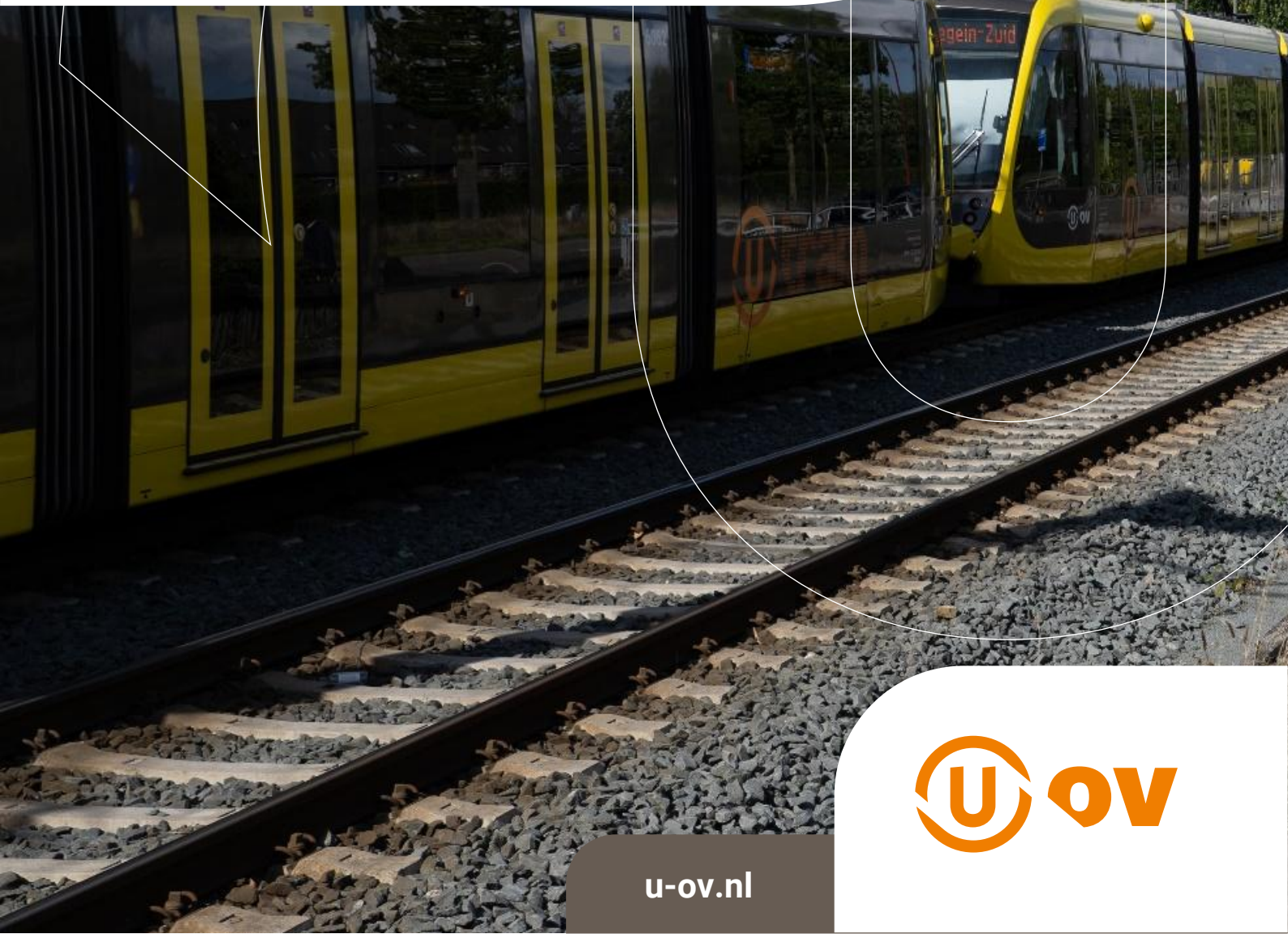


2027

Vervoerplan 2027

(Concept-vervoerplan dd 10-04-2026)

Concessie Utrecht-Binnen



u-ov.nl

Voorwoord

Vanaf het moment van gunning van de nieuwe concessie Utrecht Binnen heeft Transdev zich ingespannen om de geplande dienstregeling van het vervoerplan 2026 uit te voeren. De concessie startte in december 2025 met een ingroeidienstregeling. In deze dienstregeling werd rekening gehouden met een beperkte beschikbaarheid van o.a. materieel en personeel.

Na de start van de concessie werd duidelijk dat gewijzigde logistieke processen en complexe dienstroosters voor chauffeurs de uitvoering van de dienstregeling zwaar onder druk zetten.

In combinatie met zware winteromstandigheden, minder inzetbare bussen door schades, nieuwe stallingen, onbekendheid met nieuw materieel en beperkingen in beschikbaarheid van rijdend personeel zorgde dit voor verstoringen in het netwerk, rituitval en verdere verhoogde werkdruk voor zowel chauffeurs en bestuurders als ondersteunende afdelingen. De negatieve gevolgen hiervan waren helaas merkbaar voor onze reizigers, gemeenten, stakeholders en voor onze opdrachtgever provincie Utrecht.

Transdev betreurt dit ten zeerste. Dit is zeker niet de start die wij voor ogen hadden. Wij bieden onze reizigers, gemeenten, de provincie Utrecht en andere betrokken stakeholders onze excuses aan voor de problemen die in 2026 zijn ontstaan en de impact die dit heeft gehad op de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, de bereikbaarheid in de provincie en het vertrouwen van reizigers en inwoners. Ook voor onze chauffeurs, bestuurders en ondersteunde medewerkers is de start 2026 een zeer intensieve periode. Ondanks alle bovenstaande problemen bleven zij zich inspannen om de reizigers te blijven vervoeren en zo goed mogelijk hun diensten uit te voeren. Wij zijn hen heel dankbaar.

Om de dienstverlening te verbeteren zijn diverse maatregelen getroffen: onder andere aanvullende en eenvoudigere werkinstructies voor medewerkers, extra ondersteunend personeel op knooppunten en stallingen, een nieuw, minder complex dienstenpakket voor chauffeurs en verbeteringen in de reisinformatie. Deze zijn opgepakt via drie verbeterplannen die in afstemming met de provincie Utrecht zijn bekrachtigd.

Om de robuustheid van de uitvoering van de dienstregeling te vergroten, wordt daarnaast de dienstregeling per 3 mei 2026 tijdelijk afgeschaald. Intussen stromen er nieuwe bussen in, blijven wij extra chauffeurs werven en worden werkprocessen verder verbeterd en vereenvoudigd. Hiermee vertrouwen wij erop dat per december 2026 deze tijdelijke afschaling zal zijn teruggedraaid.

Samenvatting

In dit vervoerplan 2027 worden de wijzigingen en maatregelen toegelicht die in de dienstregeling 2027, ingaande 13 december 2026, worden geëffectueerd. De provincie Utrecht heeft voor de ontwikkeling van het vervoerplan een aantal uitgangspunten meegegeven, zowel gezamenlijk voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten als specifiek voor de concessie Utrecht Binnen.

Naast o.a. de evaluatie van wijzigingen van afgelopen jaar is een basispakket en een pluspakket uitgevraagd voor 2027. Het basispakket gaat uit van de vervoersomvang van het voorgaande vervoerplan 2026. Het pluspakket gaat uit van een toename van 12.300 dienstregelingsuren (hierna DRU) in het voorzieningsniveau. De uitbreiding en realisatie van het pluspakket is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel. Een solide en betrouwbare uitvoering van het basispakket heeft de prioriteit boven de uitvoering van het pluspakket.

Basispakket

Het basispakket gaat uit van de omvang van het voorzieningsniveau van het vigerende vervoerplan 2026, zijnde een totaal van 943.834 DRU op jaarbasis (exclusief kalendereffecten). Op het moment van opstellen van het vervoerplan 2027 wordt tijdelijk nog een ingroeidienstregeling gereden en nog niet de volledige omvang van vervoerplan 2026. Vertrekpunt van het vervoerplan 2027 is de situatie waarbij wel alle maatregelen van vervoerplan 2026 effectief zijn.

Binnen het bestaande voorzieningsniveau stellen wij een aantal verschuivingen voor om de kwaliteit voor de reizigers te verhogen.

Maarssen en omgeving

De route van de huidige lijn 27 van Zuilen naar Science Park wordt verlengd naar Maarssen en zal starten bij Maarssen Station. Daarnaast zal lijn 27 ook gaan rijden in de avonduren en in het weekend overdag en avond. Hierdoor ontstaan er veel meer reismogelijkheden en verbeteringen voor de reizigers:

- Een rechtstreekse verbinding van Maarsenbroek en Maarssen-Dorp naar de binnenstad van Utrecht,
- Een rechtstreekse verbinding van Maarsenbroek en Maarssen-Dorp naar Utrecht Science Park,
- Hogere frequentie van Maarssen-Dorp naar Station Maarssen.

Om dubbelingen te voorkomen komt de huidige lijn 12 Maarssen – Utrecht te vervallen. Lijn 120 van de concessie Buiten zal in de verbinding van Maarssen naar Utrecht CS blijven voorzien en zal ook extra ritten gaan rijden. Lijn 120 gaat hierbij ook rijden via de route Dr. Ariënslaan en Dr. Plesmanlaan in Maarssen Dorp, zodat de haltes van lijn 12 in Maarssen bediend blijven.

De vernieuwde lijn 27 zal bij Maarssen Station gekoppeld worden aan lijn 13 Maarssen – Lage Weide – Utrecht CS. Op deze manier kunnen reizigers vanuit Maarssen en Utrecht-Noord via het station Maarssen zonder overstap naar bedrijventerrein Lage Weide en Utrecht CS reizen.

Capaciteit gericht inzetten

Uit de analyse van de bezettingen in de bus komen een aantal gerichte aanpassingen en verbeteringen voor de reizigers:

- Op lijn 90 Ameide – Utrecht en lijn 5 Utrecht CS – Voordorp zijn een aantal (versterkings)ritten niet langer nodig. Deze komen te vervallen. Daarentegen zijn er een aantal lijnen en momenten waarop juist meer capaciteit gewenst is;
- Op lijn 6 tussen Utrecht CS en Overvecht wordt op weekdays in de ochtend en in de middag een extra rit geboden. Vooral de scholieren naar de scholen in Overvecht bij de Taagdreef en Neckardreef profiteren van deze extra ritten,
- Op lijn 29 tussen Bilthoven Station en Utrecht Science Park / Rijnsweerd wordt een extra rit geboden in de ochtend in aansluiting op de trein vanuit Amersfoort.

Lijn 9 Utrecht CS – Galgenwaard minder ritten

Lijn 9 van Utrecht CS via Vaartsche Rijn naar Galgenwaard rijdt volledig parallel met U-Liner 341 Utrecht – Wijk bij Duurstede van de concessie Buiten. De 'lange' ritten van en naar Wijk bij Duurstede zijn hierbij een stuk drukker en bieden meer waarde dan de korte ritten op lijn 9. In het vervoerplan 2027 van de concessie Buiten is een uitbreiding van het aantal ritten in de avonden van Utrecht naar Wijk bij Duurstede opgenomen. Het aantal ritten op lijn 9 wordt daarom verminderd en lijn 9 zal niet meer rijden in de avonden.

Lijn 74/84 tussen Hoef en Haag en Vianen herindeling

Het dubbel rijden van lijn 74 en 84 in de spitsrichting tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug komt te vervallen. Lijn 84 gaat deze verbinding in de spits verzorgen in een frequentie van 4x per uur. Ook in de zomerperiode zal lijn 84 blijven rijden in een frequentie van 4x per uur.

Lijn 184 rijdt vaker in de zomer

Lijn 184 blijft in de zomerperiode 4x per uur rijden tussen Utrecht CS – Papendorp – Vianen Lekbrug. Reizigers van en naar Papendorp krijgen hiermee meer reismogelijkheden.

Lijn 122 Nieuw-Loosdrecht – Utrecht komt te vervallen

Lijn 122 tussen Nieuw-Loosdrecht komt te vervallen. Uit de evaluatie blijkt dat deze lijn als vaste lijn niet meer levensvatbaar is. U-flex is voor reizigers het alternatief waarbij alle woonkernen die met lijn 122 worden bediend ook met OV bereikbaar blijven. Het bestaande U-flex vervoer in dit gebied zal worden uitgebreid met extra haltes, zodat reizigers naar meer bestemmingen kunnen reizen.

Uitbreiding U-flex

In het U-flexgebied Westbroek e.o. worden extra haltes toegevoegd, waardoor rechtstreeks naar Station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht gereisd kan worden.

In het U-flex gebied Soesterberg wordt een extra halte toegevoegd bij het Justitieel complex.

Voor reizigers uit Schalkwijk en Tull en 't Waal wordt in het U-flex gebied Houten een halte toegevoegd in Nieuwegein waardoor reizigers kunnen overstappen op de tram.

1.1 Pluspakket

De uitvraag van de provincie voor het vervoerplan 2027 omvat ook een pluspakket. Het pluspakket in het vervoerplan 2027 heeft een omvang van 12.300 DRU. De uitvoering van de uitbreidingen van dit pluspakket is afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel, materieel en stroom / laadinfrastructuur. Op dit moment is de verwachting dat de maatregelen uit het pluspakket niet voor medio 2027 kunnen worden uitgevoerd.

De volgende wijzigingen maken onderdeel uit van het pluspakket:

- Lijn 5 Voordorp – CS – Maarssen wordt uitgebreid. In avond en weekend rijdt lijn 5 altijd door naar station Maarssen. Tussen Leidsche Rijn / De Wetering en Maarssen wordt hierbij 2x per uur gereden.
- Lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen Station wordt uitgebreid en gaat in de daluren van 2x naar 4x per uur.
- Lijn 29 Vleuten – De Meern – Vaartsche Rijn – Utrecht Science Park gaat ook in de avond rijden op werkdagen, zaterdag en zondag. Daarnaast worden extra vroege ritten geboden op zaterdagochtend.
- Lijn 74 Nieuwegein – Utrecht CS – Zeist zal op het trajectdeel Utrecht CS – Zeist een hogere frequentie krijgen in de avonden op alle dagen. Lijn 74 zal hierbij 4x per uur gaan rijden in plaats van 2x per uur.
- De frequentie van lijn 85 Leerdam – Utrecht CS zal in de avonden en op zondag overdag worden verhoogd van 1x per uur naar 2x per uur. De aansluiting op de trein in Leerdam wordt hierbij eveneens verbeterd.
- Lijn 158 krijgt extra ritten in de middagspits tussen Berg en Bosch en Bilthoven.

1	Inleiding	7
2	Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten	9
2.1	Evaluatie dienstregeling 2026	9
2.2	Capaciteitsknelpunten	13
2.3	OV in kleine kernen en bedrijventerreinen	14
2.4	Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein	15
2.5	Afwaardering wegen gemeente Utrecht	15
2.6	Evaluatie nachtnet	16
2.7	Kwaliteitsimpuls Breukelen	18
3	Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen	19
3.1	Tram naar Utrecht Science Park	19
3.2	OV-bereikbaarheid nieuwbouwlocaties	19
3.3	Corridor Breda – Gorinchem – Utrecht (BGU)	21
3.4	Continuïteit lijn 122 (Utrecht – Nieuw-Loosdrecht)	21
3.5	Verbetering Maarssen e.o.	22
3.6	Pluspakket	25
4	Toelichting per lijn	26
5	Infrastructuur	36
5.1	Nieuwe haltes	36
5.2	Vervallen haltes	37
5.3	Wijziging haltenamen	37
5.4	Overige aanpassingen infrastructuur	37
6	Dienstregeling	39
6.1	Dienstregelingperiodes	39
6.2	Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet	39
6.3	Aansluitingen	40
7	Bijlagen	42

1 Inleiding

De vervoerders van de concessies Utrecht Binnen en Buiten stellen jaarlijks een vervoerplan op, waarin binnen de door de provincie vastgestelde inhoudelijke en financiële kaders, voorstellen worden gedaan om het vervoeraanbod zo goed mogelijk op alle ontwikkelingen in de regio en de reizigersvraag af te stemmen.

