hoofdstuk beschrijft de sterke basis van BRT in onze provincie met de rol in het bredere OV-netwerk/mobiliteitssysteem.

2.1 Sterke basis om op door te bouwen

Al enkele decennia rijden snelle en frequente streeklijnen tussen bijvoorbeeld Utrecht en Zeist, Driebergen, Wijk bij Duurstede, Montfoort, IJsselstein, Schoonhoven en Leerdam. Door het toenemende autoverkeer staat de kwaliteit (snelheid, doorstroming) van deze buslijnen steeds meer onder druk. Tussen 2000 en 2021 zijn in de provincie bijvoorbeeld grootschalige investeringen gedaan in hoogwaardige OV-structuur in Utrecht. De belangrijkste daarvan is de 'HOV-bril' in de stad Utrecht die woonkernen en kernbestemmingen via Utrecht CS verbindt (zie bijlage 2). Hiernaast hebben we veel kleinere verbeteringen doorgevoerd. Zo hebben we voorsorteerstroken toegevoegd voor bussen bij kruisingen, DRIS-panelen uitgerold en haltes samengevoegd en verplaatst. Ondertussen blijft de regio groeien en is leefbaarheid een (nog) belangrijker thema geworden. Nut en noodzaak van weginfrastructuur toetsen we dan ook strenger.

De start van de nieuwe concessies in december 2025 (voor tien jaar) markeerde de verdere uitrol van BRT. U-link reed al in de stad Utrecht, werd in Amersfoort geïntroduceerd en ook startte een tweede deelmerk,

namelijk U-liner op regionale verbindingen. Hierbij zijn nieuwe elektrische bussen geïntroduceerd met meer capaciteit. In december 2025 zijn bij de start van de concessie Binnen ruim 71 nieuwe bussen (van 18 tot 25 meter) als U-link beschikbaar gekomen. Bij de concessie Buiten zijn dit bij start 106 nieuwe bussen als comfortabele U-liner (van 12 tot 18 meter) en 34 nieuwe bussen als U-Link (12 meter). Gedurende de looptijd worden in deze laatste concessie onder andere als onderdeel van de Zero-Emissie transitie eind 2026 en in 2028 nog eens ruim 260 nieuwe bussen als comfortabele U-liner en circa 70 als U-link toegevoegd.

Helaas zijn de beoogde verbeteringen teniet gedaan door opstartproblemen, waardoor de bediening door bussen nauwelijks is toegenomen en bovendien onbetrouwbaar was. Bovendien is duidelijk geworden dat personeelstekosten een langdurig probleem kunnen zijn in relatie tot onze OV-ambities. Dit vraagt om extra inzet op deze aanpak BRT, want door vervoer te bundelen op sterke corridors met een vlotte en betrouwbare doorstroming, bereiken met veel (potentiele) reizigers.

Op het moment dat de opstartproblemen voorbij zijn, bekijken we hoe we marketing van U-liner en U-link een plek kunnen geven. Deze inzet zullen we geleidelijk uitbreiden tot 2030.

→ **Bijlage 2** beschrijft de geschiedenis van BRT in onze provincie.

→ **Bijlage 3** beschrijft raakvlakken aan deze aanpak: kwaliteitsverbeteringen voor BRT anders dan infrastructuur.

2.2 Rol BRT in OV-netwerkperspectief en nieuwe concessie

De U-link-lijnen en de formule U-liner voor langere afstanden buiten het stedelijk gebied vormen een basis voor de start van de vervoersconcessieperiode vanaf december 2025. BRT draagt – samen met het spoor – steeds nadrukkelijker het OV-netwerk en bredere ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties. Het OV-NWP omschrijft hoe we het netwerk koesteren en versterken volgens de gelaagdheid in het netwerk. Daarbij ligt de nadruk dus op een kwaliteitsstap op de hoofdverbindingen.

Met de ingang van de nieuwe concessies definiëren we U-liner, U-link en enkele landelijke corridors als 'BRT', verbonden aan verschillende schaalniveaus (zie de afbeelding en tabel hieronder). De merken U-liner en U-link passen we toe op lijnen die belangrijke herkomst- en bestemmingsgebieden en knooppunten met elkaar verbinden. Dit zijn snellere, frequente, comfortabele en weggebonden lijnen, met waar nodig eigen infrastructuur en goede haltevoorzieningen. Dat zijn over het algemeen de drukkere buslijnen. Ook op het bovenregionale schaalniveau speelt BRT een rol, als aanvulling op het

Sterk treinproduct als ruggengraat - meer Sprinters én IC-knopen

Internationaal ICE/IC Berlijn



Intercity



Sprinter



Hoofdverbindingen U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied

U-liner



U-link (U-tram en bus)



Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV

U-bus



Aanvullend OV (flex buurtbus, OV-vangnet)



landelijke spoornetwerk. Denk aan aansluiting op de centrale stations van Utrecht en Amersfoort en op bestemmingen die niet aan het spoornetwerk liggen, zoals het USP en de zuidwestkant van Utrecht. Dit komt

onder andere terug in de BRT-corridors USP-Amersfoort en Breda-Gorinchem-Utrecht. Daar zoeken we de verbinding met aangrenzende provincies, relevante gebiedsprogramma's en landelijke processen.

Type verbinding	Busformule	Basiskenmerken
Landelijk	Landelijk, maatwerk	Aanvulling op het landelijk spoornetwerk, ontwikkeling samen met het Rijk.
Regionaal	U-Liner	Aanvulling op het spoornetwerk voor langere reizen, soms betrokkenheid van het Rijk.
Stadsgewestelijk (Utrecht en Amersfoort)	U-Link	Verbinding van de belangrijkste gebieden en knooppunten in de stadsgewesten Amersfoort en Utrecht.

Tabel 1 Schaalniveaus BRT in de provincie Utrecht

Aanpak BRT 2026-2035 als uitwerking van het OV-netwerkperspectief 2025-2050

2.3 (Landelijke) ontwikkelingen en processen

Koppeling met landelijke BRT-werkstroom en actie-agenda

In de landelijke BRT-werkstroom is in 2023 een 'Actie-agenda BRT' opgesteld.¹ De werkstroom is ontstaan uit het landelijke Toekomstbeeld OV 2040. Met deze agenda versnellen overheden en vervoerders BRT in Nederland door belemmeringen in de organisatie, het beleid en de financiering weg te nemen. De agenda stelt: "De reeds bestaande internationale BRT-standaard² biedt inspiratie om tot houvast te komen. Tegelijkertijd constateren we dat deze standaard te veel gericht is op (bus)infrastructuur en onvoldoende inzicht geeft in de plek van BRT binnen het totale mobiliteitssysteem en in de aansluiting bij de maatschappelijke opgaven." Momenteel wordt onder andere gewerkt aan een BRT-standaard voor de Nederlandse context. De gehanteerde succesfactoren zijn slim, flexibel, integraal en betaalbaar. De wisselwerking met deze aanpak is belangrijk en zo nodig stellen we deze bij, op basis van de gezamenlijke inzichten.

Bus op vluchtstrook/doelgroepenstrook

Om BRT-corridors te versnellen, kunnen we de vluchtstroken (waar deze deels via snelwegen lopen) anders gebruiken. Aanvullend op het 'bus op vluchtstrook'-gebruik kijken we naar mogelijkheden die uit te breiden. Ook overleggen we met partijen binnen de BRT-coalitie over een bredere ontwikkeling voor de toekomst, waarin meer innovatieve vormen, zoals doelgroepstroken, worden verkend. Binnen de agenda is slimmer gebruik maken van bestaande infrastructuur een speerpunt.

¹ Zie [Landelijke Actieagenda BRT](#)

² Zie bijlage 4

3



De Utrecht BRT-standaard hoogover





Dit hoofdstuk beschrijft de gewenste kwaliteiten van het Utrechtse BRT. De kenmerken zijn gestoeld op onder andere het OV-NWP en geïnspireerd door BRT-standaarden elders, zie bijlage 4. Bijlage 5 toont leerpunten uit andere regio's. In bijlage 6 staan de BRT-ambities uit het OV-NWP beschreven.

Zoals in hoofdstuk 1 geschreven, bestaat een wisselend beeld van de BRT-kwaliteiten. Voor onze regio geldt dat BRT de U-liner- en U-link-lijnen omvat, aangevuld met enkele bovenregionale verbindingen. Daarbij horen macro-kwaliteitskenmerken die we in deze paragraaf doorlopen. Sommige hebben al een goede basis, meestal in de concessie-afspraken, andere vragen meer aandacht.

Netwerkwaarde – basis om op voort te bouwen

De netwerkwaarde is de verbindende waarde van een lijn, ook wel 'connectiviteit' genoemd. Deze waarde is hoog als belangrijke herkomsten, bestemmingen en knooppunten met elkaar worden verbonden. Een hoge netwerkwaarde heeft in belangrijke mate de huidige toekenning van BRT-lijnen volgens het OV-NWP bepaald. Door ruimtelijke ontwikkelingen en netwerk-optimalisaties zijn wijzigingen in het netwerk wel mogelijk.

Minimale frequenties – basis om op voort te bouwen

Een hoge frequentie en vroege/late bediening dragen bij aan snelheid en comfort van busverbindingen. Het

OV-NWP beschrijft de bandbreedte voor de minimale frequenties. Deze streefwaarden gelden voor de Utrechtse concessies. Ter vergelijking vermelden we ook U-tramlijn 20/21 (USP – Utrecht CS – Nieuwegein/IJsselstein). Met oog op maatwerk noemen we voor de enkele landelijke verbindingen geen streefwaarden.

Frequentie (#/uur)	U-liner	U-link	U-tram lijn 20+21
spits	6	8	8
dal overdag	4	6	8
avond en zondag	2	4	4

Tabel II Provinciebrede streefwaarden frequenties

Betrouwbaarheid en snelheid (absoluut en vergeleken met auto) – fundament vraagt aandacht

Topprioriteit voor reizigers is een betrouwbare verbinding, direct gevolgd door hoge snelheid. Niet alleen de snelheid van de bus is belangrijk, maar ook de snelheid vergeleken met de auto. Volgens het gedeelde beleid van de provincie en partners is de bus een alternatief voor de auto.

Deze drie aspecten vertalen zich in de streefwaarden op de volgende bladzijde.



Kwaliteitskenmerk	Meting	Streefwaarden	Praktijkvoorbeelden
Betrouwbaarheid	15e percentiel rijtijd gedeeld door 85 percentiel rijtijd (bij voorkeur gemeten over een hele maand maart of september)	Minimaal 0,8	Lijn 28: ca. 0,9 Lijn 3 Amersfoort ca. 0,7 Lijn 302 ca. 0,7 Lijn 307 ca. 0,7
Snelheid	Gemiddelde snelheid in de spits inclusief halteren (bij voorkeur gemeten op dinsdag en donderdag over een hele maand maart of september)	Binnen bebouwde kom (Bibeko): 25 km/u Buiten bebouwde kom (Bubeko): afhankelijk van wegvaksnelheid	Lijn 28: 21 km/u Lijn 302 – Bibeko: 35 km/u – Bubeko: 51 km/u Buslijn 307 – Bibeko: 25 km/u – Bubeko: 37 km/u
Vf-factor	Gemiddelde snelheid bus gedeeld door gemiddelde snelheid auto in de spits tussen maatgevende knooppunten/grotere haltes.	1,5	Lijn 302: ca. 1,2 Lijn 350: ca. 2 Lijn 77: ca. 1,5

Tabel III Streefwaarden betrouwbaarheid en snelheid

Directheid van routes – basis om op voort te bouwen

Routes zijn zoveel mogelijk gestrekt, omdat dit bijdraagt aan snelheid en comfort. Anders gezegd: als de wegenstructuur en de invloedsgebieden van haltes het toelaten, heeft een centrale, rechte route de voorkeur boven een meanderende route. Ook dit is gestoeld op de principes uit het OV-NWP. Hierbij houden we oog voor reizigers met langer voor- en natransport. Soms zijn deze nadelen te compenseren, bijvoorbeeld met aanvullende voorzieningen.

