

2027

Vervoerplan 2027

Utrecht Buiten Keolis

Van groei naar balans

u-ov.nl



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting	6
1 Inleiding	9
2 Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten	11
2.1 Evaluatie dienstregeling 2026	11
2.2 Voorkomen/ Oplossen capaciteitsknelpunten	12
2.3 OV op bedrijventerreinen en in kleine kernen	14
2.4 Evaluatie van het nachtnet	14
3 Uitwerking uitgangspunten	17
3.1 Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort	17
3.2 Bediening nieuwbouwwijk Oosterland (Mijdrecht)	23
3.3 Herijking lijnennet Woerd en Waard	24
3.4 Invoering Voorzomerdienstregeling	26
3.5 Minder druk op knooppunten en buffers	31
4 Toelichting per lijn	33
4.1 Regio Amersfoort	34
4.2 Regio Utrecht Stad	45
4.3 Wijzigingen regio Foodvalley	51
4.4 Wijzigingen Zuidwestelijke Vechtstreek	54
4.5 Wijziging Buurtbus	70
4.6 Wijzigingen Scholierenlijnen	72
5 Infrastructuur	76
5.1 Nieuwe haltes	76
5.2 Vervallen haltes	77
5.3 Wijziging haltenamen	79
6 Dienstregeling	80
6.1 Dienstregeling periodes	80
6.2 Frequenties, exploitatie tijden en materieel inzet	81
6.3 Aansluitingen	104
 Bijlage 1 Kwantiteiten overzicht	 105
Bijlage 2 Evaluatie dienstregeling	107

Documentgeschiedenis en autorisatie

Versie	Datum	Wijzigingen
0.1	1-7-2026	Eerste concept
0.2	19-7-2026	Eerste opmerkingen / aanpassingen Provincie Utrecht verwerkt
0.3	4-8-2026	Concept tbv Provincie
0.4	8-8-2026	Herziening nav eerste lees sessie PU
0.5	14-8-2026	Definitieve versie
0.6	14-8-2026	Definitieve versie V2
0.7	20-8-2026	Definitieve versie V3
0.8	8-9-2026	Definitieve versie V4

Opgesteld door:

Robin van Grol (Vervoerkundige)

Getekend:

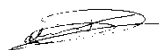


Datum: 8-9-2026

Collegiaal getoetst door:

Tibor Naberhuis (Tenderspecialist)

Getekend:



Datum: 8-9-2026

Vrijgegeven door:

Jacco Verstraaten (Manager Operation Support)

Voorwoord

De start van de nieuwe concessie Utrecht Buiten kende een uitdagend en grillig verloop. Hoewel Keolis al verantwoordelijk was voor een groot deel van het concessiegebied en de implementatie vooraf beheersbaar leek, met de introductie van een nieuwe vloot als belangrijkste wijziging, bleek de praktijk aanzienlijk complexer. Diverse factoren hadden een grotere impact op de operatie dan vooraf was voorzien.

Zo zorgden een lagere inzetbaarheid van voertuigen als gevolg van schades, de beschikbaarheid en opleiding van nieuwe medewerkers, de gereedheid van de infrastructuur voor de extra vervoercapaciteit en de implementatie van nieuwe productformules voor operationele uitdagingen. Zowel interne als externe omstandigheden beïnvloedden de opstartfase en leidden ertoe dat de dienstverlening in de eerste periode niet het niveau bereikte dat wij voor ogen hadden.

De gevolgen hiervan waren merkbaar voor onze reizigers, opdrachtgevers, gemeenten, medewerkers en andere stakeholders. Op deze start kijken wij dan ook kritisch terug. Het afgelopen jaar heeft daarom in het teken gestaan van stabiliseren, optimaliseren en verbeteren. Waar nodig zijn tijdelijke oplossingen ingezet om de dienstverlening op peil te houden, terwijl tegelijkertijd diepgaande analyses zijn uitgevoerd om de oorzaken van de ontstane knelpunten te begrijpen en structurele verbeteringen door te voeren.

De lessen die wij hieruit hebben getrokken vormen een belangrijke basis voor dit vervoerplan. Met de opgedane inzichten en de inmiddels gerealiseerde verbeteringen zetten wij de volgende stap naar een robuuste, betrouwbare en toekomstbestendige uitvoering van de concessie Utrecht Buiten. Het openbaar vervoer in Utrecht bevindt zich op een kantelpunt. De afgelopen jaren is het netwerk fors gegroeid, zowel in omvang als in complexiteit. Met hoge frequenties, nieuwe productformules en een sterk toegenomen reizigersvraag is een systeem ontstaan dat op veel plekken intensief wordt benut. Tegelijkertijd laat de praktijk zien dat verdere groei niet vanzelfsprekend leidt tot betere prestaties. Juist op de drukste corridors en knooppunten komen de grenzen van het huidige systeem steeds nadrukkelijker in beeld.

In dit vervoerplan zetten wij de volgende stap: van groei naar balans. De focus verschuift van méér aanbod naar beter aanbod. Dat betekent dat we kritisch kijken naar de uitvoerbaarheid van de dienstregeling, de robuustheid van rijtijden en de manier waarop we beschikbare capaciteit inzetten. We kiezen daarbij bewust voor gerichte ingrepen in plaats van generieke opschaling. Niet elke extra rit levert immers meerwaarde op; het is de samenhang tussen frequentie, infrastructuur, materieel en operatie die bepaalt of een netwerk echt goed functioneert.