Uitgangspunten

De provincie Utrecht heeft voor de ontwikkeling van het vervoerplan 2027 een aantal inhoudelijke uitgangspunten meegegeven. De inhoudelijke uitgangspunten voor dit vervoerplan zijn:

- Evaluatie van wijzigingen uit vervoerplan 2026
- Het oplossen van (toekomstige)capaciteitsknelpunten
- OV op bedrijventerreinen en in kleine kernen
- Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein Utrecht
- Gevolgen voor OV van de afwaardering van wegen (invoering 30 km/h)
- Evaluatie nachtnet
- Kwaliteitsimpuls knooppunt Breukelen
- Tram naar Utrecht Science Park
- OV-bereikbaarheid nieuwbouwlocaties
- Corridor Breda-Gorinchem-Utrecht
- Continuïteit lijn 122

Naast de inhoudelijke uitgangspunten geeft de provincie ook financiële uitgangspunten mee, uitgedrukt in een maximum aantal beschikbare dienstregelingen (DRU).

De provincie heeft een basispakket en een pluspakket uitgevraagd voor 2027. Het basispakket gaat uit van de vervoersomvang van het vigerende vervoerplan 2026. Op het moment van schrijven van dit vervoerplan 2027 wordt tijdelijk nog een ingroei-dienstregeling gereden. Nog niet alle maatregelen van het vervoerplan 2026 zijn al geëffectueerd. Het vertrekpunt voor het vervoerplan 2027 is echter wel het volledige niveau van vervoerplan 2026. Voor het basispakket zijn net als dit jaar 943.834 DRU (exclusief kalendereffecten) beschikbaar.

In de uitgangspuntenbrief van de provincie Utrecht wordt gesproken over een pluspakket met een omvang van 21.500 DRU. De uitbreiding met een dergelijk volume direct per start van de nieuwe dienstregeling in december 2026 wordt met de huidige inzichten niet als realistisch gezien. Het aantal DRU voor het pluspakket is door de provincie naar beneden bijgesteld naar 12.300 DRU.

Het pluspakket in het vervoerplan 2027 bevat een toename van 12.300 DRU in het voorzieningenniveau. De uitbreiding en realisatie van het pluspakket is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel. Een solide en betrouwbare uitvoering van het basispakket heeft de prioriteit boven de uitvoering van het pluspakket.

Proces en planning

Op 20 april is de consultatieversie van het vervoerplan 2027 gepubliceerd. Tot 17 mei heeft iedereen de gelegenheid om op de voorstellen in het vervoerplan te reageren door middel van een online-enquête. In een separaat traject worden gemeenten waarin we rijden gevraagd te reageren en wordt het ROCOV gevraagd op de plannen te adviseren.

Na afloop van de consultatie stellen we mede op basis van een definitief vervoerplan op, waarin we reacties en adviezen die volgen uit de consultatie waar mogelijk en noodzakelijk meenemen. Dit definitieve vervoerplan 2027 wordt op 8 september ter besluitvorming voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Op zondag 13 december 2026 gaat de nieuwe dienstregeling in.

Leeswijzer

De provincie Utrecht heeft aan Transdev (concessie Binnen) en aan Keolis (concessie Buiten) inhoudelijke uitgangspunten meegegeven voor de ontwikkeling van het vervoerplan 2027. Het betreft gezamenlijke uitgangspunten welke voor beide vervoerders gelden en specifieke uitgangspunten voor de afzonderlijke concessies. In hoofdstuk 2 worden de gezamenlijke uitgangspunten toegelicht en in hoofdstuk 3 de specifieke uitgangspunten voor de concessie Utrecht Binnen.

In hoofdstuk 4 worden per lijn een toelichting gegeven op alle wijzigingen in de dienstregeling. Hoofdstuk 5 geeft aan welke aanpassingen in de infrastructuur gewenst dan wel noodzakelijk zijn. Onder ander wordt hier ingegaan op nieuwe haltes.

In hoofdstuk 6 worden de 'technische aspecten' rondom de dienstregeling beschreven zoals de verschillende dienstregelingperiodes en de aansluitingen.

Tenslotte worden in hoofdstuk 7 diverse bijlagen weergegeven zoals een overzicht van de frequenties per lijn.

2 Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten

2.1 Evaluatie dienstregeling 2026

Elk jaar wordt in het vervoerplan teruggeblikt op alle doorgevoerde wijzigingen van het voorgaande vervoerplan. Ook in dit vervoerplan worden de maatregelen van het vorige vervoerplan 2026 geëvalueerd. Het jaar 2026 is echter gestart met een ingroei-dienstregeling waardoor op het moment van opstellen van dit vervoerplan niet alle maatregelen in begin 2026 al zijn geëffectueerd.

Lijn 10 in het weekend

Lijn 10 is gaan rijden op zaterdag en zondag overdag in een frequentie van 2x per uur tussen Utrecht Lunetten en Utrecht Leidsche Rijn via Papendorp. Op zaterdagen maken gemiddeld 148 reizigers per dag gebruik van lijn 10. Op zondagen betreft het gemiddeld 85 reizigers per dag. Dit laat zien dat het rijden van lijn 10 in het weekend in een behoefte voorziet. De weekendbediening op lijn 10 zullen wij daarom continueren in dit vervoerplan 2027.

Lijn 11 in het weekend

Ook lijn 11 is gaan rijden op een zaterdag en zondag in een frequentie van 2x per uur tussen Vleuten Station en Utrecht Overvecht via station Leidsche Rijn. Op zaterdagen maken gemiddeld 239 reizigers per dag gebruik van lijn 11. En op een zondag maken gemiddeld 213 reizigers per dag gebruik van lijn 11. Net als bij lijn 10 is hiermee duidelijk dat de weekendbediening van lijn 11 een waardevolle toevoeging is, welke wij in het vervoerplan 2027 zullen continueren.

Lijn 18 frequentieverhoging naar 8x per uur

De frequentie van lijn 18 tussen Utrecht CS en Utrecht Rijnsweerd is verhoogd van 4x naar 8x per uur. Deze frequentieverhoging had als doel om de drukte op lijn 28 op dit traject iets te verlichten. Het aantal reizigers op lijn 18 is fors gestegen van 300 reizigers naar 850 reizigers per werkdag; een toename van 550 reizigers per dag. De frequentieverhoging op lijn 18 geeft hiermee duidelijk een verlichting voor lijn 28 op het traject Utrecht CS – Rijnsweerd waar de bezetting is afgenomen van 6500 reizigers per dag naar 5950 reizigers per dag. Lijn 28 blijft hiermee nog steeds de drukste lijn in Utrecht.

Lijn 29 meer ritten in avond

Lijn 29 is ook in de avonden gaan rijden tussen De Meern Veldhuizen en Vleuten Station. Het aantal reizigers op deze ritten is nog erg beperkt: tussen de twee en zes reizigers per rit. De onbekendheid van deze nieuw toegevoegde verbinding en de situatie waarbij gereden wordt tot de halte Europaweg in Veldhuizen zijn waarschijnlijk redenen voor deze lage bezetting. Wij zien wel een meerwaarde in deze verbinding. In het pluspakket van het vervoerplan 2027 willen we deze ritten continueren en meer potentieel geven. De ritten worden verlengd naar Utrecht Science Park. Hierdoor zijn o.a. station Vaartsche Rijn en Science Park vanuit diverse wijken ook 's avonds rechtstreeks bereikbaar.

Lijn 32 Houten – Utrecht Science Park

Lijn 32 is een nieuwe lijn die is gaan rijden tussen Houten Station en Utrecht Science Park. Hiermee hebben reizigers een rechtstreekse verbinding naar het Science Park, waar zij voorheen moesten overstappen in Utrecht bij CS of Vaartsche Rijn.

Helaas is lijn 32 in de eerste weken van 2026 geplaagd door veel rituitval. Hierdoor is lijn 32 nog geen betrouwbare verbinding voor reizigers, waardoor reizigers soms nog kiezen voor de alternatieve verbinding met overstap in Utrecht in plaats van de rechtstreekse lijn 32. Het aantal reizigers fluctueert hierdoor sterk per dag. Gemiddeld maken 51 reizigers per dag gebruik van lijn 32, maar er zijn afzonderlijke ritten waar de bezetting oploopt tot 37 reizigers per rit. Ondanks dit wisselende beeld en fluctuatie in reizigers, zijn wij ervan overtuigd dat deze verbinding nog (sterk) kan groeien als reizigers deze lijn weer als betrouwbaar ervaren. Lijn 32 wordt ook in vervoerplan 2027 geboden.

Lijn 46 vervallen

Lijn 46 tussen Nieuwegein City en bedrijventerrein Het Klooster is in vorige vervoerplan opgeheven. De bezetting per rit was met twee reizigers gemiddeld per rit en met in totaal slechts 22 reizigers per dag zeer beperkt. Reizigers behouden de alternatieven van de rechtstreekse lijn 66 tussen Utrecht CS en Het Klooster en ook de verbinding van lijn 44 tussen Nieuwegein en Het Klooster. Het aantal reizigers op lijn 44 en lijn 66 samen is met 26 toegenomen. Op lijn 66 reizen nu gemiddeld, in beide richtingen samen, 180 reizigers per dag van en naar Het Klooster en op lijn 44 gemiddeld 30 reizigers per dag. Geconcludeerd mag worden dat de reizigers van voorheen lijn 46 het alternatief van lijn 44 of 66 gevonden hebben.

Lijn 74 Hoef en Haag – Vianen Lekbrug

Lijn 74 is in de spitsuren / spitsrichting ook gaan rijden tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug in aanvulling op lijn 84 op dit traject. Beide lijnen rijden nu 4x per uur op dit traject, waardoor de frequentie is verhoogd van 4x naar 8x per uur binnen Vianen. Reizigers vanuit Hoef en Haag en Vianen die naar Nieuwegein reizen hoeven hierbij in de spitsrichting niet meer over te stappen op de Lekbrug tussen lijn 84 en 74.

In de spitsuren reizen in totaal in de nieuwe situatie 290 reizigers in de spitsrichting met lijn 74 en 84 tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug. Vorig jaar was dit 280 reizigers. Gezien de frequentieverhoging is dit slechts een beperkte toename. Het toevoegen van lijn 74 in de spits op dit traject heeft dus voornamelijk geleid tot een verdeling van de reizigers tussen lijn 74 en 84.

Er zijn 80 'doorgaande reizigers' in ochtend en middag bij elkaar opgeteld op lijn 74 bij de Lekbrug. Daarentegen zitten er in de doorgaande ritten van lijn 74 juist weer 50 reizigers die alsnog overstappen bij de Lekbrug. Gezien de beperkte toename in totaal aantal reizigers zullen wij deze maatregel in het vervoerplan 2027 niet continueren. Lijn 84 zal de verbinding tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug in de spits weer gaan verzorgen, zoals in voorgaande vervoerplannen en dienstregeling 2025.

Lijn 85 meer ritten in ochtendspits + inzet 15m-bus

In de ochtendspits is het aantal ritten uitgebreid vanaf Leerdam naar Utrecht. Vanaf 06:24 uur wordt een 10-minuten dienst geboden. Vorig jaar startte de 10-minuten dienst pas vanaf 7.26 uur.

In de periode van 06:24 t/m 7:56 is het aantal reizigers bij het telpunt Zijderveld toegenomen van 199 naar 216 reizigers. Naast een toename van het aantal reizigers in absolute zin is de piekbezetting in de bus afgevlakt. Van een hoogste gemiddelde bezetting van 40 reizigers in de drukste rit vorig jaar naar een bezetting van gemiddeld 35 reizigers. De drukte in de bus is hiermee afgenomen.

Daarnaast wordt lijn 85 voortaan met langere 15m-bussen gereden. Deze bussen hebben meer zitplaatsen (47 zitplaatsen) waardoor reizigers vanaf Leerdam / Schoonrewoerd / Zijderveld, met uitzondering van extreme pieken, altijd een zitplaats hebben.

Door de extra ritten is het gebruik van lijn 85 toegenomen en wordt in combinatie met de 15m-bussen meer comfort aan de reizigers geboden.

Vernieuwde lijn 111 Breukelen – Kockengen - Vleuten

In het vervoerplan 2026 is lijn 111 vernieuwd: de lijn rijdt alle dagen van de week tussen Vleuten, kasteel de Haar, Kockengen en Breukelen. Kockengen en kasteel de Haar zijn hiermee het hele jaar door verbonden met zowel station Vleuten als station Breukelen.

Kockengen

Van en naar station Breukelen reizen 50 reizigers per dag, zowel op weekdays als in het weekend. Dit zijn reizigers voor Kockengen en voor kasteel de Haar / Vleuten. Op weekdays reizen circa 20 reizigers van en naar Kockengen. Op de zaterdag en op zondag reizen circa 15 reizigers van en naar Kockengen vanuit de richting Breukelen. Buurtbus 524 rijdt ook tussen Kockengen en Breukelen. Door een omleiding op lijn 524 is momenteel niet herleidbaar of reizigers van lijn 524 nu gebruik maken van lijn 111. De verbinding op zondag tussen Kockengen en Breukelen is nieuw: hier maken nu dus circa 15 reizigers per dag gebruik van.

Van Kockengen naar Vleuten zijn de reizigersaantallen bescheiden maar zien we wel een toename ten opzichte van vorig jaar:

Reizigers per dag tussen Kockengen en Vleuten

	werkdag	zaterdag	Zondag
November 2025	13	6	9
Februari 2026	18	14	13

Door de toename van het aantal reizigers naar Vleuten en Breukelen kan gesteld worden dat de nieuwe lijn 111 een verbetering is voor Kockengen.

Kasteel de Haar

De reizigers aantallen naar Kasteel de Haar fluctueren sterk per dag; mede afhankelijk van het weer, schoolvakanties en evenementen bij het kasteel. De drukste dag tot nu toe was de zondag in de kerstvakantie met 380 reizigers naar het kasteel. Op heel rustige dagen doordeweeks reizen nog steeds ca. 70 reizigers per dag naar het kasteel.

Van de nieuwe verbinding vanaf station Breukelen naar het kasteel maken circa 25% van de reizigers gebruik. Het merendeel van de reizigers reist dus nog steeds via station Vleuten, maar de nieuwe verbinding met station Breukelen wordt wel degelijk gebruikt en gewaardeerd door reizigers.

Uitbreiding U-flex

Het vervoersysteem U-flex is in verschillende gebieden uitgebreid. Per gebied zal het gebruik van de uitbreidingen in U-flex worden toegelicht, waarbij de periode 12 tot en met 31 januari 2026 (20 dagen) is geanalyseerd.

U-flex Vijfheerenlanden-West en Oost

In het gebied Vijfheerenlanden-West zijn enkele haltes van lijn 81 in het buitengebied tussen Meerkerk en Lexmond toegevoegd en in Vijfheerenlanden-Oost zijn enkele haltes van lijn 46 in het buitengebied tussen Hagestein en Everdingen toegevoegd. In de genoemde gebruiksperiode waren er geen reizigers die van deze nieuwe haltes gebruik maakten.