Reiscomfort bussen – basis om op voort te bouwen

BRT-materieel vraagt om een hoog comfortniveau. Dit geldt in het bijzonder voor U-liner door de gemiddeld langere tijd in de bus. De comforteisen zijn vastgelegd in de concessiebestekken, zodat vervoerders het materieel erop kunnen afstemmen. Hier hebben we inmiddels grotendeels invulling aan gegeven.

Herkenbaarheid – basis om op voort te bouwen (bussen); fundament vraagt om aandacht (haltes)

U-liner- en U-link-bussen zijn herkenbaar op alle onderdelen van de reis: van voorbereiding tot reis in de bus. Dit heeft meerwaarde voor de reiziger. Hoe we ambiëren dat in te vullen, staat in de Stijlwijzer en de Richtlijn haltes, hubs en knooppunten.

Haltedichtheid – basis om op voort te bouwen

Beperking van het aantal haltes is voor reizigers voordelig, ondanks dat sommige reizigers hierdoor langer voor- en natransport hebben. Het OV-NWP heeft dit beschreven. De gewenste haltedichtheid is afhankelijk van meerdere factoren. Deze brengen we komende jaren scherper in kaart om de juiste afwegingen te maken. Op sommige deelcorridors kunnen we mogelijk haltes overslaan en ze alleen door ontsluitende lijnen laten aandoen. We gaan hierbij uit van invloedsgebied van een BRT-halte van minimaal 600 meter lopen en 1800 meter fietsen hemelsbreed. Dit sluit aan bij landelijke richtlijnen.

Kwaliteit inrichting haltes en hubs – fundament vraagt om aandacht

De 'Richtlijn haltes, hubs en knooppunten' in bijlage 1 beschrijft de functionele ambities voor verschillende type haltes en hubs, waaronder BRT, tot aan bovenregionale knooppunten. Dit omvat provinciale haltes en haltes van gemeenten en andere wegbeheerders. Met deze richtlijn brengen we meer uniformiteit in de halte-inrichting en stellen we prioriteiten.

De richtlijn maakt ook onderscheid in haltes, die worden bediend door BRT-lijnen, en haltes waar alleen ontsluitende lijnen halteren. Hierbij gaat het vooral om herkenbaarheid en voorzieningenniveau. Haltes voor U-liner en U-link zijn in veel gevallen drukker. Omdat het ambitieniveau bij drukker haltes hoger ligt, krijgen deze automatisch meer voorzieningen.

		Kwaliteitsniveau (+, ++, +++)
Knooppunten	Treinstation	n.v.t.
	Busstation	+++
Hubs	BRT	+++
	P+R	+++
Haltes	Tram	+++
	BRT	++
	Bus	+

Tabel IV Kwaliteitsniveaus per type halte, hub of knooppunt.
Eén plusje staat voor basiskwaliteit. Twee plusjes vraagt om extra kwaliteiten bovenop de basiskwaliteit. Bij drie plusjes gaat het om luxe kwaliteit en voorzieningen, waar vaak grotere investeringen tegenover staan.



4



BRT-corridors & potentie





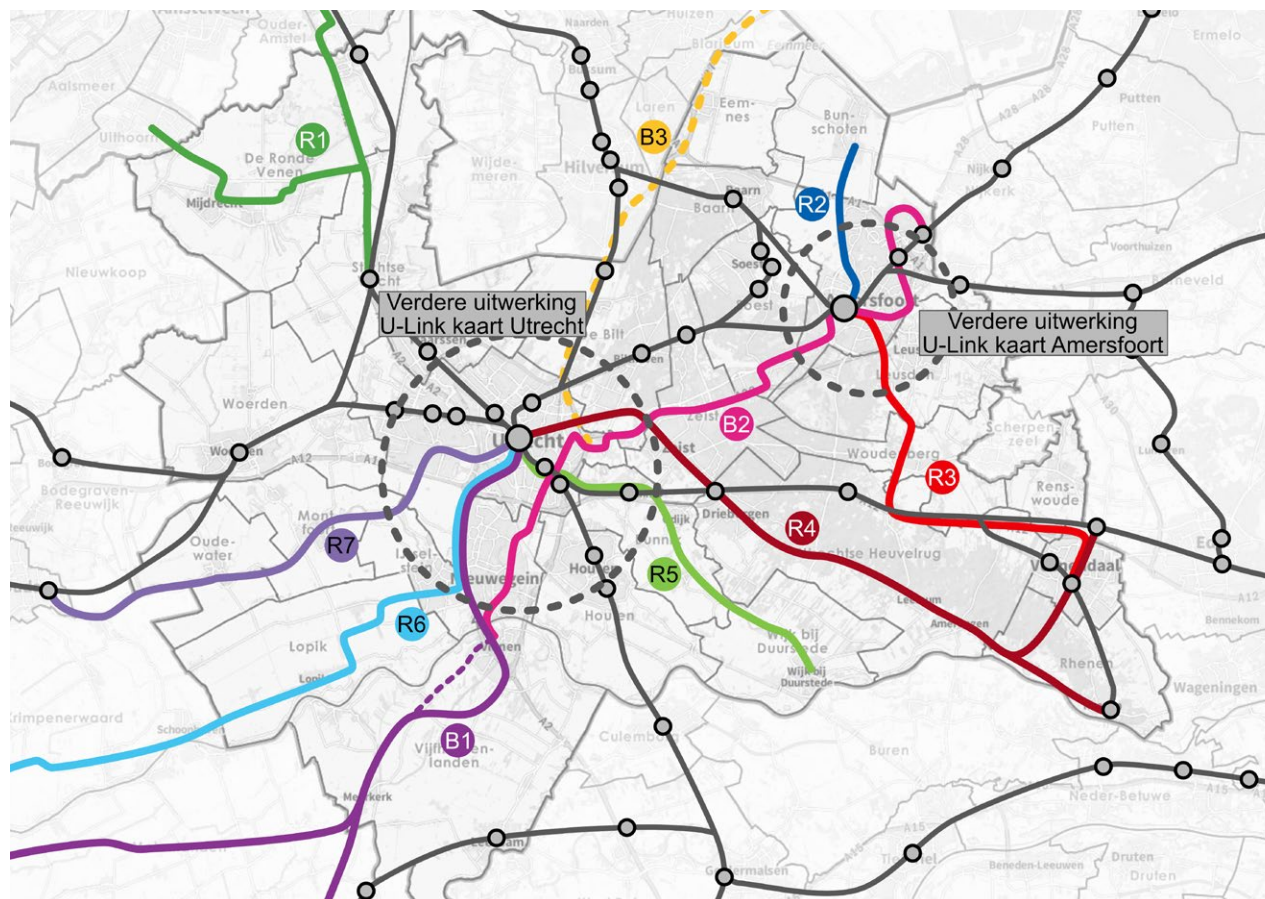
In de vorige hoofdstukken hebben we de aanleiding en kwaliteitsstandaard voor BRT geschetst. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de BRT-corridors, zoals in het OV-NWP beschreven en zoals deze in de huidige concessies als U-link en U-liner worden gereden. Paragraaf 4.2. beschrijft onze grootste opgaven op basis van enkele criteria uit het vorige hoofdstuk.

4.1 Overzicht corridors

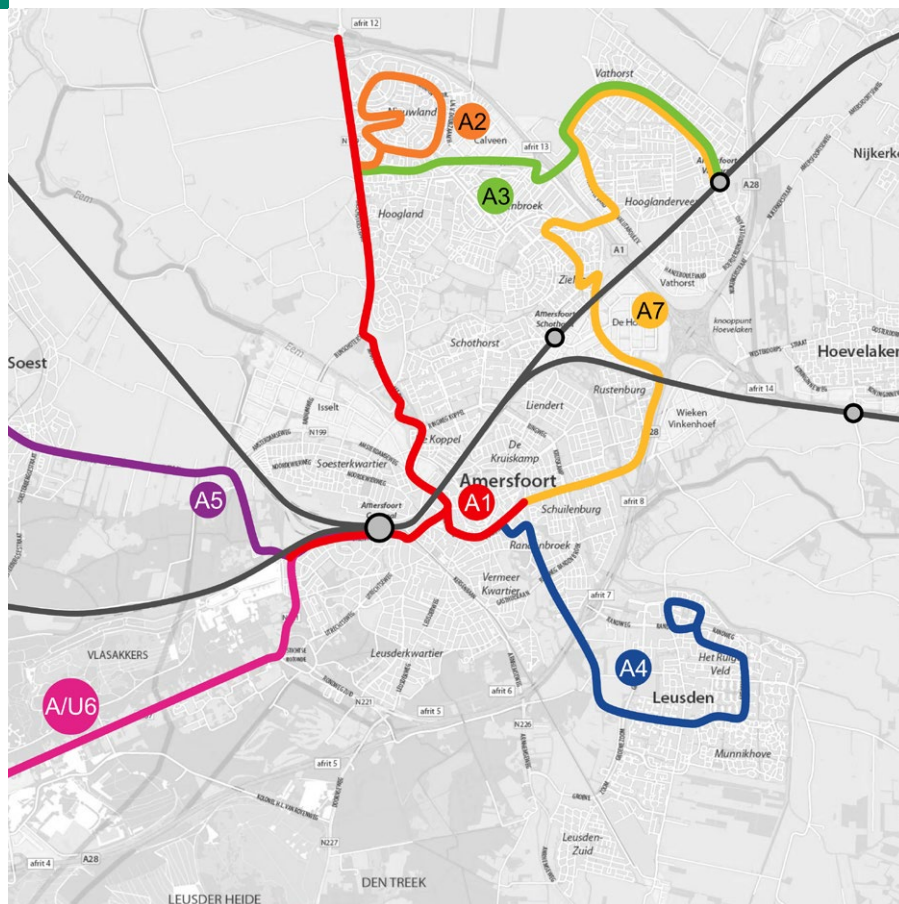
Afbeelding 4 toont de (boven)regionale corridors conform het OV-NWP. B1, B2 en B3 zijn bovenregionale corridors, waarbij B3 een lagere prioriteit heeft volgens het OV-NWP. R1 t/m R7 zijn regionale corridors (U-liner).

Afbeelding 5 toont de stadsgewestelijke U-link-corridors in en rondom de stad Utrecht. De gestreepte corridor(delen)(s) zijn mogelijke ontwikkelrichtingen in de periode 2025-2035, overeenkomstig met de 'Ontwikkelagenda OV-Alliantie 2025-2035'.

