

Actieagenda Bus Rapid Transit

Op naar de uitvoering



Met de Actieagenda BRT werken overheden en vervoerders aan het versnellen van de realisatie van BRT in de Nederlandse context door het wegnemen van belemmeringen in de organisatie, beleid en de financiering. De Actieagenda BRT is gericht aan:

- **Iedereen die werkt in het domein van openbaar vervoer, wegen en/of ruimtelijke ontwikkeling, waaronder;**
 - **Regionale en lokale bestuurders, directeuren en beleidsmakers bij alle overheden;**
 - **Opdrachtgevers voor mobiliteits- en/of ruimtelijke projecten;**
 - **Strategen bij overheden, vervoerders, wegbeheerders en ontwikkelaars;**
 - **Concessiehouders en -verleners;**
 - **Initiatiefnemers en uitvoerders van BRT-projecten.**

Voorwoord

Met de Actieagenda maken overheden en vervoerders gezamenlijk afspraken om de komende twee jaar barrières voor BRT te slechten en BRT-verbindingen en corridors te versnellen. Zo geven we invulling aan de maatschappelijke opgaven rondom verstedelijking, verbeteren van het ov-aanbod, klimaat, bereikbaarheid en de leefomgeving.

De Landelijke OV- en Spoortafel (LOVS) heeft op 14 december 2022 het zogenoemde Manifest BRT vastgesteld, alsmede de daarmee samenhangende 'roadmap BRT' en 'toolbox BRT'. In de Kamerbrief van 16 januari 2023 waarin staatssecretaris Vivianne Heijnen van IenW verslag doet van deze vergadering, schrijft zij: *"BRT is volgens de LOVS geen doel in zichzelf, maar wel essentieel voor het verbinden van de werelden van openbaar vervoer, gebiedsontwikkeling en autobereikbaarheid. Daarbij is dus ook een belangrijke rol weggelegd voor Rijkswaterstaat, zowel bij de verdere ontwikkeling van BRT als bij ov-knooppunten. Omdat deze BRT-concepten behalve voor onze openbaarvervoerambities ook relevant zijn voor bredere nationale opgaven zoals de woningbouw en het tot stand brengen van duurzame en toekomstvast openbaarvervoer- en wegennetwerken, werk ik komend jaar samen met de decentrale overheden en regionale vervoerders ook voor BRT toe naar een **actieagenda**, die ik bij de volgende landelijke tafel hoop te agenderen."*

De afgelopen maanden is met deskundige en inspirerende bijdragen van velen uitvoering gegeven aan dit voornemen. De hieruit voortgekomen **Actieagenda Bus Rapid Transit** kan daarom nu worden voorgelegd ter besluitvorming in de LOVS van 10 oktober 2023.

En daar ben ik echt heel blij mee. Na de bestuurlijke agendering van de potentie van het concept BRT (LOVS 2019: '**Ja we zien de grote potentie!**') en de uitwerkingen in het Manifest om BRT ook echt in haar kracht te gaan opzoeken (LOVS 2022: '**Ja we delen de inhoudelijke BRT-uitwerkingen en de richting om daar te komen**') zetten we met deze bestuurlijke actieagenda echt weer volgende stappen om BRT 'een gewoon, volwassen en vanzelfsprekend' onderdeel te maken in het mobiliteitsbeleid (LOVS 2023: '**Ja we bewegen daadwerkelijk in de gekozen richting en houden onszelf op koers**'). Niet als doel in zichzelf. Wel omdat het BRT-concept in zijn verschijningsvormen en uitwerkingen echte bijdragen en oplossingen biedt voor de grote mobiliteitsopgaven waar we in Nederland voor staan.

Met het benoemen en gezamenlijk landelijk omarmen van een vijftal inhoudelijke actielijnen, een actielijn gericht op samenwerking en een organisatorische/financiële actielijn worden de inmiddels in gang gezette regionale en nationale initiatieven versterkt. En daaraan worden (borgende) kwaliteitselementen toegevoegd. Om op koers te blijven. En om te accelereren. Want klimaat, wonen, brede welvaart en bereikbaarheid vragen de komende jaren om passende bereikbaarheidsoplossingen, die BRT kan bieden.



Ten slotte: twee eeuwen geleden waren we in Nederland zeker geen voorloper op spoorgebied, maar maakten vervolgens wel een van de beste spoornetten ter wereld. Laten we dat kunstje herhalen. We zijn internationaal gezien nu een BRT-achterblijver. Maar hebben in relatief korte tijd wel de knowhow en het bestuurlijke draagvlak ontwikkeld om een BRT-koploper te worden. Alle reden om verder te accelereren en de Actieagenda BRT voortvarend en volledig ten uitvoer te brengen!

Jan van Selm

directeur samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA)

1

De kracht van BRT

In de Ontwikkelagenda van het TBOV is BRT opgenomen als een van de drie hoofdrichtingen van de doorontwikkeling in het openbaar vervoer. BRT is onderdeel van een breed palet van oplossingen die we tot onze beschikking hebben om de grote opgaven in Nederland het hoofd te bieden, waaronder doorstroming op het (hoofd)wegennet.

Nederland staat namelijk voor grote opgaven. De bevolking groeit door en de vraag naar mobiliteit op de weg is groot. Intussen kampt ons land met een fors woningtekort en bestaat de ambitie om 100.000 woningen per jaar te bouwen. En niet te vergeten de klimaatdoelstellingen: in 2030 moet de uitstoot van broeikasgassen met meer dan de helft zijn verminderd.