De maatregelen in dit plan zijn gebaseerd op praktijkervaringen, data-analyses en signalen van reizigers, chauffeurs en opdrachtgevers. Ze richten zich op het verminderen van knelpunten, het verbeteren van punctualiteit en het verlagen van de werkdruk, zonder de reizigerswaarde uit het oog te verliezen. Tegelijkertijd zoeken we actief naar innovatieve oplossingen, zoals de inzet van kleinschalig vervoer en slimmere lijnkoppelingen, om het systeem wendbaarder en toekomstbestendiger te maken.

Met deze aanpak bouwen we aan een OV-systeem dat niet alleen meegroeit met de regio, maar ook duurzaam presteert: betrouwbaar voor de reiziger, uitvoerbaar voor de organisatie en betaalbaar voor de opdrachtgever.

Onze dank gaat uit naar de stakeholders voor hun kritische input, het geduld van de Provincie en het rijdend personeel en de inzet van onze planners en vervoerkundigen.

Samenvatting

Samenvatting aanpassingen vervoerplan		
Lijn	Traject	Aanpassingen
1	Amersfoort Centraal - Soesterkwartier	Nieuwe route Soesterkwartier.
2	Amersfoort Centraal - Nieuwland	Dubbele ritten met lijn 302 vervallen, betere spreiding in het weekend met lijn 3 tussen Centraal en Pastor Pieckweg
3	Amersfoort Centraal - Vathorst	Lijn 70 is gekoppeld aan lijn 3 voor Centrum bediening, betere spreiding in het weekend met lijn 2 tussen Centraal en Pastor Pieckweg
3	Woerden – Molenvliet	Komt te vervallen, route wordt opgenomen in lijn 4
4	Amersfoort Centraal - Kattenbroek	Tweemaal per uur is lijn 4 gekoppeld met lijn 203, hierdoor ontstaat er een doorgaande verbinding naar het USP vanuit Kattenbroek
4	Woerden – Molenvliet	Nieuwe route door integratie met lijn 3
5	Amersfoort Centraal – Vathorst	
5	Woerden - Montfoort	Lijn komt te vervallen en wordt geïntegreerd in de nieuwe lijn 105 van Montfoort naar Oudewater via Woerden
6	Amersfoort Centraal - Liendert	Nieuwe route in Liendert
7	Amersfoort Centraal – Schothorst	
8	Amersfoort Centraal - Schuilenburg	
9	Amersfoort Centraal – Leusderkwartier	
10	Amersfoort CS – Hoornbeeck / van Lodenstein College	Enkele rit toegevoegd, in het dal naast 18-meter materieel ook 12-meter materieel in de dienstregeling
15	Amersfoort Centraal – Vathorst	Aanpassing start- en eindtijd 15 minutendienst in afstemming met de vraag. Ritten die nu worden uitgevoerd met U-Liner voertuigen komen terug in de dienstregeling als lijn 315
17	Amersfoort Centraal – Leusden	Parallele ritten met lijn 80 in de vroege ochtend komen te vervallen nav consultatie
19	Amersfoort Centraal – Rusthof / ISVW	Lijn is door gekoppeld met lijn 1 voor een verbeterde ontsluiting met het centrum, Nieuwe halte Sovjet Ereveld Experience
56	Amersfoort – Wijk bij Duurstede	Ochtendspitsritten vervroegd op basis van bezetting. Bus rijdt altijd door als lijn 6 voor een betere ontsluiting van het centrum van Amersfoort
58	Hilversum – Driebergen - Zeist	In Hilversum is de lijn door gekoppeld met lijn 121 richting Mijdrecht. De aansluitingen op de trein in Driebergen – Zeist zijn verbeterd.
59	Hilversum – Zeist	
70	Amersfoort – Hilversum	Vanuit Hilversum rijdt lijn 70 altijd door als lijn 3 voor een verbeterde ontsluiting van Amersfoort Centrum en het Meander. Extra late verbinding van Hilversum naar Amersfoort.
71	Soest Zuid – Stoetdijk Noord	
80	Amersfoort – Veenendaal de Klomp	Tussen Amersfoort en Woudenberg halte Laanzicht rijden in de spitsrichting lijn 80 en 380 in een verbeterd patroon zodat er in de meest kritische richting een 15 minuten dienst ontstaat
82	Amersfoort – Doorn	Kering Doorn Berkenweg in de dienstregeling aangepast zodat omwonende geen last meer ervaren van wachtende bussen.
83	Veenendaal de Klomp – Veenendaal Centrum	Wordt lijn 1 en vertrekt vanaf de Zuidzijde van het station Veenendaal de Klomp. Aansluiting op Veenendaal Centrum robuuster. Lijn 1 is door gekoppeld aan lijn 87 richting Rhenen en ontsluit zonder overstap het grootste deel van Veenendaal.