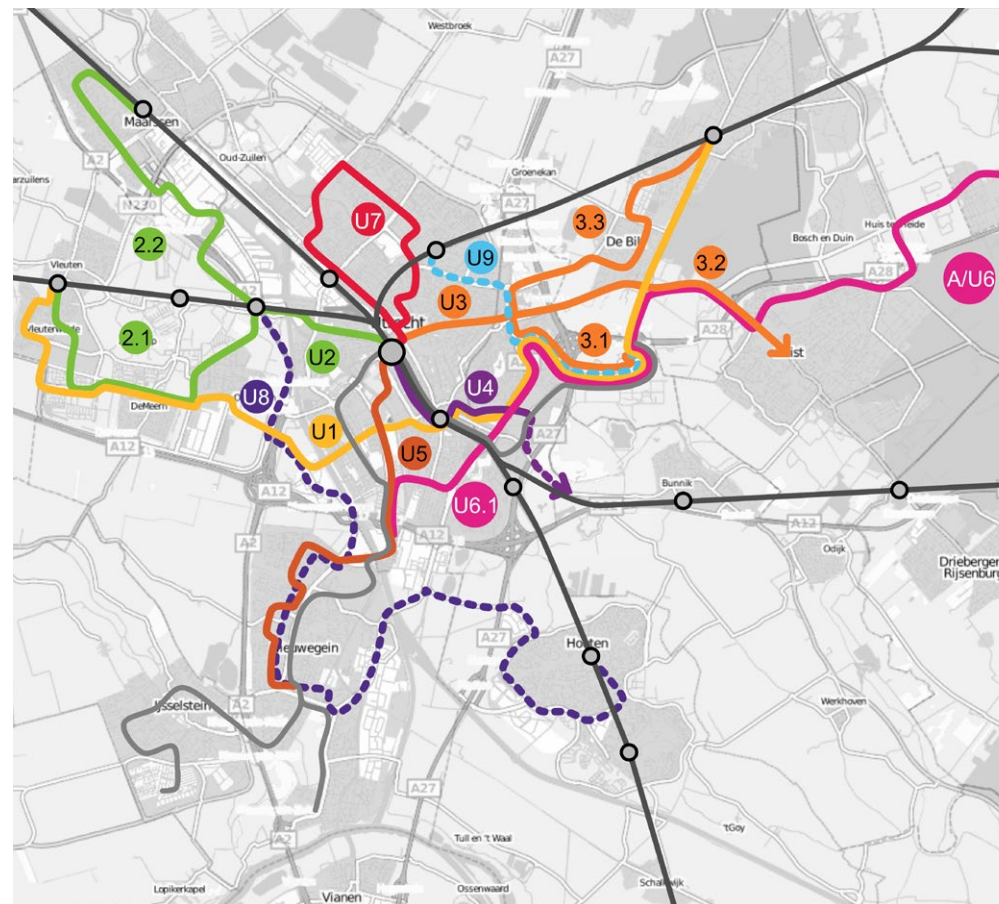
Afbeelding 6 toont de stadsgewestelijke U-link-corridors in Amersfoort per eind 2025. Speciale aandacht gaat uit naar het 'OV-anker', de centrale corridors rondom Amersfoort CS. Bijlage 7 toont welke buslijnen rijden op deze corridors.



Afbeelding 4 Overzicht (boven)regionale BRT-corridors



Afbeelding 6 Overzicht U-link corridors Amersfoort vanaf eind 2025



Afbeelding 5 Overzicht U-link-corridors Utrecht

4.2 Corridors met mogelijk meeste verbeterpotentie

In hoofdstuk 3 zijn BRT-kwaliteitsaspecten genoemd. Voor sommige geldt provinciebreed dat het fundament om aandacht vraagt. Onder andere zijn dit: betrouwbaarheid, snelheid en concurrentiekracht met de auto (Vf-factor). Dit geldt voor de wegen en de kruisingen waar bussen van gebruik maken en tevens voor knooppunten. Vaak is daar 'buffer' nodig in de dienstregeling, vanwege variërende vertragingen. Dit is daarom een algemeen aandachtspunt, waar in de praktijk winst voor reizigers te behalen valt.

De onderstaande tabellen tonen de corridors en de kwaliteitsaspecten uit 4.2. Deze aanpak kiest voor een hoogover beoordeling op basis van de indeling 'matig', 'redelijk' en 'goed'. Het betreft een expert inschatting op basis van kennis van de exploitatie. In veel gevallen zijn die bevestigd door signalen van de vervoerders.

Op dit moment hebben we nog geen voldoende betrouwbare data en methodiek om de aspecten grondig te kunnen toetsen aan de streefwaarden in hoofdstuk 3. De 'Gebiedsuitwerkingen' uit 2022 en 2023 geven wel een aanzet, maar hebben tevens onvoldoende consistente metingen opgeleverd.

Onderdeel van het vervolg is om de prestatie metingen goed in te richten, zodat deze zinnige resultaten laten zien en regulier gebruikt kunnen worden om bijvoorbeeld trends zichtbaar te maken.

Bovenregionaal

	Betrouwbaarheid	Snelheid	Vf-factor	Vf-factor
<i>B1. Breda – Gorinchem – Utrecht</i>	Matig	Redelijk	Matig	Veel doorstromingsknelpunten, waardoor de betrouwbaarheid laag is. De snelheid is zonder files acceptabel, maar niet genoeg om automobilisten te verleiden.
<i>B2. USP – Amersfoort</i>	Matig	Redelijk	Redelijk	Ondanks dat de bus op delen van de A28 op de vluchstrook kan rijden, kan de vertraging substantieel zijn in de spits. Met name vanwege veiligheid is de snelheid bij vluchstrookgebruik lager dan buiten de spits. Ook drukte op het USP (o.a. groeiend aantal bus/tram-voertuigen) en in Amersfoort dragen daaraan bij.
<i>B3. (Almere) – Huizen – USP</i>	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Verbetermogelijkheden zijn er (o.a. A28 en A27), maar die staan niet in verhouding tot die op de andere bovenregionale corridors.

Bovenregionale corridors met enkele kwaliteitsaspecten. Cursief betekent: loopt een uitwerking voor.

Regionaal (U-liner)

	Betrouwbaarheid	Snelheid	Vf-factor	Vf-factor
<i>R1. Uithoorn – Mijdrecht – Breukelen (– Amsterdam)</i>	Redelijk	Redelijk	Redelijk	De basis is redelijk, maar de snelheid kan beter. Aandachtspunt is o.a. de aansluiting A2 bij Breukelen en de doorstroming bij Wilnis en Mijdrecht.
<i>R2. Amersfoort – Bunschoten</i>	Redelijk	Goed	Goed	De verbinding is al relatief snel. Vooral het Amersfoortse binnenstedelijke deel is voor verbetering vatbaar.
<i>R3. Amersfoort – Veenendaal</i>	Redelijk	Matig	Matig	De bus is relatief traag, met meerdere doorstromingsknelpunten. Met de nieuwe tunnel Maarsbergen is wel een belangrijk knelpunt aangepakt.
<i>R4. De Bilt – Driebergen – Rhenen/ Veenendaal</i>	Matig	Matig	Redelijk	De bus verliest veel snelheid, mede door doorkruising van meerdere kernen. De betrouwbaarheid is laag in de spits. Dit geldt ook voor de auto en dit maakt ondanks de knelpunten dat de bus redelijk kan concurreren.
<i>R5. Utrecht – Wijk bij Duurstede</i>	Matig	Redelijk	Redelijk	De algemene kwaliteit is redelijk. In de spits loopt de bus op meerdere plekken vertraging op, met name binnen de kernen op de provinciale weg en richting Wijk bij Duurstede.
<i>R6. Papendorp – Lopik – Schoonhoven</i>	Redelijk	Goed	Redelijk	De snelheid is goed, maar de concurrentiekracht tegenover de auto kan beter. Dit heeft ook te maken met het landelijk gebied, waar veel reisrelaties met de auto sneller zijn. Aandachtspunt voor de doorstroming en rijcomfort is vooral tussen Lopik – IJsselstein – Papendorp (met veel rotondes).
<i>R7. Papendorp – Montfoort – Oudewater</i>	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Grotendeels dezelfde opmerkingen als bij R6. Vooral de doorstroming tussen Achthoven en De Meern kan beter.

Regionale (U-liner) corridors met enkele kwaliteitsaspecten. Cursief betekent: loopt een uitwerking voor.

Stadsgewest Utrecht (in lijn met 'Ontwikkelagenda 2025-2035' van de OV-alliantie)

	Betrouw- baarheid	Snelheid	Vf-factor	Vf-factor
U1. Vleuten/De Meern – Vaartsche Rijn – Waterlinieweg – USP	Matig	Matig	Redelijk	Er zijn een paar grote doorstromingsknelpunten, met name in de spits, het deel van de corridor ten noorden van Anne Frankplein. Betrouwbaarheid kan beter zoals rondom Vaartsche Rijn.
U2. CS – Leidsche Rijn station – Vleuten / Maarssen	Goed	Redelijk	Goed	De betrouwbaarheid is goed, maar de snelheid is voor verbetering vatbaar. Dit geldt met name voor de tak naar Vleuten.
U3. CS – Berekuil – USP / Zeist / Bilthoven	Redelijk	Redelijk	Goed	De drukke binnenstadas, ook als belangrijk bestemmingsgebied met veel halten, maakt dat de bus weinig snelheid maakt. De takken ten oosten van de Berekuil presteren qua snelheid beter.
U4. CS – Vaartsche Rijn – Galgenwaard	Matig	Matig	Goed	Het deel 'Dichtersbaan' presteert goed, maar o.a. bij station Vaartsche Rijn is de doorstroming kwetsbaar. Zie ook U6.
U5. CS – Nieuwegein	Redelijk	Redelijk	Goed	De snelheid is meestal goed, maar de kruisingen (met name Europaplein en rondom de Jutfasebrug) kunnen substantiële vertraging opleveren.
U.6. Westraven – Waterlinieweg – Rijnsweerd / USP (– Zeist noord – Amersfoort CS)	Redelijk	Redelijk	Redelijk	Er zijn een paar grote doorstromingsknelpunten, met name in de spits, zoals de Waterlinieweg. Ook kan de concurrentiekracht met de auto beter, o.a. met een nieuwe halte Herculesplein.
U7. CS – Overvecht / Zuilen	Redelijk	Matig	Matig	Door de slingerende route is de snelheid relatief laag.

Utrechtse U-link corridors met enkele kwaliteitsaspecten. Cursief betekent: loopt een uitwerking voor.

Stadsgewest Amersfoort

	Betrouw- baarheid	Snelheid	Vf-factor	Vf-factor
A1. OV-anker	Redelijk	Redelijk	Redelijk	De basis is in orde, maar met name de kruisingen veroorzaken vertraging.
A2. OV-anker – Leusden	Redelijk	Redelijk	Redelijk	De snelheid en betrouwbaarheid kunnen beter over de gehele corridor.
A3. OV-anker – Nieuwland	Goed	Goed	Redelijk	Gegeven dat dit het einde is van de corridor, is de prestatie acceptabel.
A4. OV-anker – Vathorst	Goed	Goed	Goed	De bus stroomt goed door, ook in de spits.
A5. OV-anker – Soest – Hilversum	Redelijk	Redelijk	Redelijk	De route is relatief slingerend, maar ondanks dat is deze qua snelheid en doorstroming redelijk.

Amersfoortse U-link corridors met enkele kwaliteitsaspecten. Cursief betekent: loopt een uitwerking voor.

4.3 (Mogelijk) nieuwe BRT-corridors

De onderstaande corridors zijn in eerste instantie kansrijk om (tot 2035) door te ontwikkelen tot BRT. Deze selectie is met inspraak van wegbeheerders gemaakt en is vooral gebaseerd op de verwachte reizigersgroei door ruimtelijke ontwikkelingen. Ook zijn er verbeterkansen. Bij de keuze om een corridor het U-liner- of U-link-merk te geven, spelen in elk geval de kwaliteitscriteria in hoofdstuk 3 een belangrijke rol. Voor een afweging voor de stad Utrecht heeft de OV-alliantie een uitgebreidere set aan 'indicatoren' opgesteld.

Regionaal (U-liner)

Utrecht - Leerdam (lijn 85)

Deze lijn is in de vorige concessieperiode meerdere keren opgewaardeerd en een strategische link in het netwerk.

Amersfoort Noord – Hilversum

De Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 merkt deze aan als potentiële nieuwe spitsverbinding via de A1. Momenteel rijdt hier geen bus. In het OV-NWP is deze verbinding aangemerkt als mogelijk interessant na 2035. De eventuele inzet hierop hangt samen met de ontwikkeling van de spoorverbinding tussen Amersfoort en Hilversum.

Stadsgewest Utrecht (U-link)

*De Meern – Papendorp – Vaartsche Rijn – Galgenwaard
(lijn 29)*

Een van de snelst groeiende lijnen in de concessie ‘binnen’ in de vorige concessieperiode was deze lijn 29. Daarom rijdt deze tegenwoordig als U-link. Een logische keuze door de belangrijke functie in het netwerk en het ontlasten van lijn 28. Omdat de betrouwbaarheid beter kan, is de OV-alliantie in 2026 een verkenning gestart naar de gewenste kwaliteiten en verbeterpunten.