U-flex Bilthoven

In het gebied Bilthoven zijn de haltes Groenekan Centrum (op de Koningin Wilhelminaweg) en Looydijk in De Bilt toegevoegd. Van deze haltes maakten 2 reizigers gebruik in de genoemde periode in januari 2026. De beoogde extra haltes op de Groenekanseweg in Groenekan uit het vervoerplan 2026 waren in januari nog niet

gerealiseerd. Realisatie hiervan zal een verdere impuls geven aan de reismogelijkheden het gebruik van U-flex in dit gebied.

U-flex Maartensdijk - Lage Vuursche

Van dit nieuwe U-flex gebied tussen Den Dolder, Hollandse Rading, Lage Vuursche en Maartensdijk maakten in de genoemde periode van 20 dagen 19 reizigers gebruik. 65% van de reizigers reist via het overstappunt Station Bilthoven, 25% via station Den Dolder en 20% via station Hollandse Rading.

U-flex Westbroek - Tienhoven

Nieuw voor U-flex was het gebied tussen Utrecht, Nieuw-Loosdrecht en Hollandse Rading. In de genoemde periode van 20 dagen maakten 16 reizigers gebruik van de nieuwe haltes in dit U-flex gebied. 63% van alle reizigers reisde hierbij via het overstappunt Station Maarssen. 38% van de reizen wordt gemaakt van en naar de kern Westbroek.

U-flex Vleuten – Haarzuilens

U-flex Vleuten – Haarzuilens was een nieuwe U-flexgebied waarbij reizigers vanuit Vleuten en Haarzuilens een alternatief is geboden voor de vervallen lijn 127. In de periode van 20 dagen maakten 28 reizigers gebruik van U-flex; dit is gemiddeld 1,4 reizigers per dag. De meeste reizigers (82%) reizen tussen de kern Haarzuilens en station Vleuten. Slechts 18% reist binnen Vleuten. Dit kan verklaard worden doordat reizigers in Vleuten naast U-flex ook het alternatief van lijn 128 Maarssen – Vleuten en station Vleuten (trein en meerdere buslijnen) hebben binnen loopafstand / fietsafstand.

U-flex Soesterberg – Huis ter Heide

In dit nieuwe gebied in de omgeving Huis ter Heide / Soesterberg maakten in de periode van 20 dagen 36 reizigers gebruik van U-flex. Dit is 1,8 reizigers per dag. 72% van de reizigers reisden van/naar station Den Dolder als overstaplocatie. Qua bestemmingen reist 20% naar de halte Camp New Amsterdam en 31% naar het Nationaal Militair Museum.

U-flex Austerlitz

Het nieuwe U-flexgebied Austerlitz biedt reizigers ook in avonden en weekend een verbinding naar Austerlitz. Reizigers kunnen hierbij onder andere naar station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation reizen. In de periode van 20 dagen hebben 40 reizigers gebruik gemaakt van U-flex; dit zijn gemiddeld 2,0 reizigers per dag. 75% van de reizigers reist van en naar station Driebergen-Zeist als overstappunt. 18% reist van Austerlitz naar het busstation in Zeist. Qua bestemming in Austerlitz reist 48% van de reizigers van en naar de halte Austerlitz Dorsplein.

De meeste uitbreidingen van U-flex voldoen in een reisbehoefte van reizigers en worden diverse malen gebruikt. De nieuwe haltes in de gebieden Vijfheerenlanden worden nog niet gebruikt door reizigers. Deze haltes liggen echter buiten de bebouwde kom in landelijk gebied. Voor alle uitbreidingen geldt dat reizigers een vervoeralternatief wordt geboden op momenten of in gebieden waar vast openbaar vervoer niet rijdt. De uitbreidingen van U-flex zullen wij dan ook continueren in 2027.

Andere koppeling stadslijnen

In het vervoerplan 2026 is een andere koppeling gemaakt van stadslijnen bij Utrecht CS. Het traject Maarssen – Utrecht CS (lijn 5) is gekoppeld aan het traject Utrecht CS – Voordorp (voorheen lijn 4) tot een nieuwe lijn 5. Het traject Terwijde – Utrecht CS (voorheen lijn 4) is gekoppeld aan het traject CS – Overvecht (lijn 6) als nieuwe lijn 6.

Belangrijkste verbetering hierbij is dat reizigers op het trajectdeel Maarssen – De Wetering – Leidsche Rijn – Utrecht CS zonder overstappen over station Utrecht van en naar de binnenstad van Utrecht kunnen reizen. Dagelijks profiteren veel reizigers hiervan: op werkdagen 390 reizigers, op zaterdagen 260 reizigers en op zondagen 160 reizigers. Gezien de hoeveelheid reizigers die van deze koppeling profiteren, willen we deze situatie in het vervoerplan 2027 continueren.

2.2 Capaciteitsknelpunten

De bezetting van de rit op alle buslijnen is geanalyseerd. Hierbij is gecontroleerd of er voldoende capaciteit wordt geboden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Het betreft een samenspel tussen bezetting, frequentie en type materieel welke wordt ingezet op de betreffende rit.

Op het moment van opstellen van dit vervoerplan 2027 wordt een ingroei-dienstregeling gereden. Op sommige lijnen wordt hierbij tijdelijk een lagere frequentie geboden. Het uitgangspunt voor het vervoerplan 2027 is echter de volledige dienstregeling van het vervoerplan 2026. Met de hogere frequenties van de volledige dienstregeling vervoerplan 2026 worden op diverse drukke lijnen meer capaciteit geboden. Niet alleen geeft dit meer comfort aan bestaande reizigers, maar maakt het vervoer ook aantrekkelijker en geeft ruimte voor nieuwe reizigers.

Op basis van de frequenties van het vigerende vervoerplan en de analyse van de bezetting, zijn een aantal verbeterpunten naar voren gekomen.

Lijn 6 Utrecht CS – Overvecht

In Utrecht Overvecht bevinden zich langs de route van lijn 6 een aantal scholen waar leerlingen veel van de bus gebruik maken. Het betreft het ISK Ithaka en Pouwer College in de omgeving van de Taagdreef en het ROC Midden Nederland in de omgeving Neckardreef. Hierdoor zijn in de ochtend en in de middag een aantal ritten op lijn 6 zeer druk.

In de ochtend zullen wij de rit van 8.17 uur vanaf CS, welke nu tot de Taagdreef rijdt, verlengen naar station Overvecht zodat leerlingen van het ROC ook van deze rit gebruik kunnen maken. De rit zal iets eerder vanaf CS vertrekken. In de middag zullen wij een extra rit rijden om 14.17 uur vanaf station Overvecht naar Utrecht CS om meer capaciteit te bieden aan leerlingen (en overige reizigers).

Lijn 29 Bilthoven – Science Park

De rit om 08.35 uur van Bilthoven naar Utrecht Science Park is een erg drukke rit. De rit geeft aansluiting op de trein vanuit Amersfoort en biedt reizigers met bestemming Science Park / Rijnsweerd een goede verbinding in aansluiting op de starttijd van college en werktijd. Wij zullen in de ochtend een extra rit rijden om 08.36 uur vanaf Bilthoven tot Rijnsweerd-Noord, zodat studenten en andere reizigers meer capaciteit wordt geboden op hun rit naar school en werk.

NB Bovenstaande uitbreidingen op lijn 6 en 29 zullen wij in mei 2026 al doorvoeren in de dienstregeling. Reizigers profiteren dus al eerder van deze verbetering dan december 2026.

2.3 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

Zowel het OV in kleine kernen als het OV naar bedrijventerreinen wordt verbeterd in het vervoerplan 2027.

Kleine kernen

U-flex wordt in verschillende gebieden uitgebreid:

De haltes Utrecht Winkelcentrum Overvecht en Station Overvecht worden toegevoegd aan het U-flex gebied Westbroek.-Tienhoven. Hierdoor kunnen inwoners van o.a. Westbroek, Tienhoven en Oud-Maarsseveen voortaan rechtstreeks naar meer belangrijke bestemmingen in Overvecht reizen.

Bij het flexgebied Houten wordt de halte Nieuwegein Wiersdijk toegevoegd zodat vanuit de kernen Schalkwijk, Tull en 't Waal en 't Goy rechtstreeks naar een tramhalte kunnen reizen. Dit scheelt voor reizigers een extra overstap in Houten en een omweg via Houten.

Bij Soesterberg komt een nieuwe halte bij het Justitieel Complex Zeist in het U-flex gebied Soesterberg / Huis ter Heide. Hierdoor wordt deze instelling ook met openbaar vervoer bereikbaar vanaf de overstaphaltes Station Den Dolder, Soesterberg 't Zwaantje en P+R Soesterberg.

Schoonrewoerd en Zijderveld krijgen in het pluspakket op lijn 85 een hogere frequentie in de avonden en op zondag overdag. In plaats van 1x per uur kunnen zij 2x per uur reizen naar zowel Leerdam als naar Vianen en Utrecht.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid naar Noord-Brabant vanuit Vijfheerenlanden onderzoeken wij samen met de provincie Utrecht of een pilot kan worden gestart voor een verbinding van Meerkerk Dorp naar Sleeuwijk Tol. Dit zou een verbetering van de OV-bereikbaarheid geven voor Meerkerk en omliggende dorpen en een aanvulling zijn op de huidige overstapmogelijkheden bij Vianen Lekbrug op de Brabantliners.

Bedrijventerreinen

Bedrijventerrein Lage Weide wordt in het pluspakket beter ontsloten met lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen door de hogere frequentie overdag op lijn 13: van een halfuurdienst naar een kwartierdienst. Daarnaast wordt lijn 13 gekoppeld aan lijn 27 welke verlengd wordt naar Station Maarssen. Hierdoor is het mogelijk om zonder overstap 'over het station heen' te reizen waardoor Lage Weide ook beter bereikbaar is vanuit Maarssen Dorp, Zuilen en Utrecht-Noord.

Bedrijventerrein Haarijn en De Wetering worden beter bediend doordat in het pluspakket lijn 5 ook in avond en weekend gaat rijden.

De bediening van Utrecht Science Park wordt verbeterd door de uitbreidingen op lijn 27 en lijn 29. Lijn 27 wordt verlengd naar Maarssen Station, waardoor men ook vanuit Maarssenbroek, Maarssen-Dorp en Oud-Zuilen rechtstreeks naar het Science Park kan reizen. Daarnaast gaat lijn 27 ook rijden in de avonden en in het weekend.

Ook lijn 29 Vleuten – De Meern – Utrecht Science Park gaat in het pluspakket meer ritten rijden: in de avonden zal lijn 29 voortaan ook naar het Science Park rijden waardoor het Science Park op deze momenten ook rechtstreeks verbonden is met Vaartsche Rijn, Papendorp, De Meern en Vleuten.

2.4 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein

Er zijn een aantal grootschalige werkzaamheden gepland in 2027 die invloed hebben op het openbaar vervoer. De projecten die het meeste impact hebben zijn die op het Smakkelaarsveld en Lombokplein.

Smakkelaarsveld

Vlak naast Utrecht CS is begonnen met de herontwikkeling van het Smakkelaarsveld. Een deel van de nieuwbouw komt boven en direct naast de bus- en trambaan. Om de bouw mogelijk te maken worden de HOV-baan over het Smakkelaarsveld, de Leidseveertunnel en de bus / trambaan naar Utrecht CS Centrumzijde een groot aantal dagen op maandag (en soms dinsdag) afgesloten. Dit heeft een grote impact op zowel bus als tram. Het is op deze dagen niet mogelijk om doorgaande trams te rijden tussen Utrecht CS Jaarbeursplein en Utrecht CS Centrumzijde. De tram zal dan 'geknipt' worden op Utrecht CS: trams vanuit Nieuwegein / IJsselstein eindigen op het Jaarbeursplein en er is een aparte, losse tramverbinding vanaf CS Centrumzijde naar het Science Park.

Voor de bus geldt dat Centrumzijde in het geheel niet meer bereikbaar is op deze dagen. De buslijnen 2, 3, 18 en 28 vertrekken daarom niet vanaf CS Centrumzijde maar vanaf CS Jaarbeurszijde. Daarnaast moeten alle lijnen tussen Utrecht CS en Utrecht-Centrum worden omgeleid via de Daalsetunnel, waardoor bussen langer onderweg zijn. Dit raakt de lijnen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 18, 28, 55, 73, 74 en 77.

Uitgangspunt bij dit project is dat de door de omleidingsroutes ontstane extra DRU elders in het netwerk gecompenseerd worden, zodat door de werkzaamheden geen extra DRU en/of bussen worden ingezet. Deze compensatie wordt geacht zoveel mogelijk binnen de gemeente Utrecht plaats te vinden. Dit betekent lagere frequenties, gewijzigde routes en aangepaste dienstregelingen op veel buslijnen op de omleidingsdagen. Reizigers worden uiteraard tijdig hierover geïnformeerd.

De planning van de werkzaamheden en daarmee ook de planning van de afsluitingen kan tussentijds wijzigen. Gezamenlijk doel van de gemeente Utrecht, provincie, vervoerder en aannemer is om de hinder voor de reizigers en de omgeving beperkt te houden.

Lombokplein

De werkzaamheden aan het Lombokplein en omgeving, aan de westzijde van Utrecht CS, vangen aan in 2026 en lopen door tot in 2029. Vanaf 2026 wordt gewerkt op de Graadt van Roggenweg. Hierdoor moeten lijn 5, 6, 7, 16 en 84 (als ook de streeklijnen vanuit de buurconcessies Noord-Brabant en Zuid-Holland DMG) omrijden via de Overste de Oudenlaan en Van Zijstweg. In de uitgangspuntennotitie is verwoord dat deze omleidingen zoals nu voorzien DRU-neutraal gereden kunnen worden. Overleg over de omleidingsroutes met gemeente Utrecht en provincie heeft geleid tot het beeld dat er maatregelen voor de doorstroming van de bus op de omleidingsroutes noodzakelijk zijn. Wij roepen gemeente op om, samen met de vervoerders en provincie, deze maatregelen te effectueren, zodat de omleidingen daadwerkelijk DRU-neutraal gereden kunnen worden.

2.5 Afwaardering wegen gemeente Utrecht

In de gemeente Utrecht wordt in juli 2026 de versnelde invoer 30 km/u ingevoerd. Op heel veel wegen binnen de bebouwde kom van Utrecht wordt de maximum snelheid verlaagd van 50 km per uur naar 30 km per uur. Naast de versnelde invoer 30 zijn er aanvullende projecten binnen de gemeente waarbij niet alleen de snelheid wordt verlaagd maar de weg ook opnieuw wordt ingericht met smallere profielen en/of snelheidsremmende maatregelen. De projecten en versnelde invoer 30 hebben ook betrekking op wegen waarop de bus rijdt. Voor 2026 en 2027 gaat het om 70 wegen welke ook busroute zijn.

Het verlagen van de maximum snelheid komt de verkeersveiligheid uiteraard ten goede, maar het heeft ook effect op de doorstroming en rijtijden van de bus. Bussen zijn langer onderweg, waardoor bij een gelijkblijvend aantal ritten de hoeveelheid dienstregelingen (DRU) en het aantal in te zetten bussen zal toenemen. Uitgangspunt van de provincie is dat deze toename gecompenseerd moet worden in het voorzieningenniveau om weer neutraal uit te komen.

Samen met de gemeente en provincie is onderzocht waar op (andere) wegen / busroutes de doorstroming voor de bus juist bevorderd kan worden. Verschillende doorstromingsmaatregelen worden door de gemeente uitgevoerd en andere maatregelen (zoals de snelheid op busbanen en verbetering afstelling verkeerslichten) worden door de gemeente onderzocht.