Deze stapeling van opgaven levert kansen én beperkingen op in het mobiliteitssysteem. Het op traditionele manier verbreden van snelwegen of het vergroten van de capaciteit van bestaande overbindingen is in elk geval geen toekomstbestendige oplossing om de actuele vraagstukken te adresseren. Steeds vaker is de beschikbare (stikstof)ruimte voor uitbreiding beperkt en vraagt de groeiende onderhoudsopgave om een groter deel van het beschikbare budget bij Rijk, provincies en gemeenten.

Nieuwe, fundamentele keuzes nodig

De eerder gekozen koers en ontwikkelrichtingen om in te zetten op de kracht van het ov – een drempelloze reis en een veilig, duurzaam en efficiënt ov – zijn nog steeds van kracht. Nieuwe, fundamentele keuzes in het mobiliteitssysteem moeten worden verkend. Zo biedt een herziening van de benutting van het

hoofdwegennet kansen met mogelijk gedifferentieerd gebruik van rijstroken en het afvangen van stromen aan de randen van steden. Verschillende modaliteiten en netwerken – de auto, het openbaar vervoer, deelmobiliteit en de fiets – kunnen beter aan elkaar gekoppeld worden.

BRT als cruciaal onderdeel in het mobiliteitssysteem van morgen

Afgelopen jaren zijn we vanuit het TBOV bezig geweest met het verder ontwikkelen en aanjagen van het concept BRT: snelle, hoogfrequente en comfortabele 'metrobusen'. We hebben een breed palet aan mobiliteitsoplossingen tot onze beschikking om de grote opgaven in het land het hoofd te bieden. BRT, in combinatie met mobiliteitshubs, is een van deze oplossingen naast andere modaliteiten, flexibele systemen en de reguliere bus.

Zo is BRT als mogelijke oplossing en innovatieve vorm van publiek vervoer een ontbrekende schakel in het mobiliteitssysteem van morgen. Een oplossing die inspeelt op de verstedelijkingsopgave, de verduurzaming van het systeem en die nieuwe perspectieven biedt voor het recht op bereikbaarheid voor alle inwoners van Nederland.



2

Acties

We zetten de volgende stap door aan de slag te gaan in de praktijk. We werken aan concrete verbindingen, bouwen kennis op en ontwikkelen kaders voor een succesvolle opmars van BRT in Nederland. Zo zorgen we dat de potentie van BRT vol tot wasdom komt: slim, flexibel, integraal en betaalbaar.

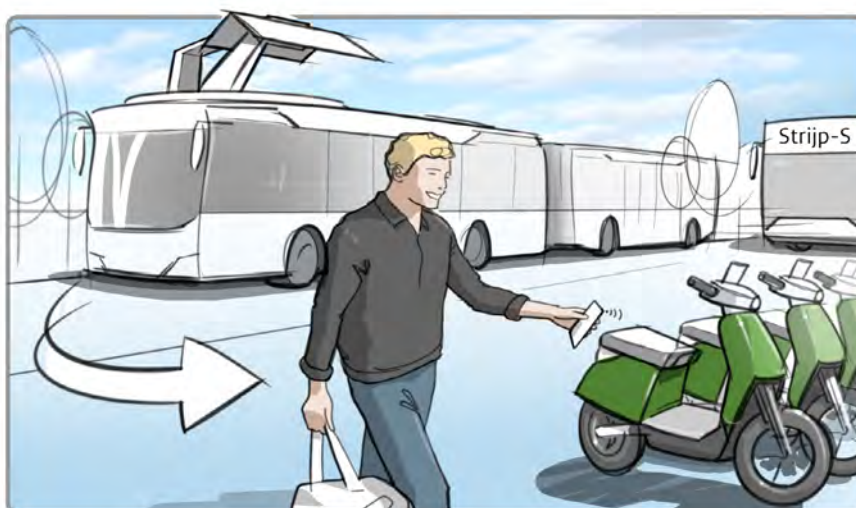
#1 We komen met een BRT-standaard in de Nederlandse context

Signaal Er is behoefte aan meer houvast voor de bestuurlijke besluitvorming en vormgeving van een BRT-concept, dat in de Nederlandse context toegevoegde waarde kan leveren. Een concept dat onderscheidend is ten opzichte van het huidige aanbod en een sterk oplossend vermogen biedt voor de maatschappelijke opgaven waar we voor staan. Wat betekent dit concreet? En waarin onderscheidt een BRT-verbinding zich precies van de 'reguliere' bus- en HOV-verbindingen?

De harde en zachte kant van het BRT-concept moeten vanaf het begin aan een bepaalde ondergrens voldoen om de toegevoegde waarde voor het mobiliteitssysteem te kunnen waarborgen en voor een aanzienlijke kwaliteitsimpuls te zorgen. Dit is een belangrijke randvoorwaarde om commitment en enthousiasme bij partijen te verkrijgen én te houden, onder meer als draagvlak voor de noodzakelijke flankerende maatregelen. De ambities van de BRT-verbinding of het hele BRT-systeem als totaal hoeven dus niet op dag 1 gerealiseerd. Met name wanneer het gaat om reizigersaantallen en dus de financiële mogelijkheden zal er sprake zijn van een groeipad.

De kwaliteitsverhoging en het toenemend gebruik van de verbinding dienen min of meer gelijk op te lopen. Het is verstandig om ruimte te pakken om het BRT-concept in een aantal stappen adaptief te ontwikkelen op basis van de kansen die voorbijkomen en de ervaringen die met BRT, in de eigen regio of elders, worden opgedaan. De mogelijkheid van een dergelijk groeipad is juist de kracht van BRT ten opzichte van een railverbinding.

