

Onderweg naar eersteklas haltes, hubs en knooppunten

Richtlijn haltes, hubs en knooppunten



Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	4
2 Categorisering haltes, hubs en knooppunten	8
3 Voorzieningen bij haltes, hubs en knooppunten	13
4 Rollen en verantwoordelijkheden	25
Bijlagen	28
Bijlage 1 Vigerend beleid	29
Bijlage 2 Overzicht knooppunten en hubs	32



Samenvatting

Het openbaar vervoer is in transitie. Naast ontwikkelingen in het netwerk en de omslag naar publieke mobiliteit streven we als provincie Utrecht naar kwalitatief hoogwaardige haltes, hubs en knooppunten. Hoe dit eruit ziet, staat in deze Richtlijn Haltes, Hubs en Knooppunten.

Haltes, hubs en knooppunten categoriseren en definiëren

Voor haltes, hubs en knooppunten bestaan verschillende termen. Deze richtlijn beschrijft wat de provincie Utrecht eronder verstaat, namelijk locaties waar in elk geval openbaar vervoer (hierna: OV) rijdt. De haltes, hubs en knooppunten hebben we onderverdeeld in categorieën om te bepalen welke voorzieningen noodzakelijk zijn. De categorieën sluiten aan bij wat landelijk wordt toegepast en wat in beleid is vastgelegd. Op basis van de provinciale bereikbaarheidsdoelen hebben we alle knooppunten tegen het licht gehouden en – waar nodig – nieuwe hubs en knooppunten toegevoegd. De provincie Utrecht gaat van 67 knooppunten naar 40 knooppunten en 47 hubs.

Voorzieningen die bijdragen aan hoogwaardige haltes, hubs en knooppunten

Bij een halte, hub of knooppunt kunnen we veel voorzieningen realiseren. Deze richtlijn voorziet in een opbouw van randvoorwaardelijke voorzieningen naar additionele voorzieningen, en alles daartussen. De klantwenspiramide staat hierin centraal. Voor ons is

het belangrijk dat alle haltes, hubs en knooppunten, ongeacht hun rol en positie in het netwerk, voldoen aan de randvoorwaardelijke voorzieningen. Hierbij gaat het om verkeersveiligheid, sociale veiligheid en inclusiviteit, fysieke en visuele toegankelijkheid, prullenbak, haltepaal en -vertrekstaat in U-OV-huisstijl, klimaatbestendige inrichting, circulair materiaalgebruik, energieneutraal en een rookvrij-uiting. Daarnaast zijn de vervoerkundige voorzieningen noodzakelijk om het OV-netwerk te laten functioneren. Hieronder vallen capaciteit van perrons, chauffeursvoorzieningen, bufferplekken en laadinfrastructuur voor elektrische bussen.

Voorzieningen, die goed passen bij het OV, noemen we basisvoorzieningen. Deze realiseren we op basis van categorie, reizigersaantallen en productformule. Hieronder vallen fietsparkeren, zitgelegenheid, abri's en lijnennetkaart. Daarnaast kennen we plusvoorzieningen die de kwaliteit verhogen en zorgen voor onderscheid in haltes, hubs en knooppunten. Niet alles hoeven we overal te realiseren. Denk aan dynamische reis-informatiesystemen, deelmobiliteit, kaartautomaten, plattegronden, openbaar toegankelijk toilet, automatische externe defibrillator, Kiss+Ride, Park+Ride, klok, grote naam, bewegwijzering, Bus Rapid Transit-kenmerken en regio-/haltetaxi en trein-/tramvervangend vervoer. Ten derde zijn er additionele voorzieningen die – op basis van wensen en ambities van samenwerkende partijen – toegevoegde waarde hebben voor comfort en beleving. Denk aan een watertappunt, oplaadpunt

voor elektrische fiets of auto, servicepunt fiets, USB-oplaadpunt, pakketpunt, drank- en voedselautomaat, kiosk, horeca, supermarkt en fysieke hubfacilitator.

Duidelijke rolverdeling

Als laatste beschrijven we onze rollen in publieke mobiliteit en inrichting van haltes, hubs en knooppunten. Daarnaast gaan we in op de rollen van andere beheerders en overheden in de provincie Utrecht. Ook kennisdeling en monitoring zijn onmisbaar voor de voortgang en om andere stakeholders te helpen met gewenste maatregelen. Een subsidie voor voorzieningen helpt om financiële uitdagingen het hoofd te bieden.

1



Inleiding





Het OV draagt bij aan een goede bereikbaarheid van onze provincie. Het aantal inwoners neemt toe en in Woondeals is (per regio) een grote woningbouwopgave vastgelegd. Dit betekent dat we vóór 2030 ongeveer 80.000 woningen moeten bouwen. Meer inwoners betekent meer drukte op voetpaden, fietspaden, in het OV en op de weg. Om alles in goede banen te leiden, is het belangrijk te investeren in het mobiliteitsnetwerk.

Ons mobiliteitsnetwerk telt meerdere gescheiden netwerken voor trein, bus, tram, auto, fiets, voetganger en deelmobiliteit. Vooral in stedelijk gebied komen de modaliteiten steeds dichterbij elkaar en deze ontwikkeling gaat in de toekomst door. De vervoerswijzen komen samen op centrale knooppunten met snelle, frequente en hoogwaardige verbindingen naar andere knooppunten, centra en voorzieningen. Op knooppunten stappen reizigers over op andere vervoerswijzen, waardoor een ketenreis ontstaat. Investerings in de (overstap)-kwaliteit van knooppunten is nodig om de bereikbaarheid te waarborgen en te verbeteren.

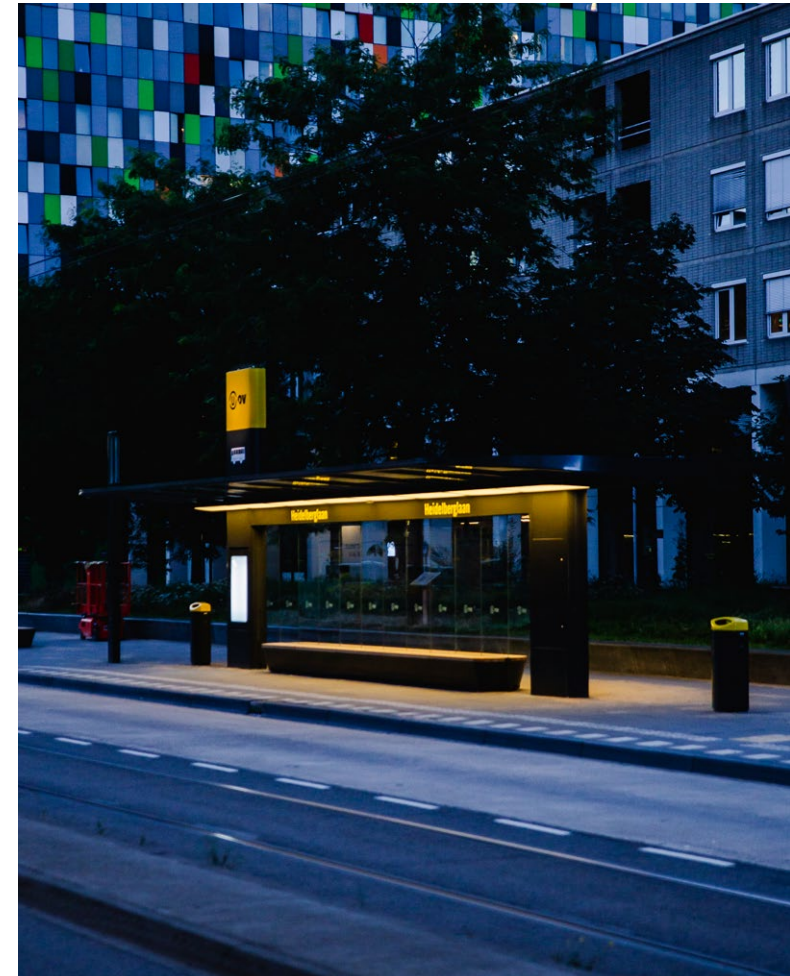
1.1 Coalitieakkoord 'Aan de slag voor Utrecht'

Iedereen moet veilig, duurzaam en snel van huis naar werk, opleiding, recreatie en andere bestemmingen kunnen reizen. Reizigers kunnen kiezen tussen fiets, auto, OV, wandelen of een combinatie daarvan. Als provincie verleiden we hen tot duurzame keuzes.

De mobiliteitsinzet op OV en knooppunten hebben we uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2014-2028, Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (hierna: BBP), OV-netwerkperspectief 2025-2050 en Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit 2024-2029. Op landelijk niveau werken we – samen met andere partijen – aan het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040.

De provincie wil voor iedereen een goed en toegankelijk OV. Ook willen we de beschikbaarheid van het OV in kleinere kernen en het landelijk gebied verder onderzoeken. Daarnaast investeren we in multimodale knooppunten en stimuleren we deelmobiliteit. Om deze ambities waar te maken, werken we aan een betaalbaar en dekkend OV-systeem en aan publieke mobiliteit. Dit laatste definieert het landelijke samenwerkingsverband van Decentrale OV-Autoriteiten (hierna: DOVA) als: *'met publieke mobiliteit willen we reizigers centraal stellen en hen met behulp van 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in hun mobiliteitsbehoefte voorzien. We beogen in het mobiliteitsaanbod meer samenhang naar de reizigers te brengen door optimale samenwerking tussen overheden, markt, vrijwilligersorganisaties en individueel vervoer. Daarbij vertrekken we vanuit de kracht van elk van de vervoerschakels en de bijbehorende organisatie'.*

Bij de omschakeling naar publieke mobiliteit willen we in Nederland vooroplopen. De Rijksoverheid heeft onze provincie aangemerkt als één van de pilotgebieden en



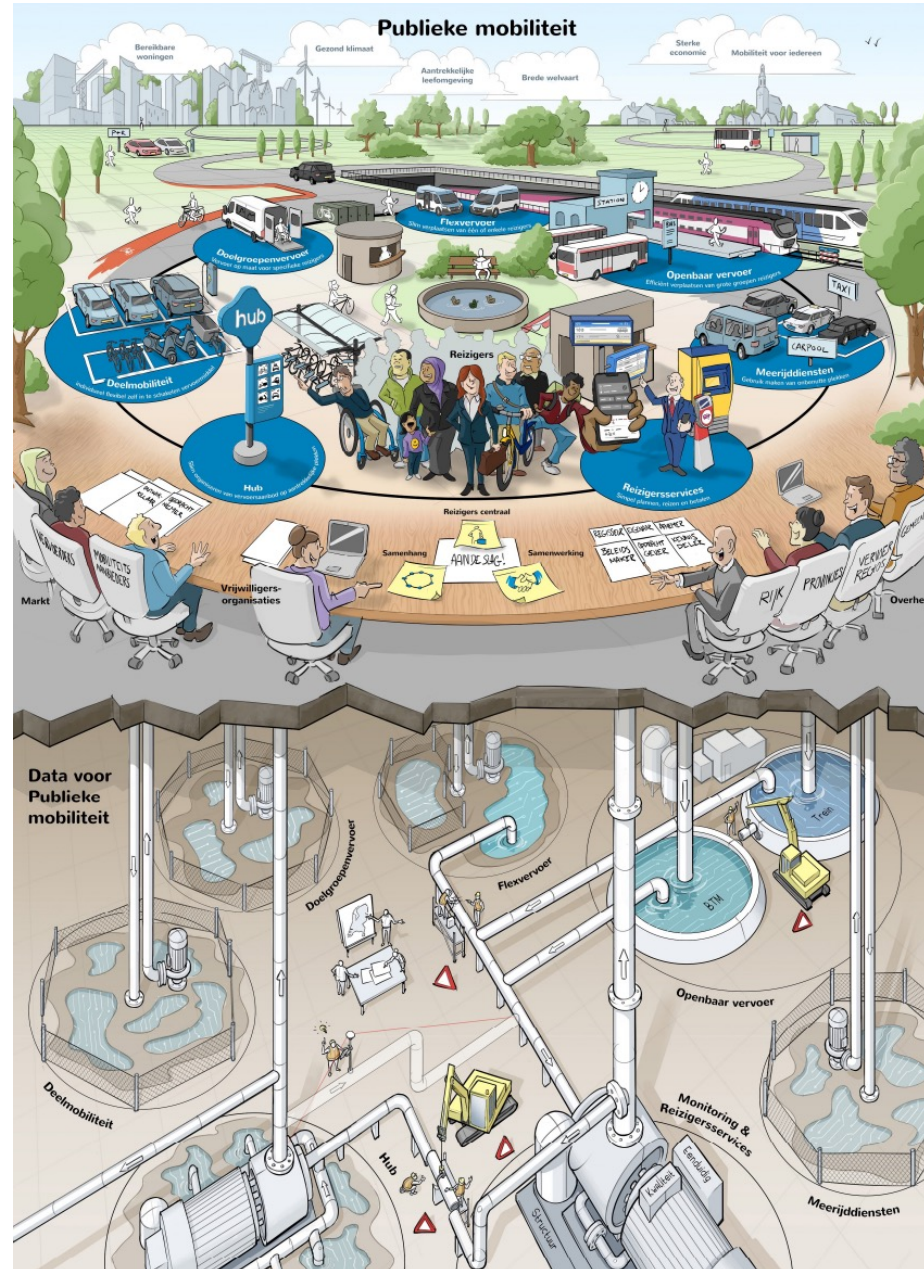
hiervoor geld beschikbaar gesteld. Figuur 1 legt uit wat publieke mobiliteit inhoudt.