*Leidsche Rijn – Papendorp – Nieuwegein (– Houten)
(lijn 48)*

Dit is lijn 48 die – door BRT-kwaliteit toe te voegen – een eerste invulling kan geven aan de westkant van het wiel van het concept ‘Wiel met spaken’. De gebiedsontwikkelingen in de A12-zone, Merwede en Leidsche Rijn spelen een belangrijke rol in de mogelijke opwaardering van deze lijn.

USP – Rijnsweerd – Station Overvecht – Overvecht (lijn 30)

Dit is lijn 30, waarvoor de gemeente Utrecht U Ned No Regret-maatregelen uitvoert in 2026. Deze corridor kan een grotere rol spelen in de bediening van Rijnsweerd en USP vanuit Overvecht (station). Op dit moment zijn andere routes voor veel reizigers aantrekkelijker en de gemeente Utrecht heeft wensen voor een stadsboulevard op de Kardinaal de Jongweg. Eerst moeten we dus een gezamenlijk principe-besluit nemen over deze verbinding en mogelijkheden op basis van principes voor weginrichting.

Amersfoort

Vathorst Bovenduist

Met de gemeente Amersfoort is de keuze gemaakt om de nieuwe wijk Vathorst Bovenduist te verbinden met BRT. Dit is vastgelegd in het Omgevingsplan en wordt inmiddels uitgewerkt. Dit kan een nieuwe BRT-lijn zijn en/of het aanpassen van een bestaande lijn.

5



Uitwerkingssporen infrastructuur





Dit hoofdstuk beschrijft de uitwerkingssporen om de gewenste (extra) kwaliteitssprong te bereiken. De eerste, 'Behoud van huidige kwaliteiten', gaat niet over kwaliteitsverbeteringen, maar gaat over juiste keuzes om onze waardevolle businfrastructuur te behouden.

5.1 Behoud van huidige kwaliteiten (spoor 0, absolute basis)

Behoud van infrastructurele kwaliteiten, met name doorstroming, is essentieel om de kwaliteitssprong van BRT in te vullen. Projectuitwerkingen geven soms slechts beperkt invulling aan de OV-beleidskaders, zoals gemeentelijke mobiliteitsplannen. De vertaalslag van beleid naar uitwerking blijkt complex. Dit is begrijpelijk, want gemeenten staan voor lastige, samenhangende keuzes voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Die hebben gevolgen voor voetgangers, fietsers, automobilisten en OV-reizigers. De druk op de ruimte neemt steeds verder toe, zeker binnen het stedelijke gebied. Als gevolg hiervan levert het OV mondjasmaat aan kwaliteit in bij lokale herinrichtingen en mobiliteitsmaatregelen, met bijvoorbeeld meer ruimte voor de fiets of snelheidsremmende maatregelen. Compensatie voor dergelijke afwaarderingen vanuit OV-perspectief blijkt lastig te vinden, ook elders op een corridor.

Het uitgangspunt om BRT-kwaliteiten op zijn minst op een gelijk niveau te houden, ondanks drukker wegen, stelt ons voor een dilemma. Het OV-systeem vervult een belangrijke maatschappelijke taak, maar soms conflicteren taken met elkaar, zoals een hogere verkeersveiligheid. In de uitwerking van dit spoor zoeken we daarom zoveel mogelijk win-wins. Zo kan het op sommige kruisingen voor bussen en fietsers bevorderlijk zijn om een VRI weg te halen. Daarbij hoeven we niet alle netwerken (OV, auto, fiets) te combineren, maar denken we meer in het scheiden ervan. Dit gebeurt al regelmatig in bijvoorbeeld de stad Utrecht, waar de bus soms een andere route heeft gekregen door andere, zwaardere wegende inrichtingsbelangen. Wel worden dan soms loopafstanden naar de haltes lang.

Onze inzet

1. Afspraken over basiskwaliteit uitwerken

Door vroegtijdig in gesprek te gaan met program-mamakers over de vertaling van beleidskaders naar uitvoeringsprojecten, zoals de geschikte maximum-snelheid, voorkomen we interpretatieverschillen.

2. Bewustwording met monitoring

De kwaliteitsaspecten in hoofdstuk 3 leggen de basis voor reguliere prestatiemeting van corridors. Deze monitoring breiden we uit en doorlopen we gezamenlijk als wegbeheerders en vervoerders. Dit helpt de gesprekken over gewenste verbeteringen en financiële verantwoordelijkheden.

5.2 Voortzetten inbreng in studies en programma's (spoor 1)

Sommige corridors in 4.2 zijn al onderdeel van een project, regionaal of bovenregionaal georganiseerd. Die inzet vormt een belangrijk deel van wat we de komende periode kunnen doen. In de meeste gevallen moeten we nog wel (deels) de financiën organiseren. Hieronder het overzicht voor 2026.

5.2.1 Grootschalige lopende uitwerkingen

Onze inzet

3. Bijdrage leveren aan grootschalige studies

- **BRT Breda – Gorinchem – Utrecht**
De provincie Noord-Brabant, provincie Zuid-Holland, provincie Utrecht, het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de betrokken gemeenten willen op deze corridor een kwaliteitsstap maken op weg naar BRT. Deze ambitie is uitgewerkt in het bestuursrapport 'hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht'.¹ De maatregelen worden aan de hand van een Adaptieve ontwikkelstrategie uit gewerkt. Hieronder vallen de volgende Utrechtse maatregelen: de hub Vianen (incl. P+R) A2 Lekbrug,

¹ [Bestuursrapport Hinks-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda-Gorinchem-Utrecht](#)

de busaansluiting Papendorp A2 en eventueel de hub Meerkerk in fase 1 tot 2030. Voor de hub Vianen (P+R) en de busaansluiting Papendorp A2 heeft het Rijk middelen gereserveerd.

- *Preverkenning USP – Amersfoort (onderdeel Mobiliteitsagenda Amersfoort 2040)*
De Mobiliteitsagenda regio Amersfoort 2040 geeft hoge prioriteit aan opwaardering van deze corridor. In het BO MIRT van najaar 2024 is besloten om in 2025 een preverkenning te starten.
- *Aanpak N201: corridor Vinkeveen – Mijdrecht – Breukelen*
We onderzoeken onder andere of de route bij Vinkeveen gestrekt kan worden, waar veel reizigers van profiteren.
- *BRT-gerelateerde maatregelen binnen MIRT-verkenning OV & Wonen*
Deze verkenning richt zich op de grootschalige stedelijke ontwikkeling in Utrecht zuid en oost en een schaa sprong in het OV. Onder andere de Merwedelijn is hier onderdeel van. De uitvoering van deze tramlijn vindt op zijn vroegst rond 2040 plaats. Tot die tijd streven we naar een goede doorstroming en hoge frequentie van de bussen tussen Utrecht CS en Europalaan en bijpassende infrastructuur. Naast de Merwedelijn maken enkele BRT-gerelateerde maatregelen onderdeel uit van de verkenning. Dit betreft een regionale (BRT)-bushalte op de Waterlinieweg (halte Galgenwaard), tweede HOV-as USP en een busstrook in de middenberm van de Waterlinieweg bij Laagraven (onder andere t.b.v. BRT USP-Vianen). Voor deze BRT-maatregelen zijn nog afspraken nodig over de financiering.

- *U Ned No Regrets: Europalaan-Zuid en USP-Overvecht*
De Europalaan-Zuid wordt momenteel verbeterd, met vooral in de zuidrichting extra busstroken. Ook wordt de kwaliteit van de haltes verbeterd. Dit levert ongeveer een minuut rijtijdwinst op voor het OV. Het totale No Regret-pakket wordt gezamenlijk bekostigd door Rijk, provincie en gemeenten. Op de corridor USP-Overvecht rijdt voorlopig geen U-link, maar deze is wel belangrijk in het lokale en regionale OV-systeem. Met dit No Regret-maatregelenpakket verbeteren we – via extra businfrastructuur – vooral de betrouwbaarheid van busritten in de spits.
- *Verkenning BRT USP-Almere*
Hoewel een lage prioriteit in het OV-NWP ondersteunen we de bovenregionale verkenning naar de potentie van BRT-kwaliteit op deze verbinding.

5.2.2 Quick-wins

In de infrastructuur ontdekken we regelmatig quick-wins voor verbetering van het OV-netwerk: losstaande, relatief eenvoudige maatregelen. Deels zijn deze quick-wins nodig om vervoerplannen te rijden, zoals het verplaatsen van een halte. Voor provinciale infrastructuur loopt dit hoofdzakelijk via de programmering van N-wegen en voor gemeentelijke wegen (vooralsnog) vooral via projectoverleggen, eventueel gesteund door de provinciale subsidieverordening.

Onze inzet

4. Externe (koppel)kansen benutten in concessie-ontwikkeling

We geven kleinschalige infrakansen een plek in vervoerplannen. Bijvoorbeeld een verandering van een route of een kans om een corridordeel te versnellen door de ligging en bediening van haltes aan te passen.

De subsidieverordening wordt goed benut voor deze infra maatregelen. Er is wel een zekere willekeur van aanvragen, waarbij geldt 'first come first serve'. Het is voor wegbeheerders bovendien niet altijd eenvoudig om goedgekeurde aanvragen uit te voeren. Daarom willen we eerder overleg met partners over verbeteringen.

Daarbij gebruiken we monitoring. Hierbij leren we meer van elkaars successen en uitdagingen. Denk aan:

- Binnen de bebouwde kom halteren op de rijbaan in plaats van in haltekommen.
- Toepassing van (busvriendelijke) drempels.
- Herzien van VRI-regelingen, die in sommige gevallen lange tijd niet geüpdatet zijn.

5. Prioriteiten meegeven in programmering N-wegen

In de programmering van N-wegen leveren we onze bijdrage door BRT-prioriteiten aan te geven. Bij trajectuitwerkingen is ook nog ruimte voor inbreng van maatregelen en voor de juiste inrichtingskeuzes.

5.2.3 Benutten kansen in nevenprogramma's

Dit spoor gaat over aansluiting zoeken in uitwerkingen vanuit overkoepelende programma's.

■ Knooppunten

Een kwaliteitssprong in BRT en verbetering van knooppunten versterken elkaar. De mogelijkheden voor ketenreizen nemen toe (functionaliteit) en het wordt aantrekkelijker om over te stappen. Binnen de provincie staat de Actielijn 'Multimodale Knooppunten' binnen het Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit voor de belangrijkste opgaven rondom knooppunten en hubs. Dit gebeurt onder andere met een jaarlijkse schouw en belevingsmonitor. De verbindingswaarde van een knooppunt is één van de factoren in dit

perspectief. Daarin speelt het aandoen van één of meerdere BRT-lijnen een belangrijke rol. Vanuit U Ned werken we regionaal aan de verbetering van 'Regiopoorten'. Ook stelt de (door)ontwikkeling van P+R's voorwaarden aan het BRT-systeem. Zo is in Papendorp de Hub XL in ontwikkeling, die eisen stelt aan onder andere het bedieningsvenster (bijvoorbeeld bussen die 's nachts rijden), frequenties (voldoende hoog om automobilisten te verleiden om met het OV te reizen) en tarieven/combicketts.

Onze inzet

6. *Inbreng BRT-wensen in programmering knooppunten, eventueel afgeleid van uitwerking haltes en hubs.*

■ Fietsvoorzieningen

BRT en fietsvoorzieningen hebben elkaar nodig. Zo functioneren (centrale) BRT-haltes in kleine kernen alleen als reizigers hun fiets kwijt kunnen en de haltes goed met de fiets bereikbaar zijn.

Onze inzet

7. *Inbreng BRT-wensen in programmering fietsvoorzieningen*

Signalering van verbetering en/of uitbreiding van fietsfaciliteiten bij BRT-haltes en een goede fietsverbinding naar de haltes (aanvullend op de bestaande monitoring).

