



bijlage

Stand van zaken werkstromen programma Toekomstbeeld OV

Bijlage nummer	2
Horend bij	Kamerbrief uitkomsten Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel 14 mei 2025
Datum	14 mei 2025
Onze referentie	
Contactpersoon	

Landelijke Netwerkuitwerking Spoor

Om te borgen dat we een ambitieus groeiscenario op de langere termijn niet onmogelijk maken, heeft de Landelijke Openbaar Vervoer- en Spoortafel (hierna: LOVS-tafel) eind 2023 ingestemd met een infrastructuurarme, 'fictieve, eenduidige en periodiek te actualiseren referentiedienstregeling gebaseerd op een 7½ minutencadans'. Deze doorgroeireferentie adresseert hoofdzakelijk de in de *Integrale Mobiliteitsanalyse* (IMA) van 2021 gesignaleerde toekomstige vervoersknelpunten. Daarnaast maakt deze doorgroeireferentie het mogelijk om in lopende en nog op te starten projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) bij wijze van toekomstvastheidstoets rekening te houden met intensievere gebruikseisen en te zorgen dat de op langere termijn voor de hand liggende infrastructurele uitbreidingen en dienstregelingsintensivering ten minste inpasbaar blijven.

De rapportage *Beleidsreferentie en doorgroeireferentie Toekomstbeeld Openbaar Vervoer* (bijlage 2a) bevat in de eerste plaats een verantwoording van de stappen die zijn gevolgd tussen de LOVS-tafel van december 2022 en de definitieve vaststelling van het precieze ontwerp door de stuurgroep Toekomstbeeld OV (hierna: TBOV) van april 2024. De rapportage somt ook op welke beperkte, in sommige gevallen financieel nog ongedekte infrastructurele maatregelen voor de realisatie nog benodigd zijn. Een eerstvolgende actualisatie van deze doorgroeireferentie kan plaatsvinden naar aanleiding van de in een volgende IMA nieuw geïdentificeerde vervoersknelpunten of zodra bijvoorbeeld het MIRT-onderzoek Utrecht-Arnhem-Duitse grens nieuwe uitkomsten of beslissingen heeft opgeleverd.

De bijgevoegde rapportage beschrijft tevens de actualisatie van de beleidsreferentie – beter bekend als de zogeheten '6-basis' – horende bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In deze actualisatie zijn een aantal autonome ontwikkelingen overgenomen, zoals nieuwe treindiensten die – buiten eerdere afspraken om – aan de huidige dienstregeling zijn toegevoegd. Ook is hierbinnen een beleidsarme correctie doorgevoerd ten aanzien van de in een vorige versie foutief genoteerde toedeling van goederenpaden over de verschillende oostwaartse routes, die de huidige praktijk reflecteert en daarmee

nadrukkelijk niet vooruitloopt op besluitvorming binnen het nut- en noodzaakonderzoek naar de Goederenrouting Noordoost-Europa.

Tot slot zijn in deze rapportage de verschillen tussen de beleidsreferentie en de doorgroeireferentie in beeld gebracht, om te laten zien in welke mate en waar te lande de doorgroeireferentie een positief effect heeft op de bereikbaarheid van de verschillende gebieden. Ook laat de rapportage zien waar het potentieel nog intensiever bereden netwerk van de doorgroeireferentie een beperkte extra uitdaging oplevert ten aanzien van de opstelcapaciteit op verschillende locaties.

OV-knooppunten

De Actie-agenda OV-knooppunten is in 2022 vastgesteld aan de LOVS-tafel. Met de agenda hebben alle partners van TBOV de handen ineen geslagen om gezamenlijk zorg te dragen voor de ontwikkeling van 700 bestaande en nieuwe OV-knooppunten (zoals treinstations, BTM-knooppunten, P+R hubs, etc.) met een opgave. Het doel van de Actie-agenda is om te zorgen voor OV-knooppunten van wereldklasse door de integrale aanpak van OV-knooppunten te versnellen, en besluitvorming op regionaal en nationaal niveau te verbeteren. De agenda heeft een adaptief karakter. Na de publicatie van de Actie-agenda OV-knooppunten is de prioriteit in 2023 en 2024 komen te liggen op de verspreiding van het gedachtegoed en het vertalen van de visie naar de uitvoering.