1.2 Aantrekkelijke haltes, hubs en knooppunten

Het OV-netwerkperspectief 2025-2050 beschrijft de gewenste ontwikkeling naar hoogwaardig OV met de introductie van U-liner en U-link. De uitrol hiervan hebben we uitgewerkt in de Bus Rapid Transit (hierna: BRT) Aanpak. BRT biedt meerdere voordelen voor OV-reizigers, zoals hogere frequenties, snelheid, betrouwbaarheid en herkenbaarheid. Daarnaast bieden we extra services op knooppunten en hubs aan, zoals horeca, overdekte wachtoorzieningen, toiletten en pakketpunten. De doorontwikkeling van het OV vraagt ook om een hoogwaardige inrichting van haltes, hubs en knooppunten. In het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 zijn de gezamenlijke inspanningen van overheden gericht op een flexibel en slim OV-systeem dat aansluit op de beschikbare, andere vormen van mobiliteit.

Haltes, hubs en knooppunten spelen een cruciale rol in de mobiliteitsketen. Om deze aantrekkelijk te houden en te ontwikkelen, richten we ons (in het BBP) op de volgende vier punten:

- Aantrekkelijk verknopen: betere bereikbaarheid van de halte, hub of knooppunt te voet, met de fiets, met OV, en waar nodig met de auto.
- Aantrekkelijk reizen: meer reizigersgemak van de transfer, overstappen van de ene op de andere vervoerwijze en voorzieningen die nodig zijn voor het reizen.
- Aantrekkelijk verblijven: veraangename van de wachttijd bij de overstap met voorzieningen, zoals een overdekte wachtruimte, toiletten of commerciële voorzieningen, en door (ruimtelijke)



Figuur 1 Publieke mobiliteit is het mobiliteitssysteem dat de mobiliteitsbehoefte van de reizigers centraal stelt. Het OV-systeem is geïntegreerd met deelmobiliteit, flexibel vervoer, doelgroepenvervoer en andere mobiliteitsdiensten in één overzichtelijke reisapp. Het doel is een drempelloze ketenreis van deur tot deur.

aantrekkelijkheid en beleving van het knooppunt. Met veel aandacht voor toegankelijkheid, inclusiviteit, klimaatadaptatie, circulariteit en veiligheid.

- Aantrekkelijk ontwikkelen: benutten van de ruimtelijke en economische potentie van het knooppunten en de directe omgeving.

1.3 Richtlijn haltes, hubs en knooppunten

Wat een aantrekkelijke halte, hub of knooppunt is, verschilt per categorie en is afhankelijk van het gebruik van de halte, de positie in het OV-netwerk en de voorzieningen. Voor een betere kwaliteit van halte, hubs en knooppunten is samenwerking tussen meerdere partijen van groot belang. De beheerders zorgen voor aanleg en beheer van de haltes op hun grondgebied, de vervoerders hebben kennis over (de ontwikkeling van) het mobiliteitsnetwerk en de reizigersvertegenwoordigers weten alles van de wensen van de reizigers.

Deze richtlijn geeft duiding aan de typen haltes, hubs en knooppunten in de provincie Utrecht. Per type beschrijven we een minimaal niveau van voorzieningen dat we nastreven. Het helpt wegbeheerders om het gewenste kwaliteitsniveau van haltes, hubs en knooppunten te realiseren. Verder geven we een overzicht van alle voorzieningen boven het minimale niveau en benoemen we welk kwaliteitsniveau van de voorzieningen we noodzakelijk vinden. De subsidie-regeling voor OV, haltes, hubs en knooppunten geeft hiervoor mogelijkheden. Tevens geven we een toelichting op onze visie op de taken en rollen van de weg- en netwerkbeheerders in het OV-netwerk. We leggen uit hoe we haltes, hubs en knooppunten kunnen verbeteren die we niet in eigendom en beheer hebben.



2



Categorisering haltes, hubs en knooppunten





Dit hoofdstuk definieert haltes, hubs en knooppunten. We sluiten aan bij het vigerend beleid (bijlage 1) van Rijksoverheid, provincie en regio's in de provincie. De term 'hub' wordt in verschillende sectoren gebruikt. Voorbeelden zijn energiehubs, logistieke hubs, hubs voor opslag- en pakketbezorging, parkeerhubs bij woonwijken en luchtvaarhubs. Met haltes, hubs en knooppunten bedoelen we locaties die zijn gerelateerd aan het OV-netwerk. Deze richtlijn gaat dus niet over hubs in andere sectoren en op lokaal niveau of over de Toeristische Overstappunten (TOP's).

2.1 Definities van haltes, hubs en knooppunten

Haltes, hubs en knooppunten zijn locaties binnen een OV-netwerk met een eigen functie. Haltes komen het vaakst voor. Dat zijn opstap- en uitstaplocaties waar de reizigers in bus, tram, metro of trein stappen. Onze provincie telt circa 3.000 haltes, de meeste in de (middelgrote) steden en met een beperkt aantal voorzieningen. Haltes worden vaak aangedaan door reguliere buslijnen en soms door een tramlijn, buurtbus of U-flex. Elke halte kenmerkt zich door reisoptyies in één of twee windrichtingen en bij de meeste haltes kunnen reizigers niet op een andere OV-modaliteit overstappen. Ze gaan meestal lopend of met de fiets naar de halte.

Haltes	Hubs	Knooppunten
Opstap- en uitstaplocatie bus, tram, metro en trein	Kenmerken van haltes en knooppunten	Opstap-, uitstap- en overstaplocatie bus, tram, metro en trein + verknopen (OV-)modaliteiten + begin- en eindpunt van OV-verbindingen
Focus: aantrekkelijk reizen	Focus: aantrekkelijk reizen, verblijven en verknopen	Focus: aantrekkelijk reizen, verknopen, verblijven en vaak mogelijkheden om te ontwikkelen
Geen of beperkte overstapmogelijkheid	Clustering modaliteiten en beperkte overstap OV-lijnen	Meeste overstapmogelijkheden OV-lijnen en modaliteiten in omgeving
Verbinden het OV met andere modaliteiten	Verbinden van regionaal/ lokaal OV en andere modaliteiten centraal in stad, dorp, wijk of buitengebied	Verbinden (Inter-)nationaal, (boven-)regionaal en lokaal OV en andere modaliteiten centraal in stad, dorp, wijk of buitengebied
Reisopties naar knooppunten, hubs en bestemmingen	Drempelloze first- en last-mile	Veel OV-verbindingen en drempelloze first- en last-mile
Alleen voorzieningen voor publieke mobiliteit	Clusteren modaliteiten en functionele of dagelijkse voorzieningen	Clustering van modaliteiten en/of dagelijkse voorzieningen in de nabijheid woningen, werken en/of groen.

Tabel 1 De onderscheidende kenmerken van haltes, hubs en knooppunten

Als reizigers bij een halte wél kunnen overstappen op meerdere lijnen en/of OV-modaliteiten, of in meer dan twee windrichtingen kunnen reizen, noemen we deze plek een knooppunt. Daar komen grotere aantallen reizigers en vergroten aanvullende voorzieningen het comfort en de beleving. Op deze plek komt veel samen en kunnen reizigers gebruikmaken van het OV en andere (deel)vervoerswijzen. Het is een verzameling van begin- en eindpunten van OV-lijnen en verbindt (inter)nationaal,

(boven)regionaal en lokaal OV met elkaar. Ook is het een plek om te ontmoeten, te verblijven en eventueel te ontwikkelen. Door de strategische ligging en de vele (mobiliteits)voorzieningen zijn dit interessante locaties voor wonen, werken en voorzieningen. Afhankelijk van de locatie in het netwerk en de stedelijke context neemt de waarde toe en vraagt dit om kwalitatief hoogwaardige voorzieningen.

Naast haltes en knooppunten spreken we van hubs. De Mobiliteitsalliantie¹ en het CROW definiëren een (mobiliteits-)hub als ‘een fysieke locatie of schakel tussen vervoersmodaliteiten die de overstap/overslag naar de meest optimale modaliteit voor de vervolgreis mogelijk maakt’. Dit kan ook een concentratiepunt zijn voor ruimtelijke ontwikkeling. Deze definitie van mobiliteitshub bevat kenmerken van de definitie van een knooppunt. De hub bouwt voort op eerdere initiatieven voor knooppuntontwikkeling, waaronder Park+Ride (hierna P+R) en Park+Bike (hierna: P+B) (bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). De functie van een hub valt daardoor tussen halte en knooppunt en dit speelt een belangrijke rol in ons BRT-netwerk. Hubs verbinden meerdere vervoersmodaliteiten en regionale en/of lokale OV-netwerken op centrale plekken in steden, dorpen en buitengebied. Daarmee zijn hubs een begin-, eind- of overstappunt. De combinatie van BRT, (fiets)parkeerplaatsen en deelmobiliteit vergroot de reismogelijkheden voor de reizigers. Een hub biedt bovendien een prettige omgeving en ruimte voor extra functies, zoals ontmoetingsplekken of pick-up-punten voor pakketjes of boodschappen.

2.2 Kenmerken van haltes, hubs en knooppunten

Uit de definities van haltes, hubs en knooppunten komen kenmerken en verschillen naar voren, zoals te zien in tabellen 1 en 2.

Invloedsgebieden van haltes, hubs en knooppunten

De provincie Utrecht streeft naar een zo hoog mogelijke dekking van het OV-netwerk. Voor de typen haltes, hubs en knooppunten bestaan meerdere invloedsgebieden.

¹ Landelijk samenwerkingsverband van overheden, vervoerders en private partijen die adviseert over mobiliteit

Nr.	Invloedsgebied (werkelijke afstand)	Beschrijving type halte, hubs en/of knooppunt
1	Lopend: ± 600 m Fietsend: ± 1.500 m	Voor reguliere bushaltes die worden aangedaan door ontsluitende busverbindingen, vaak in wijken van steden, zoals Amersfoort, Utrecht, Veenendaal, Woerden en Zeist. Geldt ook voor bushaltes die aangedaan worden door buurtbussen en U-Flex.
2	Lopend: ± 800 m Fietsend: ± 2.500 m	Voor BRT-haltes die worden aangedaan door U-link en U-Liner in dorpen en steden. De tramhaltes in Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein hebben een vergelijkbaar bereik en kwaliteit.
3	Lopend: ± 1.000 m Fietsend: ± 3.500 m	Voor lokale hubs en knooppunten aan corridors ontsloten met U-liner, U-link en U-tram. Deze plekken hebben een multifunctionele invulling met extra voorzieningen in stad, dorp of buitengebied. Hieronder vallen ook de kleinere treinstations (categorieën ‘halte’ en ‘basis’ van NS/ProRail).
4	Lopend: ± 1.200 m Fietsend: ± 4.500 m	Voor de hubs en knooppunten die drukker zijn en tenminste een regionale functie hebben (vergelijkbaar met categorieën ‘plus’, ‘mega’, en ‘kathedraal’ van NS/ProRail).
5	Auto: Minimaal ± 15.000 m	Voor de hubs en knooppunten die de auto-OV combinatie faciliteren. De meeste reizigers komen met de auto uit de regio en stappen bij een hub of knooppunt op een OV-verbinding over. Deze locaties kenmerken zich als P+R of carpoolplaats langs ons snelwegennetwerk.

Tabel 2 De onderscheidende invloedsgebieden van haltes, hubs en knooppunten

Hiermee bedoelen we het bereik van een halte, hub of knooppunt en we sluiten aan op de CROW-standaard. Zo kunnen we bijhouden hoeveel inwoners dichtbij het OV wonen. We onderscheiden de invloedsgebieden per type halte, hub en knooppunt in tabel 2.

2.3 Halte, hub en knooppunt categorieën

De uitgangspunten uit hoofdstuk 2.1 en 2.2, en de gewenste ontwikkeling van het OV-netwerk conform het OV-netwerkperspectief 2025-2050 (bijlage 1), leveren deze categorieën haltes, hubs en knooppunten op:

- Knooppunten:
 - Treinstations
 - Busstations
- Hubs:
 - BRT Hubs
 - P+R Hubs
- Haltes:
 - Tramhaltes
 - BRT-haltes
 - Bushaltes

Bijlage 2 geeft een overzicht van alle haltes, hubs en knooppunten en hun rollen in het OV-netwerk.

1. Treinstations

Het treinstation markeert het begin- of eindpunt van de OV-reis. Het station omvat plekken voor ontvangst, reizen en verblijf en de omgeving is belangrijk voor woningen, werkgelegenheid en andere voorzieningen. OV en andere vervoerswijzen, die samenkomen op het treinstation, garanderen goede bereikbaarheid. De plekken voor ruimtelijke ontwikkeling met de meeste potentie zijn in het Ontwikkelperspectief Utrecht – Amersfoort gedefinieerd als Metropoolpoorten en Regiopoorten. Een Metropoolpoort heeft een hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheid met veel ruimtelijke ontwikkelingen en ligt in Utrecht of Amersfoort. De Regiopoort is een vergelijkbare plek, maar dan in kleinere steden en dorpen om Utrecht en Amersfoort heen en met een lagere dichtheid dan de Metropoolpoort. Daarnaast willen we richting de Regiopoorten een tegenspits creëren door functies als werken en voorzieningen in de nabijheid toe te voegen. Daardoor wordt het OV-systeem beter benut en de drukte gespreid. Treinstations kunnen ook een rol spelen in recreatieve verplaatsingen, ook wel Groene Poorten genoemd. De NS/ProRail noemen dit een Buitenpoort, namelijk een treinstation bij natuurgebieden of landschappen. Hoewel de regio Foodvalley in een andere verstedelijkingsstrategie samenwerkt met regio Arnhem-Nijmegen is het van belang één provinciale systematiek te hanteren. Daarom definiëren we een aantal stations in Foodvalley als Regiopoort en/of Buitenpoort.