Oplossingsrichting De reeds bestaande internationale BRT-standaard biedt inspiratie om tot dit houvast te komen. Tegelijk 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. Een vertaalslag en uitbreiding van de internationale standaard naar een Nederlands BRT-concept helpt partijen om het minimale kwaliteitsniveau te duiden en te bepalen welke groeistappen mogelijk zijn op vlak van zowel snelheid en betrouwbaarheid als van haltes/hubs, voor- en natransport, service, communicatie, et cetera. Vanzelfsprekend dient het BRT-systeem hierbij aan een aantal harde voorwaarden te voldoen, onder meer op het vlak van veiligheid.



We ontwikkelen daarom een gezamenlijke BRT-standaard en BRT-classificatie. De BRT-standaard benoemt de (top)eisen voor BRT, waarbij de thema's voor alle BRT-verbindingen gelijk zijn, zoals minimale snelheid. De concrete invulling kan voor iedere BRT-verbinding net even anders zijn. Zo zijn de eisen voor een BRT in hoogstedelijk gebied anders dan voor een BRT die over lange afstand tussen de steden rijdt. In de ontwikkeling van de standaard bepalen partijen met elkaar wat de eisen en onderliggende waarden zijn, mogelijk gespecificeerd naar gebiedskenmerken (stedelijk, landelijk) en/of afstandsklassen. Vanzelfsprekend staat de beoogde kwaliteitsimpuls aan het mobiliteitssysteem voorop bij het definiëren van de (top)eisen.

Een set van (top)eisen helpt bij het maken van bestuurlijke afspraken over te bereiken doelen, in de technische uitwerking en het ontwikkelen van het groeipad. De standaard maakt immers duidelijk welke kwaliteit aan een verbinding toegevoegd moet worden; vergelijkbaar met het Brabantse hink-stap-sprongprincipe of de internationale standaard van brons naar zilver of goud. In dat kader kan nagedacht worden over een BRT-classificatie, toe te kennen aan nieuwe én bestaande verbindingen en/of corridors. Een partij, zoals CROW, bewaakt de standaard en bepaalt welke verbindingen in aanmerking komen voor een BRT-classificatie.

- **Actie 1.1** – We lanceren een **BRT-standaard** op basis van (top)eisen, gericht op harde (onder andere infrastructuur) en zachte elementen (zoals comfort), waarbij gezamenlijk wordt gekeken naar onderliggende eisen en waarden, mogelijk gespecificeerd naar gebiedskenmerken.
- **Actie 1.2** – We bieden een **draaiboek** met stappen voor samenwerking, realisatie en stapsgewijs verhogen van de kwaliteit van een BRT-verbinding en/of corridor (groeipad). Flankerend beleid, zoals (auto)parkeerbeleid, ruimtelijk beleid, tariefbeleid (parkeren auto, betalen naar gebruik auto), is daar onderdeel van.

#2 We maken *slimmer* gebruik van de bestaande infrastructuur

Signaal Er is een breed pleidooi om slimmer met de bestaande infrastructuur om te gaan, gezien de beperkte fysieke ruimte en de verschuiving van financiële middelen en capaciteit van aanleg naar instandhouding. Deze opgave speelt zowel op het rijkswegennet als op provinciale en lokale wegen. De ruimtelijke inpassing van een BRT-verbinding in binnensteden levert vaak hoofdbrekens op. In het landelijk gebied ligt een belangrijke opgave om de infrastructuur binnen de geldende wet- en regelgeving in te passen in de omgeving.

Aantrekkelijke reistijden en comfortabel reizen zijn belangrijk voor een goed gebruik van BRT. Een belangrijke eis is dat je met BRT snel van A naar B kunt reizen, ook in de hyperspits. Wanneer dit op bestaande infrastructuur niet mogelijk is, rijdt BRT bij voorkeur over eigen infrastructuur, met ongelijkvloerse infrastructuur of prioriteit bij kruisingen. Dit basisprincipe kent in de praktijk veel uitdagingen met betrekking tot ruimtelijke inpassing, budget en fasering. Er is bij partijen behoefte aan inzicht in keuzes rondom dit dilemma om de bestaande infrastructuur slimmer te benutten.

Oplossingsrichting Op de snelwegen biedt een (dynamische) doelgroepenstrook mogelijkheden voor een betere doorstroming voor specifieke doelgroepen, waaronder de bus. De wenselijkheid, haalbaarheid en maakbaarheid van dit concept is echter nog onvoldoende onderzocht. Zo is nog onvoldoende duidelijk of, en zo ja onder welke voorwaarden, dit op korte en langere termijn per saldo een positief maatschappelijk effect heeft.

Op meerdere snelwegen biedt 'bus op vluchtstrook' een alternatief voor het versnellen van BRT-verbindingen. Wel staat dit soms op gespannen voet met de richtlijnen uit oogpunt van veiligheid, zeker als de busfrequenties (te) hoog worden. Vanuit de Actieagenda willen we verkennen welke maatregelen en aanpassingen mogelijk zijn om op meer trajecten de vluchtstrook snel en veilig te benutten.