Lijn	Traject	Aanpassingen
87	Veenendaal de Klomp – Rhenen	In Veenendaal gekoppeld aan lijn 1. Lijn 680 gedeeltelijk geïntegreerd in lijn 87 om dubbele ritten te voorkomen.
102	Woerden – Utrecht	Verdere verbetering van de aansluiting in Woerden op de treinen. Meer ritten tussen Harmelen en Woerden
105	Montfoort – Woerden – Oudewater	Nieuwe lijn vervangt lijn 5 Montfoort – Woerden en Lijn 123 Woerden – Oudewater. Bus vertrekt in Woerden aan de Zuidzijde van het station
106	IJsselstein – Gouda	Avond en weekend ritten Benschop – IJsselstein kunnen uitgevoerd worden met ene 8 persoonsvoertuig
120	Utrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA	In Maarsen krijgt de lijn een andere route door het opheffen van lijn 12. Tussen Utrecht en Maarsen zijn extra ritten toegevoegd om dit te compenseren
121	Hilversum – Mijdrecht	In Hilversum is de bus door gekoppeld met lijn 58 in verband met inrichting Hilversum Busstation
123	Mijdrecht – Woerden	Trajectdeel Mijdrecht – Uithoorn wordt verlegd en gaat rijden via Oosterland in Mijdrecht. Het trajectdeel Woerden – Oudewater gaat over in lijn 105. De aansluitingen in Woerden op de treinen verbeteren
195	Benschop – Utrecht	In de tegenspitsrichting doet lijn 195 bedrijventerrein Lage Dijk aan
203	Amersfoort Schothorst - USP	Alle bussen rijden te Schothorst door als lijn 4 naar Kattenbroek en Amersfoort Centraal. Ook in de andere richting komt lijn 203 van lijn 4. Hiermee is heel Amersfoort Noord goed ontsloten met USP
207	Oudewater – USP	Naar aanleiding van de consultatie zijn de vertrek- en aankomsttijden beter afgestemd op de college tijden.
272	Baarn – USP	
298	Woudenberg – USP	
299	Leusden USP	
302	Amersfoort Nieuwland – USP	Enkel de ritten van en Naar Nieuwland rijden nog als lijn 302. De stamlijn Amersfoort Centraal – USP – (Vianen) wordt lijn 376. Tussen Amersfoort Centraal en USP rijden de bussen in de spits in een afgestemde 5 minuten dienst (lijn 302, 315 en 376)
307	Gouda – Utrecht	Omleidingsdienstregeling verwijderd, hierdoor extra ruimte om meer ritten door te laten rijden van Utrecht naar Oudewater in plaats van Montfoort. Extra late verbinding van Gouda naar Montfoort. Halte Doelenbrug vervalt.
315	Amersfoort Vathorst – USP	Enkele ritten die eerder gereden werden als lijn 15 rijden nu als lijn 315 in de juiste productformule. Tussen Amersfoort Centraal en USP rijden de bussen in de spits in een afgestemde 5 minuten dienst (lijn 302, 315 en 376)
326	Mijdrecht – Amsterdam ArenA	Bus rijdt tijdelijk, zonder aanpassing aan de bedieningsperiode en frequentie, met een ontheffing met bussen in de U-bus formule in plaats van U-liner
330	Mijdrecht – Breukelen	Aansluitingen op de treinen in Breukelen verruimd en verbeterd
341	Wijk bij Duurstede – Utrecht	Route in de middag aangepast in de kritische richting. Op momenten dat lijn 9 komt te vervallen en de reizigersbezetting het niet toelaat, zijn er extra ritten ingelegd van- en naar Bunnink Kosterijland. Te Utrecht rijdt lijn 341 door als lijn 350, zodat reizigers voor het centrum van Utrecht niet hoeven over te stappen
350	Utrecht – Veenendaal /Wageningen	Aansluiting te Veenendaal de Klomp is verbeterd
376	Bunschoten – Vianen	Nieuwe stamlijn voor de corridor Amersfoort Centraal – USP. In de ochtend rijden alle bussen uit Bunschoten door naar USP (/Vianen). Tussen Amersfoort Centraal en USP rijden de bussen in de spits in een afgestemde 5 minuten dienst (lijn 302, 315 en 376)

Lijn	Traject	Aanpassingen
380	Amersfoort – Veenendaal Centrum	Tussen Amersfoort en Woudenberg halte Laanzicht rijden in de spitsrichting lijn 80 en 380 in een verbeterd patroon zodat er een in de meest kritische richting een 15 minuten dienst ontstaat
1	Mijdrecht – Oosterland – (Uithoorn)	Nieuwe lijn tussen Mijdrecht en Uithoorn. Deze bus rijdt via de nieuwe wijk Oosterland.
501	Wijkbus Soesterkwartier	Route aanpassing
503	Eemdijk – Nijkerk	Lijn 503 komt te vervallen. Bediening wordt gedeeltelijk overgenomen door lijn 572
505	Montfoort – Woerden	De lijn krijgt een andere knip in de route waar chauffeurs afgelost kunnen worden. Montfoort wordt Lopik.
522	Weesp - Vreeland	
524/523	(Noorden) Woerden Breukelen	
526	Uithoorn – Breukelen	
572	Amersfoort Vathorst - Soestdijk	Neemt Eemdijk op in de route en vervangt hier lijn 503
573	Eemnes – Amersfoort Meander	
575	Soest – Driebergen – Rijssenburg	
603	Eemdijk – Nijkerk	Komt in overleg met het Corlaer College te vervallen
680	Rhenen – Hoornbeeck / Van Lodenstein	Enkele ritten rijden door naar station Amersfoort. Laatste rit van de dag komt te vervallen tussen Veenendaal de Klomp en Rhenen, hiervoor rijdt lijn 87 extra
682	Houten – Hoevenlaken	
683	Veenendaal – Hoevenlaken	
695	Wijk bij Duurstede – Vakcollege Maarsbergen	Wordt met een 8 persoonsvoertuig gereden
N2	Utrecht – Woerden	
N3	Amersfoort Centraal – Vathorst	
N7	Utrecht – Oudewater	
N8	Utrecht – Wageningen	
N17	Amersfoort Centraal – Leusden	
N20	Utrecht – Loenen aan de Vecht	
N26	Amsterdam – Woerden	
N41	Utrecht – Wijk bij Duurstede	
N50	Utrecht – Amerongen	
N70	Baarn – Amersfoort	
N76	Amersfoort – Bunschoten-Spakenburg	