Sinds het verschijnen van de Actie-agenda OV-knooppunten zijn onder andere de volgende resultaten bereikt:

- In elk landsdeel hebben roadshows plaatsgevonden om gemeenten en andere geïnteresseerde partijen mee te nemen in het gedachtegoed van de agenda en de tools en werkwijzen die landelijk beschikbaar zijn.
- CROW heeft de website www.mobiliteitshubs.nl gelanceerd waar de laatste kennis over knooppuntontwikkeling gebundeld is.
- Elke provincie en vervoerregio heeft een knooppuntenregisseur aangesteld, die het overzicht over knooppuntontwikkeling in de regio bewaakt en de schakel is tussen gemeenten en het landelijke programma. Deze knooppuntenregisseurs wisselen meerdere keren per jaar kennis en ervaringen uit via het opgezette DOVA-netwerk.
- CROW organiseerde meerdere thematische kennisbijeenkomsten over bijvoorbeeld P+R, duurzaamheid en het OV-knooppunt als buitenpoort. Op deze manier worden inzichten en best practices breed verspreid.
- De binnen TBOV ontwikkelde methode van het Handelingsperspectief OV-knooppunten is steeds meer dé landelijke methodiek om opgaven op OV-knooppunten in kaart te brengen. De methode is verder verfijnd en ook digitaal beschikbaar gesteld.
- Er is een landelijke definitie voor het invloedsgebied van een OV-knooppunt opgeleverd en een landelijke methode uitgewerkt voor het beoordelen van de reizigerstevredenheid van BTM-knooppunten (als aanvulling op de Stationsbelevingsmonitor).

De Actie-agenda OV-knooppunten bevat ook voor elk landsdeel kaartbeelden, factsheets en achterliggende data over de opgaven op het gebied van OV-knooppunten. Afgesproken is deze gebiedsgerichte uitwerkingen jaarlijks van een update te voorzien. Sinds het verschijnen van de Actie-agenda zijn twee updates

uitgevoerd. De laatste update uit 2025 is zeer recent opgeleverd (bijlage 2b).

Ondertussen wordt op tientallen locaties aan OV-knooppunten gestudeerd en/of gewerkt. In het BO MIRT 2024 is over diverse OV-knooppunten gesproken:

- Stations, onder andere: Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Roosendaal, Oss en Oss West, Venlo, Maastricht, Meppel, Amsterdam Zuid, Amsterdam Sloterdijk en Hoorn.
- BTM-knooppunten, onder andere Haarlem Nieuw-Zuid, De Nieuwe Meer en Amstel.
- Hubs langs BRT-corridors, onder andere Breda-Gorinchem-Utrecht.
- Hubs die de overstap auto-OV stimuleren, onder andere in de regio Eindhoven en regio Utrecht (Muiden, Vianen en Papendorp).
- Ook is een generieke afspraak gemaakt Rijk en regio blijven samenwerken aan het thema hubs.

De afgesproken werkwijze in de Actie-agenda zorgt ervoor dat partijen elkaar vroegtijdig weten te vinden en een actuele en gezamenlijke basis hebben om bestuurlijke gesprekken zoals het MIRT voor te bereiden.

Bus rapid transit (BRT)

Tijdens de voorgaande LOVS-tafel van december 2023 is de Actieagenda Bus Rapid Transit - Op naar de uitvoering¹ vastgesteld. Met de bestuurlijke Actieagenda zijn gezamenlijk afspraken gemaakt om barrières voor BRT te overbruggen en de realisatie van BRT-verbindingen en corridors te versnellen. Deze afspraken zijn gegoten in acties, waarbij voor elke actie een trekkersrol is weggelegd voor één of meerdere partijen. Na het vaststellen van de Actieagenda BRT, moeten de BRT-projecten in de regio de 'bewijskracht' voor BRT gaan leveren en richt de werkstroom BRT zich vooral op de prioritaire (en veelal landelijke) acties uit de Actieagenda die de randvoorwaarden moeten scheppen voor daadwerkelijke uitrol van het concept BRT in Nederland.

Sinds de start van de werkstroom BRT is het onderwerp steeds meer op de agenda gekomen, zowel politiek gezien als meer inhoudelijk binnen de mobiliteitssector, zo getuigen zowel de ontwikkelingen rondom de BRT-projecten in de regio als de ontwikkelingen op beleid en kennis.