UIT DE PRAKTIJK

Recentelijk is € 14,2 miljoen beschikbaar gesteld om de vluchtstroken langs delen van de A2, A50 en A67 rond Eindhoven geschikt te maken voor busverkeer op de vluchtstrook. Pechhavens worden aangelegd en de strook wordt waar nodig verbreed. Deze stroken zullen te zijner tijd infrastructureel ook geschikt zijn voor gebruik als dynamische rijstrook.

Ten slotte is het van belang om meer inzicht te vergaren in het ruimtelijk inpassen van BRT-verbindingen in binnensteden en het landelijk gebied. Het gaat onder andere om de afstemming met de uitbreiding van 30-km-gebieden binnen de bebouwde kom, de stedenbouwkundige inpassing en veilige overstekbaarheid van BRT-routes. Met het uitvoeren van ruimtelijke verkenningen, als onderdeel van lopende projecten, verzamelen we goede voorbeelden.

- **Actie 2.1** – We onderzoeken de succesfactoren en randvoorwaarden van bestaande **doelgroepenstroken**, inclusief haltering, buiten Nederland en starten met een onderzoek naar en (onder voorbehoud) een pilot dynamische doelgroepenstrook.
- **Actie 2.2** – We verkennen de inzet van maatregelen om het **gebruik van de vluchtstrook** te verruimen op plekken waar kansen liggen voor het versnellen van BRT-verbindingen.
- **Actie 2.3** – We voeren **ruimtelijke verkenningen** uit naar succesvolle inpassingen van BRT in (hoog)stedelijk en landelijk gebied en leerpunten van ervaringsdeskundigen, om te komen tot richtlijnen en aandachtspunten voor de ontwikkeling van BRT-infrastructuur op inhoud en proces.
- **Actie 2.4** – We brengen de generieke **quick wins** in beeld om mee te realiseren met geprogrammeerde werkzaamheden en om op bestaande trajecten met bijvoorbeeld doorsteken de doorstroming/betrouwbaarheid op de weg te verbeteren.
- **Actie 2.5** – We leren van de **vervoersaanpak bij events**, zoals de succesvolle ervaringen bij de Grand Prix van Zandvoort.

#3 We werken vanuit een integrale corridorgerichte aanpak

Signaal Vanuit de praktijk klinkt de roep om BRT in samenhang met andere modaliteiten te beschouwen en ons niet blind te staren op één lijn. Een BRT-verbinding staat namelijk niet op zichzelf, maar is deel van het totale mobiliteitsnetwerk van auto, rail, bus en (snel)fietsroutes. Een goede aansluiting via hubs van andere modaliteiten (inclusief deelvervoer) op een sterke BRT-as vergroot de ov-capaciteit en -kwaliteit en brengt de transitie op gang. Ook draagt een juiste aantakking van een BRT-verbinding op de railnetwerken bij aan het verbeteren van de deur-tot-deurreis.

Oplossingsrichting Dit vereist een aanpak die enerzijds helderheid geeft over het fysiek verknoepen van uiteenlopende modaliteiten op volwaardige hubs. Anderzijds zijn ook afspraken in ov-concessies, de ontwikkeling van publiek vervoer en de inzet van flankerend beleid belangrijk. De synergie van fysieke en flankerende maatregelen kunnen een modal shift in gang zetten en ruimte vrijspelen in (binnen)steden ten gunste van bereikbaarheid, leefbaarheid en stedelijke verdichting. Er is behoefte aan scherper inzicht in de beleidsmatige knoppen waaraan gedraaid kan worden om BRT-verbindingen te versterken. Een integraal corridorgerichte aanpak helpt, waarbij de corridor zich uitstrekt van het landelijk tot binnenstedelijk gebied.

Dit signaal overstijgt de scope van de Actieagenda, omdat het raakt aan onderwerpen als deelmobiliteit en mobiliteitshubs. Tegelijk zijn de betrokken partijen ook aan het werk op deze dossiers. We zien een belangrijke rol om vanuit deze Actieagenda het gesprek aan te jagen en de basisprincipes van BRT te agenderen op andere tafels.

- **Actie 3.1** – We agenderen en **bewaken de basisprincipes** van BRT en borgen de koppeling met de verstedelijkingsopgave. MIRT-projecten en gebiedsprogramma's dienen uit te gaan van deze BRT-principes.
- **Actie 3.2** – We **benutten flankerend beleid** om BRT-verbindingen te versterken, zoals maatregelen om de mobiliteitstransitie naar BRT in gang te zetten (zie ook actie 1.2).
- **Actie 3.3** – We **verzamelen succesvolle, integrale corridorgerichte visies** en ontwikkelprogramma's en leren welke voorwaarden en stappen essentieel zijn om tot de juiste aanpak te komen (zie ook actie 1.2).

#4 We benutten de flexibiliteit van het systeem

Signaal BRT is flexibeler dan rail door slim gebruik te maken van bestaande infrastructuur en niet afhankelijk te zijn van een vast spoor. Deze flexibiliteit van BRT bevat echter ook risico's. Zo kan een BRT-verbinding soms niet bij iedere kern stoppen, omdat dit ten koste gaat van de gewenste snelheid, exploitatie en de aantrekkelijkheid van de verbinding voor groepen reizigers. Het is van belang om, als onderdeel van het BRT-systeem, naar een goed alternatief te kijken voor 'zwakke' haltes of kleine kernen die mogelijk wegvalLEN bij de ontwikkeling naar een BRT-verbinding.