Op basis van de categorieën, die de NS en ProRail hanteren voor stations, en op basis van het Ontwikkelperspectief Utrecht - Amersfoort, kunnen we alle treinstations karakteriseren. Onze provincie telt 33 treinstations. In bijlage 2 staat een overzicht van alle treinstations, inclusief hun stationsklasse, deelfunctie en invloedsgebied.



2. Busstations

Bij het busstation komen veel buslijnen bij elkaar, die daar hun begin- en eindpunten hebben. Veel busstations liggen bij een treinstation en een enkele bij een tramhalte in de buurt. Daardoor is een overstap tussen verschillende OV-modaliteiten meestal mogelijk. Het busstation heeft meerdere perrons en een ruime plek voor ontvangst, ontmoeting en verblijf. Het ligt vaak centraal in stad of dorp, waardoor de meeste inwoners het kunnen gebruiken en de locatie met meerdere modaliteiten te bereiken is. Dit maakt een drempelloze ketenreis mogelijk. Daarnaast zijn op en rond het busstation meerdere voorzieningen en functies geconcentreerd die goed samengaan met de OV-reis. Denk aan wonen, winkelen, horeca, werkplekken, supermarkt en het ophalen van pakketjes. Het invloedsgebied is (lopend) ± 1.000 meter en (fietsend) ± 3.500 meter naar het busstation. In bijlage 2 staat een overzicht van alle busstations met hun kenmerken.

3. BRT Hub

De BRT Hub is één centrale halte (of meerdere haltes aan verschillende wegen met dezelfde naam), waar tenminste één BRT-verbinding stopt. Overal waar een BRT-verbinding door een kern rijdt, realiseren we een BRT Hub. Dit is meestal een centrale plek in een stad, wijk of dorp, verbonden met het OV-netwerk. Daarnaast kunnen reizigers eenvoudig overstappen op verschillende modaliteiten, voor een drempelloze ketenreis. De BRT Hub is herkenbaar en bevat meerdere functies en voorzieningen die goed samengaan met de OV-reis. Denk aan deelmobiliteit of de mogelijkheid om pakketjes of dagelijkse boodschappen op te halen. Daarnaast is het aantrekkelijk om te verblijven en te ontmoeten. Het invloedsgebied is (lopend) ± 1.000 meter en (fietsend) ± 3.500 meter naar de hub. In bijlage 2 staat een overzicht van alle BRT Hubs met hun kenmerken.

4. P+R Hub

De hub met een P+R-functie bevindt zich vaak in bij een snelweg. De P+R Hub is meestal bedoeld om autoreizigers af te vangen van de snelweg en met een snelle en hoogwaardige OV-verbinding naar een centrale stad te brengen, zoals Utrecht en Amersfoort. Met eenzelfde systeem kunnen reizigers ook van de stadsrand naar bestemmingen in de stad gaan. Voor ons stads- en streekvervoer is de hoogwaardige OV-verbinding te herkennen als U-liner, U-link en U-tram. De reizigers die de auto als voor- en natransport gebruiken, hebben vaak een langere afstand afgelegd om bij de P+R Hub te komen. Daarom gaan we uit van een invloedsgebied vanaf ± 15.000 meter. Andere namen/functies voor de P+R Hub zijn Corridorhub, Stadsrandhub en P+R. Carpoolplaatsen zijn niet helemaal vergelijkbaar, maar – als deze worden aangedaan door een OV-verbinding – kunnen ze op termijn als kleinschalige P+R Hub fungeren. In bijlage 2 staat een overzicht van alle P+R Hubs.

5. Tramhaltes

Tramhaltes zijn alle locaties waar een tram stopt en niet onder een andere categorie vallen. De U-tram rijdt tussen Utrecht Science Park via Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein. Deze haltes hebben tenminste een instapfunctie, maar reizigers kunnen er niet overstappen op andere OV-modaliteiten. Voor de tramhaltes willen we dezelfde hoogwaardige kwaliteit realiseren als in het deeltraject Utrecht Science Park – Utrecht Centraal. Omdat de haltes vaak verder uit elkaar liggen, is een aantal voorzieningen noodzakelijk, zoals fietsparkeervoorzieningen en routes van/naar de omgeving. Het invloedsgebied van tramhaltes is (lopend) ± 800 meter en (fietsend) ± 2.500 meter.

6. BRT-haltes

BRT-haltes zijn locaties waar BRT stopt, maar die geen BRT Hub zijn. Deze haltes hebben tenminste een instapfunctie, maar reizigers kunnen er niet overstappen op andere OV-modaliteiten. BRT-haltes worden intensiever gebruikt dan bushaltes, mede door de productformule die hier stopt. Op basis van het aantal reizigers per gemiddelde werkdag bepalen we de gewenste voorzieningen. Voor BRT-haltes gelden uitgangspunten die zorgen voor een goede herkenbaarheid. Omdat de haltes vaak verder uit elkaar liggen, is een aantal voorzieningen noodzakelijk. Denk aan fietsparkeren en routes van/naar de omgeving. Het invloedsgebied van BRT-haltes is (lopend) ± 800 meter en (fietsend) ± 2.500 meter.

7. Bushaltes

Bushaltes zijn haltes die niet onder een andere categorie vallen. Ze hebben tenminste een instapfunctie, maar reizigers kunnen er niet overstappen op andere OV-modaliteiten. Op basis van het aantal reizigers per gemiddelde werkdag bepalen we de gewenste voorzieningen. Het invloedsgebied van een bushalte is (lopend) ± 600 meter en (fietsend) ± 1.500 meter.

3



Voorzieningen bij haltes, hubs en knooppunten



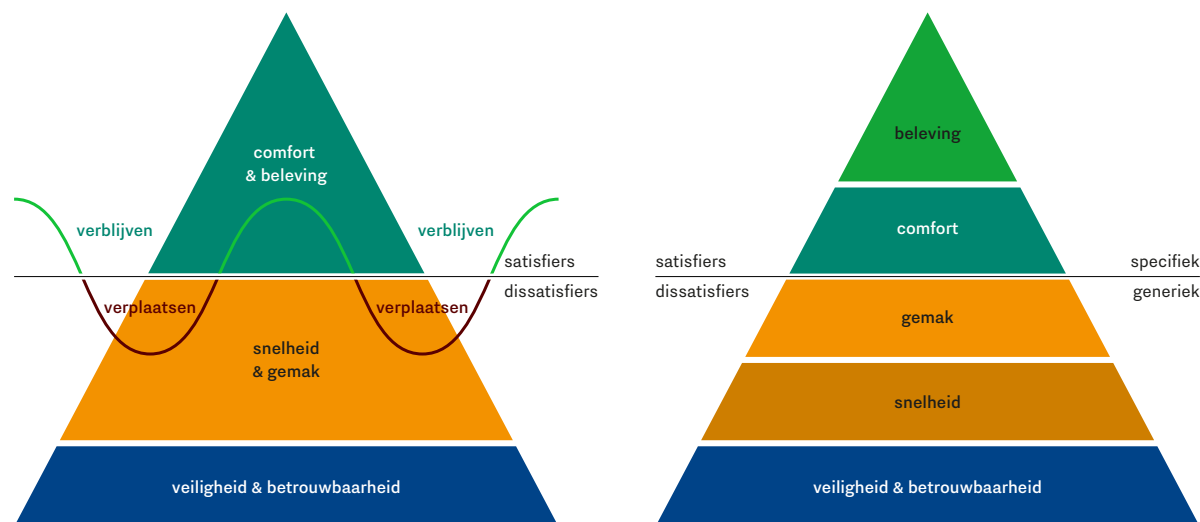


Het categoriseren van locaties is een eerste stap om de kwaliteit van haltes, hubs en knooppunten te verbeteren. Per categorie hebben we de gewenste voorzieningen bepaald, op basis van gebruik en positie in het OV-netwerk. Vanuit het perspectief van de reizigers en de klantwenspiramide bepalen we de voorzieningen per halte, hub en knooppunt. Zo brengen we de voorzieningen in kaart die in de omgeving van, of aanwezig moeten zijn op, halte, hub of knooppunt. Het verschil overbruggen tussen het gewenste en aanwezige voorzieningenniveau is de opgave.

3.1 Klantwenspiramide

De klantwenspiramide is het vertrekpunt om de gewenste voorzieningen en kwaliteit te bepalen van haltes, hubs en knooppunten. Het maakt inzichtelijk welke aspecten randvoorwaardelijk zijn, bij gebrek afbreuk doen en bij aanwezigheid van meerwaarde zijn. De onderzoekers Van Hagen, Peek en Kieft in 2000 hebben de piramide van Maslow vertaald naar het OV-systeem (Figuur 2: links). De ontwikkeling van deze klantwenspiramide staat in de CROW Handleiding voor de ov-halte uit 2015 (Figuur 2: rechts).

Reizen in het OV staat voor de reizigers voor een bepaalde hiërarchie. Op de eerste plaats moeten veiligheid en betrouwbaarheid op orde zijn. Is de veiligheid op haltes en in voertuigen niet geborgd, komen voertuigen



Figuur 2 De klantwenspiramide: links (Bron: van Hagen, Peek en Kieft, 2000), rechts: (Bron: CROW, 2015).

niet opdagen of rijden ze zeer onregelmatig, dan is de kans groot dat reizigers het systeem niet gebruiken. Zodra dit goed is geregeld, moet de snelheid van de reis aantrekkelijk zijn. Een OV-reis mag maximaal 1,5 keer langer duren dan met auto of fiets om een volwaardig alternatief te zijn. Ook stiptheid, frequentie en prijs moeten aansluiten bij wat reizigers verwachten en nodig hebben. Op de derde plaats gaat het om het gemak dat reizigers ervaren. Ze moeten eenvoudig een

kaartje kopen, gemakkelijk in-, uit- en overstappen en een zitplaats vinden. De klantwenspiramide toont een scheiding tussen de onderste drie en de bovenste twee punten. De onderste drie punten gaan om het visitekaartje van het OV en richten zich op de persoon die reist. Volgens het CROW zijn deze kenmerken generiek en gelden voor alle reizigers. Zijn deze zaken niet op orde, dan haken de (bestaande) reizigers af (dissatisfiers).

De bovenste punten gaan over comfort en beleving tijdens de OV-reis. Vervoerders kunnen zich onderscheiden op het gebied van comfort en daarmee nieuwe reizigers proberen aantrekken. Dit kan te maken hebben met goede verbindingen (door bijvoorbeeld lange en snelle verbindingen hoeven reizigers minder over te stappen), en met voorzieningen in het voertuig, zoals wifi, werkplekken, comfortabele stoelen of oplaadmogelijkheden. Het comfort wordt versterkt door extra aandacht voor de reisbeleving. De esthetiek van haltes en voertuigen kan worden verrijkt met verlichting, architectuur, kunst en aankleding. Ook muziek of extra diensten veraangename de reisbeleving. Het gaat over het verblijf tijdens de reis, meestal op haltes, hubs en knooppunten. Volgens het CROW ervaren reizigers deze punten uiteenlopend. Daardoor kunnen maatregelen om deze punten te verbeteren minder uniform organiseren en is dus maatwerk nodig. Investeren in comfort en beleving verleidt nieuwe reizigers om gebruik te maken van het OV (satisfiers).

3.2 Type voorzieningen

Op basis van de klantwenspiramide zijn de benodigde voorzieningen bij haltes, hubs en knooppunten en de kwaliteitsniveaus van deze voorzieningen bepaald:

- Randvoorwaardelijke voorzieningen
- Vervoerkundige voorzieningen
- Basisvoorzieningen
- Plusvoorzieningen
- Additionele voorzieningen

De randvoorwaardelijke voorzieningen zijn minimaal nodig op elke halte, hub en knooppunt. Volgens de landelijke richtlijnen en wetgeving moet elke halte, hub en knooppunt inclusief zijn (toegankelijk en (sociaal) veilig) en een haltepaal hebben, ongeacht de rol in het OV-netwerk. Ook moet de statische reis- en klantinformatie up-to-date zijn

en moeten haltes, hubs en knooppunten onbeschadigd en onderhouden zijn. Gezien de ambities, afspraken en wetgeving op het gebied van klimaat en duurzaamheid zijn ook een klimaatbestendige en natuurinclusieve inrichting, circulair materiaalgebruik en energieneutraliteit randvoorwaardelijk. De haltes, hubs en knooppunten voorzien we van de U-OV-huisstijl conform de U-OV Stijlwijzer. Ook is er een rookvrije halte-uiting aanwezig.

Ook vervoerkundige voorzieningen moeten een plek in het netwerk krijgen om de dienstregeling van bus en tram uit te voeren. Logischerwijs krijgen deze voorzieningen een plek op knooppunten en hubs bij begin- en eindpunten van OV-verbindingen.

Basis- en plusvoorzieningen plaatsen we passend, afhankelijk van de bediening (productformule), het gebruik van haltes, hubs en knooppunten en de locatie. Denk aan eenabri of dynamische reisinformatie. Reizigers waarderen deze, vaak generieke maatregelen, ongeveer gelijk.