Doel van de doorstromingsmaatregelen is om het effect van invoering 30 km per uur op busroutes te dempen. Helaas is de transitie naar 30 km per uur dusdanig omvangrijk dat dit niet geheel gecompenseerd kan worden met doorstromingsmaatregelen. Vanwege de DRU-neutraliteit worden in juli 2026 compenserende maatregelen in de dienstregeling doorgevoerd. Hiervoor is een separaat vervoerplan 'zomer 2026' opgesteld.

De komende jaren staan meer projecten in de planning waarbij op wegen de snelheid wordt verlaagd naar 30 km per uur. Het betreft hier nog eens 40 wegen waarover de bus rijdt. In overleg met de gemeente, provincie en vervoerders wordt bekeken wanneer deze projecten worden uitgevoerd en welke gevolgen ze hebben voor het openbaar vervoer.

Daarnaast blijven gemeente, provincie en vervoerders ook in overleg om meer doorstromingsmaatregelen uit te voeren. Desondanks is de verwachting dat de afwaardering van wegen ook de komende jaren effect zal hebben op de doorstroming en aanvullende compenserende maatregelen (lees: vermindering van het aantal busritten) nodig zijn. Ook dan zal het uitgangspunt zijn dat deze in de gemeente waarin het betreft gecompenseerd worden.

2.6 Evaluatie nachtnet

Het nachtnet is in 2025 weer opgestart nadat het in de corona-tijd was opgeschort. In het vervoerplan 2026 is per december 2025 de donderdag toegevoegd aan de dagen dat het nachtnet rijdt.

Op basis van de eerste maanden van 2026 evalueren wij het gebruik van het nachtnet in het algemeen, de donderdag in het bijzonder en stellen hier conclusies en aanbevelingen bij.

In januari en februari 2026 maakten 5.529 reizigers gebruik van het nachtnet:

Totaal aantal reizigers (en gemiddeld per rit) nachtlijnen januari en februari 2026				
Lijn:	donderdag	vrijdag	zaterdag	Totaal
N1 Utrecht – De Meern - Maarssen	117 (7)	755 (33)	590 (33)	1.462 (25)
N4 Utrecht – Lunetten – Houten	87 (6)	442 (19)	435 (26)	964 (18)
N5 Utrecht – Nieuwegein – Vianen	85 (6)	294 (13)	330 (17)	709 (12)
N6 Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein	66 (4)	313 (13)	405 (21)	784 (13)
N9 Utrecht – Zeist - Soest	296 (15)	734 (33)	580 (29)	1610 (26)

Te zien is dat lijn N1 (naar Leidsche Rijn / De Meern) en lijn N9 (naar Zeist) de drukste lijnen zijn. Qua dagen is de vrijdag de drukste nacht. Op donderdag is het gebruik van de nachtbus nog vrij beperkt. De donderdag is qua uitgaansavond uiteraard een rustigere dag dan de vrijdag of zaterdag. Lijn N9 naar Zeist doet het op

donderdagen opvallend goed. Dit is te verklaren doordat vorig jaar nachtlijn 412 op donderdagen reed en reizigers op de relatie Science Park / Zeist al gewend waren te reizen op een donderdagnacht. Bij een verdere bekendheid en promotie is de verwachting dat ook op de andere nachtlijnen het vervoer op donderdag kan toenemen.

Bestemmingen nachtlijnen januari + februari 2026

Bestemming	Totaal uitstap	Gemiddeld per rit
Utrecht	2.475	9 <i>(betreft meerdere nachtlijnen)</i>
Zeist	795	13
Nieuwegein	728	6 <i>(betreft meerdere nachtlijnen)</i>
Houten	621	11
IJsselstein	294	5
Maarsse	183	3
Vianen / Hoef en Haag	170	3
Soest	132	2
Soesterberg	52	1
Vleuten	22	0,4
Huis ter Heide	2	0

Qua aantal uitstappers is Utrecht de grootste bestemming. Dit is logisch gezien het grote aantal gebieden/wijken in Utrecht dat met de nachtlijnen wordt bediend. Het vele aantal ritten geeft echter een vertekend beeld bij het gemiddelde van 9 reizigers per rit voor Utrecht. Opvallend is ook dat er relatief veel uitstappers (130 uitstappers in januari en februari 2026) zijn bij Utrecht CS van reizigers afkomstig uit de binnenstad.

Zeist, Nieuwegein en Houten zijn naast Utrecht de belangrijkste bestemmingen. Doordat er twee nachtlijnen (N5 en N6) door Nieuwegein heen rijden, wordt ook hier het gemiddelde per rit beïnvloed.

Soest kent een laag gebruik; gemiddeld nog geen 2 reizigers per rit. Dit is te verklaren omdat tussen Amersfoort en Soest ook een nachtlijn rijdt vanuit de concessie 'Utrecht Buiten'.

Naast het daadwerkelijk gebruik van de nachtlijnen zijn er een aantal zaken die opvallen met betrekking tot de nachtlijnen:

- Leerdam, De Bilt, Bilthoven en Den Dolder zijn als grotere kernen rondom Utrecht niet op het nachtnet aangesloten. De Bilt wordt deels nog ontsloten met nachtlijn N8 en N50 via haltes op de Utrechtseweg.
- De nachttrein van NS uit de richting Amsterdam komt elke uur aan om xx.48 uur. Behalve de ritten rond 3 uur op de lijnen N1, N4, N5 en N6 sluiten de nachtlijnen niet goed aan op de aankomende nachttrein.
- De nachtlijnen rijden 'enkelzijdig', dus niet in twee richtingen. Reizigers kunnen in de nachtelijke uren nu niet naar Utrecht CS of Utrecht-Centrum reizen.
- De nachtlijnen van de concessie Utrecht Buiten (gereden door Keolis) vormen een aanvulling op de nachtlijnen van 'Binnen' o.a. in de bediening van Overvecht, Papendorp en Maarsse. Daarentegen signaleren wij ook enkele (gedeeltelijke) dubbelingen in bediening o.a. bij De Meern, Veldhuizen en Soest.

Aanbevelingen

Het gebruik van het nachtnet kan verder toenemen bij een verdere promotie van de nachtlijnen. Met name de nieuwe reismogelijkheid op donderdag biedt nog veel groeimogelijkheden. In 2026 zal de promotie van de nachtlijnen geïntensiveerd worden.

In het overzicht van conclusies staan verschillende verbetermogelijkheden en/of uitbreidingen voor de nachtlijnen. Grote wijzigingen in de nachtlijnen zijn op dit moment, vlak na ingang van de nieuwe concessies, niet opportuun. Qua bestemmingen, routes en qua bediening van wijken binnen Utrecht, is er een duidelijke interactie en wisselwerking met de nachtlijnen van 'Buiten'. Samen met Keolis zullen wij een integraal plan opstellen voor het nachtvervoer in de regio waarin de routes onder de loep worden genomen en waarin mogelijke verbeteringen worden benoemd. In een volgend vervoerplan zullen wij hier op terugkomen.

In dit vervoerplan zullen wij een eerste verbetering al doorvoeren. De dienstregeling en vertrektijden op de nachtlijnen N1, N4, N5, N6 en N9 worden aangepast om beter en op meer aankomende nachttreinen aan te sluiten. Bij de toelichting per lijn in hoofdstuk 4 zal dit per individuele nachtlijn worden toegelicht.

2.7 Kwaliteitsimpuls Breukelen

Er zijn plannen om de kwaliteit van de knoop Breukelen en stationsomgeving te verbeteren. Concreet voor het busstation bij Breukelen zou dit betekenen dat het busstation gesplitst wordt in twee busstations; één westelijk van het spoor en één oostelijk van het spoor. Gevraagd wordt aan de vervoerders om hierop te anticiperen.

Voor de concessie Binnen betekent dit dat lijn 111 Vleuten – kasteel De Haar - Kockengen – Breukelen verplaatst wordt naar het nieuwe busstation aan de westkant van het spoor zodra deze in gebruik kan worden genomen. Hiermee krijgen reizigers een kortere reistijd naar station Breukelen.

3 Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen

De provincie Utrecht heeft naast de gezamenlijke uitgangspunten die voor zowel de concessie Binnen als Buiten gelden, ook uitgangspunten meegegeven specifiek voor de concessie Binnen. Deze uitgangspunten voor de concessie Binnen worden in dit hoofdstuk toegelicht.

3.1 Tram naar Utrecht Science Park

Zoals aangekondigd in eerdere vervoerplannen gaat de Uithoflijn frequenter en op meer momenten rijden. Voor de komende periode zijn de volgende uitbreidingen voorzien:

- Frequentieverhoging op weekdays van 12 naar 16x per uur; 's ochtends van 7.45 en 10.00 en 's middags tussen 15.00 en 17.30, met uitzondering van de kerst-, voorzomer- en hoogzomerdienst.
- Verruiming van de bedieningsperioden in de late avonduren en het weekend:
 - Op weekdays tussen 21.30 en 00.30 4 i.p.v. 0x per uur,
 - Op zaterdag tussen 8.00 en 9.00 en tussen 18.30 en 00.30 4x per uur. Op zaterdag tussen 9.00 en 18.30 8x per uur,
 - Op zondag tussen 10.00 en 00.30 4x/u,
- Continuering van hogere frequenties tijdens evenementen op Science Park en thuiswedstrijden van FC Utrecht.

Samen met provincie onderzoeken wij met welk tijdsplan deze uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden.

3.2 OV-bereikbaarheid nieuwbouwalocaties

In het vervoerplan 2027 is specifiek gekeken naar de bereikbaarheid van nieuwbouwalocaties. In een aantal gevallen zijn gerichte uitbreidingen en verbeteringen voorgesteld.

Odijk Kersenweide

Samen met de gemeente Bunnik en de provincie is gekeken naar de OV-bediening van de nieuwbouwwijk Odijk Kersenweide en welke rol lijn 43 hierbij kan hebben. Verreweg de meeste reizigers zullen kiezen voor lijn 341 naar Utrecht CS en Vaartsche Rijn via de halte Odijk-Noord. Hoewel de rol van lijn 43 voor de nieuwe wijk heel bescheiden zal zijn, is geconcludeerd dat het gewenst is om voor lijn 43 een extra halte te creëren op de Burgweg ter hoogte van de Weteringsdijk voor bediening van de westzijde van de wijk. De oostzijde van de wijk wordt (via toekomstige onderdoorgang onder N229) bediend met de bestaande halte De Vork. Uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij halte De Vork is om deze reden gewenst.

Soesterberg (Vliegbasis)

De nieuwbouw bij Soesterberg-West op het terrein van de voormalige vliegbasis wordt bediend door lijn 34 Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht in de concessie Utrecht Binnen met haltes op de Utrechtseweg. Deze lijn heeft in het vervoerplan 2026 een hogere frequentie van 4x per uur in de spitsuren gekregen. Hiermee wordt voorlopig voldoende capaciteit geboden voor reizigers van deze nieuwbouwwijk.

Utrecht Haarrijn

De nieuwbouwwijk Utrecht Haarrijn wordt ontsloten met lijn 128 Maarssen – Vleuten en met lijn 5 Maarssen Station – Terwijde – Leidsche Rijn – Utrecht CS. Lijn 5 wordt in dit vervoerplan in het pluspakket uitgebreid waarbij lijn 5 ook gaat rijden in de avonduren en in het weekend tussen Terwijde en Maarssen Station, waardoor reizigers uit de wijk Haarrijn ook in deze perioden met lijn 5 kunnen reizen naar zowel station Maarssen, station Leidsche Rijn als Utrecht CS.

Utrecht Merwedekanaalzone

In de nieuwbouwwijk Merwedekanaalzone langs de Europalaan in Utrecht worden steeds meer woningen opgeleverd. In het vigerende vervoerplan 2026 zijn de frequenties op de buslijnen langs deze wijk flink verhoogd. In de spitsuren bijvoorbeeld van 22x per uur naar 32x per uur een bus van en naar Utrecht CS. Door afgestemde frequenties rijdt hierbij elke ca. 2 minuten een bus. Met deze forse uitbreiding wordt voldoende capaciteit geboden, maar de bezetting in de bus op dit traject wordt blijvend gemonitord aangezien het aantal woningen in deze wijk de komende jaren zal blijven toenemen.

Utrecht Tussen de rails

Deze locatie in het oosten van Utrecht ligt, zoals de naam al verklapt, tussen de sporen van de treinverbindingen Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem. Hier worden tijdelijke woningen gebouwd op korte loopafstand van station Lunetten. Reizigers kunnen hier opstappen op de trein of bij het busstation op de buslijn 8 Lunetten – CS – Oost en buslijn 10 Utrecht Lunetten – Papendorp – Leidsche Rijn. Aanvullende buslijnen of hogere frequenties zijn niet nodig als gevolg van deze nieuwe woningen.

Utrecht Papendorp

Utrecht Papendorp wordt bediend door zowel lijnen uit de concessie Utrecht Binnen als de concessie Utrecht Buiten. Voor Utrecht Binnen gaat het om lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn, lijn 19 De Meern – Utrecht CS, Lijn 29 Vleuten – Utrecht Science Park – Bilthoven, lijn 48 Houten – Maarssen en lijn 184 Utrecht CS – Papendorp – Vianen.

In dit vervoerplan zijn er enkele uitbreidingen op de buslijnen van en naar Papendorp:

- Lijn 29 gaat in het pluspakket ook rijden in de avonduren en in het weekend tussen Utrecht Science Park en Vleuten. Hierbij wordt ook Papendorp ontsloten op deze momenten met lijn 29. Daarnaast worden vroegere ritten op zaterdag geboden.
- Lijn 184 blijft in de zomer- en kerstperiode 4x per uur rijden tussen Utrecht CS en Papendorp in plaats van 2x per uur.

Met deze uitbreidingen worden meer reismogelijkheden geboden en ontstaat een betere bediening van Papendorp.

Utrecht Zuilense Vecht

In het gebied tussen Zuilen en Maarssen wordt op de locatie van de huidige sportvelden de nieuwbouwwijk Zuilense Vecht gerealiseerd. Het gebied wordt met openbaar vervoer ontsloten door de buslijn 120 Breukelen – Utrecht CS van de concessie Buiten en, vanaf vervoerplan 2027, ook door de vernieuwde buslijn 27 Maarssen – Zuilen – Utrecht Science Park.

Met de nieuwe lijn 27 kunnen reizigers vanuit de nieuwbouwwijk Zuilense Vecht rechtstreeks reizen naar de binnenstad van Utrecht en naar Utrecht Science Park. Daarnaast is met lijn 27 ook station Maarssen bereikbaar. Met lijn 120 van de concessie Buiten kan men reizen naar station Utrecht CS en station Breukelen.

De nieuwbouwwijk Zuilense Vecht wordt hiermee goed bediend met openbaar vervoer.

3.3 Corridor Breda – Gorinchem – Utrecht (BGU)

Voor de verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Brabant vanuit Vijfheerenlanden onderzoeken wij samen met de provincie Utrecht of een pilot kan worden gestart voor een verbinding van Meerkerk-Dorp N214 naar Sleeuwijk Tol. Dit zou een verbetering van de OV-bereikbaarheid geven voor Meerkerk en omliggende dorpen. In eerste instantie wordt gedacht aan een verbinding in de spits in beide richtingen.

Bij Sleeuwijk Tol zijn overstapmogelijkheden op andere buslijnen zoals lijn 500 naar Oosterhout, lijn 502 naar Breda, lijn 180 naar Werkendam en lijn 181 naar Sleeuwijk / Woudrichem.