Oplossingsrichting De partijen zetten zich in om de flexibiliteit van het BRT-systeem als kracht te benutten. De voordelen van de flexibiliteit van het systeem, namelijk dat dit relatief makkelijk in te voeren is, kunnen worden benut bij de implementatie. De te ontwikkelen BRT-standaard helpt om een ondergrens te bepalen voor BRT-verbindingen. Intussen willen we ook zoeken naar innovatieve vormen van mobiliteit, die een BRT-verbinding kunnen ondersteunen voor kleine(re) kernen.

- **Actie 4.1** – We committeren ons in projecten aan een **minimaal kwaliteitsniveau** voor BRT (zie actie 1.1).
- **Actie 4.2** – We verkennen in de projecten **flexibele, innovatieve vormen van mobiliteit**, als aanvulling op een BRT-verbinding, voor kleine kernen.
- **Actie 4.3** – We komen tot afspraken over de inzet van (extra) BRT tijdens grootschalige en langdurige wegwerkzaamheden (**Minder Hinder**).

#5 We zorgen voor een betaalbaar systeem

Signaal De financiering van het openbaar vervoer staat onder druk na de coronaperiode, terwijl de wens bestaat om duurzame alternatieven, zoals de bus, voor zo veel mogelijk bewoners beschikbaar te maken. Juist in deze periode is de uitdaging groot om een sluitende businesscase op te stellen. In de praktijk bestaat behoefte om meer gevoel te krijgen bij de succesfactoren voor exploitatie en realisatie van BRT-verbindingen en de maatschappelijke baten ten behoeve van andere beleidsdoelen. Door de concentratie van de mobiliteitsstromen komt openbare ruimte vrij, wat bijdraagt aan een duurzame en gezondere leefomgeving.

De exploitatie is voor iedere verbinding verschillend en onder meer afhankelijk van de verwachte reizigersaantallen bij de start en in de toekomst. Ook verhogen de exploitatiekosten niet automatisch bij de opwaardering van een bestaande buslijn naar een BRT-verbinding. De snelheid van de verbinding speelt een cruciale rol, waardoor dit signaal sterk verbonden is met het slimmer gebruik van de infrastructuur en het hanteren van een integrale aanpak met flankerend beleid. Voor de aanleg van infrastructuur gaat het onder meer om welke partijen betalen voor de aanpassingen. Betrokkenheid en kennis van overheden, consumentenorganisaties en marktpartijen, waaronder vervoerders, is noodzakelijk.

Oplossingsrichting Partijen gaan in de projecten op zoek naar succesfactoren voor de exploitatie en realisatie van BRT-verbindingen. Met de ervaringen in de praktijk bouwen partijen zo de financiële kennis uit. Ook zien partijen kansen voor Europese subsidies in het kader van duurzame stedelijke ontwikkeling.

- **Actie 5.1** – We onderzoeken in projecten de effecten van snelheid en kwaliteit in relatie tot de **kosten en opbrengsten**.
- **Actie 5.2** – We verkennen de mogelijkheden van **Europese subsidies** voor de financiering van BRT-verbindingen (middel) en duurzame stedelijke ontwikkeling (doel).



3

Samen aan de slag

Om de Actieagenda BRT te realiseren zijn veel partijen nodig, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid. Samen maken we BRT tot een succes. Daarom is het belangrijk goede samenwerkingsvormen te ontwikkelen.

Heldere rollen & taken

Met deze Actieagenda ondersteunen partijen BRT als onderdeel van een breder mobiliteitspakket voor een bijdrage aan de maatschappelijke opgaven. Partijen zullen het gedachtegoed en de ambitie van BRT naar buiten toe uitdragen. Bovenal spannen partijen zich in om in de praktijk te komen tot BRT-verbindingen in iedere regio waar deze een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen.

- **Actie S.1** - We bespreken maatregelen voor BRT aan de **juiste bestuurlijke tafels**, waaronder het MIRT, en in samenhang met overige bereikbaarheidsmaatregelen. In de bestuurlijke overleggen over gebiedsprogramma's wordt expliciet besproken waar BRT kansrijk is en welke barrières zijn weg te nemen.
- **Actie S.2** - Op de Landelijke OV- en Spoortafel wordt jaarlijks **de landelijke voortgang** van BRT besproken, in het bijzonder de voorbeeldprojecten.

We werken samen vanuit de huidige rollen en verantwoordelijkheden. Specifiek per partij betekent dit het volgende:

Provincies, Vervoerregio's en gemeenten

Provincies, vervoerregio's en gemeenten brengen kansen in hun regio in beeld, waar mogelijk in verbinding met de aanpak voor veilige, slimme en duurzame mobiliteit (onder andere hubs, deelmobiliteit en STOMP-principe).

- Decentrale overheden verkennen de vernieuwing van hun kaders, waaronder de prioritering voor bussen, ruimtelijke inpassing en de effecten van 30 km/uur-beleid. Daarbij worden binnen steden en op provinciale wegen, op die routes waar BRT rijdt of voorzien is, maatregelen genomen om BRT te versnellen en de betrouwbaarheid te vergroten en reistijdverlies door ander verkeer – in het bijzonder autoverkeer – te voorkomen.

Provincies

- Provincies (samen met vervoerregio's) zijn opdrachtgever voor regionaal ov. Dit doen zij met inachtneming van de economische/ bereikbaarheidsfunctie en de sociale functie, waarbij in de uitvraag van de concessie vervoerders nadrukkelijk wordt gevraagd hun innovatiekracht in te zetten om tot goede BRT-implementatie in Nederland te komen. En waarbij vervoerders tevens de ruimte krijgen voor innovaties gedurende de concessieperiode.
- Provincies zijn verantwoordelijk voor provinciale wegen met voldoende en goede BRT/ov-infrastructuur, inclusief routes, knooppunten en haltes.
- Provincies zijn (mede)financier van regionale infraprojecten.