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:

Algemene uitgangspunten

- Terugblik/ evaluatie dienstregelingen
- Voorkomen/ Oplossen capaciteitsknelpunten
- OV op bedrijventerreinen en in kleine kernen
- Evaluatie van het nachtnet

Utrecht Buiten Specifiek

- Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort
- Bediening Nieuwbouwwijk Oosterland
- Herijking lijnennet Woerd en Waard

Naast de inhoudelijke uitgangspunten geeft de provincie ook financiële uitgangspunten mee, uitgedrukt in een maximumaantal beschikbare dienstregeling uren (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 enkel op de maandag vrijdag ietwat afgeschaald (-9%) Het vertrekpunt voor het vervoerplan 2027 is echter wel het volledige niveau van vervoerplan 2026. Voor het basispakket zijn net als dit jaar 706.673 DRU (exclusief kalendereffecten) beschikbaar.

Proces en Planning

De consultatieversie van het Vervoerplan 2027 is op 20 april gepubliceerd. Tot en met 17 mei konden reizigers en overige belanghebbenden hun reactie kenbaar maken via een online enquête. Parallel hieraan zijn de betrokken gemeenten geconsulteerd en is het ROCOV gevraagd advies uit te brengen over de voorgenomen wijzigingen. Op basis van de ontvangen feedback en enkele aanvullende maatregelen heeft Keolis op 27 juli een aanvullend adviesverzoek ingediend bij het ROCOV. De betreffende maatregelen zijn tevens afgestemd met de betrokken gemeenten, ondanks dat deze buiten de oorspronkelijke consultatietermijn vielen.

Leeswijzer

De provincie Utrecht heeft aan Keolis (concessie Buiten) en aan Transdev (concessie Binnen) 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 wordt 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 dienstregeling periodes 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

2.1.1 Terugblik op dienstregeling 2026: eerste inzichten en aandachtspunten

Met de start van de nieuwe concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten in december 2025 is een omvangrijke wijziging van het openbaar vervoersaanbod doorgevoerd. Zowel Keolis als Transdev hebben ingezet op een forse uitbreiding van het aanbod, nieuwe productformules, hogere frequenties en de inzet van meer en groter materieel. Deze wijzigingen sluiten aan bij de groeiende mobiliteitsvraag in de regio Utrecht en de ambitie om het openbaar vervoer aantrekkelijker, betrouwbaarder en toekomstbestendig te maken.

Uit de eerste reizigers- en exploitatiecijfers blijkt dat deze investeringen op veel lijnen hebben geleid tot reizigersgroei. Vooral op lijnen waar frequenties zijn verhoogd of nieuwe hoogwaardige productformules zijn geïntroduceerd, is een positieve ontwikkeling zichtbaar. Tegelijkertijd moet worden benadrukt dat de wijzigingen relatief recent zijn ingevoerd. De eerste resultaten bieden daarom waardevolle inzichten, maar vormen nog geen definitieve basis voor conclusies over het langetermijneffect van de aanpassingen.

2.1.2 Groei brengt nieuwe uitdagingen met zich mee

Naast de positieve ontwikkeling in reizigersaantallen is in de afgelopen maanden ook duidelijk geworden dat de groei van het openbaar vervoer nieuwe operationele uitdagingen met zich meebrengt. Op verschillende corridors in Utrecht Buiten is inmiddels sprake van zeer hoge frequenties. Op verbindingen zoals Wijk bij Duurstede – Utrecht, Driebergen-Zeist – Utrecht en Amersfoort – Utrecht Science Park rijden in de spits meerdere lijnen zeer kort achter elkaar. Hierdoor ontstaat feitelijk een metro-achtige bediening, terwijl een groot deel van de infrastructuur nog gebaseerd is op reguliere busdiensten.

Op delen van het netwerk beschikken de lijnen over vrije busbanen, maar op veel trajecten rijden bussen nog tussen het overige verkeer. De combinatie van hoge frequenties, beperkte infrastructuurcapaciteit en drukke halteomgevingen leidt op sommige locaties tot opstoppen, onderlinge hinder tussen bussen en toenemende kwetsbaarheid van de dienstuitvoering. Dit speelt onder meer rond Utrecht Centraal, Rijnsweerd en verschillende drukke halteclusters langs de stedelijke assen.