Additionele voorzieningen bieden extra beleving of comfort op haltes, hubs en knooppunten. Ook hier hebben we gekeken naar gebruik en locatie van haltes, hubs en knooppunten. Omdat reizigers verschillende waarderingen geven aan deze voorzieningen passen we maatwerk toe. In de volgende paragrafen lichten we de voorzieningen toe.

3.3 Uitgangspunten voorzieningen bij haltes, hubs en knooppunten

Alles wat volgens de wetgeving geplaatst moet worden, is op een halte, hub of knooppunt aanwezig, ongeacht de plaats in het netwerk. Daarvoor hanteren we ook de volgende uitgangspunten:

- Aantal in- en uitstappende reizigers
- Productformule

Uitgangspunt 1: aantal reizigers

Het aantal reizigers geeft een goede indicatie van het gebruik van een halte, hub of knooppunt en de functie in het mobiliteitsnetwerk. Voor deze richtlijn hebben we gegevens van vervoerders gebruikt over het aantal reizigers per halte, hub en knooppunt. Deze aantallen zijn gebaseerd op OV-chipkaart en OV-pay-gegevens van maart 2025 voor bus en tram en de cijfers van het NS Dashboard over reizigersgedrag van 2024. We maken ook gebruik van de uitgangspunten van de gebiedsuitwerkingen in de provincie voor de uitrol van U-liner en U-link.

Het gebruik van een halte, hub en knooppunt hebben we berekend per werkdag, inclusief afronding. We zijn uitgegaan van alle in- en uitstappende reizigers op een gemiddelde werkdag (maart 2025) voor bus en tram en de cijfers uit het NS Dashboard van 2024. Daarnaast tellen we alle perrons van een halte of hub bij elkaar op. We zien ze als één geheel om te bepalen welke voorzieningen aanwezig moeten zijn op haltes, hubs en knooppunten. Dit leidt tot het volgende gebruik van een halte, hub of knooppunt:

Aantal reizigers	Gebruik halte, hub of knooppunt
0	Nooit
1 – 9	Zelden
10 – 50	Beperkt
51 – 100	Rustig
101 – 150	Gemiddeld
151 – 500	Bovengemiddeld
501 – 1.000	Goed
1.001 – 10.000	Druk
10.001 – 25.000	Zeer druk
25.001 – 75.000	Intensief
> 75.000	Zeer intensief

Uitgangspunt 2: productformule

Bijlage 1 bevat een beschrijving van de productformules die binnen U-OV rijden. Een productformule kan eisen stellen aan de inrichting van de haltes, hubs en knooppunt. Tramhaltes vragen andere kwaliteitseisen dan bushaltes. Dit kan te maken hebben met het vervoermiddel of de afstand tussen de haltes. Ook binnen buslijnen maken we onderscheid tussen BRT en reguliere buslijnen. Bij BRT streven we naar een hoogwaardige en herkenbare uitstraling, zodat reizigers weten wat voor type bus ze kunnen verwachten. Deze ambities helpen om de juiste voorzieningen op de juiste plek aan te brengen.

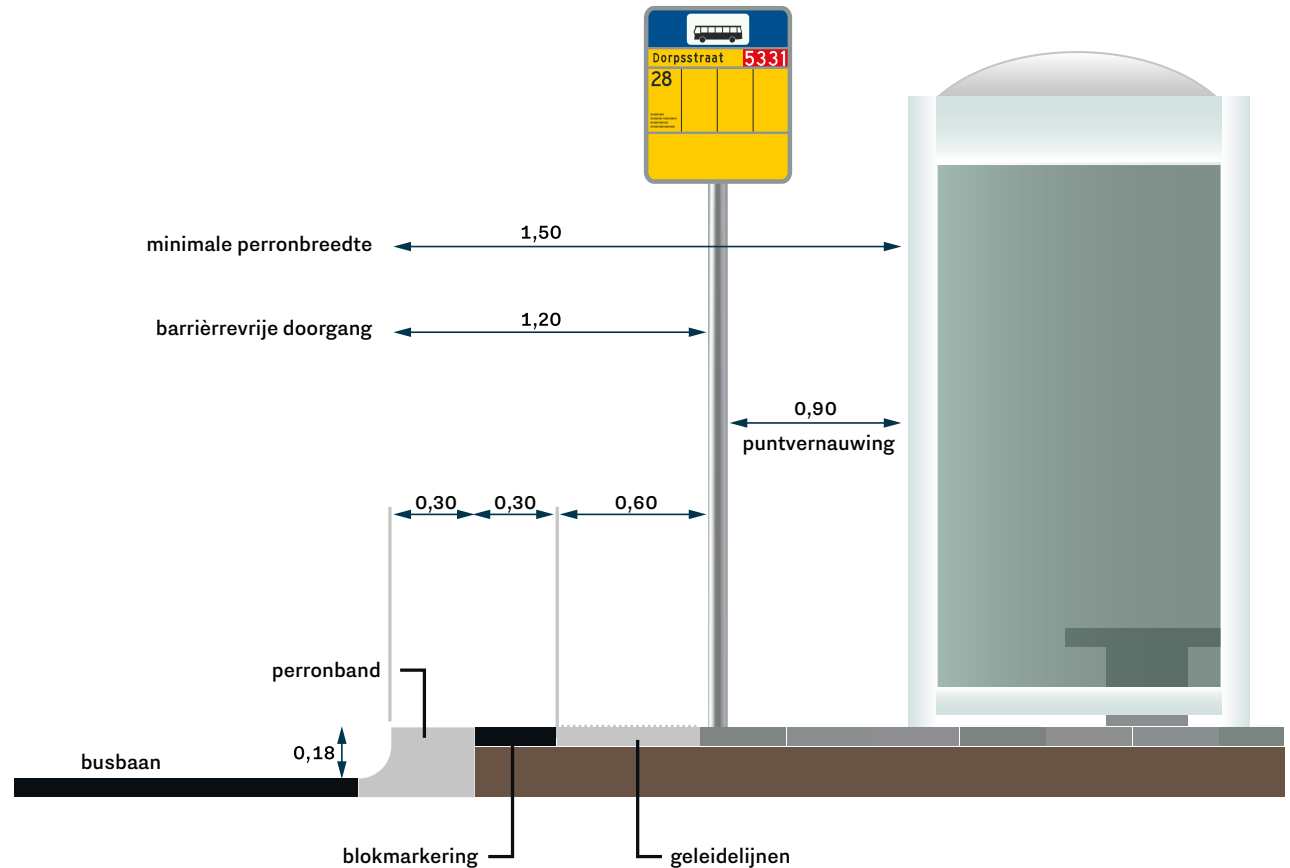
Op basis van bovenstaande uitgangspunten, de categorieën uit hoofdstuk 2 en het type voorzieningen uit hoofdstuk 3.2, verdelen we de voorzieningen en wijzen ze toe aan de verschillende haltes, hubs en knooppunten. In de volgende paragrafen gaan we hier dieper op in. Hoofdstuk 3.9 bevat een overzicht van alle gewenste voorzieningen per categorie.

3.4 Randvoorwaardelijke voorzieningen

De randvoorwaardelijke voorzieningen voor een halte, hub en knooppunt zijn vanuit een wettelijk kader verplicht, een basisbehoefte van reizigers, of een vereiste vanuit de vervoersconcessies in de provincie Utrecht. Hieronder leggen we uit om welke voorzieningen het gaat.

Sociale veiligheid en inclusiviteit

Minimale vereiste is dat haltes, hubs en knooppunten voor alle gebruikers sociaal veilig zijn. Goede zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid zorgen voor een groter veiligheidsgevoel bij reizigers. Bekende knelpunten voor de inrichting van haltes, hubs en knooppunten zijn belemmerd zichtveld, onvoldoende verlichting, beperkte toegankelijkheid en



Figuur 3 Uitgangspunten toegankelijkheid op de haltes en hubs (Bron: CROW).

oriëntatiemogelijkheden, onvoldoende voorzieningen, gebrek aan sociale controle, onaantrekkelijke plek, genderexclusieve communicatie, slecht onderhoud en beheer, ontbreken van onttrekkingsplekken en communicatiemogelijkheden bij onveilige situaties. Haltes, hubs en knooppunten moeten in de eerste plaats over voldoende witte verlichting beschikken. Die moet zijn gericht op voetgangers op de perrons en de looproutes tussen perrons en naar de fietsenstalling en/of andere bebouwing. Vrije zichtlijnen maken reizigers

zichtbaar voor de omgeving en andersom. Haltes verplaatsen naar plekken met meer informeel toezicht kan nodig zijn. Verder moet de locatie toegankelijk zijn met diverse hulpmiddelen en moeten er voldoende, ruime en diverse zitplaatsen zijn. Ook zijn verwijzingen gewenst naar (maatschappelijke) voorzieningen, zoals openbare toiletten. Herkenbare en onderscheidende locaties dragen bij aan het veiligheidsgevoel. Frequent en adequaat beheer en onderhoud gaan verloedering tegen en waarborgen het veiligheidsgevoel.

Het is daarom van groot belang om tijdens het ontwerp-proces van haltes, hubs en knooppunten de behoeften, wensen en eisen van een brede diverse doelgroep in beeld te brengen en het ontwerp daarop af te stemmen. Dit geldt ook voor het gebruik van actuele richtlijnen en methodieken van het CROW en het integraal handelingsperspectief voor knooppunten en hubs.

Verkeersveiligheid

Ook een verkeersveilige inrichting is vereist, waarbij het gaat over de fysieke veiligheid, zoals oversteekvoorzieningen, bescherming en afrastering van de verkeersstromen, veiligheid bij het verlaten van een halte, hub en knooppunt en de breedte van het perron. Voor deze onderwerpen beoordelen we de maatregelen per situatie op noodzaak en effectiviteit.

Verder is het materiaalgebruik van belang. Denk aan een stroeve ondergrond waar reizigers of voertuigen niet op uitglijden of aan een vlak perron om de kans op vallen te voorkomen. Extra aandacht qua stroefheid gaat uit naar geleidelijnen en instapmarkeringen. Deze zijn van een ander materiaal gemaakt dan bijvoorbeeld trottoirtegels of het wegdek.

Voor een veilige route en een goede oriëntatie zijn bebording op de halte en een duidelijke bewegwijzering op, van en naar de routes tussen halte/hub/knooppunt en bestemming nodig. Uniformiteit op haltes en hubs vergroot de herkenbaarheid voor de reizigers. Hierover meer onder het kopje 'Haltepaal en haltevertrekstaat in U-OV-huisstijl'.

Fysieke Toegankelijkheid

Voor reizigers met een motorische of visuele beperking moeten haltes, hubs en knooppunten voldoen aan de eisen in het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Een halte, hub en knooppunt is pas fysiek toegankelijk

als deze is ingericht volgens de uitgangspunten uit CROW-publicatie 337 'Richtlijn Toegankelijkheid en de Handleiding voor ov-haltes'. Denk aan minimale lengte, breedte en hoogte van een halte, hub of knooppunt (figuur 4). Belangrijkste doel is om de instap drempelloos te maken. Daarnaast richten we looproutes naar halte, hub en knooppunt binnen het invloedsgebied van de locatie toegankelijk in.

Visuele toegankelijkheid

Deze voorzieningen verbeteren de visuele toegankelijkheid:

- Gesproken reisinformatie bij aanwezigheid dynamische reisinformatie
- Voelbare plattegronden bij hubs en knooppunten
- Kleur op stoepranden
- NaviLens op halteborden

NaviLens is een soort QR-code die (in de NaviLens-app) alle informatie over haltes, hubs en knooppunten visueel toegankelijk aanbiedt. Op alle halteborden brengen we NaviLens aan. Voor de plattegronden en de gesproken reisinformatie is maatwerk nodig. Deze voorzieningen brengen we aan als de halte, hub of knooppunt een plattegrond heeft of dynamische reisinformatie aanbiedt. Op alle hubs en knooppunten brengen we de visuele toegankelijkheidsvoorzieningen op orde.

Prullenbak

Reizigers ergeren zich aan zwerfvuil en daarom plaatsen we op haltes, hubs en knooppunten waar eenabri staat ook een prullenbak. Schone en nette haltes, hubs en knooppunten dragen bij aan het veiligheidsgevoel en comfort. Afhankelijk van de locatie en het gebruik plaatsen we een grotere prullenbak. Ook afvalscheiding is een optie, inclusief een groen dak op de prullenbak (figuur 4).



Figuur 4 Prullenbak met een groen dak waar plastic afval gescheiden wordt van restafval (Bron: van Hattem, 2024).

Haltepaal en haltevertrekstaat in U-OV-huisstijl

Een halte, hub en knooppunt met bus- of tramlijnen heeft altijd een haltepaal met verkeersbord L03b: een zwarte bus of tram op een witte achtergrond met een blauw kader. Samen met de blokmarkering op het perron geeft dit de locatie een juridische status. Daarnaast is minimaal een haltevertrekstaat aanwezig met de dienstregeling van bus of tram.