Vervoerregio's

- Vervoerregio's zijn (samen met provincies) opdrachtgever voor regionaal ov. Dit doen zij met inachtneming van de economische/ bereikbaarheidsfunctie en de sociale functie, waarbij in de uitvraag van de concessie vervoerders nadrukkelijk wordt gevraagd hun innovatiekracht in te zetten om tot goede BRT-implementatie in Nederland te komen. En waarbij vervoerders tevens de ruimte krijgen voor innovaties gedurende de concessieperiode.
- Vervoerregio's zijn (mede)financier van regionale infraprojecten.

Gemeenten

- Gemeenten dragen verantwoordelijkheid voor gemeentelijke wegen met voldoende en goede ov-infrastructuur, inclusief routes, stations, knooppunten, haltes, laad- en stallingslocaties.
- Gemeenten hebben naast een faciliterende functie ook invloed op de vervoersvraag, met de inzet van flankerend beleid (onder andere parkeerbeleid).

Rijksoverheid

Het Rijk, via het ministerie van IenW, faciliteert het gesprek tussen partijen door kennis, inspiratie en goede voorbeelden te delen. Hierin zoekt het Rijk actief de samenhang met andere beleidsterreinen. Ook verkent het Rijk vernieuwing van zijn kaders op het vlak van doelgroepstroken en bus op vluchstrook.

- Het Rijk is samen met de medeoverheden systeemverantwoordelijke voor ov en mobiliteitssysteem. Op het gebied van bereikbaarheid spelen problemen die mogelijk met BRT verminderd of opgelost kunnen worden.
- Het Rijk is medefinancier: structureel via Provinciefonds en BDU verkeer en vervoer en incidenteel voor grote ruimtelijke en infraprojecten.
- Als verantwoordelijke voor het hoofdwegenet zoeken het ministerie van IenW en Rijkswaterstaat (RWS) naar mogelijkheden om de snelweg slimmer te benutten voor BRT. Dit door ruimte te zoeken en waar mogelijk te creëren in de richtlijnen rondom bus op vluchstrook.
- Het Rijk identificeert quick wins, waardoor halteertijden en doorstroming door relatief beperkte maatregelen verbeterd kunnen worden.
- Het Rijk brengt de mogelijkheden rondom doelgroepen gebruik in kaart, zoals duurzame vracht, bus/BRT en/of deelvervoer, en verkent de start van een pilot met dynamische doelgroepstroken.
- Het Rijk bepaalt zijn rol in het ontwikkelen van mobiliteitshubs, met name langs het hoofdwegenet.

Vervoerders

Vervoerders zetten hun kennis en ervaring rond (innovatieve) operationele concepten en exploitatie in om te komen tot een gezamenlijke businesscase en inhoudelijke onderbouwing. Vervoerders identificeren kansen, bijvoorbeeld bij beheer en onderhoud.

- De regionale vervoerders, verenigd in FMN, ondersteunen het BRT-project in de volle breedte. De ontwikkeling van BRT zien zij als een logische doorontwikkeling van HOV-projecten zoals Q-link in en om de stad Groningen, R-Net in de Randstad, Allgobus in Almere, U-link in Utrecht en Bravodirect in Brabant.
- BRT zal echter meer gaan bieden zowel vervoerkundig als kwalitatief. De vervoerders werken plannen uit om nieuwe verbindingen te creëren of bestaande drukke lijnen op te waarderen naar BRT-niveau. Hiervoor zetten ze hun kennis, ervaring en basisinformatie in om voor dit project een businesscase te maken en mee te werken aan de gewenste aanpassingen van de infrastructuur om BRT-niveau te behalen.
- Vervoerders zien het belang van vernieuwing van het aanbod in het streekvervoer. Door verkeerremmende maatregelen en filevorming daalt de gemiddelde snelheid van de bus, wordt de kwaliteit minder en stijgen de kosten. BRT met de daarbij behorende infrastructuur zal deze spiraal ombuigen.
- Het tot stand komen van een BRT-netwerk willen vervoerders realiseren in goede samenwerking met concessieverleners, waarbij de mogelijkheden van de concessieregels optimaal benut moeten worden om te voorkomen dat juist regels de opbouw van een BRT-netwerk vertragen.



- Vervoerders zien mogelijkheden om te participeren in de kosten van infrastructuur voor BRT in parallel met de gebruiksvergoeding op het spoorwegnet.
- De drie stadsvervoerders (GVB, RET en HTM) volgen de keuzes ten aanzien van de ontwikkeling van BRT van Vervoerregio Amsterdam (VRA) en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Ook bij die vervoerders is een grote bereidheid om mee te werken aan de ontwikkeling van BRT.