De nieuwe verbinding in de pilot kan een goede aanvulling zijn op de bestaande reismogelijkheden met een overstap bij Vianen Lekbrug op de Brabantliners.

3.4 Continuïteit lijn 122 (Utrecht – Nieuw-Loosdrecht)

Lijn 122 verzorgt op weekdays overdag de verbinding tussen Nieuw-Loosdrecht en Utrecht Overvecht. Lijn 122 rijdt hierbij door de dorpen Tienhoven, Oud-Maarsseveen en Westbroek. In de avond en in het weekend rijdt lijn 122 niet. Reizigers kunnen op deze momenten met U-flex reizen.

Het aantal reizigers op lijn 122 tussen Nieuw-Loosdrecht en Utrecht is zeer beperkt. Op het drukste deel van deze lijn, tussen Westbroek en Utrecht, reizen gemiddeld per dag in beide richtingen samen 17 reizigers. Dit is gemiddeld 0,65 reizigers per rit. Richting Loosdrecht reizen slechts 5 reizigers per dag; gemiddeld 0,2 reizigers per rit.

Westbroek kent ca. 7 reizigers per dag, Tienhoven ca. 2 reizigers per dag en Oud-Maarsseveen ca. 3 reizigers per dag. De Noord-Hollandse kernen Breukeleveen, Muyevelde en Boomhoek gezamenlijk ca. 5 reizigers per dag. Dit betekent 1 à 2 reizigers per kern per dag.

Wij begrijpen dat de bereikbaarheid van het landelijk gebied en de kleine kernen in de provincie erg belangrijk is in het kader van leefbaarheid en toegankelijkheid voor voorzieningen. Gezien de zeer lage reizigersaantallen is het rijden van een vaste bus op deze verbinding echter niet meer verantwoord.

Wij stellen daarom voor om lijn 122 te laten vervallen, maar borgen de bereikbaarheid van de kleine kernen door het bieden van U-flex. Reizigers kunnen hierbij een rit reserveren op de momenten die zij zelf kiezen en wanneer het hen uitkomt. Van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat kunnen reizigers op alle dagen van de week een rit reserveren.

De reismogelijkheden met U-flex zullen wij voor dit gebied ook uitbreiden. We voegen in Utrecht de haltes Winkelcentrum Overvecht en Station Overvecht toe. Zo kunnen reizigers vanuit bijvoorbeeld Westbroek ook rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen in Overvecht reizen. In Nieuw-Loosdrecht voegen wij de halte Gemeentehuis toe, zodat inwoners van bijvoorbeeld Breukeleveen naar het gemeentehuis kunnen reizen.

3.5 Verbetering Maarssen e.o.

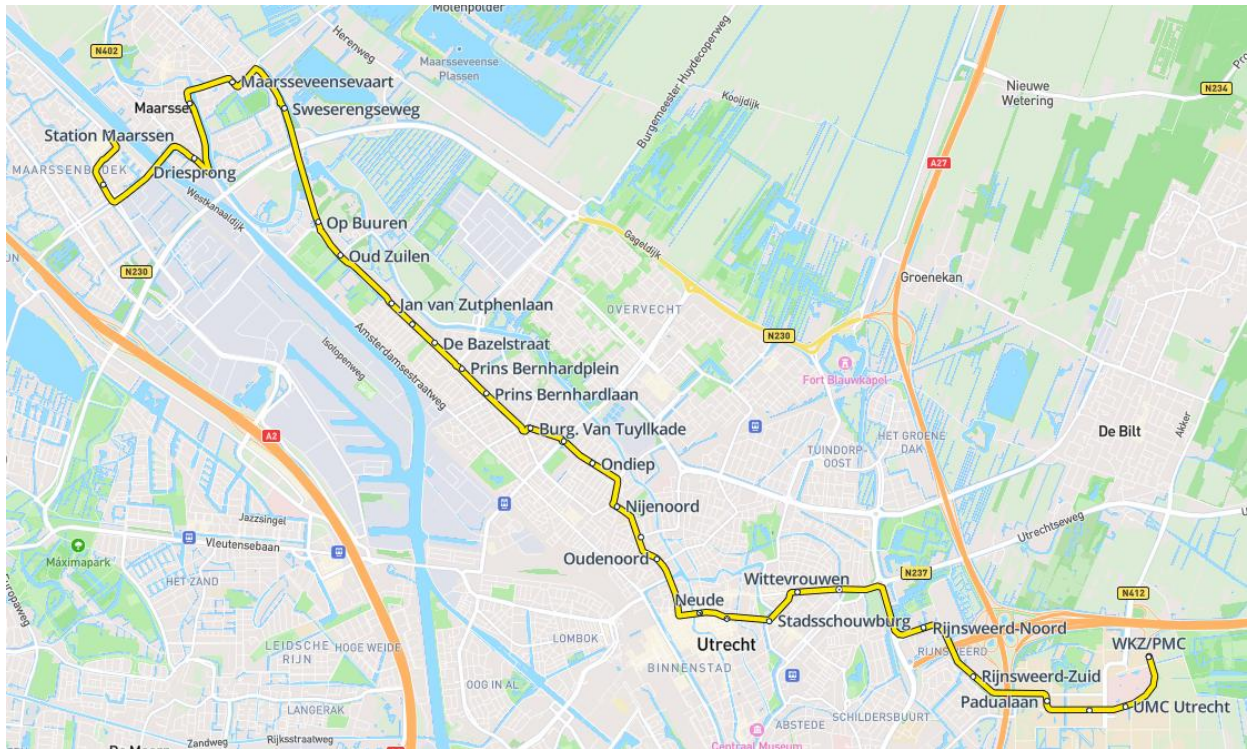
Niet als uitgangspunt door de provincie meegegeven, maar wel als ontwikkelvoorstel opgepakt, is het plan 'verbetering Maarssen e.o.'. Aanleiding voor het plan zijn een aantal elementen:

- Wens van de gemeente Stichtse Vecht en haar inwoners voor een rechtstreekse verbinding tussen Maarssen en het centrum van Utrecht;
- Wens van de gemeente Utrecht om het gebruik van het eindpunt Bavinkstraat in Zuilen te herzien / te verminderen vanwege de beschikbare ruimte in combinatie met de verkeersveiligheid;
- Wens van de gemeente Utrecht voor een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht-Noord en Lage Weide,
- Gesignaleerde verbeterkansen qua voorzieningenniveau in en rondom Maarssen; met name de bereikbaarheid van station Maarssen en het Science Park.

De opzet voor Maarssen en omgeving is als volgt:

Verlenging route lijn 27

De huidige lijn 27 rijdt van Zuilen via het centrum van Utrecht naar Utrecht Science Park. Deze lijn willen we verlengen en alle ritten laten starten bij Maarssen Station. In Maarssen rijdt lijn 27 via de Straatweg, Binnenweg, Parkweg, Huis ten Boschstraat en Sweserengseweg. Vanaf Zuilen rijdt lijn 27 vervolgens de bestaande route naar het Science Park.



Deze nieuwe route van lijn 27 zorgt ervoor dat Maarssen verbonden wordt met Maarssen Station, het centrum van Utrecht en ook het Science Park in Utrecht. Hiermee wordt de aloude wens van de gemeente Stichtse Vecht ingevuld: een rechtstreekse verbinding tussen Maarssen en Utrecht Binnenstad. Daarnaast ontstaat een verbinding met Science Park; niet alleen vanaf Maarssen maar ook vanaf Maarssenbroek. Lijn 27 zal worden gereden met gelede bussen.

Lijn 27 ook in avond en weekend

De huidige lijn 27 rijdt alleen overdag: 4x tot 6x in de spits en 4x per uur overdag. Naast het verlengen van de route van lijn 27 willen we deze lijn ook gaan rijden in de avonduren en in het weekend. Dit in een frequentie van 2x per uur. Hiermee is de binnenstad van Utrecht en het Science Park ook in het weekend 2x per uur bereikbaar, als ook het station van Maarsse.

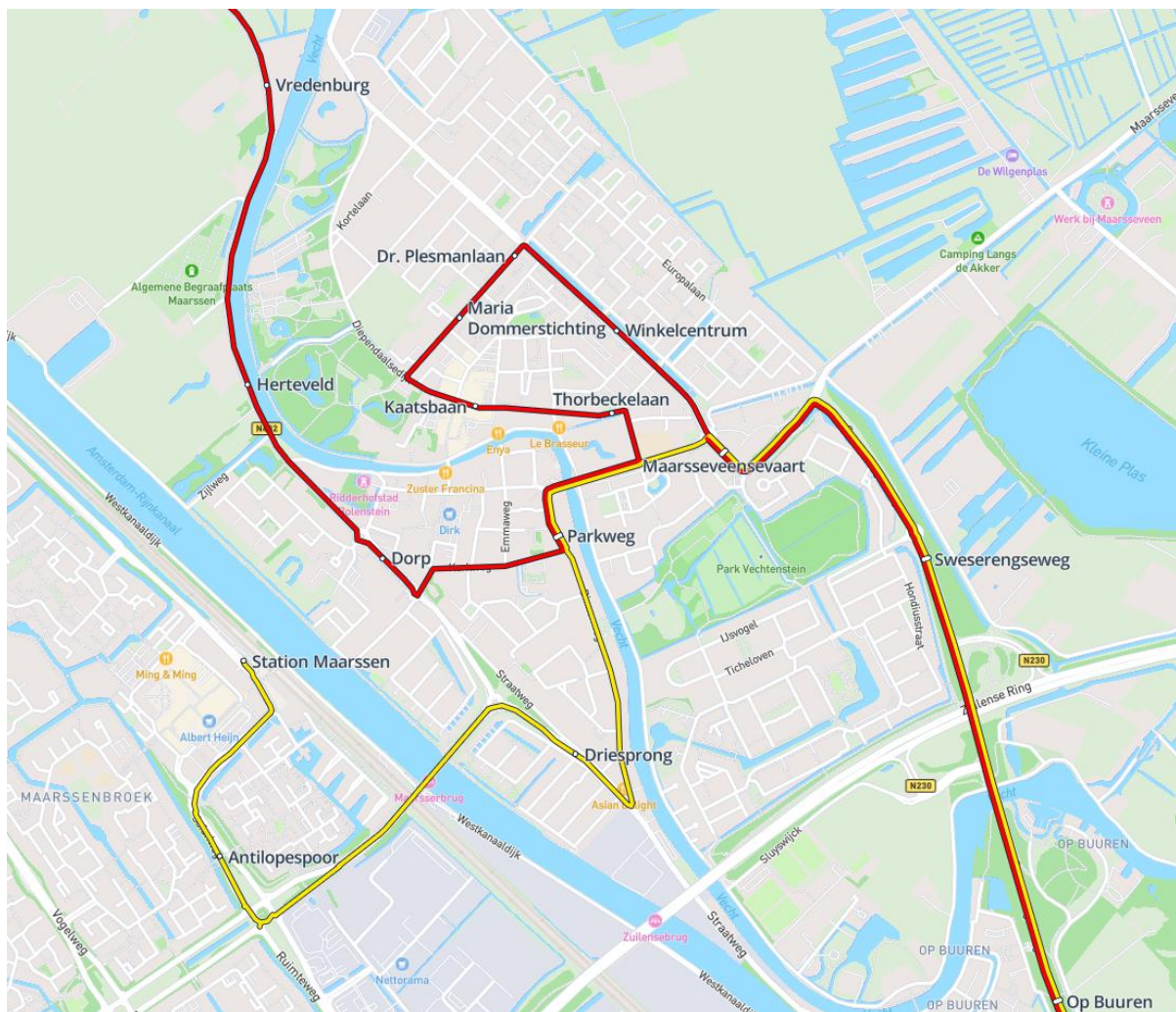
Koppeling lijn 27 met lijn 13 bij Maarsse Station

Lijn 27 zal bij station Maarsse gekoppeld worden aan lijn 13 Maarsse Station – Lage Weide – Utrecht CS. Hiermee ontstaat voor Maarsse een 'doorgaande verbinding' via station Maarsse naar bedrijfengebied Lage Weide en Utrecht CS.

Naast lijn 120 van Maarsse naar Utrecht CS kunnen reizigers voortaan ook via Lage Weide naar CS reizen!

Lijn 12 vervalt

Met de verlenging van de route en uitbreiding van lijn 27 komt lijn 12 te vervallen. Hiermee wordt een dubbeling in lijnvoering voorkomen. De verbinding tussen Maarsse Dorp en Maarsse Station wordt overgenomen door lijn 27 met een hogere frequentie dan de huidige lijn 12. De verbinding naar Utrecht CS blijft in stand en wordt geboden door lijn 120. Daarnaast wordt de verbinding met Utrecht aangevuld via de koppeling lijn 27 / lijn 13 via station Maarsse. Lijn 120 van de concessie 'Buiten' (rode lijn in onderstaande kaart) neemt de lusroute in Maarsse-Dorp over van lijn 12. Reizigers op deze route krijgen in de spits met lijn 120 een hogere frequentie van 4x per uur in plaats van de huidige 2x per uur.



Uitbreiding lijn 120

Lijn 120 in de concessie Buiten verzorgt de verbinding tussen (Amsterdam Bijlmer -) Breukelen – Maarssen – Zuilen – Utrecht CS. Vanwege het vervallen van lijn 12 krijgt lijn 120 extra ritten. In de vroege ochtend en late avond krijgt lijn 120 extra ritten zodat de bedieningsperioden op deze verbinding hetzelfde blijven na het wegvallen van lijn 12. Daarnaast zal de frequentie op zondag overdag op het traject Utrecht – Maarssen verhoogd worden van 1x naar 2x per uur. Ook op de route van lijn 120 binnen Utrecht tussen Zuilen – Cartesiusdriehoek – Utrecht CS wordt hierbij op deze momenten 2x per uur gereden.

Verbetering frequenties / reismogelijkheden

De uitbreidingen op lijn 27 en lijn 120 geven reizigers meer reismogelijkheden en hogere frequenties. In onderstaande tabellen worden de frequenties vanaf de halte Maarsseveensevaart weergegeven naar verschillende bestemmingen.

Reismogelijkheden Maarssen (ritten per uur)										
Bestemming:	Huidig:					Nieuw:				
	spits	dal	avond	zat	zon	spits	dal	avond	zat	zon
Utrecht CS via Zuilen	6	4	2	4	2	4	2	1	2	2
Utrecht CS via Zuilen + Maarssen NS	6	4	2	4	2	8 / 10	6	3	4	4
Station Maarssen	2	2	1	2	1	4 / 6	4	2	2	2
Centrum Utrecht	0	0	0	0	0	4 / 6	4	2	2	2
Science Park	0	0	0	0	0	4 / 6	4	2	2	2

In de tabel staan per periode de nieuwe frequenties ten opzichte van de huidige situatie.

Te zien is dat naar alle bestemmingen vaker gereisd kan worden. De verbinding naar Utrecht via Zuilen (met lijn 120) gaat op werkdagen en zaterdag weliswaar minder frequent, maar door de koppeling van lijn 27 met lijn 13 bij Maarssen Station kan ook via deze route naar Utrecht CS gereisd worden. In totaliteit gaan de reizigers op de verbinding naar Utrecht CS er ook op vooruit.

Tot slot willen we samen met de gemeente Utrecht kijken naar een verbetering van de ligging van haltes op de Burgemeester Norbruislaan in Zuilen. Bij zowel de halte Jan van Zutphenlaan als de halte De Bazelstraat liggen de haltes aan weerszijden van de weg meer dan 125 meter uit elkaar. Daarnaast kan de halte Cornelis Smeenkstraat alleen richting Utrecht door de lijnen 120 en 27 aangedaan worden. De tegenhalte ligt niet op de Burgemeester Norbruislaan maar om de hoek op de Cornelis Smeenkstraat.