Ook de busstations van Utrecht en Amersfoort staan steeds meer onder druk. Grote aantallen kerende voertuigen, pauzerende chauffeurs en bufferende bussen beperken de beschikbare ruimte en zorgen voor extra complexiteit in de dagelijkse operatie. Hierdoor neemt de kans op vertragingen toe en wordt het voor chauffeurs moeilijker om volgens planning te rijden.

2.1.3 Betrouwbaarheid en haalbaarheid onder druk

Het dienstregelingsjaar 2026 werd daarnaast gekenmerkt door een hogere rituitval dan gewenst. Een tekort aan chauffeurs heeft hieraan bijgedragen, maar uit analyses blijkt dat ook de opzet van de dienstregeling zelf een belangrijke factor is. Op delen van het netwerk zijn rijtijden zeer strak gepland, terwijl op andere delen juist te veel ruimte aanwezig is. Beide situaties kunnen leiden tot operationele problemen en een verminderde betrouwbaarheid voor reizigers.

Een onafhankelijke analyse van OV-Context laat zien dat op ongeveer een kwart van de onderzochte trajecten sprake is van een aandachtspunt in de rijtjidsplanning. Dit betekent niet automatisch dat de punctualiteit onvoldoende is, maar wel dat verdere optimalisatie noodzakelijk is om de dienstregeling robuuster te maken en de werkdruk voor chauffeurs te verlagen.

De praktijk laat zien dat hoge frequenties over langere afstanden een zeer strakke uitvoering vereisen. Kleine vertragingen kunnen zich snel door het netwerk verspreiden, terwijl tegelijkertijd de ruimte voor chauffeurs om extra service te bieden aan reizigers afneemt. Dit vraagt om een betere balans tussen dienstregelingskwaliteit, operationele haalbaarheid en reizigersbeleving.

2.1.4 Evaluatie van de doorgevoerde wijzigingen

Ondanks de genoemde uitdagingen laten de eerste reizigersontwikkelingen zien dat veel van de doorgevoerde wijzigingen aansluiten bij de vervoervraag. Op verschillende lijnen is sprake van duidelijke reizigersgroei, wat erop wijst dat reizigers de uitgebreidere bediening, hogere frequenties en verbeterde productformules waarderen. De introductie van concepten zoals U-link, U-liner en U-bus heeft daarbij bijgedragen aan een duidelijkere positionering van het netwerk en een meer herkenbaar vervoeraanbod.

Tegelijkertijd heeft de uitvoeringskwaliteit op delen van het netwerk nog niet het niveau bereikt dat bij deze productformules hoort. Rituitval, inzet van afwijkend materieel en operationele knelpunten kunnen de reizigersgroei hebben geremd en beïnvloeden het beeld van de eerste evaluatie.

In de bijlage treft u een uitgebreidere analyse.

2.1.5 Richting vervoerplan 2027

Voor het vervoerplan 2027 ligt de nadruk op het verder verbeteren van de robuustheid en uitvoerbaarheid van het netwerk. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn:

- Het verminderen van onnodige busbewegingen op de busstations van Utrecht en Amersfoort.
- Het verder doorkoppelen van lijnen om keertijden en operationele verstoringen te beperken.
- Het optimaliseren van rijtijden op basis van objectieve analyses.
- Het verbeteren van de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering.
- Het terugdringen van rituitval en het verlagen van de werkdruk voor chauffeurs.
- Het beter benutten van beschikbare infrastructuurcapaciteit.

Voor de langere termijn is daarnaast een bredere discussie nodig over de verhouding tussen frequentie, infrastructuur en exploitatie. Zonder aanvullende investeringen in infrastructuur bereiken sommige corridors de grenzen van hun capaciteit. Een meer geleidelijke frequentiestructuur, gecombineerd met een betere spreiding van de vervoervraag over de dag, kan bijdragen aan een stabiel en toekomstbestendiger openbaar vervoerssysteem.

De eerste ervaringen met de dienstregeling 2026 laten zien dat de gekozen richting potentie heeft. De uitdaging voor de komende jaren ligt in het verder versterken van de betrouwbaarheid en uitvoerbaarheid, zodat de gerealiseerde reizigersgroei kan worden vastgehouden en verder uitgebouwd.

2.2 Voorkomen/ Oplossen capaciteitsknelpunten

De provincie Utrecht heeft beide concessiehouders verzocht te onderzoeken of met ingang van dienstregeling 2027 capaciteitsknelpunten worden verwacht als gevolg van een verdere groei van het aantal reizigers. Keolis onderscheidt twee vormen van capaciteit binnen de concessie. Enerzijds betreft dit de vervoercapaciteit in de

voertuigen zelf, oftewel de beschikbare zit- en staanplaatsen in relatie tot de reizigersvraag. Hierbij spelen onder andere de voertuiglengte, de inzet van verschillend materieel en het streven naar voldoende reizigerscomfort een belangrijke rol.

Anderzijds wordt de beschikbare capaciteit bepaald door infrastructurele randvoorwaarden. Op verschillende locaties binnen de concessie kunnen beperkingen in de infrastructuur invloed hebben op de inzet van voertuigen, de frequentie van de dienstverlening of de doorstroming van het openbaar vervoer. Hierbij kan worden gedacht aan de beschikbare ruimte op wegvakken en haltes, de inrichting van busstations, verkeerskundige knelpunten en beperkingen ten aanzien van voertuigafmetingen.