NS

- NS ondersteunt landelijk de ontwikkeling van BRT, zeker waar dit gebruik van ov stimuleert en bijdraagt aan een modal shift, de reiziger een betere (deur-tot-deur) reis biedt en/of ov toegankelijker maakt voor iedereen.
- NS ondersteunt het belang van goede BRT-verbindingen en ziet hierin ook een kans om het treinnetwerk te versterken. Een integrale corridoraanpak biedt mogelijkheden om verschillende modaliteiten en netwerken beter met elkaar te verbinden en te versterken.
- NS wil actief deelnemen aan de landelijke BRT-werkstroom en aan de actie integrale corridorbenadering door inbreng van kennis, inzichten en ervaringen, met als mogelijk resultaat een praktisch stappenplan voor een regionale corridoraanpak.
 - Daarnaast wil NS in samenhang verkennen hoe het ov-systeem het beste kan verbeteren met inachtneming van de verschillende modaliteiten, hubs en stations. En hiervoor input leveren voor prioritering van BRT-inzet.
 - Waar raakvlakken zijn met andere TBOV-werkstromen, zoals bij het ontwikkelen van hubs als opstappunt van BRT, wil NS deze benoemen en vanuit de werkstroom BRT inbrengen bij de werkstroom OV-knooppunten en Circulair OV om kennis op te halen en de samenhang te behouden.
 - Verder wil NS overige kansen verkennen zoals inzet van BRT-verbindingen en/of BRT-infra voor treinvervangend vervoer, langdurig onderhoud, etc.
- NS denkt graag mee met decentrale overheden bij de uitwerking van de plannen voor BRT-verbindingen.

4

Organisatie

Organiseren van samenwerking

Lokaal in de projecten We werken vraaggestuurd: op basis van de signalen uit projecten en geluiden van beleidsmakers en experts. Op dit moment willen verschillende projecten verspreid over Nederland de (volgende) stap naar BRT maken, waarbij ze tegen diverse obstakels aanlopen. De projecten verschillen in fases en context van elkaar. Ze hebben gemeen dat ze alle een belangrijke bijdrage willen leveren aan een bereikbare, veilige en duurzame leefomgeving (doel), met het BRT-concept als mogelijke oplossingsrichting (middel). Deze projecten zijn dé plek om te leren en te innoveren. Partijen blijven vanuit hun eigen rol verantwoordelijk voor de voortgang in projecten.

Regionaal Op plekken waar meerdere, potentiële BRT-verbindingen aan de orde zijn, starten partijen een regionale regiegroep BRT om het kwaliteitsniveau te borgen en projecten aan te jagen. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) bestaan goede ervaringen met een dergelijke regiegroep, die juist ook de verbinding kan maken met andere modaliteiten zodat een netwerk van modaliteiten ontstaat.

Nationaal via werkstroom BRT De afgelopen periode is een robuuste en herkenbare structuur opgebouwd voor de werkstroom BRT. We bouwen voort op deze structuur met een kernteam BRT en een opdrachtgeversoverleg (OGO). Dit OGO bewaakt de grote lijnen en legt de strategische verbinding met andere, relevante dossiers. Het kernteam jaagt aan, monitort en agendeert. Tevens vormt het kernteam de spil om kennis te bundelen en inspirerende voorbeelden te delen. De landelijke OV- en Spoortafel is de plek om bestuurlijke afspraken te maken.

Ten slotte gaan we door met de bijeenkomsten van de **Coalitie BRT**, bestaande uit partijen die deze Actieagenda ondersteunen en waar specifiek ruimte is voor (kritische) reflectie vanuit andere hoeken dan de ov-sector. In bijeenkomsten van de coalitie belichten we succesvolle voorbeelden in de praktijk, leggen we de verbinding en reflecteren we op belangrijke (tussen)producten.

- **Actie O.1** - We ontwikkelen een kennisagenda BRT en een plan voor structurele kennisuitwisseling.
- **Actie O.2** – We bepalen de data- en monitoringsbehoefte voor BRT en monitoren de voortgang van BRT jaarlijks in de Staat van het OV/via de monitor Toekomstbeeld OV.

Financiering

Het Rijk stelt binnen het Mobiliteitsfonds € 2 miljoen beschikbaar om pilots voor BRT te realiseren. Dit budget is niet toereikend om grote infrastructurele maatregelen te dekken. De inzet van de € 2 miljoen zal gericht zijn op het 'buiten laten rijden' van BRT, zoals het financieren van kleinschalige maatregelen langs bestaande routes of om een exploitatierisico af te dekken.

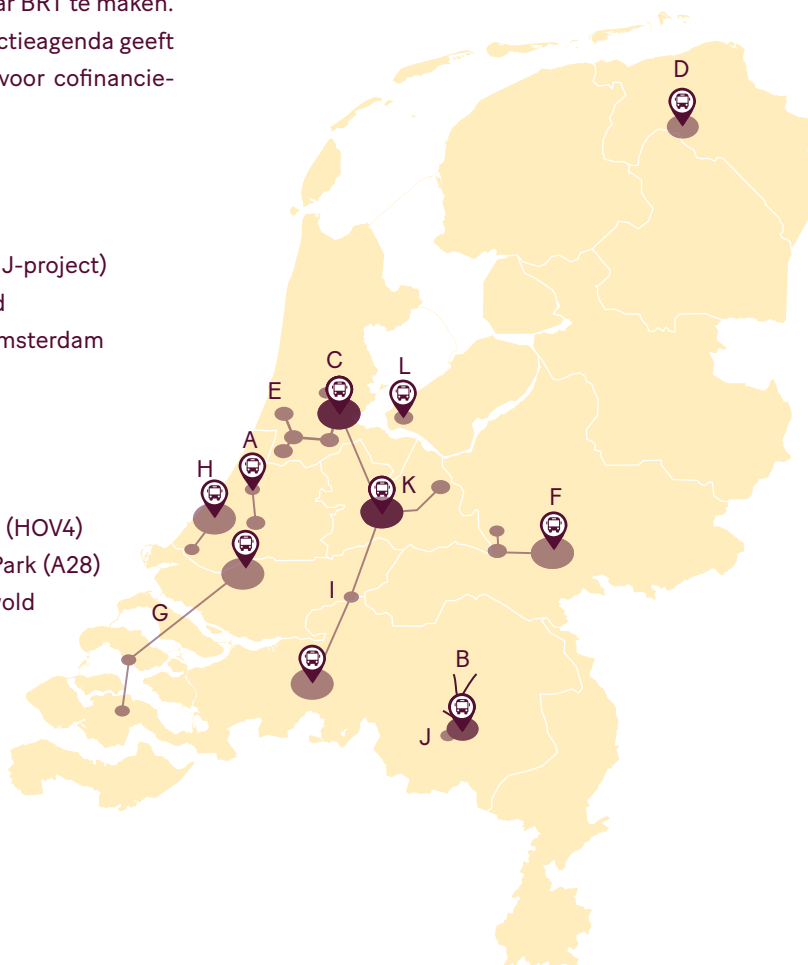
Deze inzet leidt tot een aantal randvoorwaarden voor pilots om in aanmerking te komen voor financiering. Zo moet er sprake zijn van een concreet traject. De pilot moet verder onderdeel zijn van een corridorgerichte aanpak en de internationale BRT-standaard als leidraad hanteren. Ook moeten partijen bereid zijn om zelf te investeren en is het streven dat de maatregelen binnen twee jaar gerealiseerd zijn.

