

BRT Bussen op de dag van  
het lightrail

# Stand van zaken BRT

- Sinds de presentatie vorig jaar heeft BRT een stevige plaats in het Toekomstbeeld OV gekregen als nieuwe vorm van hoogwaardig OV. In de ontwikkelagenda en werkplan 2022 is het een aparte werkstroom geworden, die er toe moet leiden dat enerzijds de pilots verder uitgewerkt worden en anderzijds met een gedegen onderzoek mogelijkheden, ontwerp voorwaarden en governance van BRT in kaart gebracht worden.
- Het Coalitie akkoord biedt de nodige uitdagingen, die zich goed lenen voor een BRT oplossing.
- Er is een structuur opgezet, waarbij overheden, wegbeheerders en vervoerders samen werken om tot een gedegen uitwerking te komen.

# Het Coalitieakkoord

- Kernboodschap in deze is;
- **Minder stikstof, minder CO-2 en beheerste mobiliteit.**
- Uitgewerkt betekent dat snel een op het railnet aanvullend hoogwaardig OV net opbouwen.
- **Ontwikkelen van nieuwe woonwijken op 14 locaties.**
- Voorwaarde om het eerste te realiseren is dat nieuwe wijken direct goed OV krijgen. Dat wil zeggen station gelijke bouwen met de huizen en de eerste (BRT) bus rijdt achter de verhuishagens aan.
- **Verbeteren OV van Regio naar Stad.**
- Toekomstbeeld OV voorziet in goed onderbouwde plannen.

# Nader uitgewerkt;

- Hoogwaardig OV in plaats van extra asfalt, Voorbeeld Amelisweerd.
- Verbeteren van de infrastructuur voor OV.  
Voor BRT; vluchtstrook, dynamische stroken, HUB's, snelweghaltes en speciale in/uitvoegstroken.
- Nieuwe woningen in 14 verstedelijkingsgebieden.  
Worden dat grote nieuwe steden of meer kleinere wijken rond of in bestaande bebouwing? Door thuiswerken ontstaat een trek naar de Regio i.p.v. naar de (Rand)stad. Een flexibel bus systeem is in beide gevallen prima inpasbaar naast verbetering IC net Randstad – Landsdelen waar TBOV in voorziet.
- Ontwikkeling van HUB's, waar werkstroom knopens& ketens goede plannen voor heeft.

# Verdere ontwikkelingen

- Het autosnelweg netwerk loopt vast rond de steden. Verder uitbreiden is vrijwel onmogelijk omdat in de steden geen ruimte meer is. Oplossingen; Asfalt dynamisch of vast reserveren voor OV waardoor alternatief ontstaat. Kortsluitverbindingen naar werkgebieden, die nu vaak alleen met omwegen en daardoor lange reistijden met OV bereikbaar zijn.
- Steden willen autoluw worden.  
Europese trend, waarvan al vele voorbeelden bekend zijn.
- Steden willen algemeen 30 km invoeren.  
Goed plan, maar reserveer hoofdassen voor OV met hoge frequenties en wijk ontsluiting met flex systeem vanuit OV en WMO middelen.

# Hoe staat het met de pilots?

- Aan de 3 pilots Groningen, Haarlem – Amstelveen – Utrecht en de Meierij/Eindhoven wordt hard gewerkt.  
Overheden, wegbeheerders en vervoerders zijn enthousiast over de plannen en werken gezamenlijk aan realisatie.  
Door pilots komen aandachtspunten naar boven waaruit lessen geleerd worden, die voor de uiteindelijke invoering van een landelijk netwerk belangrijk zijn.

# Organisatie BRT binnen TBOV

- Opdrachtgevers overleg  
Ministerie I&W, DOVA, RWS en Vervoerders.
- Kerngroep.  
Vanuit zelfde opdrachtgevers, maar bereidt voor voert uit.
- Landelijke werkgroep met provincies en adviseurs.

# Waar kunt u helpen?

- Door de voordelen van BRT uit te dragen.  
Adaptief, snel te realiseren en lage kosten. Door de snelle ontwikkeling van ZE bussen tot 25 meter kunnen gelijkwaardige vervoerstromen als licht rail verwerkt worden.
- Door mee te denken over hoe de governance geregeld wordt.  
Concessie grenzen, - looptijden en regels leggen nu beperkingen op voor een snelle invoering.