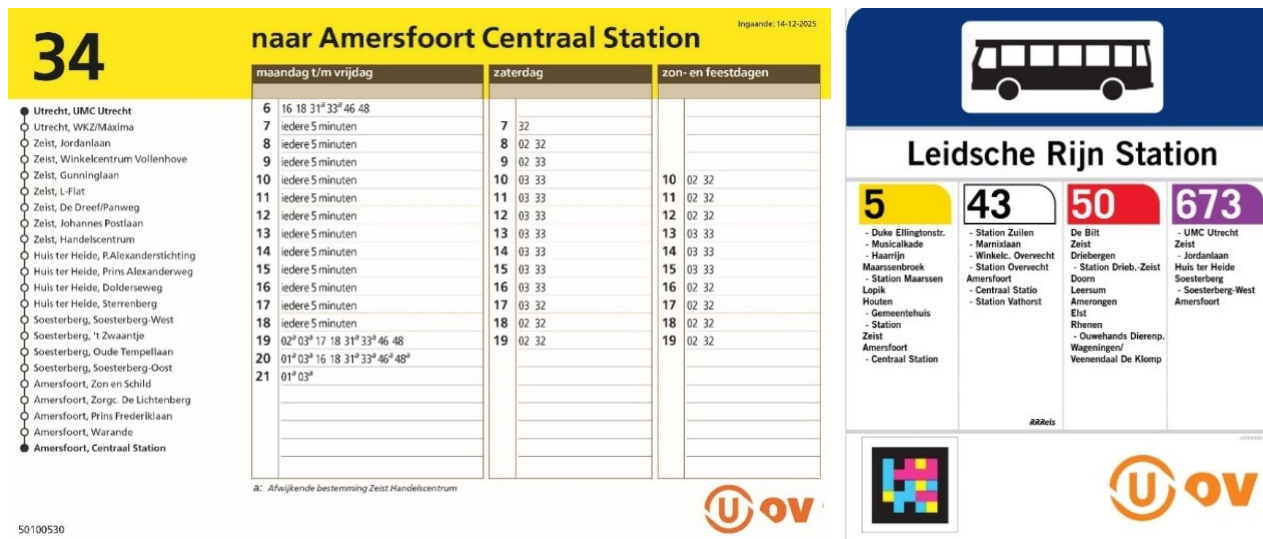
Meerdere vervoerders en wegbeheerders hebben een eigen huisstijl, zoals NS, beheerders, deel-mobiliteitsaanbieders en andere busvervoerders. OV, waarvoor de provincie Utrecht verantwoordelijk is, rijdt sinds 14 december 2025 onder het merk U-OV. Alle halteborden, bussen, trams, reisinformatie, communicatie en servicewinkels zijn uitgevoerd in de U-OV-huisstijl, conform de U-OV Stijlwijzer (Figuur 5). We willen het U-OV-merk op alle haltes, hubs en knooppunten verder uitrollen. Dit zorgt voor een eenduidig en herkenbaar beeld van het OV.

Klimaatbestendige en natuur inclusieve inrichting

Elke halte, hub en knooppunt maken we klimaatbestendig en natuurinclusief om bestand te zijn tegen klimaatextremen en om de natuur te helpen. Denk aan voldoende regenwaterafvoer en hittemaatregelen. Hiermee dragen we bij aan het Klimaatakkoord en aan provinciale klimaatambities uit de Omgevingsvisie. Inspiratie en handvatten zijn te vinden in de Samenvatting Klimaatbestendige Stations (bron: Spoorbeeld, NS en ProRail).

Een voorbeeld van klimaatbestendige inrichting is het groene dak op de abri. Het vangt het regenwater op, verkoelt de abri door de schaduw en bevordert de biodiversiteit. Een ander voorbeeld is het integreren van zonnecellen op de overkappingen bij de tramhaltes op het traject Utrecht Centraal – Science Park. Niet alleen ontstaat schaduw, maar ook wordt zonenergie opgewekt voor onder andere verlichting op de halte.

Onderweg naar eersteklas haltes, hubs en knooppunten



Figuur 5 Voorbeeld van een haltevertrekstaat (links) en haltebord (rechts) in de U-OV huisstijl, conform de U-OV Stijlwijzer.

Voorbeelden van natuurinclusieve maatregelen zijn inheemse beplanting op of in de omgeving van halte, hub en knooppunt, nestkasten voor zwaluwen, vleermuizen of bijen en beplanting om de biodiversiteit te vergroten.

Circulair materiaalgebruik

Voor de inrichting van haltes, hubs en knooppunten zijn veel materialen nodig en we willen daar zorgvuldig mee omgaan. Zo kunnen we materialen op en nabij haltes, hubs en knooppunten prima hergebruiken. Met de juiste ontwerpprincipes en vroegtijdig nadenken en ontwerpen van haltes, hubs, en knooppunten, dragen we substantieel bij aan ieders gezondheid en welzijn. Bovendien beperken of voorkomen we negatieve effecten op klimaat, milieu en biodiversiteit. Circulair ontwerpen draagt bij aan:

- Minder uitstoot en milieubelasting
- Minder gebruik van (schaarse) grondstoffen
- Meer hergebruik van materialen en bredere toepasbaarheid voor verschillende doeleinden
- Waardecreatie voor natuur en samenleving
- Minder afhankelijk van grondstoffen en producten voor haltes, hubs en knooppunten

Energieneutraal

Een aantal voorzieningen op haltes, hubs en knooppunten heeft elektriciteit nodig, zoals voor dynamische reisinformatie of verlichting. De energietransitie vraagt om duurzame energiebronnen te gebruiken, bij voorkeur opgewekt op de locatie. De integratie van bijvoorbeeld zonnepanelen op daken van wachtvoorzieningen, abri's of overkappingen draagt bij aan een energieneutraal netwerk. Batterijen zijn nodig om de opgeslagen stroom



Figuur 6 Driebergen-Zeist als voorbeeld van een klimaatbestendig en natuurinclusief knooppunt (bron: Arcadis.com)

opnieuw in te zetten, wanneer de energiebronnen geen energie geven, bijvoorbeeld omdat de zon niet schijnt. Verbeterde of nieuwe haltes, hubs en knooppunten zijn – na voltooiing – minimaal energieneutraal.

Rookvrij uiting

Elke halte, hub en knooppunt wordt rookvrij. Niet alleen voorkomen we overlast van tabaksrook, we dragen ook bij aan een rookvrije generatie. Bij elke abri is een rookvrij-uiting verwerkt in de reisinformatie. Sommige gemeenten hebben hieraan een rookvrij-tegel toegevoegd in het straatwerk. Dergelijke initiatieven juichen we toe.

3.5 Vervoerkundige voorzieningen

Capaciteit perrons

De lengte en hoeveelheid perrons bepalen de capaciteit van het aantal voertuigen dat een halte, hub en knooppunt aandoet. Bij elk vervoerplan bekijken we of deze capaciteit voldoet en of uitbreiding nodig is. Bij onvoldoende capaciteit kan dit impact hebben op de chauffeurs, reizigers en de omgeving van haltes, hubs en knooppunten. Per locatie bepalen we de benodigde capaciteit om de dienstregeling goed uit te voeren.

Chauffeursvoorzieningen en bufferplekken

Voor de chauffeurs is het van belang dat op haltes, hubs en knooppunten chauffeursvoorzieningen aanwezig zijn. Hier kunnen ze pauze nemen, eten en drinken, naar het toilet gaan of elkaar afwisselen of bijpraten. Om bussen langer te stallen, zijn soms bufferplekken nodig. Daar kan de chauffeur met de bus wachten, totdat de nieuwe rit begint of kan hij – voor een langere pauze – de bus stallen. Per locatie bepalen we de behoefte van vervoerder en chauffeurs en passen we maatwerk toe.

Laadinfrastructuur elektrische bussen

Sinds de ingang van de nieuwe concessies (december 2025) wordt een groot deel van de bussen elektrisch aangedreven. Uiterlijk in 2028 zijn alle bussen elektrisch en dus is een laadinfrastructuur nodig. Daarom realiseren we grootschalige laadvoorzieningen op busremises, verspreid in de concessiegebieden. Zo nodig, en op maat, leggen we ook op haltes, hubs en knooppunten laadinfrastructuur aan.

3.6 Basisvoorzieningen

Naast de randvoorwaardelijke kennen we ook logische voorzieningen die bijdragen aan gemak en comfort op een halte, hub en knooppunt. Deze basisvoorzieningen hebben hetzelfde effect voor alle reizigers en passen naadloos bij publieke mobiliteit. Denk aan fietsparkeerplaatsen of een abri. Deze voorzieningen plaatsen we afhankelijk van locatie, categorie en aantal reizigers bij halte, hub en knooppunt en het kwaliteitsniveau dat de wegbeheerder nastreeft.

Fietsparkeervoorzieningen

Steeds meer reizigers gebruiken voor hun 'first and last mile' een fiets van en naar een halte, hub of knooppunt. Voor hen zijn fietsparkeervoorzieningen nodig die voldoen aan de Fietsparkeur-ontwerpeisen. Hieronder

vallen (nu) geen fietsnietjes, maar we kunnen ze wel plaatsen om buitenmodel-fietsen (bakfietsen, fietsen met krat of driewielers) veilig te stallen. Dit breiden we, zo nodig, uit met fietskluizen en een overkapping. Een fietskluis is een (individuele) box die extra beveiliging biedt voor (dure) fietsen. Een overkapping boven de fietsparkeervoorziening biedt bescherming tegen weersinvloeden en kunnen we voorzien van een groen dak of zonnepanelen. Hierbij gaan we uit van de volgende uitgangspunten:

Nr.	Type fietsparkeervoorziening	Reizigers per werkdag	Toepassen bij
1	Geen	≤ 9	Alle categorieën
2	Zonder overkapping	10 - 999	Alle categorieën
3	Met overkapping	Vanaf 1.000	Alle categorieën
4	Niet bemenst bewaakt	Vanaf 10.000	Bij hubs en knooppunten
5	Bemenst bewaakt	Vanaf 20.000	Bij hubs en knooppunten
6	Fietskluis	10% van totaal	Bij hubs en knooppunten met nr. 3 en 4 fietsparkeervoorziening

Het aantal fietsparkeervoorzieningen is afhankelijk van de vraag en verschilt per type locatie. Dit monitoren we regelmatig, zodat we eventueel voorzieningen kunnen bijplaatsen.

Zitgelegenheid

Op een bankje bij haltes, hubs en knooppunten kunnen reizigers comfortabel wachten op het eerstvolgende voertuig. Leunvoorzieningen zijn gemakkelijk met hekwerken te combineren. Is er een abri op een halte, hub of knooppunt, dan is er altijd een bankje aanwezig. Zo niet, dan plaatsen we een bankje bij het instapperron. Plantvakken op of nabij halte of hub dienen, zo mogelijk, als zitgelegenheid door dit in het ontwerp te integreren. Een bankje kunnen we ook inzetten als 'meerijdbankje', vooral interessant op plekken waar het OV minder vaak langskomt. Soms is een abri niet wenselijk en dan gaan we in gesprek met de belanghebbende over een oplossing. We hanteren de volgende principes:

Nr.	Type zitgelegenheid	Reizigers per werkdag	Toepassen bij
1	Bankje	1 - 9	Alle categorieën
2	Bankje in abri	Vanaf 10	Alle categorieën
3	Bankje in wachtruimte, wachtpaviljoen of bij overkapping	Vanaf 2.000	Bij hubs en knooppunten
4	Meerijdbankje	N.v.t.	Maatwerk



Figuur 7 Voorbeeld van een abri met een groen dak langs de provinciale weg (Bron: Google Maps).

Abri

Een abri op haltes, hubs en knooppunten beschermt reizigers tegen weersinvloeden. Ze kunnen droog, in de schaduw of uit de wind wachten op het OV. Deze voorziening kunnen we combineren met een groen dak en/of zonnepanelen. Elke abri bevat een informatiekast met het lijnennet en informatie per lijn. Per wegbeheerder verschilt het beleid voor abri's. Vaak is dat gekoppeld aan een reclamecontract. De visuele kenmerken van abri's voldoen aan de U-OV Stijlwijzer. Bij uitstapperrons plaatsen we geen abri's. Abri's plaatsen we op basis van deze principes:

Nr.	Type abri	Reizigers per werkdag	Toepassen bij
1	Geen	≤ 9	Alle categorieën
2	1x2 stramien abri	10 - 25	Alle categorieën
3	1x3 stramien abri	26 - 249	Alle categorieën
4	2x3 stramien abri	250 - 999	Alle categorieën
5	3x3 stramien abri	Vanaf 1.000	Alle categorieën
6	Abri's aangevuld met wachtruimte, wachtpaviljoen of grote overkapping	Vanaf 2.000	Bij hubs en knooppunten

Lijnennetkaart

Om reizigers te helpen met de juiste verbinding(en) en overstappen, zorgen we ervoor dat ze op een lijnennetkaart de verschillende verbindingen kunnen vinden. Vooral voor incidentele reizigers, toeristen of beginnende, vaste reizigers is die informatie van belang. De concessiehouder is hiervoor verantwoordelijk. Bij haltes, hubs en knooppunten met eenabri plaatsen we ook een lijnennetkaart. Waar BRT de halte aandoet, voegen we een metrokaart toe met alle BRT-verbindingen. Voor de steden geven we de informatie op stadniveau (U-link) en in de provincie op provinciaal niveau (U-liner) weer. De volgende principes passen we toe:

Nr.	Type lijnennetkaart	Toepassen bij
1	Lijnennetkaart provincie Utrecht	Alleabri's, wachtruimtes, wachtpaviljoens en overkappingen
2	Lijnennetkaart BRT (U-link)	Alle haltes, hubs en knooppunten waar BRT U-link rijdt en eenabri, wachtruimte, wachtpaviljoen of overkapping staat
3	Lijnennetkaart BRT (U-liner)	Alle haltes, hubs en knooppunten waar BRT U-liner rijdt en eenabri, wachtruimte, wachtpaviljoen of overkapping staat

3.7 Plusvoorzieningen

Naast basisvoorzieningen zorgen we voor plusvoorzieningen. Deze dragen bij aan gemak, comfort, ketenmobiliteit en uitstraling op een halte, hub of knooppunt en hebben eenzelfde positief effect voor alle reizigers. Plusvoorzieningen zorgen voor kwalitatief hoogwaardige publieke mobiliteit. Denk aan dynamische reisinformatiesystemen, deelmobiliteit of een openbaar toegankelijk toilet. Deze voorzieningen zijn afhankelijk van locatie, categorisering, aantal reizigers en het kwaliteitsniveau dat de wegbeheerder wenst.