8. *Inbreng BRT-wensen in programmering doorfietsroutes*

In bijlage 8 staat een kaart met de U-liner-corridors en de (potentiële) doorfietsroutes. De plekken waar ze elkaar aanvullen brengen we in beeld. Mogelijk zijn daar verbetermogelijkheden voor een aantrekkelijke overstap.

■ (Regionale) treinverbindingen

Het spoor voorziet niet altijd in vervoersbehoeften. Daarom is het op sommige corridors nodig om parallel aan regionale treinverbindingen te investeren in BRT. De belangrijkste is de corridor Amersfoort – USP, waar de bus voor veel reizigers sneller is dan de trein en tram/bus. Dit geldt in ieder geval voor Amersfoortse woonwijken naar het USP. Onze Spooragenda gaat hier verder op in.

Onze inzet

9. *Inbreng BRT-wensen in programmering spoorse zaken*

We bekijken regelmatig of met name parallelle trein- en BRT-verbindingen om doorontwikkeling van het busproduct vraagt.

■ Publieke mobiliteit

Onze regio heeft een vooraanstaande rol in de vestiging van publieke mobiliteit in het brede mobiliteitssysteem. BRT biedt uitstekende kansen om er maatwerkmobiliteitsoplossingen aan te verbinden. Deze koppeling werkt wederkerig: de business case van publieke mobiliteit wordt kansrijker en BRT-lijnen worden meer 'gevoed'. Een voorbeeld hiervan zijn de haltes in de Lopikerwaard van lijn 395 aan de N210. Inwoners van platteland en lintbebouwing gaan met eigen vervoer naar deze haltes, waarna de bus ze snel naar Utrecht of Rotterdam brengt.

Publieke mobiliteit zou hier wellicht een grotere rol kunnen spelen. Publieke mobiliteit als aanvulling op BRT is met name interessant onder de volgende voorwaarden:

- Buiten het invloedsgebied, verder dan de acceptabele loopafstand, liggen voor het OV interessante herkomsten en/of bestemmingen zonder reguliere OV-bediening.
- De BRT-frequentie is hoog genoeg.
- Bij haltes is ruimte voor parkeren en overige nuttige faciliteiten.

Onze inzet

10. *Inbreng BRT-wensen in programmering publieke mobiliteit*

We signaleren jaarlijks kansen voor (proeven met) publieke mobiliteit bij BRT-corridors.

5.3 Nieuwe corridoraanpakken bestaande BRT-corridors (spoor 2)

Met nieuwe 'corridoraanpakken' realiseren we een extra kwaliteitssprong bovenop geleidelijke, kleinere verbeteringen. Een corridoraanpak is een samenhangend pakket van maatregelen dat leidt tot een substantiële verbetering voor reizigers. Deze kenmerkt zich verder als volgt:

- Bedoeld voor corridors met lagere kwaliteit dan overige corridors én/of als ontwikkelingen om opwaardering vragen, zoals stedelijke groei;
- Meer dan 'quick-wins': maatregelen die vragen om scherpe keuzes in de inrichting, waarvoor gezamenlijk optrekken van beleidsmakers en wegbeheerders nodig is;
- Maatwerk financieringsafspraken, gekoppeld aan exploitatiewinsten;
- Zoveel mogelijk gekoppeld aan overkoepelende aanpakken, zoals die van N-wegen;
- Haltes (en mogelijk hubs) doen mee en de aanpak ervan halen we in sommige gevallen naar voren.

Selectiecriteria

In paragraaf 4.2 staan de corridors met de grootste verbeterpotentie en mogelijke nieuwe U-liner of U-link corridors. Niet alle corridors die verbeterpotentie hebben, zijn kansrijk voor een corridoraanpak. Deze paragraaf selecteert verder op basis van maatschappelijke meerwaarde en projecthaalbaarheid.

A. Relevante bijdrage aan opgaven (maatschappelijke meerwaarde)

A1. Bijdrage aan de woningbouwopgave

Mogelijk maken van woningbouw is een belangrijk aspect in gezamenlijk beleid van provincie en partners. BRT speelt een belangrijke rol in het bereikbaar maken ervan. Daarom is dit een belangrijk criterium.

A2. Reizigersprofijt

Als meer reizigers profiteren, is de maatschappelijke meerwaarde groter. Een hoog reizigerspotentieel is dus een belangrijk argument om investeringskansen te onderzoeken.

Nb: voor beide criteria A zijn de kansen voor financiering ook aanzienlijk groter.

B. Projecthaalbaarheid op voorhand

B. Bereidheid en mogelijkheden wegbeheerders

Belangrijk is dat op voorhand interesse is bij wegbeheerders voor een corridoraanpak. Zoals gezegd, is gezamenlijkheid nodig om een verbeter sprong te realiseren.

Scores

Tabel III bevat de corridors met de hoogste verbeterpotentie in paragraaf 4.2 waar de afgelopen jaren nog niet of beperkt op meerdere delen van de corridor is gekeken naar verbetermogelijkheden. Corridors waar dit wel voor geldt, zijn overigens mogelijk ook interessant voor een corridoraanpak (maar dus niet zozeer 'nieuw'). Dan gaat het vooral om daadwerkelijk uitvoering geven aan voorgestelde maatregelen. Voor de meeste corridors geldt dat de afgelopen jaren (lokaal) al is gekeken naar verbetermogelijkheden. De bijbehorende scores zijn getoetst bij wegbeheerders. NB: Corridors waar we al vaker op hebben gestudeerd, lenen zich mogelijk ook voor een corridoraanpak.

	A1. Bijdrage woningbouw	A2. Reizigersprofijt	B1. Bereidheid	Opmerkingen	Conclusie: interessant voor corridor-aanpak?
R4. De Bilt – Driebergen – Rhenen/Veenendaal	★★★★ (1 van 3 sterren)	★★★★ (3 van 3 sterren)	★★★★ (2 van 3 sterren)	Verwachte meerwaarde van een corridor-aanpak is groot in verband met relatief veel partijen die betrokken zijn.	Ja
R7. Papendorp – Montfoort – Oudewater	★★★★ (2 van 3 sterren)	★★★★ (2 van 3 sterren)	★★★★ (2 van 3 sterren)	Kansen blijken uit Gebiedsuitwerking in 2022. De opgave is vooral provinciaal en gericht op toevoeging van hubs.	Ja
A*. OV-anker Amersfoort + naar Bunschoten-Spakenburg, Soest en Leusden*	★★★★ (3 van 3 sterren)	★★★★ (3 van 3 sterren)	★★★★ (3 van 3 sterren)	Bereidheid tot investeren is bestuurlijk vastgelegd (o.a. Mobiliteitsagenda 2040).	Ja
R3. Amersfoort – Veenendaal	★★★★ (2 van 3 sterren)	★★★★ (1 van 3 sterren)	★★★★ (1 van 3 sterren)	Matige doorstroming in spits, maar reizigersprofijt lijkt laag.	Nee, te weinig verwachte reizigersprofijt.
R5. Utrecht – Wijk bij Duurstede	★★★★ (2 van 3 sterren)	★★★★ (2 van 3 sterren)	★★★★ (3 van 3 sterren)	Betreft provinciale infra (deel buiten Utrecht) en kan meelopen op trajectaanpak.	Ja

*Bij elkaar genomen in samenspraak met Amersfoort

Tabel III Mogelijke nieuwe corridoraanpakken

Onze inzet

11. Aanpak voor geselecteerde corridors opstellen

Voor bovenstaande primaire lijst met corridors waar we naast grotere verbeterkansen ook projectmatige haalbaarheid zien, stellen we corridor-aanpakken op met eventueel een afsprakenkader. Dit gaat gefaseerd met opschaling. Het volgende hoofdstuk gaat hier op in.

12. Aandacht voor niet-geselecteerde corridors

Bij de corridors met verbetermogelijkheden, maar zonder (voorlopig) in aanmerking te komen voor een corridoraanpak, bekijken we met de wegbeheerders wel naar verbetermogelijkheden. Voorbeelden zijn Amersfoort – Veenendaal en de corridors in paragraaf 4.3 die vooralsnog geen BRT zijn, maar wel verbeterkansen hebben.

5.4 Verbetering van haltes & hubs (spoor 3)

BRT-haltes hebben prioriteit

In de uitvoering van halteverbeteringen geven we prioriteit aan haltes die (mede-)bediend worden door U-liner en U-link. Hierbij streven we naar werk-met-werk. Zoals gezegd nemen we in de corridoraanpakken (spoor 2) zoveel mogelijk halte- en hubmaatregelen mee. Mocht de prioritering nog onvoldoende selectief zijn binnen het beschikbare budget, dan is het aantal instappers richtinggevend.

NB: We laten knooppunten buiten beschouwing, want die hebben binnen de provincie een aparte actielijn en uitwerkingsstrategie en zijn provincie-overstijgend. Zie ook paragraaf 1.3.

Onze inzet

13. Uitwerking geven aan halteconcepten

De eerste stap is om de vele eisen en wensen om te zetten in concrete halteconcepten voor BRT. Hierbij vormen de tram/bus-haltes van lijn 22 inspiratie. De halteconcepten moeten modulair zijn, zodat deelttoepassingen mogelijk zijn bij haltes waar weinig aanpassingsmogelijkheden zijn. De nieuwe halteconcepten beproeven we op representatieve locaties, om vervolgens met de betrokken partijen de succesvolle elementen uit te rollen. Vervolgens schalen we al lerend op bij interesse bij wegbeheerders.

Concreet willen de periode tot 2030 gebruiken om basisfunctionaliteit en herkenbaarheid toe te voegen aan haltes. Voorbeelden zijn een DRIS, een BRT-kenmerk op de abri en/of vervanging van het haltebord door een 'BRT-totempaal' met e-paper display.

14. Uitwerking geven aan hubconcepten

Het ultieme doel is om op strategische locaties een centrale hub met bijpassende (mobiliteits) voorzieningen aan te leggen, zoals beschreven in de Richtlijn. Ook dit concept willen we in de periode tot 2030 eerst uitwerken en uitproberen. We kijken of hubvoorzieningen na 2030 op een aantal logische locaties in de provincie toegevoegd kunnen worden.



6



Organisatie en financiën





Dit hoofdstuk beschrijft de organisatie die nodig is om de uitwerkingssporen uit te voeren. Centraal staan samenwerkingsvormen en een voorstel voor een afsprakenkader. Tot slot komen de financiën aan bod.

6.1 Samenwerking op basis van afspraken per corridor

Verdieping van deze aanpak: corridoroverleggen

De kansen voor BRT-corridors (hoofdstuk 4) met verbeterpotentie vragen om verdieping, waarbij we per corridor kijken naar de plaatselijke context. Zo rijdt U-liner 350 (Utrecht - Zeist - Doorn - Rhenen / Veenendaal) door uiteenlopende omgevingen, van stedelijke gebieden met de nadruk op verblijfskwaliteit tot aan minder stedelijke gebieden langs provinciale of gemeentelijke wegen (N237/N225). Soms met vrijliggende busbanen. De ambities en mogelijkheden verschillen dan ook per corridor(deel). Voor deze verdere (praktische) verdieping plannen we in 2026 verkennende gesprekken in met betrokken wegbeheerders, vervoerder(s) en vertegenwoordigers van andere disciplines, zoals fiets en ruimtelijke ordening. We bespreken daarin spoor 0 als basis (kwaliteiten behouden) en mogelijke verbetermaatregelen in lijn met spoor 1 of 2. Vanuit de provincie zetten we een kader neer voor de corridoroverleggen met een 'keuzemenu' voor uitvoerbare afspraken. Dit is geen herhaling van eerdere 'Gebiedsuitwerkingen' (2023-2024), maar voorselectie van kansrijke uitwerkingen.

Als centrale terugkoppeling benutten we de ambtelijke overleggen OV (Ambtelijke Overleg-OV) die we als provincie elk kwartaal organiseren.