Voorbeeldprojecten²

In de Actieagenda BRT zijn twaalf, in aard sterk verschillende, bus-projecten opgenomen die de ambitie hebben om de (volgende) stap naar BRT te maken. Van deze projecten leren we dat BRT steeds vaker onderdeel is van strategische stukken rondom mobiliteit en er vindt steeds verdere uitwerking plaats met maatregelen rondom doorstroming, hubs en een snelle/comfortabele dienstregeling. Tegelijkertijd zijn de barrières nog niet weggenomen: veel projecten kennen een lange doorlooptijd. In sommige gevallen ontbreekt een heldere projectorganisatie, veel projecten lopen tegen vraagstukken op omtrent infrastructuurgebruik en er zijn vragen over de 'kwaliteitseisen' van BRT-

¹ Zie https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2024D01675

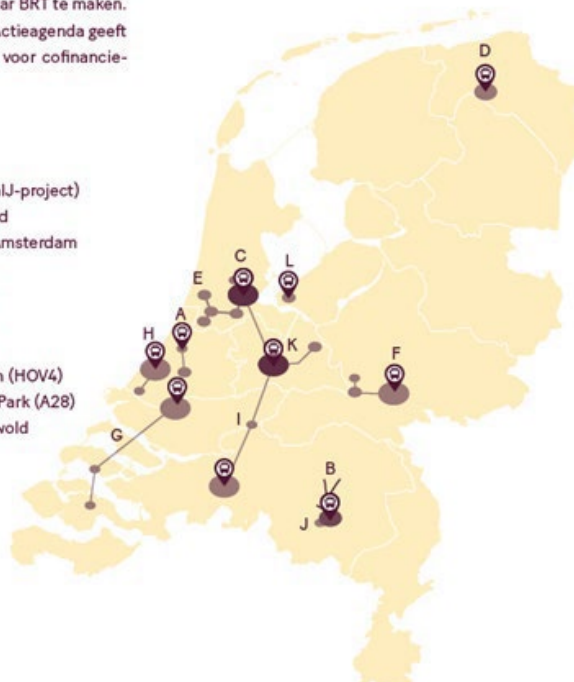
² Lees voor Groningen CS – Groningen Zuid: Groningen CS - Groningen Zuid – Drachten/Assen

verbindingen (kosten versus kwaliteit). Dat laatste wordt meegenomen in de te ontwikkelen Nederlandse BRT-standaard (zie verderop).

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



N.B. Project G (Goes-Zierikzee-Rotterdam) moet in de afbeelding worden doorgetrokken naar Gent (België).

Pilots BRT

Via een amendement³ van de Tweede Kamerleden Minhas en Van Ginneken is een rijksbijdrage van € 2 miljoen beschikbaar gesteld om BRT-pilots op te starten. De voorbeeldprojecten Eindhoven (A50) - Meierij in Noord-Brabant (B) en Haarlem - Schiphol - Amsterdam in Noord-Holland (E) zijn gekozen als trajecten voor de uitwerking van de pilots, omdat deze trajecten binnen twee jaar kunnen worden uitgevoerd. De pilots zijn onderdeel van een bredere multimodale mobiliteitsaanpak in de regio en bevatten elementen van BRT met perspectief op een volwaardige BRT-verbinding. Er wordt bijvoorbeeld getest met betere prioritering voor het OV bij verkeersregelinstanties en verdergaand gebruik van de vluchtstrook op de autosnelweg. De pilots worden geëvalueerd en de leerpunten worden voor BRT in landelijke context gebruikt.

MIRT-afspraken

In het BO MIRT 2024 zijn nadere afspraken gemaakt over de volgende BRT-verbinding:

³ Zie Kamerstuk [36 200 A, nr. 48](#)

- Breda-Gorinchem-Utrecht (in het bijzonder ten aanzien van de ontwikkeling van hubs binnen de ringaanpak Utrecht)

Daarnaast wordt BRT genoemd in het kader van de volgende (MIRT-)projecten:

- Multimodale Agenda Zuid-Nederland en het Korte Termijn Maatregelpakket 2 van de Metropool Regio Eindhoven
- HOV4-as Eindhoven-Veldhoven
- Pré-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park
- HOV-verbinding Almere-Pampus
- Stadsbrug en OV Oostflank Rotterdam
- BRT Leiden-Zoetermeer (cofinanciering)

Motie Bamenga en Vedder

De Tweede Kamerleden Bamenga en Vedder⁴ hebben een motie ingediend waarin de regering verzocht wordt samen met gemeenten en provincies landelijk in kaart te brengen tussen welke locaties een BRT-systeem potentie heeft. Aan de beantwoording van deze motie wordt nog gewerkt. Verwachte afdoening van de motie is in de zomer van 2025.