Dynamisch reisinformatiesysteem

Dankzij een dynamisch reisinformatiesysteem (DRIS) weten reizigers precies hoe lang ze moeten wachten op de volgende bus, tram of trein. Bij vertragingen geeft het DRIS informatie. Actuele reisinformatie vergroot de waardering van halte, hub of knooppunt en maakt het aantrekkelijker om te reizen met het OV. Elke DRIS laat digitaal de tijd en reisinformatie zien van een afstand en draagt bij aan een hoogwaardige uitstraling. Voor DRIS hanteren we de volgende uitgangspunten:

Nr.	Type DRIS	Reizigers per werkdag	Aantal OV-lijnen in spits	Toepassen bij
1	3-regelig	Vanaf 75	1 - 3 BRT-lijnen	Hubs en knooppunten
2	3-regelig	Vanaf 150	≤ 3 OV-lijnen	Alle categorieën
3	6-regelig	Vanaf 1.000	4 - 6 OV-lijnen	Alle categorieën
4	Overzicht	Vanaf 10.000	≥ 7 OV-lijnen	Hubs en knooppunten

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vereenvoudigt op een fijnmazige manier de verbinding tussen halte, hub, knooppunt en bestemming. Het bekendste voorbeeld is de OV-fiets bij treinstations. Deelmobiliteit vraagt om ruimte op haltes, hubs en knooppunten. Dit is afhankelijk van het type deelmobiliteit ter plekke. Hierbij houden we rekening met de schaalbaarheid van deelmobiliteit en het aanbod van nieuwe voertuigen, zoals een elektrische step. Per locatie onderzoeken we welke modaliteiten passen bij de functie van de locatie en de behoefte van de reizigers. Deelmobiliteit bespaart ook ruimte, doordat het deelvervoermiddel meestal meerdere privé-vervoermiddelen vervangt. We geven prioriteit aan deelmobiliteit op alle hubs en knooppunten, om hiermee de omslag naar publieke mobiliteit te faciliteren.

Kaartautomaten

Vanaf eind 2027 is betalen in het OV alleen nog mogelijk met bankpas, creditcard of de OV-pay-app. De OV-chipkaart werkt dan niet meer. Daarom investeren we alleen als het nodig is in nieuwe kaartautomaten. Zolang de OV-chipkaart nog wordt geaccepteerd, kunnen reizigers deze gebruiken bij bestaande automaten en servicewinkels.

Uitgebreide plattegrond van de omgeving

Bij hubs en knooppunten met veel incidentele reizigers en toeristen (bijvoorbeeld in centra van steden en dorpen, recreatiegebieden, toeristische attracties of bij toeristische overstappunten) plaatsen we een plattegrond van de omgeving rond hub of knooppunt. Dit vullen we aan met bewegwijzering naar belangrijke attracties en met toeristische informatie (over bijvoorbeeld wandelpaden in een nabijgelegen recreatiegebied). Voor reizigers met een visuele beperking zorgen we voor een voelbare plattegrond.

Openbaar toegankelijk toilet

Een openbaar toegankelijk toilet bij een halte, hub en knooppunt maakt het OV toegankelijker voor mensen die regelmatig naar het toilet moeten. Eigenlijk profiteert iedereen daarvan. Een openbaar toilet kan ook aanwezig zijn in de buurt, zoals een horecagelegenheid, bibliotheek of gemeentehuis. Wij voorzien in elk geval de hubs

en knooppunten – met tenminste 2.000 reizigers per werkdag – van een openbaar toegankelijk toilet binnen een straal van 200 meter.

Automatische Externe Defibrillator (AED)

De AED redt levens. Als iemand buiten het ziekenhuis een hartstilstand krijgt, neemt de overlevingskans toe als deze persoon binnen zes minuten wordt gereanimeerd. De AED geeft een elektrische schok, waardoor het hartritme na een hartstilstand wordt hersteld. Om de beschikbaarheid van AED's te vergroten, plaatsen we een AED op elke hub en knooppunt, of binnen een straal van 100 meter.

Kiss+Ride (K+R)

Kiss+Ride-faciliteiten maken de auto in het voor- en natransport aantrekkelijk. Hierbij spelen veel aspecten een rol, zoals beschikbare ruimte, verkeersveiligheid en ligging en gebruik van het knooppunt of hub. Per knooppunt en hub is een K+R-mogelijkheid aanwezig.

Park + Ride (P+R)

P+R-faciliteiten op knooppunten en hubs stimuleren reizen per OV. Dit is een belangrijke voorziening, omdat de nadruk ligt op het afvangen van de automobilist bij een knooppunt of hub. Voordeel is dat reizigers niet de gehele reis met de auto afleggen, maar dat het OV een deel overneemt. Hiermee zijn vooral (grote) steden bij gebaat, omdat de filedruk vermindert en de leefbaarheid, verkeersveiligheid en gezondheid verbeteren. Bij een P+R Hub leggen we voldoende laadpalen en gehandicapten-parkeerplaatsen aan. Voor treinstations en P+R Hubs bekijken we met samenwerkingspartners of investeren zinvol is. Leidend hiervoor is de beleidsuitwerking P+R.

Klok

Een duidelijk zichtbare klok helpt reizigers te bepalen of ze een trein, bus of tram kunnen halen. Voor niet-reizigers is een klok ook een aangename toevoeging



Figuur 8 Voorbeeld van een aantal BRT-kenmerken op tramhaltes Utrecht CS - Utrecht Science Park

aan de openbare ruimte. Elke DRIS laat digitaal de tijd zien. De NS wil op de treinstations prominenter een stationsklok bij de entrees neerzetten. Deze lijn volgen we op hubs en knooppunten van bus en tram.

Naam

Herkenbaarheid van de haltes, hubs en knooppunten is voor reizigers belangrijk. Voor de hubs en knooppunten mag de naam nadrukkelijk aanwezig zijn. De NS voorziet entrees van steeds meer treinstations van een grote naam. Deze lijn volgen we op hubs en knooppunten van bus en tram.

Bewegwijzering

Duidelijke bewegwijzering leidt reizigers naar de juiste halte, hub of knooppunt of vanaf hun locatie naar bestemmingen in hun omgeving. Ook knooppunten en hubs kunnen we als bestemming in de bewegwijzering opnemen. Dit leidt tot betere vindbaarheid en meer OV-reizigers. Op locaties met veel toeristische locaties is toeristische bewegwijzering vanaf het knooppunt en de hub waardevol.

BRT-kenmerken

Op de BRT-haltes en hubs rijden we onze hoogwaardige en herkenbare busverbindingen U-link en U-liner. De BRT-verbindingen verbinden regio's en stedelijke

agglomeraties van Amersfoort en Utrecht met elkaar. Alle U-liner-verbindingen hebben een 300-nummer. Verder krijgen de lijnen herkenbare kleuren in de reisinformatie en eigen metrolijnennetkaarten. Alle BRT-haltes en hubs krijgen DRIS als ze voldoen aan de uitgangspunten onder het kopje 'Dynamische Reisinformatie Systeem'. Voor alle BRT-haltes kunnen we 'hanenkammen' aan de abri's monteren om de herkenbaarheid te vergroten. Als we de herkenbaarheid willen vergroten in de vorm van een totempaal, dan integreren we deze in de abri. Hierin verwerken we ook een klok met wijzers en de hubs krijgen een duidelijke en grote naam op locatie. Richting de uitgangen worden de overige lijnen (overstappen) of bestemmingen aangeduid.

Naast BRT hubs richten we alle tramhaltes in zoals in figuur 7 is afgebeeld.

Regio- en haltetaxi en trein- en tramvervangend busvervoer

Op sommige haltes, hubs en knooppunten geven we de regio- en haltetaxi of treinvervangend busvervoer een plek. Deze voorzieningen vragen onder meer een extra halteperron met reisinformatie. Op alle treinstations is – in de omgeving – ruimte voor treinvervangend busvervoer. Voor tramvervangend busvervoer zetten we bestaande bushaltes in op de route van de tram. Op alle locaties kunnen we gezamenlijk bepalen, waar voorzieningen voor regio- en haltetaxi nodig zijn.

3.8 Additionele voorzieningen

Additionele voorzieningen zijn niet noodzakelijk voor OV-reizigers, maar voorzien wel in een bepaalde behoefte. Omdat ze een positief effect hebben op beleving en comfort van reizigers en voorbijgangers neemt de kwaliteit van het OV en de omgeving van haltes, hubs en knooppunten toe. Additionele voorzieningen zijn maatwerk.

Watertappunt

Een watertappunt bij een hub of knooppunt is een meerwaarde voor reizigers en voorbijgangers. Mensen vinden het prettig om een waterfles onderweg bij te vullen, zich te verfrissen op warme dagen of iets schoon te spoelen. Dit vergroot de beleving en het comfort. Bovendien dragen we zo bij aan minder wegwerpplastic.

Oplaadpunt elektrische fietsen

Bij een fietsparkeervoorziening die (bemenst-)bewaakt is, zorgen we voor oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen. Waar die voorzieningen ontbreken, kunnen we een elektrisch oplaadpunt combineren met een fietskluis. Dit geldt alleen voor hubs en knooppunten in de provincie. Met samenwerkingspartners bepalen we of een oplaadpunt voor elektrische fietsen zinvol is.

Oplaadpunt elektrische auto's

Het aantal elektrische auto's neemt toe, dus zorgen we voor oplaadmogelijkheden bij elk parkeerterrein op maaiveldniveau. Bij P+R hubs staan auto's langer geparkeerd en is een oplaadmogelijkheid een mooie service. Bij gebouwde parkeervoorzieningen houden we rekening met (brand-)veiligheid en toestemming van de lokale brandweer. Met samenwerkingspartners bepalen we of en hoeveel laadpalen we op P+R hubs realiseren.

Servicepunt fiets

Een openbare fietsenpomp of een reparatieset heeft een positief effect op kwaliteit, uitstraling en gebruik van de haltes, hubs en knooppunten. Dit versterkt de combinatie fiets-OV. Onze voorkeur ligt bij locaties waar veel reizigers overstappen van fiets op OV, en andersom. Dit is vooral bij hubs en knooppunten met een groot bereik en een centrale functie. Hierdoor kunnen reizigers zelf kleine reparaties aan hun fiets doen. Voor een fietsenmaker kunnen grotere hubs en knooppunten interessante vestigingsplaatsen zijn of om daar een bemenst servicepunt voor fietsreparatie te hebben.

USB-oplaadmogelijkheid

Vrijwel elke reiziger heeft een telefoon, laptop, tablet, draadloze oordopjes of smartwatch bij zich. Deze apparaten opladen tijdens de reis is handig en wil de provincie faciliteren. De reistijd wordt op deze manier beter besteed, omdat reizigers kunnen blijven bellen, appen, e-mailen, gamen of shoppen, zelfs als het apparaat bijna leeg is. Hubs en knooppunten, waar reizigers droog kunnen wachten, met voldoende toezicht, hebben onze voorkeur (geen abri). De USB-oplaadvoorziening is dan beschermd tegen alle weersinvloeden en de kans op vandalisme is kleiner. Met ingang van de nieuwe concessie, sinds eind 2025, is elke bus voorzien van USB-oplaadmogelijkheden.

Pakketpunt

Voor OV-reizigers, die een pakketje willen laten bezorgen, is een pakketpunt op hub of knooppunt erg handig. Een pakketpunt kunnen we ook plaatsen bij een andere voorziening onder hetzelfde dak, bijvoorbeeld een supermarkt of bibliotheek. Vooral hubs en knooppunten die (grote) reizigersstromen verwerken en/of bij belangrijke woonlocaties liggen, zijn interessante plekken voor een dergelijk pakketpunt. Uiteindelijk is het aan de markt om deze voorziening te realiseren.

Drank- en voedselautomaat, kiosk, horeca, supermarkt

Iets te eten, drinken of boodschappen halen op hubs en knooppunten vergroot de reisbeleving en het comfort. Daarom willen we ondernemers daar de ruimte geven om diensten aan te bieden, zoals een café, kiosk of supermarkt. Vooral op punten met veel reizigers kan dit lucratief zijn en het geeft hubs en knooppunten een betere uitstraling. Is de vraag ter plekke onvoldoende, dan kan een automaat uitkomst bieden. Uiteindelijk is het aan de markt om deze voorziening te realiseren.

Fysieke hulp facilitator

Reizigers hebben soms hulp nodig bij hun reis. Op grote knooppunten en hubs kunnen ze met hun vragen fysiek bij een klantenbalie terecht. In de meeste gevallen is de klantenservice online. Bij de NS kunnen reizigers ook iemand 'boeken' die ze helpt bij het in- en/of uitstappen van de trein. Klantenservice of hulp op locatie kan wenselijk zijn. Met samenwerkingspartners bepalen we of een dergelijke service gewenst is.