2.2.1 Vervoercapaciteit

Met de start van de nieuwe concessie is de beschikbare vervoercapaciteit aanzienlijk uitgebreid. Hiervoor is een omvangrijke vloot 15-meter- en 18-meterbussen aan de exploitatie toegevoegd, waardoor op drukke verbindingen meer zitplaatsen kunnen worden aangeboden en beter kan worden aangesloten op de groeiende reizigersvraag.

De corridor Amersfoort Centraal - Utrecht Science Park vormt daarbij het belangrijkste aandachtspunt. Op deze verbinding is de reizigersgroei de afgelopen jaren bovengemiddeld geweest. In het Vervoerplan 2026 is deze corridor daarom uitgebreid geanalyseerd. Op basis van de huidige reizigersaantallen en de uitbreiding van de vervoercapaciteit wordt op deze corridor op dit moment geen sprake geacht van structurele vervoercapaciteitsknelpunten. Door de inzet van 15-meter- en 18-meterbussen is de zitplaatscapaciteit aanzienlijk toegenomen, waardoor de verwachte reizigersgroei op een robuuste wijze kan worden opgevangen.

In dit Vervoerplan is specifiek aandacht besteed aan de effecten van de voorgenomen aanpassingen in de dienstregeling van de concessie Utrecht Binnen op parallelle verbindingen binnen de concessie Utrecht Buiten. Omdat reizigers zich bij wijzigingen in het aanbod kunnen verplaatsen naar alternatieve lijnen, is beoordeeld of deze wijzigingen gevolgen hebben voor de benodigde vervoercapaciteit binnen het netwerk van Keolis. Een belangrijk voorbeeld betreft lijn 9 tussen Utrecht Centraal en Stadion Galgenwaard, waar het aanbod wordt verminderd. Naar verwachting zal hierdoor een deel van de reizigers uitwijken naar lijn 341, waardoor de reizigersvraag op deze corridor kan toenemen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de wijzigingen in de verbinding tussen Utrecht en Maarssen, waarbij de lijnen 12 en 120 gedeeltelijk worden geïntegreerd. Ook deze aanpassing kan gevolgen hebben voor de reizigersstromen binnen de concessie Utrecht Buiten.

Keolis heeft deze ontwikkelingen meegenomen in de capaciteitsanalyse voor dienstregeling 2027. Op basis van de huidige inzichten en prognoses wordt verwacht dat de beschikbare vervoercapaciteit toereikend is om de verwachte reizigersgroei op te vangen. De reizigersaantallen op de betrokken lijnen zullen na invoering van de nieuwe dienstregeling actief worden gemonitord, zodat waar nodig tijdig aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen.

2.2.2 Infrastructurele capaciteit

Naast de vervoercapaciteit in de voertuigen zelf, speelt ook de beschikbare infrastructurele capaciteit een belangrijke rol in de uitvoering van de dienstregeling. Met de start van de nieuwe concessie is het aanbod ten opzichte van de voorgaande dienstregeling aanzienlijk uitgebreid en zijn nieuwe productformules geïntroduceerd. Hierdoor is de belasting van verschillende onderdelen van de OV-infrastructuur merkbaar toegenomen. De praktijk laat zien dat op enkele locaties de beschikbare infrastructurele capaciteit een beperkende factor vormt voor verdere groei van de dienstregeling. Met name op drukke corridors, zoals de busbanen in het centrum van Utrecht en op Utrecht Science Park, leiden hoge frequenties en grote reizigersstromen tot langere halteertijden en een verminderde doorstroming. Daarnaast wordt op de busbuffers van Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal een hoge bezettingsgraad bereikt, waardoor extra manoeuvres, wachttijden en vertragingen kunnen ontstaan. Deze

infrastructurele beperkingen beïnvloeden daarmee direct de robuustheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Minder druk op busbuffers door doorkoppeling van lijnen

Om de beschikbare infrastructuurcapaciteit beter te benutten, worden binnen dit vervoerplan verschillende lijnkoppelingen gerealiseerd. In Amersfoort worden onder andere de lijnen 70 en 3, de lijnen 19 en 1 en lijn 376 als stamlijn aan elkaar gekoppeld. Hierdoor neemt het aantal voertuigbewegingen van en naar de busbuffer op een gemiddelde werkdag met circa 200 af. Ook in Utrecht wordt een belangrijke optimalisatie doorgevoerd door de koppeling van de lijnen 350 en 341. Hierdoor hoeven voertuigen niet langer gebruik te maken van de busbuffer, wat leidt tot een afname van circa 140 voertuigbewegingen per werkdag.

Deze maatregelen verminderen de druk op de beschikbare buffercapaciteit, verbeteren de operationele robuustheid en beperken de kans op vertragingen als gevolg van opstoppen rond de stationsomgevingen. Voor reizigers ontstaat bovendien een aantrekkelijker product doordat in reisadviezen een aantal nieuwe overstapvrije verbindingen kan worden aangeboden.