3.6 Pluspakket

Het pluspakket bevat maatregelen met een volume van 12.300 DRU. De uitvoering van de uitbreidingen van dit pluspakket is afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel, materieel en stroom / laadinfrastructuur. Op dit moment is de verwachting dat de maatregelen uit het pluspakket niet eerder dan medio 2027 kunnen worden uitgevoerd.

De volgende wijzigingen maken onderdeel uit van het pluspakket:

- Lijn 5 Voordorp – CS – Maarssen uitbreiding in avond en weekend : alle ritten rijden door naar station Maarssen in een frequentie van 2x per uur;
- Lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen Station in de daluren van 2x naar 4x per uur;
- Lijn 29 gaat dagelijks in de avonduren 2x per uur rijden op het traject Vleuten – De Meern – Utrecht Science Park. Daarnaast worden op zaterdagochtend extra vroege ritten toegevoegd;
- Lijn 74 Hoef en Haag – Nieuwegein – Utrecht CS – Zeist zal op het trajectdeel Utrecht CS – Zeist een hogere frequentie krijgen in de avonden op alle dagen. Lijn 74 zal hierbij 4x per uur gaan rijden in plaats van 2x per uur;
- De frequentie van lijn 85 Leerdam – Utrecht CS zal in de avonden en op zondag overdag worden verhoogd van 1x per uur naar 2x per uur. De aansluiting op de trein in Leerdam wordt hierbij eveneens verbeterd;
- Lijn 158 van station Bilthoven naar Berg en Bosch krijgt in de middagspits extra ritten.

Bij de toelichting per lijn in hoofdstuk 4 worden bovenstaande pluspakketmaatregelen toegelicht.

4 Toelichting per lijn

Hieronder worden per lijn de wijzigingen ten opzichte van de huidige dienstregeling toegelicht. Met name wordt ingegaan op wijzigingen in frequenties, routes en materiaalinzet. Voor alle lijnen geldt dat kleine wijzigingen in vertrektijden mogelijk zijn, ook indien “geen wijzigingen” bij een lijn is vermeld.

Lijn 1 Overvecht – Utrecht CS – Hoograven

Geen wijzigingen.

Lijn 2 Utrecht CS – Museumkwartier – Utrecht CS

Geen wijzigingen.

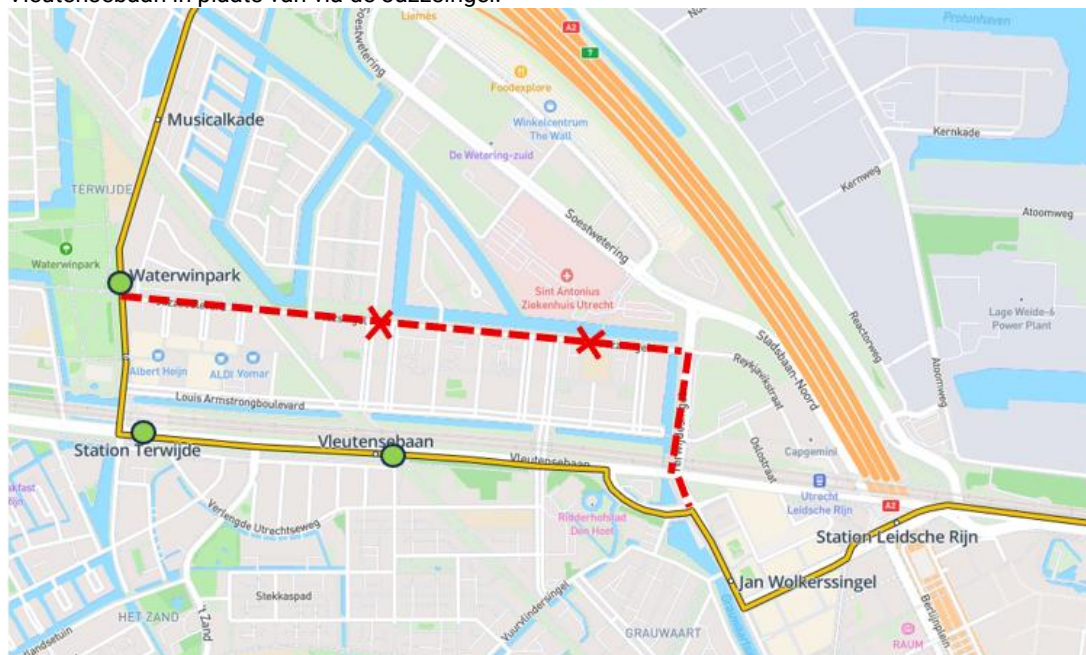
Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht / Zuilen – Utrecht CS

Geen wijzigingen.

Lijn 5 Maarsssen – Terwijde – Utrecht CS – Voordorp

Basispakket:

De route van lijn 5 in Terwijde wordt gewijzigd. Dit wordt gedaan om lijn 5 te versnellen in het kader van de compensatie voor de invoering van 30 km per uur in de gemeente Utrecht. Lijn 5 rijdt voortaan via de Vleutensebaan in plaats van via de Jazzsingel.



De Jazzsingel is qua inrichting (30 km per uur en drempels) minder geschikt als busroute dan de Vleutensebaan. De haltes Duke Ellingtonstraat en Jazzsingel/Antoniushuis vervallen voor lijn 5. Deze haltes blijven bediend door lijn 11 Vleuten – Leidsche Rijn – Utrecht Overvecht.

Het Antonius Ziekenhuis blijft vanuit de richting Maarsssen ook bereikbaar met lijn 48 en 73 via de halte Soestwetering / Antonius Ziekenhuis.

Op de nieuwe route via de Vleutensebaan doet lijn 5 de bestaande halte Station Terwijde aan. Er is een nieuwe halte op de Vleutensebaan nodig, zodat inwoners van Terwijde van lijn 5 gebruik kunnen blijven maken. Samen met de gemeente bekijken wij graag de meest geschikte locatie hiervoor op de Vleutensebaan.

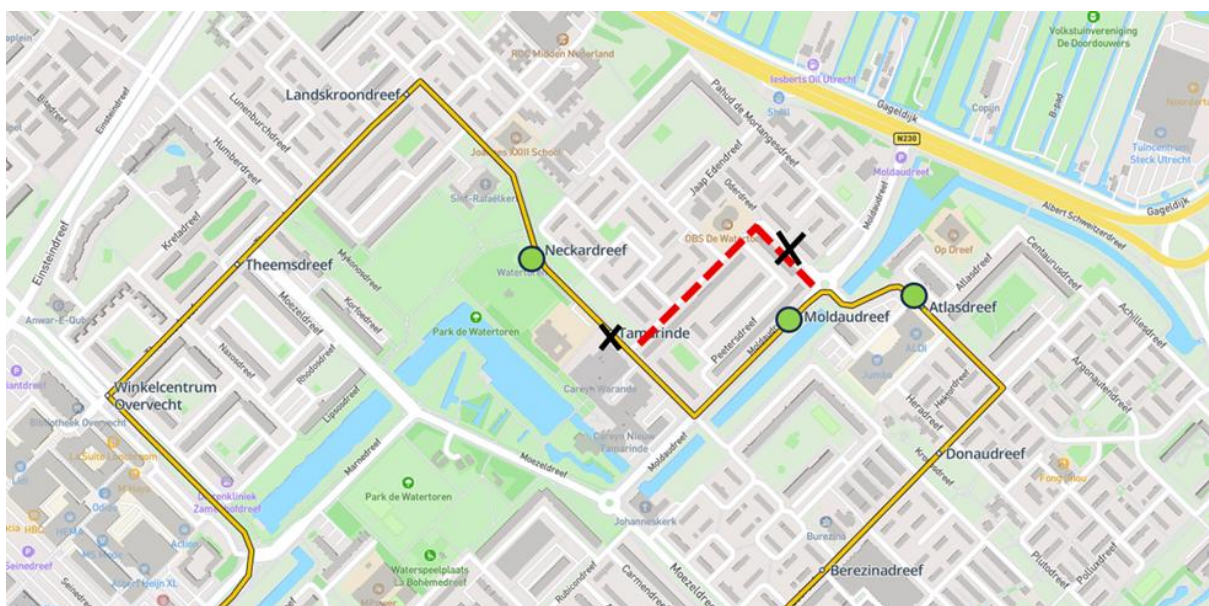
Pluspakket:

Lijn 5 wordt uitgebreid in de avonden en het weekend. Ritten van lijn 5 vanuit de richting Utrecht CS eindigen nu nog bij de halte Walter Kollolaan. Deze ritten gaan wij verlengen en doorrijden naar Maarssen Station. Hierbij wordt ook in de avond en weekend 2x per uur een verbinding geboden tussen Maarssen Station, Haarrijn, De Wetering, station Leidsche Rijn en Utrecht CS. Zowel voor inwoners van Maarssen en de nieuwe woonwijk Haarrijn als werknemers van de bedrijventerreinen De Wetering / Haarrijn geeft deze uitbreiding veel meer reismogelijkheden.

Lijn 6 Terwijde – Utrecht CS – Overvecht

Basispakket:

De route van lijn 6 in Utrecht Overvecht wordt gewijzigd. De route wordt verlegd in het kader van de compensatie voor de invoering van 30 km per uur in de gemeente Utrecht. Lijn 6 rijdt voortaan via de Moldaudeef en Neckardreef in plaats van via de Oderdreef en Elbedreef. De Oderdreef en Elbedreef zijn minder geschikt als busroute dan de Moldaudeef.



De halte Oderdreef komt te vervallen. Samen met de gemeente onderzoeken wij de mogelijkheid voor een extra halte op de Moldaudeef. De halte Tamarinde, die aan één zijde van de weg ligt, zal komen te vervallen. De halte Neckardreef is de alternatieve halte voor reizigers.

In Utrecht Overvecht op de route van lijn 6 bevinden zich een aantal scholen waar leerlingen veel van de bus gebruik maken. Het betreft het ISK Ithaka en Pouwer College in de omgeving van de Taagdreef en het ROC Midden Nederland in de omgeving Neckardreef. In de ochtend en in de middag zijn een aantal ritten van lijn 6 hierdoor erg druk. In de ochtend zullen wij de rit van 8.17 uur vanaf CS, welke nu tot de Taagdreef rijdt, verlengen naar station Overvecht zodat leerlingen van het ROC ook van deze rit gebruik kunnen maken. De rit zal iets eerder vanaf CS vertrekken. In de middag zullen wij een extra rit rijden om 14.17 uur vanaf station Overvecht naar Utrecht CS om meer capaciteit te bieden voor leerlingen (en overige reizigers).

Lijn 7 Zuilen – Utrecht CS – Westraven

Geen wijzigingen

Lijn 8 Wilhelminapark – Utrecht CS – Lunetten

Basispakket:

De kruising Museumlaan / Prinsesselaan wordt door de gemeente Utrecht aangepast zodat lijn 8 via de Museumlaan naar de halte Oorsprongpark kan rijden. Dit voorkomt dat lijn 8 moet omrijden via de Biltstraat. Naar verwachting wordt deze aanpassing in 2026 gerealiseerd, waarna de route van lijn 8 direct wordt aangepast.

Lijn 9 Utrecht CS – Galgenwaard

Basispakket :

Lijn 9 van Utrecht CS via Vaartsche Rijn naar Galgenwaard rijdt volledig parallel met U-liner 341 Utrecht – Wijk bij Duurstede van de concessie Buiten. De 'lange' ritten van en naar Wijk bij Duurstede zijn hierbij een stuk drukker en bieden meer waarde dan de korte ritten op lijn 9. In het vervoerplan 2027 van de concessie Buiten is een uitbreiding van het aantal ritten in de avonduren van Utrecht naar Wijk bij Duurstede opgenomen. Het aantal ritten op lijn 9 wordt daarom verminderd en lijn 9 zal niet meer rijden in de avonduren na 19.00 uur. In het weekend vervallen de ritten in de vroege ochtend. Lijn 341 is voor reizigers het gelijkwaardige alternatief.

Lijn 10 Lunetten – Papendorp – Leidsche Rijn

Geen wijzigingen

Lijn 11 Vleuten – Leidsche Rijn – Overvecht

Geen wijzigingen

Lijn 12 Utrecht CS – Zuilen – Maarssen

Basispakket:

In het kader van de maatregelen 'Verbetering Maarssen e.o.' (zie hoofdstuk 3.6) komt lijn 12 Maarssen – Utrecht CS te vervallen. De verbinding tussen Maarssen-Dorp en Maarssen Station wordt overgenomen door de vernieuwde lijn 27 met een hogere frequentie. De verbinding met Utrecht CS blijft in stand met lijn 120 van de concessie Buiten. Lijn 120 gaat hierbij ook het lusje door Maarssen-Dorp rijden via de Dr. Plesmanlaan. Lijn 120 gaat hierbij meer ritten rijden in de vroege ochtend, in de avond en op zondag. Door de koppeling van lijn 27 met lijn 13 bij station Maarssen kunnen reizigers vanuit Maarssen-Dorp ook via station Maarssen zonder overstap naar Utrecht CS reizen.

Lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen

Pluspakket:

Het aantal ritten op lijn 13 op werkdagen overdag wordt uitgebreid. De frequentie tussen Maarssen Station – Lage Weide – Utrecht CS wordt verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur. Niet alleen voor de reizigers naar bedrijventerrein Lage Weide is deze frequentieverhoging een verbetering, ook inwoners van het Ruimtekwartier in Maarssen krijgen overdag meer reismogelijkheden naar de stations Maarssen en Utrecht CS.

Lijn 16 Utrecht CS – De Meern

Geen wijzigingen.

Lijn 18 Utrecht CS - Rijnsweerd

Geen wijzigingen.

Lijn 19 Utrecht CS – De Meern

Geen wijzigingen.