Afsprakenkader als bezegeling van de prioriteiten

Afspraken over de nieuwe corridoraanpakken (spoor 2) leggen we mogelijk vast, om houvast te bieden in structurerende inrichtings- en mobiliteitskeuzes. Ook voor corridors waarbij we geen corridoraanpak starten, kijken we of een vorm van afspraken helpend is. In afsprakenkader staan doelstellingen, tempo van uitvoering, maatregelen en rolverdeling (ook financieel). Daarnaast maken we afspraken over snelheid en betrouwbaarheid op bestaande infrastructuur. De vorm bepalen we nog en beproeven we in fase 1 met pilot-corridors.

De systematiek met afsprakenkaders per corridor geeft de subsidieverordening meer sturing op de belangrijkste opgaven. Ze geven ook aan wat de provincie kan bijdragen aan de OV-bereikbaarheid op een corridor, zoals de kwaliteit van de bediening en netwerkgarantie.

Het afsprakenkader in het kort:

1. Gezamenlijk beeld van kwaliteiten richting 2035, zoals snelheid en betrouwbaarheid en haltekwaliteit.
2. Fasering van maatregelen.
3. Investeringsafspraken met de rolverdeling, ook financieel.

6.2 Opschaling van de uitwerkingssporen in drie fases

We onderscheiden 3 fases, die door de uitwerkings-sporen heen lopen:

- Fase 1. Pilotfase, beproeving van concepten en van de samenwerkingsvorm.
- Fase 2. Uitrol van maatregelen met de hoogste prioriteit.
- Fase 3. Verdere uitrol met ook maatregelen met langere aanlooptijd, zoals hubs.

Fasering

De uitwerkingssporen sluiten als volgt op elkaar aan:

- Spoor 0 (behoud van kwaliteiten) en spoor 1 (voorzettend lopende uitwerkingen)) zijn een doorlopend, lerend proces.
- Spoor 2 en 3 werken met een eerste tranche (fase 1) van pilotcorridors en pilothaltes. Daarna vindt opschaling plaats van de succesvolle elementen, bij geïnteresseerde wegbeheerders.
- Bij spoor 2 (nieuwe corridoraanpakken) is de bedoeling dat in elke fase enkele corridors aan bod komen, met oog voor uitvoerbaarheid en regionale balans.
- Bij spoor 3 (verbetering haltes en hubs) richt fase 1 zich op pilothaltes, fase 2 op ten minste de corridors waar nieuwe corridoraanpakken voor lopen en fase 3 op resterende BRT-haltes en hubs. De schaalgrootte is afhankelijk van budget en organisatiekracht.

Gefaseerde aanpak met de 4 uitwerkingssporen



6.3 Financiering

Momenteel brengen we de benodigde financiën rondom BRT in kaart. We hebben al beelden bij lopende projecten en projecten die kansrijk zijn voor de corridoraanpakken. Afhankelijk van het budget om de BRT-lijnen toekomstbestendig te maken, kan dit meer infrastructurele investeringen vragen. De vraag is welke investeringsruimte en mix (in relatie tot infrastructuur eigendom van derden) passend zijn. De opgave is namelijk regionaal en financieel realisme voor gemeenten en provincie is van groot belang. De verwachting is dat de totale ambitie (veel) groter is dan de beschikbaar gestelde middelen. Voor de totale opgave is dus waarschijnlijk extra budget nodig dat nog niet is belegd (de lopende subsidieverordening zal niet toereikend zijn). Onze inzet is om op termijn extra middelen vrij te maken vanuit de provincie. Ook verwachten we eigen bijdrage van onze partners voor hun infrastructuur (cofinanciering), indien nodig. Voor sommige bestaande projecten hebben partners al middelen gereserveerd en soms gaat het ook alleen om het maken van de juiste keuzes in herinrichtingsprojecten. Hieronder staan de mogelijkheden in de huidige subsidieverordening. Deze willen we blijven benutten.

Subsidieverordening (samenwerking met gemeenten)

We hebben een goed benutte subsidieregeling. Deze is bedoeld voor projecten van maximaal circa een miljoen euro, gericht op autonome groei (kleinschalig, geen schaa sprong) en achterstallige kwaliteit, zoals ontoegankelijke haltes. De regeling bevat al een aparte categorie voor maatregelen die U-liner en U-link versterken. We stimuleren gemeenten bijvoorbeeld om:

- Haltes sociaal veilig, inclusief en toegankelijk te maken.
- Ritten betrouwbaarder te maken door VRI's anders af te stellen.
- Busbanen aan te leggen of te optimaliseren en voorsorteerstroken te verlengen.
- Loop- en fietsroutes van/naar haltes aantrekkelijk te maken.
- Het wachtcomfort op haltes te verbeteren.

B



Bijlagen





Richtlijn haltes, hubs en knooppunten

Zie bijlage in afzonderlijk document.

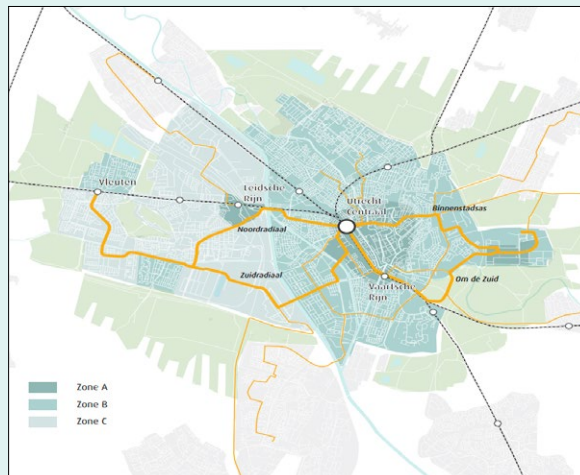


Uitgebreidere geschiedenis BRT in Utrecht

Al jarenlang rijden snelbussen naar Utrecht over de A27, vanuit Breda, Oosterhout en Gorinchem. Deze bussen rijden vanuit Brabantse en Zuid-Hollandse busconcessies. Vooral op Snelbuzz 387 (Gorinchem – Utrecht CS) zijn de frequenties in de loop van de jaren geleidelijk toegenomen naar BRT-achtige frequenties. De rijsnelheid en betrouwbaarheid op deze corridor staan echter onder druk, mede door de werkzaamheden de komende jaren aan de A27.

Van 2012 tot 2016 reed over de A27 een snelwegbus Almere – Utrecht USP. Na 2016 is deze bus opgeheven door de hoge kosten en onenigheid over de financiering. Deels rijdt deze bus weer (lijn 200) en regionaal studeren we als regio samen met het Rijk op opwaardering in de toekomst.

In 2019 is U-link – op voorstel van Qbuzz – in stadsgewest Utrecht ingevoerd, primair geïnspireerd door Q-link in Groningen. Deze vervoerder had daar al jaren succesvolle ervaringen mee. Het oorspronkelijke idee komt van Arriva. U-Link in stadsgewest Utrecht is in één keer geïntroduceerd, waarbij het netwerk flink is herijkt. Zo zijn diverse lijnen samengevoegd tot sterke bundels met dagdekkend hoge frequenties. In de periode 2000-2021 hebben we gewerkt aan de HOV-bril in Utrecht en bijvoorbeeld de busbaan door het centrum aangelegd. Via dit programma hebben we veel stappen gezet, maar deze stappen zijn vaak versnipperd uitgevoerd. Ook in onze provincie is U-link een succes, want het aantal reizigers op deze (samengevoegde) lijnen is toegenomen. Door corona-impact zijn exacte groeicijfers lastig te geven.



Afbeelding 7 De HOV-bril in Utrecht, bestaande uit vrijwel geheel eigen businfrastructuur en tramlijn 22.

In de afgelopen jaren hebben vele optimalisaties plaatsgevonden, bijvoorbeeld in de routes en de locaties van haltes. Deze stapsgewijze ontwikkeling gaat gepaard met toepassing van het merk op lijnen met voldoende basiskwaliteit en verbetering waar nodig. En al zou U-link zich in één keer voldoen aan alle kwaliteitseisen, het moet zich mogelijk aanpassen aan ruimtelijke ontwikkelingen, herinrichting van wegen en mobiliteitsbeleid. Het is ook denkbaar dat één of meer U-link-lijnen in Utrecht in de nieuwe concessieperiode plaatsmaken voor nieuwe, zodat de busformule niet teveel in boet aan kracht.

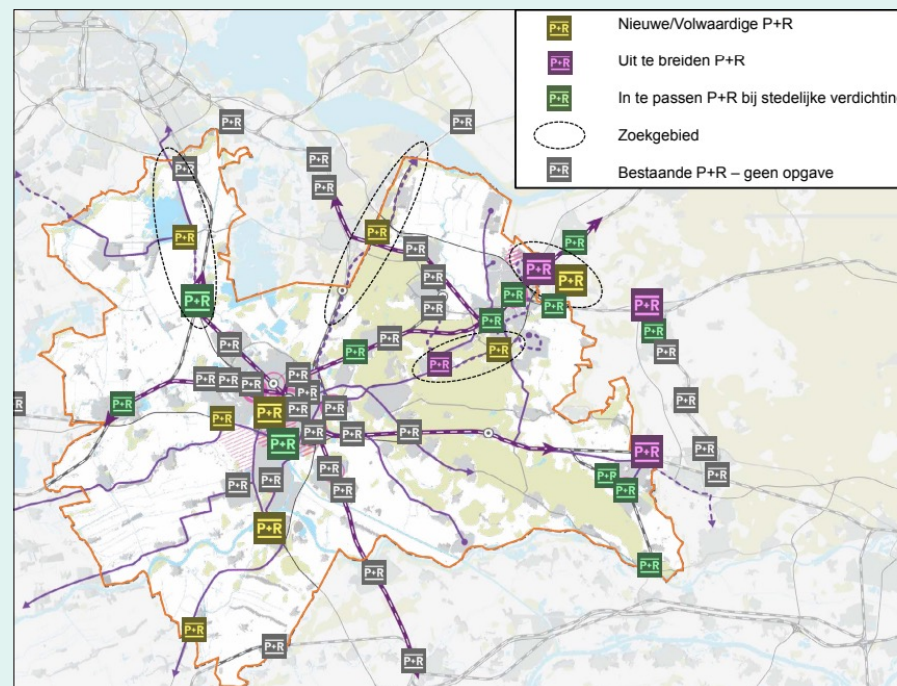


Raakvlakken

De onderstaande tabel toont aspecten die buiten de scope van deze aanpak vallen, maar mede de kwaliteit van U-liner en U-link bepalen. De meeste zijn al onderdeel van andere aanpakken.

Aspect	Onderdeel van aanpak...
Frequenties en bediening	Concessie-afspraken, bij te stellen in jaarlijkse vervoerplannen.
Materieelinzet	Concessie-afspraken, bij te stellen in jaarlijkse vervoerplannen. (Vanaf eind 2028 moet al het materieel zero emissie zijn volgens provinciale doelstellingen).
Materieel uiterlijk	Concessie-afspraken (op basis van Stijlwijzer)
Tarieven, combitickets en betaal mogelijkheden	Meerjaarlijks strategisch marketingkader en jaarlijks tarievenplan. Het jaarlijks tarievenplan volgt de landelijke trend. Vooralsnog geldt geen onderscheid in BRT en ander OV.
Halte-uitvoering & onderhoud	Inrichtingshandboek (mogelijk nog te ontwikkelen).
Halteborden (verantwoordelijkheid vervoerder)	Concessie-afspraken.
DRIS-voorzieningen (=Dynamisch Reisinformatie Systeem, provincie is eigenaar)	DRIS-aanpak provincie (=eigenaar).
Merkbekendheid, marktonderzoek en promotie	'Strategisch Marketing Kader' (in ontwikkeling) om de jaarlijkse marketingplannen van de vervoerders te sturen. Het gaat onder meer om promotie-acties, merkuitstraling, ticketing en het aanspreken van (nieuwe) doelgroepen. BRT heeft daarin een speciale plek.
P+R-prioriteiten	Beleidsuitwerking P+R (zie afbeelding 15).
Monitoring	De vervoerders leveren regulier rapportages aan met daarin onder andere vervoerprestaties. Daarin vragen we ook specifieke U-liner- en U-link-prestaties op te nemen, zoals de inzet van materieel, voldoende zitplekken in regionale U-liner-bussen en een open instapregime.