Utrecht Science Park

Tijdens gesprekken met de provincie is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor een verdere kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer van en naar Utrecht Science Park. Tegelijkertijd constateren wij dat de huidige infrastructuur op en rond het Science Park haar capaciteitsgrenzen nadert. De beschikbare ruimte op de busbaaninfrastructuur, haltes en keerfaciliteiten beperkt de mogelijkheden om het aantal ritten verder uit te breiden. Hierdoor vormt niet zozeer de beschikbare voertuigcapaciteit, maar vooral de infrastructuurcapaciteit een randvoorwaarde voor toekomstige groei van het openbaar vervoer op deze corridor. Om de bereikbaarheid van Utrecht Science Park ook op langere termijn te kunnen waarborgen, zal Keolis in het kader van het Vervoerplan 2028 voorstellen uitwerken voor een verdere verbetering van de doorstroming, betrouwbaarheid en capaciteit van deze verbindingen.

2.3 OV op bedrijventerreinen en in kleine kernen

In de concessie Utrecht Buiten speelt de bediening van kleine kernen en bedrijventerreinen een belangrijke rol binnen het gehele netwerk. Met het ontsluiten van bedrijventerrein Broekweg in Wijk bij Duurstede is een nieuwe stap gezet in het bedienen van bedrijventerreinen in provincie Utrecht. Daarnaast zullen de kleine kernen altijd minimaal de huidige bediening behouden om zo de bereikbaarheid van deze kleine kernen te waarborgen. In dit vervoerplan richten we ons op bedrijventerrein Lage Dijk in IJsselstein

2.4 Evaluatie van het nachtnet

In het vervoerplan 2026 is per december 2025 de donderdag toegevoegd aan de dagen dat het nachtnet rijdt. In de concessie Utrecht Buiten ging dit om de lijnen N7, N20 en N50 om zo gezamenlijk met Transdev de dekking in en rond de stad Utrecht gelijk te houden.

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 9.351 reizigers gebruik van het nachtnet:

Totaal aantal reizigers (en gemiddeld per rit) nachtlijnen januari + februari 2026

Lijn:	donderdag	vrijdag	zaterdag	Totaal
N2 Utrecht – Woerden	-	304 (16)	673 (37)	977 (27)
N3 Amersfoort Centraal - Vathorst	-	-	591 (26)	591 (26)
N7 Utrecht – Oudewater	45 (4)	303 (19)	779 (34)	1127 (19)
N8 Utrecht – Wageningen	-	702 (59)	963 (63)	1665 (61)
N17 Amersfoort – Leusden	-	-	356 (19)	356 (19)
N20 Utrecht – Loenen a/d Vecht	27 (3)	256 (30)	446 (23)	729 (19)
N26 Amsterdam – Woerden	-	142 (9)	162 (11)	304 (10)
N41 Utrecht – Wijk bij Duurstede	-	432 (25)	839 (41)	1271 (33)
N50 Utrecht – Amerongen	225 (21)	729 (55)	852 (73)	1806 (35)
N70 Amersfoort - Baarn	-	-	164 (11)	164 (11)
N76 Amersfoort – Bunschoten-Spakenburg	-	-	360 (17)	360 (17)

De drukste lijnen zijn de N50 (Utrecht – Amerongen) en de N8 (Utrecht – Wageningen). Ook de nachtlijnen naar Oudewater (N7) en naar Wijk bij Duurstede (N41) kennen relatief veel gebruikers. De drukste nacht is de zaterdag. Het gebruik op de donderdag blijft voor de N7 en N20 nog een beetje achter; de N50 weten reizigers al goed te vinden. 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	1773	6
Zeist	1220	15
Amersfoort	838	8
Driebergen	584	7
De Meern	456	4
Woerden	399	9
Wijk bij Duurstede	349	7
Doorn	235	5
Montfoort	232	4
Wageningen	208	6
Overige 30 kernen	3057	7

In totaliteit is Utrecht de grootste bestemming. Dit is logisch aangezien 6 nachtlijnen door Utrecht rijden en veel wijken van Utrecht bedienen. Qua uitstappers per rit is Zeist een belangrijke bestemming voor het nachtnet. Ditzelfde concludeert Transdev in haar vervoerplan. Verder doen de grotere kernen het relatief goed qua aantal uitstappers per rit.

Aanbevelingen

Het gebruik van het nachtnet biedt nog ruimte voor verdere groei. Met name de uitbreiding van de dienstverlening naar de nacht van donderdag op vrijdag creëert nieuwe reismogelijkheden die naar verwachting nog niet volledig worden benut. Om de bekendheid en het gebruik van het nachtnet verder te vergroten, zal de promotie van de nachtlijnen in 2026 en 2027 worden geïntensifieerd.

Op dit moment worden geen grote wijzigingen in het nachtnet voorzien. Gezien de recente start van de nieuwe concessies is het wenselijk eerst ervaring op te doen met de huidige opzet. Daarnaast bestaat er een sterke samenhang tussen de nachtlijnen van de concessies Utrecht Buiten en Utrecht Binnen, zowel wat betreft bestemmingen en routes als de bediening van wijken binnen de stad Utrecht.

Keolis zal daarom samen met Transdev een integrale visie op het nachtvervoer in de regio ontwikkelen. Hierbij worden de bestaande routes geëvalueerd en worden mogelijkheden voor optimalisatie en verdere groei van het nachtnet onderzocht. De uitkomsten van deze analyse zullen worden betrokken bij een volgend vervoerplan, waarin eventuele aanpassingen nader worden uitgewerkt.