Addendum: verwachte afdoening van de motie is in april 2026.

Prioritaire actie 1: ontwikkelen BRT-standaard voor de Nederlandse context

CROW heeft een projectplan voor de ontwikkeling van een BRT-standaard voor de Nederlandse context opgesteld. De ontwikkeling van de standaard start binnenkort.

Prioritaire actie 2: slimmer gebruik van bestaande infrastructuur

In maart 2024 is het *Toekomstperspectief Automobilité eerste fase: Ontwerpend onderzoek* uitgebracht. Hierin wordt multimodaal vervoer van personen – met BRT als onderdeel hiervan – als relevante ontwikkeling geschetst. In het kader van keuzevrijheid voor iedereen en ‘de juiste modaliteit op de juiste plek’ is BRT prominent in de Actieagenda Auto opgenomen. Hiermee is een belangrijke bouwsteen gelegd voor de prioritaire actie slimmer gebruik maken van bestaande infrastructuur.

Ondanks bovenstaande bouwstenen is de huidige praktijk weerbarstig en zijn er nu nog geen concrete kaders of handvatten beschikbaar over hoe om moet worden gegaan met de bus op het wegennet. Wel is het project Breda-Gorinchem-Utrecht tot oefentraject bestempeld en wordt gepoogd in de gedachte van uitgangspunten uit het Toekomstperspectief te ontwerpen. Hier komen de belemmeringen scherp naar boven: toepassen van de uitgangspunten maken het traject duurder en grootser (strikstofruimte, aantasting erfgoed). Het blijkt eveneens lastig om in verkeersprognosemodellen goed te verwerken hoe een shift naar (keten)reizen per BRT richting de autoluwere steden uitpakt. Het KiM neemt o.a. dit onderdeel mee in het nieuwe onderzoek naar de status van BRT in Nederland (zie ‘kennis’).

Voor het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk van november 2024 zijn vanuit deelnemers aan de werkgroep BRT twee papers ingediend: *Ruim baan*

⁴ Zie [Kamerstuk 23 645, nr. 825](#)

voor de trein op banden? Bus Rapid Transit op de snelweg en Kwaliteitscriteria voor integrale ontwikkeling van (H)OV-corridors⁵.

Organisatie en samenwerking

Er is een gespreksnotitie of leidraad over de governance bij het komen tot BRT opgesteld. In de notitie zijn mogelijke belemmeringen op het vlak van beleid, exploitatie en infrastructuur benoemd, evenals handvatten voor bedrijven en overheden die (gaan) werken aan BRT-projecten. Het helpt om een BRT-project succesvol uit te voeren en verkleint de kans dat een onverwachte 'showstopper' het proces gaat vertragen. De notitie wordt via DOVA verspreid onder de decentrale OV-autoriteiten.

Kennisdeling en communicatie

In het kader van kennisdeling over BRT wordt dit jaar een kernboodschap opgezet voor BRT, waarbij wordt aangesloten bij de twee BRT-pilots. Ook wordt in juni 2025 een inspiratiereis naar Île de France en Parijs georganiseerd om nog meer de intersectorale verbinding te zoeken en te leren van BRT-voorbeelden elders.

Addendum: de inspiratiereis naar Île de France en Parijs heeft inmiddels plaatsgevonden. Meerdere acties, uit de inspiratie voortgekomen, zijn inmiddels in gang gezet.

Vervolgonderzoek KiM

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) is afgelopen najaar gestart met een vervolgonderzoek naar BRT. Doel van het onderzoek is een actueel overzicht te geven van de ervaringen met BRT in Nederland en het buitenland, met specifiek aandacht voor in bestaande onderzoeken gerapporteerde kwantitatieve effecten van BRT. Daarnaast is het doel de voor- en nadelen van het gebruik door BRT van doelgroepstroken op het hoofdwegennet te inventariseren en de mogelijkheden in beeld te brengen om met mobiliteitshubs het functioneren van BRT te versterken. De resultaten van het onderzoek worden vóór de zomer van 2025 verwacht.

Addendum: het KiM-onderzoek is op 17 juli jl. gepubliceerd, zie <https://www.kimnet.nl/documenten/2025/07/17/met-de-bus-de-file-voorbij>

Circulair OV

Op verzoek van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is een werkgroep gestart om een formele samenwerking en resultaatafspraken voor circulair OV te verkennen. De werkgroep bestaat uit OV-autoriteiten, vervoerders, infrabeheerders en kennisinstellingen⁶.