Tabel VI Lopende aanpakken met impact op BRT-kwaliteit



Afbeelding 8 Overzicht kansen doorontwikkeling P+R-netwerk op kaart Ambitionnetwerk (inter)regionaal OV 2035 (bron: Beleidsuitwerking P+R provincie Utrecht). De gekleurde vakjes zijn P+R's die in ontwikkeling zijn of waarvan ontwikkeling gewenst is. Vrijwel allemaal liggen ze aan spoor of een BRT-corridor.



BRT-succesfactoren

Deze bijlage beschrijft een aantal bestaande 'meetlatten' voor BRT.

Brons-zilver-goud

De internationaal gebruikte goud-zilver-brons-basis-methodiek maakt gebruik van een [puntentelling](#). In Europa wordt deze inmiddels veel voor BRT-systemen toegepast. Het ministerie van I&W spreekt met die taal in de landelijke Actie-agenda BRT. De scores worden bepaald op basis van onder andere snelheid, kwaliteit van stations en bussen, communicatie en toegankelijkheid. Binnen deze methodiek geldt dat 'goud' in Europa eigenlijk niet bestaat. In Nederland komen we hooguit tot zilver, zoals lijn 300 in Amsterdam (de voormalige Zuidtangent) en Q-liner in Groningen.

De puntentelling geeft positieve punten of brengt punten in mindering op BRT-corridors. Het laat zien hoeveel punten nodig zijn voor de classificaties (basis, brons, zilver, goud). Deze afbeelding geeft een overzicht van de classificeringen.

Op basis van deze methodiek zijn de meeste lijnen in onze provincie brons en soms zilver.

BRT Standard Rankings



Gold-standard BRT 85 Points or above

Gold-standard BRT is consistent in almost all respects with international best practice. These systems achieve the highest level of operational performance and efficiency while providing a high quality of service. It is achievable on any corridor with sufficient demand to justify BRT investments, but may cost a little more to achieve. These systems have the greatest ability to inspire the public, as well as other cities.



Silver-standard BRT 70-84 points

Silver-standard BRT includes most of the elements of international best practice and is likely to be cost-effective on any corridor with sufficient demand to justify BRT investment. These systems achieve high operational performance and quality of service.



Bronze-standard BRT 55-69 points

Bronze-standard BRT solidly meets the definition of BRT and is mostly consistent with international best practice. Bronze-standard BRT has some characteristics that elevate it above the BRT Basics, achieving higher operational efficiencies or quality of service than basic BRT.

Basic BRT

Basic BRT refers to a core subset of elements that the Technical Committee has deemed essential to the definition of BRT. This minimum qualification is a precondition to receiving a gold, silver, or bronze ranking, yet a corridor may only qualify as Basic BRT.

Afbeelding 9 Internationale BRT-rangorde op basis van 'goud-zilver-brons'

5E-model

Het 5E-model van Van der Bijl & Van Oort (2016) noemt vijf domeinen van argumentatie om in BRT te investeren. Dit model verbreedt het debat van een puur financiële blik naar een maatschappelijke blik en doet daarmee een appèl op een meer complete afweging. De 5E-benadering sluit aan bij onze provinciale aandacht voor onder andere brede welvaart en inclusiviteit. Mobiliteit, en dus BRT, vergroot de brede welvaart en is dus een belangrijk stuurmiddel.

Deze paragraaf beschrijft de krachten en kansen per E in ons huidige BRT-netwerk.



Afbeelding 10 5E-model (Van der Bijl & Van Oort)

E1 – Doeltreffendheid (effectiveness)

Investerings in BRT rechtvaardigen zich in de eerste plaats door voldoende gebruik. Doeltreffendheid gaat ook om een duidelijke positie in het mobiliteitssysteem, waarbij de waarde van BRT voor de reiziger helder is, onderscheidend van ander vervoer.

Krachten	Uitdagingen
De U-liner en U-link verbindingen verbinden de belangrijkste herkomsten, bestemmingen en knooppunten. Daarmee zijn het ook de drukste lijnen.	De toenemende verkeersdruk en afnemende verkeersruimte zet prestaties onder druk. Bijvoorbeeld op Amersfoort CS - USP, waar de bus meer last heeft van files (ondanks gedeeltelijk vluchtstrookgebruik).
Het BRT-netwerk wordt in gezamenlijkheid met regio-partners ontwikkeld en heeft daarmee een groot draagvlak.	Het BRT loopt op sommige corridors het risico ten onder te gaan aan zijn eigen succes. Bijvoorbeeld op de Binnenstad in Utrecht, waar de wachtrijen van bussen kunnen oplopen
In beleid werkt het BRT-label sturend, zoals om snelheidsverlagingen te voorkomen.	Voor in de stad Utrecht kan het netwerk mogelijk logischer, zeker bij introductie van nieuwe U-link-lijnen.

E2 – Doelmatigheid (efficiency)

Doelmatig betekent dat BRT integraal onderdeel is van de planning met een passende plek in het stedelijke weefsel. Vanaf de eerste planuitwerking moet de businfrastructuur als onderdeel van de omgeving worden beschouwd en als oplossing voor bereikbaarheid.

Krachten	Uitdagingen
Het provinciaal beleid, en dat van haar partners, is gericht op stedelijke ontwikkeling op die locaties waar de OV-ontsluiting op orde (te maken) is, bij voorkeur bij multimodale knooppunten en bestaande OV-corridors.	Het blijkt in de praktijk soms lastig om tot integrale planvorming te komen waarbij domeinen elkaar versterken, in plaats van per domein eigen eisen te stellen en tot matige compromissen te komen.
De concessies zorgen voor efficiënte inzet van onze middelen, waarbij de provincie kaders geeft aan de vervoerders en die op hun beurt met passende voorstellen komen.	De bereidheid van wegbeheerders om te investeren verschilt behoorlijk. Bovendien is de inzet vaak gericht op behoud in plaats van kwaliteitsverbetering.

E3 – Economie (economy)

BRT heeft een stuwende werking op de economie. Lightrail is daarin (vooralsnog) sterker dan BRT. De dure railinfrastructuur geeft veel zekerheid, omdat deze er minstens enkele decennia ligt. Bij BRT zijn die garanties er niet automatisch, maar BRT kan soms sneller en gefaseerd worden aangelegd.

Krachten	Uitdagingen
Door ons uitgebreide vervoerplanproces kunnen we afgewogen keuzes maken om belangrijke stedelijke functies hoogwaardig te (blijven) bedienen.	Het OV-NWP en uitwerkingen zetten de kaders voor de OV-ontwikkeling de komende decennia, maar dit geeft geen harde garanties voor de bediening van haltes.
We zoeken steeds meer de samenwerking op met bedrijven en instellingen om OV-gebruik te stimuleren, onder andere via Goedopweg.	

E4 – Milieu (environment)

BRT is op meerdere manieren positief voor de milieukwaliteit en volksgezondheid. Het is onder andere ruimte-efficiënt en energie-efficiënt. De landelijke zero emissie-afspraken zijn een stok achter de deur voor eliminatie van uitstoot tijdens de rit. Wij willen al eerder, in 2028, een volledige zero emissie-busvloot

hebben. Daarnaast hebben we het Convenant Circulair OV ondertekend, waarin we met de vervoerders samenwerken aan de circulaire transitie. Zetten we BRT in om automobilititeit te vervangen, dan worden steden schoner.

Krachten	Uitdagingen
In ons beleid en dat van partners is BRT een troef in de mobiliteitstransitie, volgens het STOMP-principe. Het heeft bijvoorbeeld een belangrijke plek in ons Bereikbaarheidsprogramma.	De uitwerking van de mobiliteitstransitie maakt de kracht van BRT niet altijd expliciet, zoals het grotere invloedsgebied van BRT vergeleken met ontsluitend OV.
De gehele busvloot wordt de komende jaren zero emissie en circulariteit is vast onderdeel van inkoop.	De reputatie van zero emissie-materieel daalt op sommige locaties door (vermeende) hogere trillingen.
BRT vergt per reiziger aanzienlijk minder ruimtebeslag dan autoverkeer.	Vergroening van BRT-infrastructuur is onconventioneel en niet zomaar gerealiseerd, bijvoorbeeld beplanting op/rondom busbanen.

E5 – Rechtvaardigheid (equity)

Rechtvaardigheid gaat over duurzaamheid in sociale zin. Niemand mag door de sociale bodem zakken door onvoldoende mobiliteit. Dit wordt vervoersarmoede genoemd.

Krachten	Uitdagingen
Voor het OV in onze provincie is het bestuursakkoord 'Toegankelijk OV' van toepassing, waarbij we streven naar snelle realisatie.	Landelijk is ontschotting van budgetten een belangrijk voorwaarde voor een succesvolle invulling van Publieke Mobiliteit. Dit is een complexe opgave.
De samenwerking met andere domeinen is sterk, zoals de ontwikkeling van hubs met kwalitatieve first/last mile-voorzieningen en ontsluitende buslijnen.	BRT is gebaat bij grotere halteafstanden. Dat kan nadelig zijn voor de mobiliteit van senioren en mindervaliden.
De voorstellen van vervoerders in de vervoerplannen volgen nauwgezet de vervoervraag, met aandacht voor de sociale bodem.	



Leerpunten van R-net en OV-bureau Groningen-Drenthe

Wat leren we van R-net (Randstad) en Q-liner en Q-link (OV-bureau Groningen-Drenthe)

R-net draagt een vijftal 'zekerheden' uit naar de reiziger: betrouwbaar, frequent, snel, toegankelijk en aantrekkelijk. Dit geeft ook sturing aan samenwerkende overheden die in R-net investeren. Een concrete doelstelling is dat de busreis maximaal 1,5 keer zolang mag duren als dezelfde reis met de auto. Hier blijft echter wel beperkte sturing op.

R-net hanteert een corridoraanpak, waarbij een grote bereidheid blijkt van gemeenten om mede te investeren. In de eerste plaats wordt ingezet op lijnen die relatief eenvoudig aangepast kunnen worden. Deze relatief snelle successen werken aanjagend voor vervolginvesteringen. Grosse mode gaat twee derde van de investeringen naarabri's en (slechts) een derde in verkeersmaatregelen bij bestaande corridors. De gemeenten betalen met name de halte(verbeteringen) en de provincies de weginfra. De bus daadwerkelijk prioriteit geven in het stedelijk verkeer blijkt uitdagend.

Het **OV-bureau** gaat verder dan een samenwerking op OV-gebied (zoals de Utrechtse OV-Alliantie): de provincies Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen zijn gezamenlijk de opdrachtgever voor de concessies met financiële- en ontwikkelverantwoordelijk. Deze verantwoordelijkheid brengt

veel commitment met zich mee om te investeren in het OV. Zo zorgt de gemeente Groningen voor een goede doorstroming op Q-link-routes.

De BRT-producten Q-liner en Q-link hebben zich ontwikkelt als sterke merken; het gebruik is enorm toegenomen, zodanig dat op sommige trajecten 4 tot 6 keer per uur dubbeldekkerbussen worden ingezet. Het netwerk inclusief de haltes wordt 20 jaar gegarandeerd. Dit blijkt aantrekkelijk voor bedrijven en in stellingen om zich te vestigen. Het OV-bureau heeft ook een uitgebreid 'hubnetwerk' ontwikkeld, waarvan vele dienen als P+R. Die worden goed gebruikt en de afgelopen jaren zijn meerdere locaties getransformeerd van 'overstapmachine' naar aantrekkelijke, levendige verblijfs- en vestigingsplekken. Automobilisten blijken bovendien de (snelle) bussen goed te vinden, omdat het een serieus alternatief vormt voor (volledige) autoreizen en het OV-bureau effectieve campagnes voert richting automobilisten (bijvoorbeeld via de Flitsmeister-app). Ook zijn afspraken gemaakt met werkgevers om busgebruik te stimuleren.