3.9 Overzicht voorzieningen per halte, hub en knooppuntcategorie

Hoofdstukken 2 en 3 en bijlage 2 leiden samen tot een overzicht van haltes, hubs en knooppunten en bijbehorende voorzieningen. De voorzieningen hebben we uitgesplitst naar randvoorwaardelijke, vervoerkundige, basis-, plus- en additionele voorzieningen. De categorieën bepalen de functie van haltes, hubs en knooppunten in het OV-netwerk. Dit helpt om te bepalen of een voorziening noodzakelijk of gewenst is. Voor alle vervoerkundige en additionele voorzieningen is maatwerk nodig en deze zijn logischer bij hubs en knooppunten. De samenwerkende partijen bepalen wat het beste past bij de betreffende locatie. De tabel hieronder maakt duidelijk wanneer voorzieningen – per categorie – in aanmerking komen. In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten om de gewenste voorzieningen per categorie te bepalen.

	1. Treinstation	2. Busstation	3. BRT Hub	4. P+R Hub	5. BRT-halte	6. Tramhalte	7. Bushalte
Randvoorwaardelijke voorzieningen							
Toegankelijke halte en omgeving	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Haltebord + vertrekstaat	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
U-OV-huisstijl	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Veilig (sociaal en verkeersveiligheid)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Onderhouden (schoon en heel)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Klimaatbestendige inrichting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Natuurinclusieve inrichting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Circulair materiaalgebruik	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Energie neutraal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Rookvrij-uiting	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Vervoerkundige voorzieningen							
Capaciteit perrons	Maatwerk						
Chaufeursvoorzieningen en bufferplekken	Maatwerk						
Laadinfrastructuur elektrische bussen	Maatwerk						
	1. Treinstation	2. Busstation	3. BRT Hub	4. P+R Hub	5. BRT-halte	6. Tramhalte	7. Bushalte
Basisvoorzieningen							
Fietsparkeervoorzieningen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zitgelegenheid	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Abri	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Lijnnetkaart	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

	1. Treinstation	2. Busstation	3. BRT Hub	4. P+R Hub	5. BRT-halte	6. Tramhalte	7. Bushalte
Plusvoorzieningen							
Dynamische Reisinformatie (DRIS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Deelmobiliteit	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Kaartautomaat	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Plattegrond locatie en omgeving	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Openbaar toegankelijk toilet (binnen straal 200 meter)	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
AED (binnen straal 100 meter)	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
K+R	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Klok	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Naam (groot)	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Bewegwijzering	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
BRT-kenmerken	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗
P+R	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Regio-/haltetaxi	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Treinvervangend busvervoer	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Tramvervangend busvervoer	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓
Additionele voorzieningen							
Watertappunt	Maatwerk						
Recreatieve informatie	Maatwerk						
Oplaadpunt E-fietsen	Maatwerk						
Oplaadpunt E-auto	Maatwerk						
Fietsservicepunt	Maatwerk						
USB-oplaadpunt	Maatwerk						
Pakketpunt	Maatwerk						
Eten en drinken	Maatwerk						
Fysieke hulp facilitator	Maatwerk						

4



Rollen en verantwoordelijkheden





In dit hoofdstuk benoemen we de rollen en verantwoordelijkheden van beheerders. Het overgrote deel van de locaties is geen eigendom van de provincie Utrecht. Hierdoor kan het lastig zijn beheerders te enthousiasmeren de richtlijn uit te voeren en zich eraan te houden. Dit geldt vooral voor plusvoorzieningen en additionele voorzieningen op haltes, hubs en knooppunten die niet nodig zijn om het OV-systeem minimaal te laten functioneren, maar wel extra kosten met zich meebrengen voor de beheerders. Subsidies aan beheerders kunnen motiverend werken. Ook voldoende personeel vormt een probleem voor veel beheerders, waardoor prioriteiten in werkzaamheden nodig zijn. Dit vraagt om het voortzetten en opnieuw inrichten van organisatie- en samenwerkingsvormen om haltes, hubs en knooppunten te verbeteren.

4.1 Wettelijke taken van de provincie

De provincie heeft rond het OV meerdere (wettelijke) taken en bevoegdheden. Niet alleen verlenen we OV-concessies voor het stads- en streekvervoer, we zijn ook verantwoordelijk voor het wegbeheer van provinciale wegen en beheer en onderhoud van de trambaan en -haltes. Ook beheren we de DRIS-systemen. Een groot deel van de haltes, hubs en knooppunten zijn in beheer en eigendom van andere wegbeheerders, zoals Rijkswaterstaat, NS, ProRail, gemeenten en waterschappen. In sommige gevallen zijn



beheerafspraken gemaakt over beheer en onderhoud van locaties op provinciaal areaal, zoals het stationsgebied van Breukelen of Utrecht Centraal. De houders van de twee OV-concessies zijn verantwoordelijk voor de statische reisinformatie en het haltebord op de haltes. Daarnaast mogen ze de huisregels voor de bus- en tramhaltes bepalen (bron: Wet Personenvervoer 2000, artikel 73). De provincie ondersteunt gemeenten met subsidies om nieuwe haltes, hubs en knooppunten aan te leggen, toegankelijk te maken, perroncapaciteit of fietsvoorzieningen te realiseren of uit te breiden.

4.2 Haltes, hubs en knooppunten langs provinciale wegen

Haltes, hubs en knooppunten die in beheer van de provincie zijn, liggen (met uitzondering van de tramhaltes in Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein) vaak langs provinciale wegen. Enerzijds moeten we haltes opknappen om te voldoen aan de richtlijnen, anderzijds sluiten haltes, hubs en knooppunten – door de uitrol van U-liner- en U-link-lijnen – niet meer aan bij ons streefbeeld. Individuele haltes pakken we zoveel mogelijk aan door werk met werk uit te voeren, zoals onderhoud aan de provinciale weg. Hierdoor besparen we kosten en verbeteren we, met elk project, stapsgewijs de haltes, hubs en knooppunten. Dit zorgt bovendien voor efficiënte inzet van de personele capaciteit. In dit geval heeft de provincie een actieve rol als beheerder van haar infrastructuur.

4.3 Haltes, hubs en knooppunten in eigendom van andere partijen

Ook gemeenten, waterschappen en het Rijk zijn weg-beheerder en daarmee verantwoordelijk voor de kwaliteit van haltes, hubs en knooppunten. Als provincie nemen we hier alleen een stimulerende en ondersteunende rol in om te zorgen dat de beheerder haltes, hubs en knooppunten naar het gewenste kwaliteitsbeeld opwaardert. Gemeentes hebben niet altijd voldoende budget en personeel beschikbaar om hun haltes, hubs of knooppunten aan te pakken. We ondervangen dat deels met subsidies. Anderzijds kan de beheerder kiezen voor onze werkwijze bij de ontwikkeling van het netwerk van doorfietsroutes. Hierbij zetten we provinciaal personeel in om de gemeente of andere weg-beheerder te ondersteunen. Dit vraagt om afspraken tussen provincie en wegbeheerder. Als het om een corridor gaat, bijvoorbeeld U-liner, kunnen we ook, via een overeenkomst tussen provincie en gemeente(n), afspreken dat de provincie projectleider en uitvoerder is. De gemeenten geven dan na goedkeuring/besluitvorming het mandaat aan de provincie om het werk uit te voeren. Deze rollen kunnen we invullen om onze OV-ambities te realiseren. In deze gevallen heeft de provincie een (actieve) ondersteunende en faciliterende rol.

4.4 Kennisdeling en monitoring

Deze richtlijn geeft provinciale collega's en andere samenwerkingspartners kaders en kennis voor het kwaliteitsbeeld van haltes, hubs en knooppunten. Wie aan de slag wil met de OV-infrastructuur kan daarmee de juiste afwegingen en keuzes maken. Het Centraal Haltebestand (CHB) van DOVA is een handig hulpmiddel om de staat van haltes, hubs en knooppunten in de provincie te vinden. Dit hulpmiddel werkt echter alleen als alle beheerders de informatie van de locaties up-to-date houden. Zelf monitoren we de voortgang en bundelen we alle gegevens van een halte, hub of knooppunt. Ons knooppuntendashboard stellen we bijvoorbeeld beschikbaar aan gemeenten en andere wegbeheerders. Dankzij onze samenwerkingspartners en ons OV-netwerk kunnen we andere partijen ondersteunen met feiten en cijfers. In dit geval hebben we een rol als kennispartner en een monitorende rol.

B



Bijlagen



Bijlage 1 Vigerend beleid

Deze bijlage geeft een toelichting op de relevante onderdelen uit het vigerende beleid van het Rijk en de provincie Utrecht op het gebied van haltes, hubs en knooppunten. Hierbij gaat het om de volgende beleidsdocumenten: Toekomstbeeld OV 2040, Provinciale Omgevingsvisie, Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029, OV-netwerkperspectief Utrecht 2025-2050 en Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. Ook hebben we gekeken naar bestuursafspraken en ambities die de provincie heeft ondertekend en om uitvoering vragen. Denk aan het Bestuursakkoord Toegankelijkheid en Ambitiebepaling Provinciale Klimaat-neutrale en Circulaire Infrastructuur.

Toekomstbeeld OV 2040 (Rijk)

Het Toekomstbeeld OV schetst een aantrekkelijk en randvoorwaardelijk perspectief op het gebied van het OV en de doorontwikkeling richting 2040. Het OV is een onmisbare schakel om de komende jaren te werken aan de grote woningbouwopgave en om het stedelijk netwerk van Nederland in te vullen. Dit doet het Rijk samen met de provincies (als concessieverleners), gemeenten, vervoerders en beheerders van de infrastructuur. Belangrijke stap hierin is zorgen voor een optimale deur-tot-deurreis. Het OV-netwerk eindigt niet bij een halte, hub of knooppunt, maar begint en eindigt bij de deur. De first en last mile zijn daarom net zo belangrijk als de reis tussen haltes. Dit vraagt niet alleen goede OV-verbindingen, maar ook om goede fiets- en wandelvoorzieningen met mobiliteitsvoorzieningen,

zoals deelmobiliteit. Om de kracht van het OV verder te versterken, is een naadloze aansluiting nodig tussen OV-modaliteiten, deelmobiliteit en eigen vervoer. Dat maakt het totale vervoerssysteem veerkrachtig: de ene vervoerswijze vangt de uitval van de ander op. Met de verdere integratie van privaat en openbaar vervoer kunnen we mobiliteitsdrukke en ruimtebeslag verder beperken. Ook voor het landelijk gebied zijn er kansen om mobiliteit te bundelen op grotere overstappunten. Dit vraagt om mobiliteitshubs waar deze vervoermiddelen samenkomen. Bovendien zijn deze hubs een ontmoetingsplek met voorzieningen en daarmee een belangrijke sociaaleconomische factor.

Provinciale Omgevingsvisie

In de provinciale Omgevingsvisie richten we ons op het OV voor verplaatsingen op de middellange en lange afstand. Hierbij is het belangrijk om rekening te houden met bijpassende voorzieningen voor de first en last mile. Ons doel is een concentratie van de verstedelijkingsopgave rond OV-knooppunten. Voor de modal shift naar OV en fiets realiseren we overstapmogelijkheden aan de randen van de stad en langs invalswegen richting belangrijke bestemmingen. We streven naar optimale bereikbaarheid en toegankelijkheid van haltes en knooppunten te voet en te fiets. Voor hoogwaardig OV zijn voorzieningen voor veiligheid, toegankelijkheid, betrouwbare reisinformatie en comfort voor de reizigers belangrijk, zowel bij haltes als in het voertuig. Een uitwerking over de opgave van het OV in de

provincie staat in het BBP en het OV-netwerkperspectief 2025-2050.

Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

Het BBP benoemt het verbeteren van haltes, hubs en knooppunten, met aandacht voor veilige en logische loop- en fietsroutes. Het realiseren en/of uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen bij haltes, hubs en knooppunten heeft onze prioriteit. Om de ketenreis zo goed mogelijk in te vullen, zijn bij hubs en knooppunten meerdere voorzieningen aanwezig. De nadruk ligt op aantrekkelijk verknopen, reizen, verblijven en ontwikkelen. We besteden veel aandacht aan overstapvoorzieningen op het knooppunt, zoals oplaadvoorzieningen, kaartverkoop en wachtvoorzieningen. Ook parkeervoorzieningen staan in het BBP. De Beleidsuitwerking Park+Ride benoemt kansen en opgaven voor kwaliteitsverbetering en verduurzaming van P+R-voorzieningen.

Als provincie zetten we in op duurzaam beheer en onderhoud van weg- en OV-infrastructuur. Ook introduceren we hoogwaardige productformules, namelijk U-liner en U-link. Hiervoor hanteren we de term Bus Rapid Transit (BRT). Met een stedelijk BRT-netwerk en een regionaal BRT-netwerk versterken we de stedelijke samenhang. Onze doelen zijn hoge frequenties, snelle en betrouwbare reistijden, comfort en herkenbare haltes met goede bereikbaarheid en aantrekkelijke voorzieningen. Deze dragen bij aan een aantrekkelijker product, imago en een hoger gebruik.