Kennisontwikkeling

De werkgroep heeft op verschillende manieren het veld in kaart gebracht. Zo is er een brochure met 'goede voorbeelden' van toepassingen circulariteit in het OV opgesteld en uitgebracht⁷. Ook is er onderzoek gedaan naar bestaande en komende EU-regelgeving op het vlak van circulariteit in het OV, zoals naar de Europese Batterijen Verordening (sinds augustus 2023), die het gebruik van

⁵ Zie www.cvs-congres.nl

⁶ IenW, RWS, Utrecht, Noord-Holland, ProRail, VRA, NS, Transdev, Arriva, RET, EBS en Keolis

⁷ Zie <https://www.crow.nl/actueel/leren-van-elkaar-leidt-tot-circulair-ov-in-2050/>

gerecyclede materialen in elektrische OV-bussen bevordert. Ook de verordening circulaire voertuigen, die op termijn ook OV-bussen omvat, is in beeld gebracht.

Convenant circulair openbaar vervoer

Ook in het Toekomstbeeld OV worden doelen gesteld voor 'circulair OV', namelijk: 'de sector verbruikt de helft minder primaire grondstoffen in 2030 en de sector is 100% circulair in 2050'. De doelen in het convenant circulair OV dat nu voorligt, zijn dus niet nieuw. Met het convenant circulair willen we een impuls geven aan een circulair OV, waarbij we de inspanningen intensiveren en bundelen om bovenstaande doelen te realiseren. Tegelijkertijd draagt het convenant bij aan het versterken van de (onderlinge) samenwerking en benadrukt het de meerwaarde van schaalvoordeel dat voortkomt uit deze gezamenlijke aanpak.

Daarnaast hebben we tijd gestoken in het informeren en betrekken van alle OV- partijen bij het convenant. Het afgelopen jaar hebben we in twee interactieve sessies met de partijen hierover bijgepraat en de interesse gepeild. Ook zijn de eerste resultaten van de nulmeting circulair OV gepresenteerd: de sector is op weg om meer circulair te worden en minder (primaire) grondstoffen te gebruiken, maar we zijn er nog niet. Het convenant richt zich aanvankelijk op OV-autoriteiten en vervoerders, maar toeleveranciers spelen een cruciale rol en zijn daarom belangrijke partners voor het convenant.

Het concept convenant en de eerste versie van de bijbehorende routekaart en onderliggende beleidsanalyse is gereed. De werkgroep wordt voor de totstandkoming van deze stukken ondersteund door Berenschot.

- Het convenant is een document met ambities en werkafspraken op hoofdlijnen, dat partijen en partners op 16 juni 2025 (op de Dag van het OV) zullen tekenen. Voor wie dit moment nog te vroeg komt is het ook mogelijk daarna te ondertekenen en aan te sluiten.
- Om flexibiliteit, voortschrijdend inzicht en continue doorontwikkeling een plek te geven, is de routekaart opgezet. De routekaart koppelt de ambities en doelen aan concrete activiteiten en gaat bijvoorbeeld over een kennisagenda en de monitoring van de voortgang.
- Tot slot is er een beleidsanalyse van de kruisende velden circulariteit en openbaar vervoer opgesteld, om alle beleidsontwikkelingen en - documenten die van invloed zijn op het convenant systematisch in kaart te brengen en bij te houden. Zowel nationaal als Europees beleid is meegenomen.

Planning

De planning is krap, maar haalbaar. Om de ondertekening tijdens de Dag van het OV mogelijk te maken, houden we vast aan de volgende planning:

- 8 mei BAC B&I: instemmen om het convenant tijdens de Dag van het OV door de aanwezige bestuurders namens de BAC B&I te ondertekenen.
- In parallel is ook bij de vervoerders en ProRail het instemmingsproces intern in gang gezet.
- De Staatsecretaris van IenW wordt hoog ambtelijk vertegenwoordigd om het convenant ondertekenen, omdat hij op 16 juni buitenlandse verplichtingen heeft.

Doorlopend: begin Q3 wordt de afronding van de nul-meting circulair ov voorzien.

Addendum: het convenant circulair is tijdens de Dag van het OV 2025 op 16 juni jl. ondertekend, zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/convenanten/2025/06/16/convenant-circulair-openbaar-vervoer>