Lijn 20 / 21/ 22 Tram: Nieuwegein/IJsselstein – Utrecht CS – Science Park

Zoals toegelicht in hoofdstuk 3.2 gaat de Uithoflijn frequenter en op meer momenten rijden. De uitbreiding betreft:

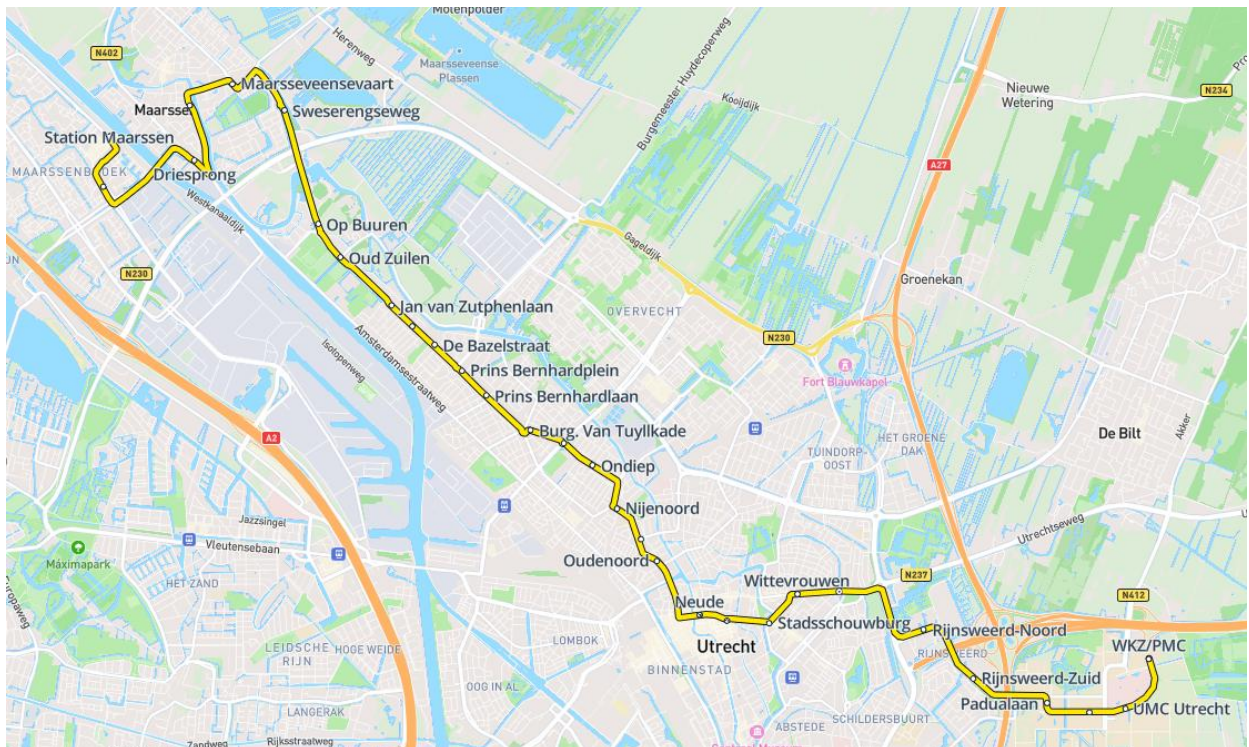
- Frequentieverhoging in de spits,
- Uitbreiding van de bedieningsperioden naar de late avonduren en het weekend.

De frequenties waarmee wordt gereden op de trajecten van Utrecht CS Jaarbeurs naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ-lijn) wijzigen niet. Samen met de provincie bekijken we het tijdsfad van deze uitbreidingen. De uitbreiding van de tram staat los van het basispakket en pluspakket.

Lijn 27 Zuilen – Centrum – Science Park

Basispakket:

In het kader van de maatregelen 'Verbetering Maarssen e.o.' (zie hoofdstuk 3.6) wordt de route van lijn 27 verlengd van Zuilen in Utrecht naar Maarssen Station. Lijn 27 bedient hierdoor Maarssenbroek, Maarssen-Dorp en Oud-Zuilen en verbindt deze met de binnenstad van Utrecht en Utrecht Science Park.



Lijn 27 gaat daarnaast ook in de avonduren en op zaterdag en zondag rijden in een frequentie van 2x per uur. Lijn 27 wordt bij station Maarssen gekoppeld aan lijn 13 Maarssen – Lage Weide – Utrecht CS zodat vanuit Maarssen-Dorp en Zuilen ook gereisd kan worden met lijn 27 / 13 via station Maarssen.

Lijn 27 rijdt in Zuilen recht door over de Burgemeester Norbuislaan en niet meer via het lusje bij de Professor Bavinckstraat. Lijn 7 rijdt deze route nog wel. Hierdoor komen er minder bussen bij de halte Bavinckstraat en wordt de verkeerssituatie bij deze halte overzichtelijker en verbeterd. Samen met de gemeente Utrecht onderzoeken wij of de situering van de haltes op de Burgemeester Norbuislaan verbeterd kan worden. Daar

liggen de haltes aan weerszijde van de weg ver uit elkaar en ongunstig ten opzichte van toekomstige nieuwbouw op sportpark Elinkwijk.

Lijn 28 Vleuterweide – Utrecht CS – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 29 Vleuterweide – Vaartsche Rijn – Science Park – Bilthoven

Basispakket:

In Bilthoven komen treinen aan vanuit de richting Amersfoort en vanuit de richting Baarn. De treinen vanuit Amersfoort zijn hierbij veruit het drukste. Lijn 29 sluit aan op de trein van en naar Amersfoort. Er zijn ook ritten die aansluiten op de trein uit Baarn. In de huidige situatie rijdt lijn 29 alleen in de ochtendspits en alleen vanaf Bilthoven naar Utrecht Science Park ritten in aansluiting op de trein vanuit Baarn. Terug naar Bilthoven worden echter geen ritten geboden met aansluiting op de trein naar Baarn. Reizigers vanuit Soest en Baarn hebben al de rechtstreekse lijn 272 naar Utrecht Science Park vanuit de concessie Utrecht Buiten. Hierdoor worden de ochtendritten van lijn 29 die aansluiten op de trein uit Baarn weinig gebruikt: gemiddeld 6 reizigers per rit met een hoogste ritbezetting van 11 reizigers. De ritten op de trein vanuit Amersfoort worden daarentegen zeer goed gebruikt met een piek van 75 reizigers in de rit om 08.35 uur vanaf Bilthoven. Om deze reden laten we de ritten in de ochtend die aansluiten op de trein uit Baarn vervallen en gaan we de rit om 08.35 vanaf Bilthoven (welke aansluit op de trein uit Amersfoort) juist versterken met een extra rit om 08.36 uur. Op deze manier wordt beter aangesloten op de reizigersstromen bij Bilthoven.

Pluspakket:

Lijn 29 rijdt momenteel in de late avond alleen tussen Station Vleuten en Vleuterweide. Lijn 29 gaat voortaan ook in de avonduren en weekend rijden tussen Utrecht Science Park – De Meern - Vleuten Station vice versa. Lijn 29 rijdt dan de hele week het traject tussen station Vleuten en Utrecht Science Park. Hierbij wordt gereden in een frequentie van 2x per uur. Niet alleen van en naar Science Park worden meer rechtstreekse verbindingen geboden, ook reizigers van/naar De Meern, Papendorp en Kanaleneiland kunnen voortaan in de avond en weekend reizen naar station Vleuten en station Vaartsche Rijn.

Op zaterdag worden er extra ritten toegevoegd op lijn 29. Er kan op zaterdag een uur eerder vanaf Vleuten Station naar Utrecht Science Park gereisd worden. Telcijfers van de huidige eerste rit op zaterdag laten zien dat hier vraag naar is: de eerste rit kent nu 16 reizigers gemiddeld met een piek van 27 reizigers.

Lijn 30 Overvecht – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 31 IJsselstein – Science Park

Basispakket:

Zodra het nieuwe busstation Nieuwegein City gereed is zal lijn 31 IJsselstein – Science Park bij het busstation halteren. Hiermee hebben overstappende reizigers vanuit andere lijnen bij het busstation goede overstapmogelijkheden op lijn 31 richting Utrecht Science Park.

Lijn 32 Houten – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 34 Utrecht Westraven – Science Park – Zeist - Amersfoort

Zodra de Europalaan-Zuid is heringericht, gaat lijn 34 bij P+R Westraven halteren bij de haltes op de Europalaan in plaats van bij de huidige halte aan de Griffioenlaan.

In Zeist zal lijn 34 bij de nieuwe halte op de Dijnselburgerlaan halteren zodra deze door de gemeente is gerealiseerd. De huidige halte Johannes Postlaan op lijn 34 zal dan komen te vervallen.

In Amersfoort zal, in overeenstemming met wijzigingen in het vervoerplan van de concessie Buiten, de halte Warande komen te vervallen. De halte Groen van Prinstererlaan is voor reizigers van lijn 34 het alternatief.

Lijn 43 Houten – Odijk – Driebergen-Zeist

Samen met de gemeente Bunnik en de provincie is gekeken naar de OV-bediening van de nieuwbouwwijk Odijk Kersenweide en welke rol lijn 43 hierbij kan hebben. Verreweg de meeste reizigers zullen kiezen voor lijn 341 naar Utrecht CS en Vaartsche Rijn via de halte Odijk-Noord. Hoewel de rol van lijn 43 voor de nieuwe wijk heel bescheiden zal zijn, is geconcludeerd dat het gewenst is om voor lijn 43 een extra halte te creëren op de Burgweg ter hoogte van de Weteringsdijk voor bediening van de westzijde van de wijk. De oostzijde van de wijk kan gebruik maken van lijn 43 door op te stappen bij de bestaande halte De Vork (via de toekomstige onderdoorgang onder de N229). Uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij halte De Vork is daarbij gewenst.

Lijn 44 Houten – Nieuwegein – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 47 Utrecht CS – Houten

Geen wijzigingen.

Lijn 48 Houten – Nieuwegein – Maarssen

Geen wijzigingen.

Lijn 55 Utrecht CS – Groenekan – Maartensdijk

Geen wijzigingen.

Lijn 57 Driebergen-Zeist – Austerlitz – Zeist

Geen wijzigingen.

Lijn 64 Vianen Lekbrug – De Biezen – Hoef en Haag

Geen wijzigingen.

Lijn 65 Utrecht CS – Nieuwegein – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 66 Utrecht CS – Het Klooster

Geen wijzigingen.

Lijn 67 Utrecht CS – Nieuwegein City

Geen wijzigingen.

Lijn 73 Maarssen – Utrecht CS – Zeist

Geen wijzigingen.

Lijn 74 Hoef en Haag – Vianen – Nieuwegein – Utrecht CS – Zeist

Basispakket:

Tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug komt in de spitsuren het dubbel rijden van lijn 74 en lijn 84 te vervallen. Lijn 74 rijdt hierbij niet meer tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug. Deze verbinding wordt in de spitsuren geboden door lijn 84 (Hoef en Haag – Vianen – Utrecht CS), waarbij in winterperiode en zomerperiode 4x per uur rechtstreeks naar Utrecht CS wordt gereden. Reizigers vanuit Hoef en Haag / Vianen naar Nieuwegein kunnen bij de Lekbrug overstappen op lijn 74 of 65.

Pluspakket:

Het aantal ritten op lijn 74 tussen Utrecht CS en Zeist wordt uitgebreid. In de (late) avonden op werkdagen, zaterdag en zondag zal de frequentie tussen Utrecht CS en Zeist worden verhoogd van 2x naar 4x/uur. Hiermee rijdt lijn 74 altijd 4x per uur van en naar Zeist.

Lijn 77 Nieuwegein – Utrecht CS – Bilthoven

Het RIVM verhuist waarschijnlijk in 2026 van Bilthoven naar Utrecht Science Park. De routevariant van lijn 77 in Bilthoven is daarom niet meer nodig en komt te vervallen. De betreffende ritten zullen de reguliere route via de Planetenbaan gaan rijden en daarbij de haltes Duivenlaan (op de Melkweg), Poolsterlaan, Zonneplein en Groenekanneweg aandoen. De bij deze routevariant gebruikte haltes kunnen worden opgeheven: het betreft de halte RIVM / 1^e Brandenburgerweg en de halte Duivenlaan op de 1^e Brandenburgerweg.

Lijn 81 Meerkerk – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 84 Hoef en Haag – Vianen – Utrecht CS

Basispakket:

In de zomer- en kerstperiode zal lijn 84 vaker rijden. In plaats van 2x per uur kunnen reizigers 4x per uur rechtstreeks reizen tussen Hoef en Haag, Vianen en Utrecht CS.

Lijn 85 Leerdam – Vianen – Utrecht CS

Pluspakket:

Het aantal ritten op lijn 85 Leerdam – Utrecht wordt uitgebreid. De frequentie van lijn 85 wordt op maandag t/m zaterdag in de avonduren en op zondag de hele dag verhoogd van 1 naar 2x per uur.

Lijn 85 rijdt hierdoor altijd minimaal 2x per uur en sluit daarbij altijd in beide richtingen goed aan op de trein Geldermalsen – Leerdam – Dordrecht.

Lijn 90 (Gelkenes -) Ameide – Vianen – Utrecht CS

Basispakket:

De versterkingsrit op lijn 90 in de ochtend tussen Ameide en Utrecht komt in overleg met Qbuzz te vervallen. De bezetting van de omliggende ritten (die door Qbuzz worden gereden) is dusdanig dat deze versterkingsrit niet langer nodig is. Deze wijziging zal in mei 2026 al ingegaan.

Lijn 111 Vleuten – Kasteel De Haar - Breukelen

In Breukelen zal lijn 111 verhuizen naar de westzijde van het station, zodra het nieuwe busstation aan deze zijde van het spoor gereed is.

Lijn 122 Utrecht – Nieuw-Loosdrecht

Basispakket:

Lijn 122 Nieuw-Loosdrecht – Utrecht komt te vervallen (zie hoofdstuk 3.5). Uit de evaluatie van lijn 122 is gebleken dat deze lijn als vaste buslijn niet levensvatbaar is. Reizigers hebben het alternatief van U-flex waar het aantal reismogelijkheden en haltes zal worden uitgebreid.

Lijn 128 Vleuten - Maarssen

Geen wijzigingen.

Lijn 158 Bilthoven – Berg en Bosch

Pluspakket:

Op lijn 158 Bilthoven – Berg en Bosch worden extra ritten in de middag toegevoegd. Deze ritten sluiten aan op de lestijden van de school voor speciaal onderwijs die gevestigd is op Berg en Bosch. Voor deze school en de andere instellingen op Berg en Bosch wordt hiermee het aantal reismogelijkheden uitgebreid.

Lijn 184 Utrecht CS - Vianen

Basispakket:

In de zomer- en kerstperiode wordt het aantal ritten op lijn 184 uitgebreid. Voortaan rijdt deze lijn 4x per uur in plaats van 2x per uur. Voor reizigers naar Papendorp en Vianen betekent dit een uitbreiding van de reismogelijkheden.

Lijn 565 Nieuwegein City – Vreeswijk

Geen wijzigingen.

Lijn N1 Utrecht – Leidsche Rijn – Vleuten – Maarssenbroek

Basispakket:

De vertrektijden van nachtlijn N1 worden op alle dagen aangepast. Hiermee wordt beter aangesloten op de nachttreinen uit de richting Amsterdam die aankomen in Utrecht om 01:48 uur en 02:48 uur.

Lijn N4 Utrecht – Houten

Basispakket:

De vertrektijden van nachtlijn N4 worden op alle dagen aangepast. Hiermee wordt beter aangesloten op de nachttreinen uit de richting Amsterdam die aankomen in Utrecht om 01:48 uur en 02:48 uur.

Lijn N5 Utrecht – Nieuwegein – Vianen – Hoef en Haag

Basispakket:

De vertrektijden van nachtlijn N5 worden op alle dagen aangepast. Hiermee wordt beter aangesloten op de nachttreinen uit de richting Amsterdam die aankomen in Utrecht om 01:48 uur en 02:48 uur.

Lijn N6 Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein

Basispakket:

De vertrektijden van nachtlijn N6 worden op alle dagen aangepast. Hiermee wordt beter aangesloten op de nachttreinen uit de richting Amsterdam die aankomen in Utrecht om 01:48 uur en 02:48 uur.

Lijn N9 Utrecht – Science Park – Zeist – Soest

Basispakket:

De vertrektijden van nachtlijn N9 worden op alle dagen aangepast. Hiermee wordt beter aangesloten op de nachttreinen uit de richting Amsterdam die aankomen in Utrecht om 01:48 uur en 02:48 uur.

U-flex

Per U-flex gebied worden de wijzigingen toegelicht:

U-flex Vijfheerenlanden-West

Geen wijzigingen.

U-flex Vijfheerenlanden-Oost

Geen wijzigingen.

U-flex Bilthoven

Geen wijzigingen.

U-flex Maarssen

Geen wijzigingen.