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 (tram en bus)



Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV

U-bus



Aanvullend OV (flex buurtbus, OV-vangnet)



BRT: U-liner en U-link

U-liner biedt snelle regionale verbindingen met een herkenbare uitstraling en rijdt over langere afstanden om meerdere gebieden te verbinden. U-link heeft hetzelfde doel, maar verbindt de stedelijke agglomeraties van Utrecht en Amersfoort. U-liner en U-link zijn beide BRT. Voor BRT-haltes geldt een hogere kwaliteitsnorm. De haltes, hubs en knooppunten aan de BRT-verbinding zijn plekken waar OV-verbindingen samenkomen en fietsparkeervoorzieningen, deelmobiliteit en/of extra voorzieningen, zoals toilet of horeca, aanwezig zijn. We geven extra aandacht aan comfort en beleving van haltes, hubs en knooppunten. Als reizigers moeten wachten, is dat prettig in plaats van vervelend. Doordat meerdere hubs aan een BRT-corridor liggen, heeft elk dorp of stad waar een BRT-verbinding stopt, tenminste één centrale opstapplek met voorzieningen van hoge kwaliteit.

U-tram

De U-tram rijdt tussen Utrecht Science Park en Nieuwegein/IJsselstein. Dit zijn haltes, hubs en knooppunten met grote reizigersaantallen. Op deze plekken komen OV-verbindingen samen en zijn fietsparkeervoorzieningen, deelmobiliteit en extra voorzieningen, zoals watertappunt, toilet of horeca, aanwezig zijn. Dat laatste hoeft overigens niet per se op de hub of het knooppunt zelf het geval te zijn. Comfort en beleving staan centraal. Door de hoge kwaliteit en frequentie van de U-tram hoeven reizigers minder lang wachten. Dit levert herkenbare haltes aan de tramlijn op, met enkele hubs/knooppunten.

U-bus

De basis van het OV-netwerk is U-bus. Haltes, die U-bus aandoet, voorzien in elk geval in de basisbehoeften van de reizigers: schoon, heel, veilig, toegankelijk en adequate reisinformatie. De koppeling met andere functies of voorzieningen in de buurt versterkt de kwaliteit van de haltes.

Figuur 9 Overzicht van de productformules en opbouw OV-netwerk in de provincie Utrecht (Bron: OV-netwerkperspectief 2025-2050, provincie Utrecht)

OV-netwerkperspectief 2025-2050

Het OV-netwerkperspectief 2025-2050 schetst de ontwikkeling van het OV-netwerk in de provincie Utrecht. Onderdelen in het BBP komen terug in het OV-netwerkperspectief 2025-2050. In dit perspectief werken we de productformules uit, die invloed hebben op de inrichting van haltes, hubs en knooppunten. Hieronder beschrijven we de productformules die sinds eind 2025, start van de nieuwe concessieperiode, aanwezig in de provincie (figuur 9) aanwezig zijn.

Trein

Het spoornetwerk is de ruggengraat van het OV-netwerk. De provincie Utrecht is de draaischijf van Nederland, waarbij Utrecht Centraal het drukste station is. Vanuit alle windrichtingen komen spoorlijnen samen en rijden Intercity's naar alle uithoeken van ons land. Ook internationale verbindingen naar onder andere Duitsland doen Utrecht aan. Op regionaal niveau vervullen sprinters een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de provincie. De treinstations zijn in beheer van NS/ProRail en de stationsomgeving is vaak in beheer van de gemeente.

U-buurtbus en U-flex

Waar een reguliere busverbinding niet passend is, versterken we het OV-netwerk met U-buurtbus en U-flex. En waar U-flex op afroep rijdt, heeft de U-buurtbus een vaste route volgens dienstregeling. Beide product-formules komen in de meeste gevallen voor in het landelijk gebied en soms in stadswijken. Het gebruik van deze haltes in het landelijk gebied is beperkt, in de steden is dit hoger. Ook deze haltes zijn schoon, heel, veilig, toegankelijk en geven adequate reisinformatie.

Bestuursakkoord Toegankelijkheid

Rijk, provincie en andere OV-opdrachtgevers hebben op landelijk niveau afgesproken de toegankelijkheid in het OV te behouden en te verbeteren, zodat zoveel mogelijk mensen er gebruik van maken. Aandachtspunten zijn eenduidige en duidelijke reisinformatie en toegankelijkheidsvoorzieningen, toegankelijke infrastructuur en materieel en toegankelijkheid bij innovaties. Met deze afspraken willen de genoemde partijen in 2032 een aanzienlijke bijdrage hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV in 2040. Als uitwerking van het landelijke Bestuursakkoord hebben we een eigen Beleidsuitwerking Toegankelijkheid opgesteld.

Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (IPO)

Het doel van deze Ambitiebepaling is om als provincies, in lijn met het Rijk en medeoverheden, een ambitieuze stip op de horizon voor 2030 te plaatsen en een gezamenlijke route vast te stellen. Met de Ambitie-bepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) scharen de provincies zich, in IPO-verband, achter de doelstelling om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken.

Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort (U Ned)

Het ontwikkelperspectief schetst de gewenste opgaves en ontwikkelingen rond gezonde verstedelijking en mobiliteit. Uitgangspunt zijn twee documenten: 'Utrecht Nabij' en 'Regio Amersfoort Centraal!', vastgesteld in de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht. Volgens het ontwikkelperspectief is onze woningbouwopgave – tussen 2022 en 2030 – ruim 88.000 woningen. In de periode van 2020 tot en met 2040 willen we in onze provincie 165.000 woningen realiseren. Met de groei van het aantal huishoudens neemt ook de behoefte aan werkgelegenheid toe. Daarnaast is dit NOVEX-gebied de nationale draaischijf van Nederland en komen meerdere snelwegen en spoorlijnen door Utrecht of Amersfoort. Door deze grote druk kunnen de mobiliteitsnetwerken veranderen in knelpunten, tenzij we hier adequaat mee omgaan. Onze strategie om gezond te groeien richt zich op:

- Nieuwe woningen en werklocaties op een duurzame wijze ontsluiten, vooral door lopen, fietsen en OV-gebruik te stimuleren.
- Groei van mobiliteit accommoderen en draaischijf Nederland (OV en weg) in beweging houden.
- Transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, door actieve mobiliteit en OV-gebruik te stimuleren via gedragsverandering.

Mobiliteitsstrategie U Ned 2040

De principes uit de mobiliteitsstrategie U Ned 2040 helpen een robuust, duurzaam en samenhangend regionaal en multimodaal mobiliteitssysteem te realiseren:

1. Verstedelijkingskeuzes en bereikbaarheid afstemmen: inzet op nabijheid.
2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden.
3. A. Betere stedelijke en regionale wandel- en fiets-netwerken
B. Systeemsprong OV met regionale ruggengraat als hoofddrager
C. Ontvlechting autodraaischijf en vertraging auto in stedelijk gebied.
4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs.

Bijlage 2 Overzicht knooppunten en hubs

Treinstations

	Naam	Klasse NS	Deelfunctie(s)	Invloeds- gebied
1	Abcoude	Basis	Buitenpoort	3
2	Amersfoort Centraal	Mega	Metropoolpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
3	Amersfoort Schothorst	Basis	Metropoolpoort, Busstation, BRT Hub	3
4	Amersfoort Vathorst	Basis	BRT Hub	3
5	Baarn	Basis	Buitenpoort	3
6	Bilthoven	Basis	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
7	Breukelen	Basis	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
8	Bunnik	Basis	Regiopoort, Buitenpoort	3
9	Den Dolder	Basis	Buitenpoort	3
10	Driebergen-Zeist	Plus	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
11	Hoewelaken	Basis	Buitenpoort	3
12	Hollandsche Rading	Basis	Buitenpoort	3
13	Houten	Basis	Regiopoort, Busstation	3
14	Houten Castellum	Basis		3
15	Leerdam	Basis		3
16	Maarn	Basis	Buitenpoort	3
17	Maarssen	Basis	Busstation, BRT Hub	3

	Naam	Klasse NS	Deelfunctie(s)	Invloeds- gebied
18	Rhenen	Basis	Buitenpoort, BRT en P+R Hub	5
19	Soest	Halte		3
20	Soest Zuid	Basis	Buitenpoort, Busstation, BRT Hub	3
21	Soestdijk	Halte	Buitenpoort	3
22	Utrecht Centraal	Kathedraal	Metropoolpoort, Busstation, BRT en P+R Hub, Tramhalte	5
23	Utrecht Leidsche Rijn	Basis	Metropoolpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
24	Utrecht Lunetten	Basis	Metropoolpoort, Busstation	3
25	Utrecht Overvecht	Basis	Busstation	3
26	Utrecht Terwijde	Basis		3
27	Utrecht Vaartsche Rijn	Basis	BRT en P+R Hub, Tramhalte	5
28	Utrecht Zuilen	Basis	Metropoolpoort	3
29	Veenendaal Centrum	Basis	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, BRT Hub	3
30	Veenendaal West	Basis	Buitenpoort, P+R Hub	5
31	Veenendaal-De Klomp	Basis	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, BRT en P+R Hub	5
32	Vleuten	Basis	Busstation, BRT en P+R Hub	5
33	Woerden	Plus	Regiopoort, Buitenpoort, Busstation, P+R Hub	5

BRT Hubs

	Naam	Type BRT	Lijnnummer	Invloeds- gebied	Kenmerk
1	Amerongen Dorp	U-liner	350	3	
2	Amersfoort Centrum	U-link, U-liner	15, 17, 315, 380	3	
3	Amersfoort Meander	U-link, U-liner	2, 3, 302, 376	3	
4	Amersfoort Hendrik van Viandenstraat	U-link	15, 17, 315	3	
5	Amstelhoek Amstelkade	U-liner	330	3	
6	Benschop De Driesprong	U-liner	395	3	
7	Bunnik Centrum	U-liner	341	3	
8	Bunschoten-Spakenburg Broerswetering	U-liner	376	3	
9	Cothen	U-liner	341	3	
10	De Bilt KNMI	U-liner	73, 350	3	
11	De Bilt Looydijk	U-link	77	3	
12	Doorn Centrum	U-liner	350	3	
13	Driebergen Traaij	U-liner	350	3	
14	Elst Ingenseveerweg	U-liner	350	3	
15	Leersum De Schermerij	U-liner	350	3	
16	Leusden De Groene Zoom	U-link	17	3	
17	Leusden Zuid	U-liner	380	3	
18	Lexmond Nieuwe Rijksweg	U-liner	Breda - Utrecht	3	
19	Lopik Gemeentehuis	U-liner	395	3	
20	Maarsbergen Van Beuningenlaan	U-liner	380	3	

	Naam	Type BRT	Lijnnummer	Invloeds- gebied	Kenmerk
21	Meerkerk A27-N214	U-liner	Breda - Utrecht	5	P+R Hub
22	Montfoort Kasteelplein	U-liner	307	3	
23	Nieuwegein Zuid	U-link, U-liner	302	3	Tramhalte
24	Odijk Zuid	U-liner	341	3	
25	Oudewater Rotonde	U-liner	307	3	
26	Soestdijk Noord	U-link	70	3	
27	Soesterberg 't Zwaantje	U-link	34	3	
28	Utrecht Otto Hahnweg	U-link	73	3	
29	Utrecht Neude	U-link, U-liner	28, 73, 77, 350	3	
30	Utrecht Stadion Galgenwaard	U-link, U-liner	20, 21, 22, 341	3	
31	Utrecht Winkelcentrum Overvecht	U-link	3	3	
32	Veenendaal-Centrum/Wolweg	U-liner	350, 380	3	
33	Vinkeveen Viaduct	U-liner	326, 330	3	
34	Werkhoven	U-liner	341	3	
35	Wijk bij Duurstede Centrum	U-liner	341	3	
36	Wilnis Kreekpark	U-liner	326, 330	3	
37	Woudenberg De Poort	U-liner	380	3	
38	Zeist Jordanlaan	U-link, U-liner	34, 73, 350	3	P+B

Busstations

	Naam	Deelfunctie(s)	Invloeds- gebied
1	De Meern Oost	BRT Hub	3
2	IJsselstein Binnenstad	BRT Hub, Tramhalte	3
3	Mijdrecht Centrum	BRT Hub	3
4	Nieuwegein City	BRT Hub, Tramhalte	3
5	Rijnsweerd Noord	BRT Hub	3
6	Vianen Lekbrug	BRT Hub, P+R Hub, Regiopoort	3
7	Zeist Busstation	BRT Hub	3

P+R Hubs

	Naam	Deelfunctie(s)	Invloeds- gebied
1	Abcoude Carpoolplaats		5
2	Bunschoten / Amersfoort Noord P+R	BRT Hub	5
3	Eemnes / Laren P+R		5
4	Leusden Carpoolplaats		5
5	Soesterberg P+R	BRT Hub	5
6	Utrecht Papendorp P+R	BRT Hub	5
7	Utrecht Science Park P+R	Tramhalte	5
8	Utrecht Westraven P+R	BRT Hub, Metropoolpoort, Tramhalte	5
9	Vinkeveen Groenlandsekade	BRT Hub	5

Potentiële hubs en knooppunten

	Naam	Plaats	Deelfunctie(s)	Invloeds- gebied
1	De Meern Reijerscop	De Meern		5
2	Houten West	Houten		5
3	Maartensdijk	Maartensdijk		5
4	Nieuwegein Martinbaan	Nieuwegein	Woningbouwlocatie	3
5	Soesterberg West	Soesterberg	Woningbouwlocatie	3
6	Utrecht Koningsweg	Utrecht	Woningbouwlocatie, Tramhalte	3
7	Utrecht Rijnenburg	Utrecht	Woningbouwlocatie, Tramhalte, BRT Hub	3
8	Veenendaal Zuid / Rhenen Noord	Veenendaal / Rhenen	Woningbouwlocatie	3
9	Zeist Noord	Zeist	Centrale functie	3

Onderweg naar eersteklas haltes, hubs en knooppunten