Gedeelde successen met net R-net en OV-bureau

In de vergelijking met onze provincie vallen de volgende gelijkenissen op:

- Duidelijk en herkenbaar BRT-netwerk met hoge frequenties en sterke verknoping;
- Effectieve financiële prikkel richting partners om te investeren. Voor gewenste kleinschalige maatregelen is een subsidieregeling beschikbaar;
- De BRT-standaard werkt sturend bij onder andere de herinrichting van wegen voor behoud/verbetering van de kwaliteit voor de reiziger.

Leerpunten

We kunnen onder andere de volgende aspecten leren van R-net en OV-bureau:

- Betere afspraken maken met externe wegbeheerders over de verbeteringen die nodig zijn in het netwerk, wellicht op basis van een gedeelde uitvoeringsvisie (deze aanpak moet hierbij helpen);
- Subsidies inzetten op projecten waar bij planvorming al een zeker draagvlak voor is (eigen 'huiswerk' op orde, gerichtere aanpak);
- De inzet nog meer richten op verleiden van automobilisten (onder andere is het aantal hoogwaardige 'hubs' in onze provincie nog relatief laag);
- Onderzoeken of een lange termijn 'garantie' op de bediening aanjagend werkt voor bedrijven en instellingen om zich te vestigen.



BRT-ambities uit OV-netwerkperspectief

U-liner

- Is een snelle busverbinding tussen stedelijke regio's op middellange afstand (minstens 30 minuten reistijd).
- Vult ontbrekende spoorverbindingen in.
- Volgt buiten de kernen het hoofdwegennet (A-wegen en N-wegen) en gebruikt zo mogelijk de vluchtstroken.
- Legt extra accent op zitplaats en comfort.
- Biedt aantrekkelijke frequenties (vier tot zes keer p/u) en centrale haltes.
- Versterkt bestaande (en nieuwe) P+R locaties.
- Faciliteert fietsgebruik als voor- en natransport.

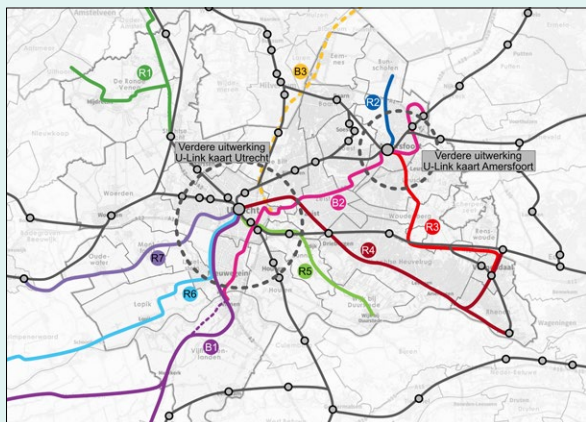
U-link

- Binnen Daily Urban System Utrecht en Amersfoort.
- Hoofdverbindingen.
- Hoge spitsfrequenties (meer dan acht keer per uur).
- Hoge capaciteit.
- Korte stedelijke reizen.
- Verbinden bestemmingen en herkomstgebieden met knooppunten.



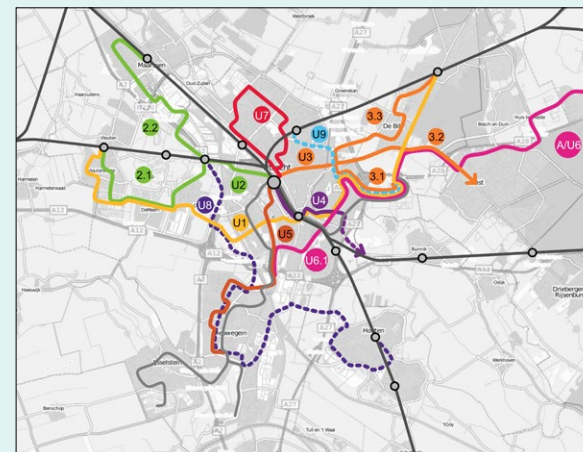
Overzicht BRT-corridors en lijnen

De corridorindeling in paragraaf 4.1 is gebaseerd op de situatie in 2026. Er is in deze aanpak gekozen voor corridornummers in plaats van lijnnummers. Dit sluit aan bij de meer geografische werkwijze van corridoraanpakken (zie hoofdstuk 5). Vaak zijn het bovendien vooral samenlooppdelen van een corridor met meerdere buslijnen met de meeste verbeterpotentie. Afzonderlijke buslijnen zijn minder interessant. De onderstaande tabellen laten de huidige lijnnummers zien per corridor. Voor de volledigheid zijn de corridorplaatjes uit paragraaf 4.1 ook hier weergegeven.



Afbeelding 11 (Boven)regionale BRT-corridors (o.a. U-liner)

B1	Breda – Gorinchem – Utrecht
	Lijn 387 Snelbuzz Utrecht CS – Gorinchem
	Lijn 388 SnelBuzz Rotterdam-Kralingse zoom – Utrecht CS
	Lijn 500 Brabantliner Utrecht CS – Oosterhout
	Lijn 502 Brabantliner Utrecht CS – Breda CS
	U-liner
B2	USP-Amersfoort
	Lijn 302 Amersfoort Nieuwland – Vianen via Amersfoort CS en Utrecht
	Lijn 315 Amersfoort Vathorst – USP via Amersfoort CS
R1	Lijn 326 Mijdrecht – Amsterdam station Bijlmer Arena
	Lijn 330 Breukelen – Uithoorn
R2	Lijn 376 Utrecht Science Park – Bunschoten-Spakenburg via Amersfoort
R3	Lijn 380 Amersfoort CS – Veenendaal
R4	Lijn 350 Utrecht CS – Veenendaal/Rhenen
R5	Lijn 341 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede
R6	Lijn 395 Utrecht CS – Rotterdam Capelsebrug
R7	Lijn 307 Utrecht CS – Gouda
	Potentiële corridor (geen U-liner)
B3	Lijn 200 Almere – Utrecht USP (in onderzoek)

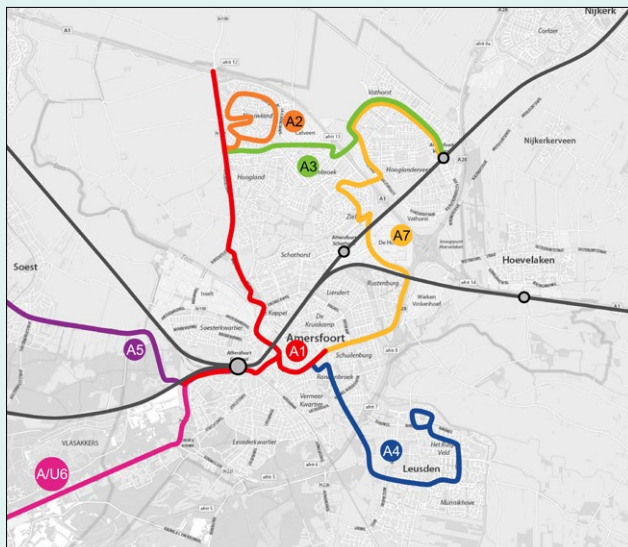


Afbeelding 12 Overzicht stedelijke corridors Utrecht (U-link)

U-link	
U1	Lijn 29 Vleuten – Vaartsche Rijn – USP – Biltoven
U2/U3 2.1/3.1 2.2/3.2	Lijn 28 Vleuten – USP via Utrecht CS Lijn 73 Maarssen – Utrecht CS – Zeist
U5/U3/3.3	Lijn 77 Nieuwegein – Utrecht CS – Biltoven
U4	Stedelijk deel U-liner 341
A/U6/U6.1	Lijn 34 Amersfoort – Westraven via USP
U7	Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht/Zuilen
Potentiële corridors/U-link lijnen	
U8	Lijn 48 Houten – Nieuwegein – Leidsche Rijn (Maarssen)
U9	Lijn 30 Overvecht station – USP



Overzicht BRT-corridors en lijnen (vervolg)



Afbeelding 13 Overzicht stedelijke corridors Amersfoort (U-link)

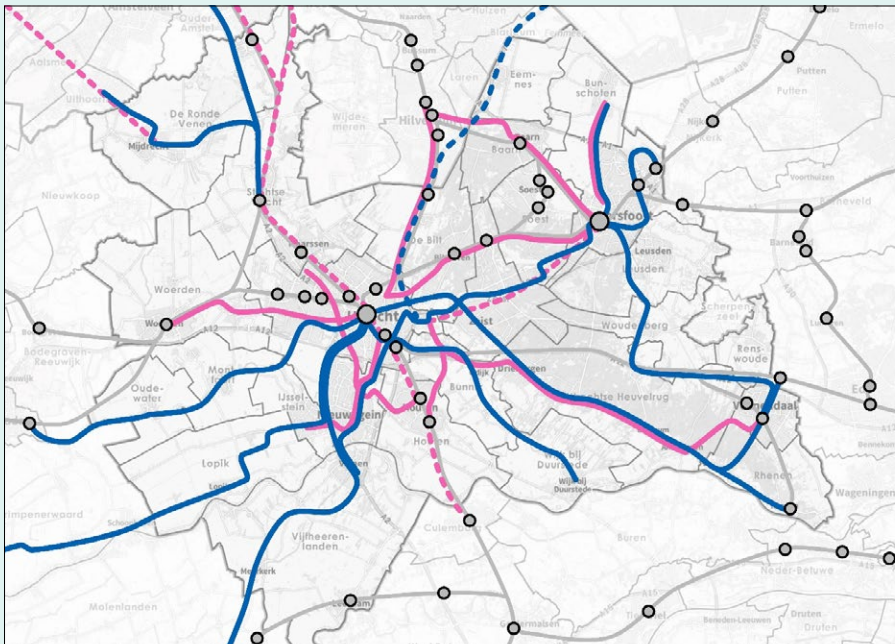
	U-link
A1	OV-Anker: diverse U-link en U-liner lijnen
A2	Lijn 2 Amersfoort CS – Nieuwland i.c.m. U-liner 302
A3	Lijn 3 Amersfoort CS – Vathorst (via noord)
A4	Lijn 17 Amersfoort CS – Leusden
A5	Lijn 70 Hilversum – Amersfoort CS via Soest
A/U6	Lijn 34 Amersfoort – Westraven via USP i.c.m. U-liner 302
A7	Lijn 15 Amersfoort CS – Vathorst i.c.m. U-liner 315 (via zuid)



BRT-netwerk versus snelfietsnetwerk

Door de kaarten van de BRT-corridors en de fietssnelwegen over elkaar te leggen, blijkt zowel overlap als verbindingen die op elkaar (kunnen) aansluiten. Over routes, die op dezelfde plek lopen (of gaan lopen), blijven we met elkaar in gesprek over de juiste afwegingen. De twee vullen elkaar op deze plekken aan:

- De fietssnelweg naar Woerden sluit aan op de U-Link corridors van Utrecht die doorgaan naar Leidsche Rijn, Utrecht CS, USP en Bilthoven. Deze fietssnelweg geeft op Utrecht CS veel overstapmogelijkheden.
- De fietssnelweg door Den Dolder verbindt deze plek met de corridors die vanuit het OV-Anker vertrekken, en ook naar Bilthoven. Daar kunnen reizigers van de U-Link overstappen.
- De toekomstige fietssnelweg naar Culemborg sluit Houten aan op de U-Link.
- De toekomstige fietssnelweg naar Schiphol sluit aan op de U-Liner in Uithoorn, wat ook zorgt voor een goede verbinding naar Utrecht.



Afbeelding 14 (Boven) regionale BRT-corridors (blauw) versus doorfietsroutes (roze)

**Vormgeving
Vorm de Stad**

**Foto-bijdragen
A. Scheltes**