U-flex Houten – Schalkwijk

Het U-flex gebied Houten – Schalkwijk wordt gesplitst in twee U-flex-gebieden. De zuidelijke Rondweg rond Houten vormt de grens tussen beide gebieden. Vanuit het nieuwe U-flex gebied Schalkwijk blijft het mogelijk om naar de bestaande knooppunthaltes in Houten te reizen. Dit zijn station Houten Castellum, halte Erven / De Schaft, halte Molenzoom en station Houten. Daarnaast wordt aan U-flexgebied Schalkwijk halte Wiersdijk in Nieuwegein toegevoegd. Hierdoor wordt reizigers tussen Schalkwijk / Tull en 't Waal en Nieuwegein een extra overstap in Houten bespaard.

U-flex Maartensdijk - Lage Vuursche

In overeenstemming met de wijzigingen in het vervoerplan van de concessie Buiten komt de halte Prins Hendriksoord in Lage Vuursche te vervallen. De halte Ernst Sillem Hoeve is het alternatief voor reizigers.

U-flex Westbroek - Tienhoven

De haltes Utrecht Winkelcentrum Overvecht, Station Overvecht en Nieuw-Loosdrecht Gemeentehuis worden toegevoegd aan dit U-flex gebied. Hierdoor krijgen reizigers meer reismogelijkheden. Deze nieuwe haltes worden 'rode haltes'; zogenaamde bestemmingshaltes. Het reizen tussen bestemmingshaltes onderling is niet mogelijk.

U-flex Vleuten – Haarzuilens

Geen wijzigingen.

U-flex Soesterberg – Huis ter Heide

Dit U-flex gebied zal worden uitgebreid met een nieuwe halte bij het justitieel complex Zeist. Hiermee is ook deze instelling goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Reizigers kunnen reizen naar de overstaplocaties Soesterberg 't Zwaantje, P+R Soesterberg en station Den Dolder.

U-flex Austerlitz

Geen wijzigingen.

5 Infrastructuur

Om dit vervoerplan uit kunnen te voeren, zijn enkele infrastructurele aanpassingen wenselijk en / of noodzakelijk.

5.1 Nieuwe haltes

Bunnik

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 is t.b.v. de nieuwbouwlocatie Kersenweide een extra haltepaar gewenst op de Burgweg ter hoogte van de Weteringsdijk. Daarnaast zijn fietsparkeervoorzieningen gewenst bij halte De Vork, vooruitlopend op de ingebruikname van de fietstunnel onder de N229.

De Bilt

Voor de uitbreiding van de U-flex gebieden zijn nieuwe haltes gewenst voor U-flex in Groenekan (2 stuks), Hollandsche Rading bij het station en in de kern Achterwetering. Graag kijken wij samen met de gemeente naar geschikte locaties.

Utrecht

Een veel gehoorde wens is om lijn 2 beter te verbinden met het regionale knooppunt Vaartsche Rijn. Om dit te realiseren vragen we de gemeente om bij de voorgenomen herinrichting van het Ledig Erf te onderzoeken of een extra halte voor lijn 2 kan worden gerealiseerd op het Ledig Erf.

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 wordt de route van lijn 5 verlegd van de Jazzsingel naar de Vleutensebaan. In verband met deze routewijziging moet een nieuw haltepaar worden gerealiseerd op de Vleutensebaan ter hoogte van de kruising Rijnkennemerlaan.

De route van lijn 6 wijzigt tussen de haltes Atlasdreef en Neckardreef. In verband met deze routewijziging is het wenselijk een nieuwe halte te realiseren op de Moldaudreef.

I.v.m. de routeverlegging van lijn 5 wordt de halte Station Terwijde aan de zuidkant van de Vleutensebaan weer in gebruik genomen.

Vijfheerenlanden

De ontsluiting van bedrijventerrein De Hagen in Vianen kan worden verbeterd door op de Hagenweg ter hoogte van de rotonde Ing. D.S. Tuijnmanweg een extra halte te realiseren voor lijn 74 en 84. We vragen de gemeente om de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

Zeist

In Zeist-Noord wordt een nieuwe halte aangelegd op de Dijnseburgerlaan. Hiermee ontstaat een betere halte dekking voor Zeist Noord. Na realisatie van de nieuwe halte zal lijn 34 deze halte aandoen. De halte Johannes Postlaan zal lijn 34 dan niet meer aandoen.

In het U-flex-gebied Soesterberg-Huis ter Heide is een nieuwe halte gewenst op het terrein Kamp Zeist nabij het Justitieel Complex. Graag kijken wij samen met de gemeente naar een geschikte locatie.

5.2 Vervallen haltes

De volgende haltes worden niet meer bediend. Wanneer de haltenaam niet gelijk is aan de straat waaraan de halte ligt, staat de straatnaam tussen haakjes achter de haltenaam:

- Bilthoven, RIVM / 1^e Brandenburgerweg
- Bilthoven, Duivenlaan (haltes op de 1^e Brandenburgerweg)
- Nieuwegein, Centrum/Zuidstedeweg
- Utrecht, Adelaarstraat (*vervalt na herinrichting van de weg*)
- Utrecht, Aziëlaan (halte op de Columbuslaan)
- Utrecht, Oerdreef
- Utrecht, Paranadreef (haltes op de Arizonadreef)
- Utrecht, Strijkviertel-Zuid
- Utrecht, Tamarinde (halte op de Neckardreef)
- Utrecht, Texel (halte op de Brennerbaan)
- Utrecht, P+R Westraven (halte op de Griffioenlaan)
- Zeist, Johannes Postlaan (haltes op de Dijnselburgerlaan)
- Amersfoort, Warande
- Lage Vuursche, Prins Hendriksoord
- Maarssen, Raadhuisstraat

De haltes in Utrecht vervallen in het kader van de doorstromingsmaatregelen om de effecten van invoering van 30 km/uur op busroutes deels te compenseren. Deze maatregelen zijn in samenspraak met gemeente en Utrecht opgesteld.

5.3 Wijziging haltenamen

De volgende haltes krijgen een andere naam:

- Bilthoven, RIVM / Soestdijkseweg wijzigt in Antonie van Leeuwenhoeklaan
- Oud-Maarsseveen, Maarsseveensevaart wijzigt in Looydijk 3

5.4 Overige aanpassingen infrastructuur

Naast de nieuwe of vervallen haltes zijn er ook nog andere aanpassingen aan de infrastructuur gewenst dan wel nodig. Deze worden hieronder per wegbeheerder uiteengezet.

Gemeente Utrecht

Doorstromingsmaatregelen

Om de negatieve effecten van de invoering van 30 km/uur (versnelde invoer en toekomstige projecten) op de doorstroming voor de bus te beperken zijn in overleg tussen gemeente, provincie en vervoerder, enkele doorstromingsmaatregelen opgesteld.

In dit vervoerplan is rekening gehouden met de realisatie van de volgende doorstromingsmaatregelen:

- Theemsdreef / Moezeldreef aanpassing middengeleider
- Mississippi-dreef / fietsoversteek: bus in de voorrang
- De Lessepstraat verplaatsing verkeersbord

- Humbertdreef / Theemsdreef aanpassing middengeleider
- Romerostraat / Sartreweg: aanpassing voorrangssituatie
- Station Terwijde: verlenging haltekom
- Halte Aziëlaan opheffen
- Prinsesselaan / Museumlaan: aanpassing kruising en wijziging busroute
- Halte Texel opheffen
- Bedrijventerrein Oudenrijn: aanpassing voorrangssituatie op drie kruisingen
- Samenvoegen haltes Rijnzathe en Strijkviertel-Zuid
- Doorstromingsmaatregelen Kardinaal de Jongweg / Sartreweg

Naast bovenstaande maatregelen die op korte termijn (uitgangspunt is 2026!) gerealiseerd worden, zijn er in overleg met de gemeente meer voorstellen voor doorstromingsmaatregelen opgesteld waarvan de haalbaarheid en effecten voor bus onderzocht worden. Het betreft hier onder andere:

- Onderzoek snelheid op busbanen
- Onderzoek afstelling verkeerslichten
- Onderzoek uitbreiding halteren op de rijbaan

Werkzaamheden Lombokplein

Lijnen die nu via de Graadt van Roggenweg rijden, moeten als gevolg van de werkzaamheden Lombokplein langdurig omrijden via de Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg. Om deze omleidingsroute DRU-neutraal te kunnen rijden, zijn versnellingsmaatregelen op de omleidingsroute nodig. Hierbij is onder andere een doorsteek voor bussen vanaf de busbaan Van Zijstweg rechtsaf naar de Overste den Oudenlaan nodig en een aparte linksafstrook voor bussen vanaf de Overste den Oudenlaan naar de Van Zijstweg.

Provincie Utrecht

De perrons van halte KNMI in De Bilt zijn vrij kort gelet op het aantal ritten dat passeert, zeker nu een groter aantal ritten met 15 en 18-meter bussen wordt gereden. We vragen provincie Utrecht daarom om de perrons van deze halte te verlengen.

Gemeente Vijfheerenlanden

We zien dat de haltes van lijn 74 en 84 bij Hoef en Haag op de Berchmansweg goed gebruikt worden. Het is daarom wenselijk dat het aantal fietsklemmen bij de haltes Hoef en Haag-Noord en Hoef en Haag-Zuid aan de oostkant van de Berchmansweg wordt uitgebreid. We vragen de gemeente Vijfheerenlanden de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

6 Dienstregeling

6.1 Dienstregelingperiodes

Dienstregelingjaar 2027 kent de volgende dienstregelingperiodes:

Winterdienst 1:

- van zondag 13 t/m vrijdag 18 december 2026 en
- van maandag 4 januari t/m zaterdag 29 mei 2027

Voorzomerdienst:

- van zondag 30 mei t/m vrijdag 9 juli 2027

Vakantiedienst:

- van zaterdag 19 december 2026 t/m zondag 3 januari 2027 (kerstvakantie)
- van zaterdag 10 juli t/m zondag 29 augustus 2027 (zomervakantie)

Winterdienst 2:

- van maandag 30 augustus t/m zaterdag 11 december 2027

In de kerst- en hoogzomerdienst wordt op alle dagen van de week een afwijkende dienstregeling gereden. In de voorzomerdienst wijzigt alleen de dienstregeling op werkdagen.

Op de volgende dag wordt gereden als op zaterdag:

- Dinsdag 27 april 2027 (Koningsdag)

Op de volgende dagen wordt gereden als op zondag:

- 25 en 26 december 2026 (1e en 2e Kerstdag)
- 1 januari 2027 (Nieuwjaarsdag)
- 29 maart 2027 (2e Paasdag)
- 6 mei 2027 (Hemelvaartsdag)
- 17 mei 2027 (2e Pinksterdag)

6.2 Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen met de frequenties, exploitatietijden en materieelinzet op alle lijnen in de verschillende dienstregelingperiodes. Onder 'Frequenties' is per dagdeel het aantal ritten per uur aangegeven. Onder 'Exploitatietijden' is de globale vertrektijd van de eerste en laatste rit aangegeven. Tenzij de rijrichtingen specifiek zijn aangegeven, gelden de frequenties en exploitatietijden voor beide richtingen.

In de kolom 'Materieel' is aangegeven welke materieeltypen worden ingezet op een lijn. Hieronder zijn de voorkomende materieeltypen weergegeven:

- 5m: een taxibus met maximaal acht zitplaatsen en geen staanplaatsen,
- 7m: een midibus met ongeveer 15 zitplaatsen en 10 staanplaatsen,
- 9m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 25 staanplaatsen

- 10m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 30 staanplaatsen
- 12m: een standaard bus met ongeveer 35 zitplaatsen en 40 staanplaatsen
- 15m: een verlengde niet-gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 45 staanplaatsen
- 18m staat voor een gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 60 staanplaatsen
- 24m staat voor een dubbelgelede bus met ongeveer 60 zitplaatsen en 75 staanplaatsen

6.3 Aansluitingen

Voor de regio Utrecht blijft de dienstregeling van NS volgend jaar op hoofdlijnen gelijk. De belangrijkste verbetering is het voornemen om op maandag t/m donderdag in de spits weer een 5^e en 6^e sprinter toe te voegen tussen Utrecht CS en Houten Castellum. De uitgewerkte concept-dienstregeling van NS is op dit moment nog niet beschikbaar. Zodra die bekend is, passen we waar nodig vertrek- en aankomsttijden van aansluitende buslijnen aan. Onderstaande gaat uit van de huidige NS-dienstregeling.

Utrecht CS

De eerste ritten van de dag komen tegelijk aan op Utrecht CS en vertrekken hier ook weer gelijk. Lijn 1, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 19, 28, 55, 65, 73, 74, 77 en 85 doen mee in deze ochtendknoop. Op werkdagen komen alle ritten 's ochtends aan om 5.55 uur en vertrekken weer om 6.00 uur. Op zaterdag is de eerste aankomst om 6.55 uur en vertrek om 7.00 uur en op zondag is de eerste aankomst om 7.55 uur en vertrek om 8.00 uur. Alle eerste ritten geven hierdoor onderling aansluiting en aansluiting op vroege intercity's in alle richtingen.

Lijn 1, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 28, 55, 65, 73, 74, 77 en 85 doen mee met de avondknoop. Alle laatste ritten komen op Utrecht CS aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00 uur. Alle laatste ritten geven hierdoor onderling aansluiting en aansluiting op de laatste intercity's.

Overige stations

In onderstaand overzicht zijn trein-bus aansluitingen op overige stations in de regio weergegeven. De overstaptijden die in het overzicht staan vermeld zijn streefwaardes. Het is in de praktijk niet altijd mogelijk deze aansluitingen dagelijks de hele dag te bieden met de genoemde overstaptijd.

Treinaansluitingen sprinterstations

Halte	Bus	Trein	Overstaptijd
Station Amersfoort	34 Zeist	Intercity Hilversum / Deventer	7-8 min.
Station Breukelen	111 Vleuten	Sprinter Amsterdam	5-6 min.
Station Bilthoven	29 Science Park	Sprinter Zwolle / Baarn	5 min.
	77 Nieuwegein	Sprinter Zwolle / Baarn	5-8 min.
	158 Berg en Bosch	Sprinter Zwolle / Utrecht	5 min.
Station Driebergen-Zeist	43 Houten	Intercity Arnhem	5 min.
	57 Zeist	Sprinter Breukelen	5-7 min.
Station Houten	32 Science Park	Sprinter Geldermalsen	5 min.
	47 Houten	Sprinter Geldermalsen	5 min.
	48 Maarssen	Sprinter Geldermalsen	7-8 min.
Station Leerdam	85 Utrecht	R-net Dordrecht / Geldermalsen	5 min.
Station Maarssen	13 Utrecht	Sprinter Amsterdam	5 min.
	48 Houten	Sprinter Amsterdam	5 min.
	73 Zeist	Sprinter Amsterdam	5-8 min.
	128 Vleuten	Sprinter Amsterdam	5 min.
Station Utrecht Lunetten	8 Wilhelminapark	Sprinter Geldermalsen	5-8 min.
	10 Leidsche Rijn	Sprinter Geldermalsen	5 min.
Station Utrecht Terwijde	6 Voordorp	Sprinter Gouda	5-8 min.
Station Utrecht Overvecht	30 Science Park	Sprinter Hilversum	5 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter Geldermalsen	5-8 min.
Station Vleuten	111 Breukelen	Sprinter Utrecht	5-8 min.
	128 Maarssen	Sprinter Utrecht	5-7 min.

7 Bijlagen

Bij het Vervoerplan 2027 Utrecht Binnen horen de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet per lijn

<beschikbaar bij concept vervoerplan>

Bijlage 2: Consultatienota

<beschikbaar bij definitieve vervoerplan>

Bijlage 3: Advies ROCOV en reactie daarop

<beschikbaar bij definitieve vervoerplan>