Landelijk willen we van de pilots leren. Daarom moeten maatregelen bijdragen aan beter inzicht in wat er nodig is voor BRT in Nederland. Monitoring en de bereidheid om resultaten en achterliggende informatie te delen, is van groot belang.

We voeden de werkstroom vanuit projecten

Casuïstiek uit projecten is een belangrijke voeding van de werkstroom. Onderstaande projecten hebben de ambitie om de (volgende) stap naar BRT te maken. N.B. Opname van een project in de Actieagenda geeft geen extra status en geen garantie voor cofinanciering.

- A Leiden - Zoetermeer
- B Eindhoven – Meierij
- C Zaandstad – Amsterdam (ZaanIJ-project)
- D Groningen CS – Groningen Zuid
- E Haarlemmermeer/Haarlem – Amsterdam
- F Arnhem – Wageningen – Ede
- G Goes – Zierikzee – Rotterdam
- H Westland – Den Haag
- I Breda – Gorinchem – Utrecht
- J Eindhoven – Veldhoven De Run (HOV4)
- K Amersfoort – Utrecht Science Park (A28)
- L Almere Poort – Almere Oosterwold



5

Nawoord

Deze Actieagenda koppelt duidelijke acties aan de grote potentie van Bus Rapid Transit. Daarmee is de toekomst van mobiliteit dichterbij dan ooit. Die toekomst is niet meer los te koppelen van de maatschappelijke problemen van nu. Een goed functionerend BRT-systeem is een krachtig beleidsinstrument voor overheden. BRT stelt Nederland in staat om verkeersinfarcten in dichtbevolkte gebieden tegen te gaan, de uitstoot van stikstof te verminderen en de woningbouw weer op te pakken.

Door nieuwbouwwijken te ontsluiten met BRT, maken we auto's steeds vaker overbodig. De snelle, comfortabele bus fungeert dan als tweede auto. Sterker nog, de snelle bus is als auto met chauffeur in tijden van rekeningrijden steeds aantrekkelijker als goedkoop en duurzaam alternatief. Door slim gebruik te maken van bestaand asphalt, kunnen we dit nu al realiseren.

Samen maken we de toekomst van mobiliteit mogelijk. Niet over vijftien jaar, maar nu.

**Manu Lageirse, CEO Transdev Nederland,
namens de vervoerders**



BIJLAGE – TREKKER PER ACTIE*

De trekker van de actie is verantwoordelijk voor (het aanjagen van) de voortgang. De actie is vaak een samenwerking met meerdere partijen.

** Benoemen van de trekkers is onder voorbehoud van nadere afstemming met alle betrokken stakeholders.*

Nummer	Omschrijving	Trekker(s)
1.1	BRT-standaard	DOVA i.s.m. CROW en Rijkswaterstaat
1.2	Draaiboek	Provincies & vervoerregio's
2.1	Succesfacoren doelgroepenstroken	Ministerie van IenW
2.2	Gebruik vluchtstrook	Rijkswaterstaat
2.3	Ruimtelijke verkenningen	G5
2.4	Quick wins	Wegbeheerders
2.5	Lessen events	Vervoerders
3.1	Bewaken basisprincipes	Ministerie van IenW
3.2	Benutten flankerend beleid	Provincies, vervoerregio's en gemeenten
3.3	Verzamelen succesvolle corridorgerichte integrale visies	Provincies & vervoerregio's
4.1	Minimaal kwaliteitsniveau	Allen
4.2	Flexibele, innovatieve vormen van mobiliteit	Vervoerders
4.3	Afspraken hinderaanpak	Rijkswaterstaat i.s.m. ProRail
5.1	Kosten en opbrengsten	Vervoerders
5.2	Europese subsidies	Provincies, vervoerregio's en vervoerders
S.1	BRT aan juiste tafels	Alle overheden
S.2	Voortgang jaarlijks op LOVS	Ministerie van IenW
O.1	Ontwikkelen kennisagenda	Kernteam BRT i.s.m. CROW
O.2	Reguliere monitoring	DOVA i.s.m. kernteam BRT