3 Uitwerking uitgangspunten

Naast gezamenlijke uitgangspunten die voor beide concessies uitgewerkt zijn, heeft de provincie Utrecht ook uitgangspunten meegegeven die enkel voor Keolis als concessiehouder Buiten opgaan. In dit hoofdstuk zullen deze uitgangspunten worden behandeld. In hoofdstuk 4 zijn de uitgangspunten op lijn niveau uitgewerkt.

3.1 Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort

In Amersfoort en omgeving is in december 2025 het U-link concept geïntroduceerd. In paragraaf 2.1.1 is de groei van het U-link netwerk al toegelicht. Met groeicijfers van maximaal 42% doet het U-link concept het erg goed binnen de regio Amersfoort, ondanks de uitvoeringsproblematiek in Amersfoort. De verwachting is dat dit verder zal groeien bij een betrouwbare dienstuitvoering.

Voor de stad Amersfoort zijn verschillende voorstellen uitgewerkt om de dienstregeling robuuster te maken.

Versnellen lijn 15/315 in Zielhorst

Het voorstel is om lijn 15/315 in Zielhorst te versnellen. Dit voorstel wordt gedragen door de gemeente Amersfoort. Lijn 15/315 rijdt dan niet meer via de Zielhorsterweg en de Cornelis Drebbelstraat maar via de Zijderupsvlinder. Hiermee komt halte Curiestraat te vervallen voor lijn 15/315. Zie onderstaande routewijziging.

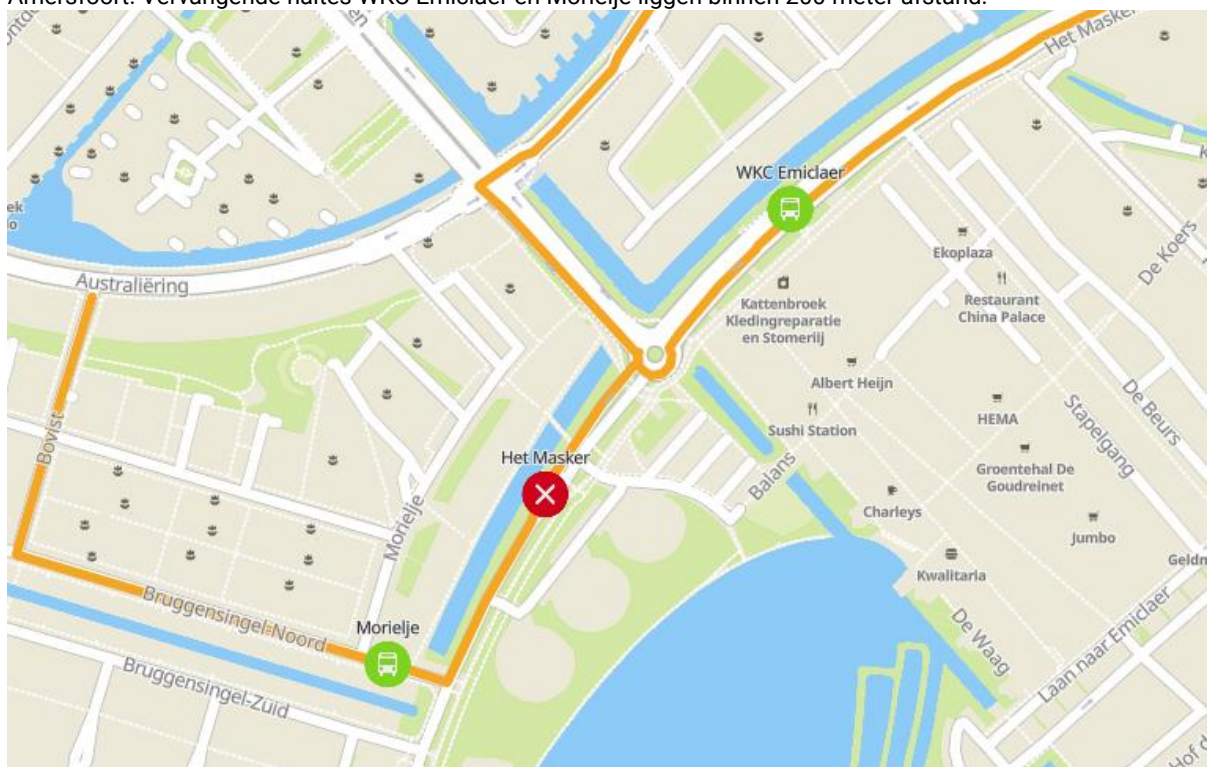


Deze halte wordt nog wel aangedaan door lijnen 4 en 5. Per maand stappen er gemiddeld 428 (februari 2026) reizigers in op halte Curiestraat op lijn 15/315. Dit gaat om 15 instappers per dag. Door de routewijziging wordt de rijtijd van lijn 15/315 1 minuut korter per rit. Gezien de U-link (15) en U-liner (315) lijnen die op dit traject rijden, past de routewijziging in het versnellen van de hoogwaardige concepten.

Halte Het Masker

Halte Het Masker is in het verleden aangelegd om het winkelcentrum Emiclaer te bedienen. Met het verlengen van lijn 4 naar station Schothorst heeft het winkelcentrum een eigen bushalte gekregen; WKC Emiclaer. Halte Het Masker is hiermee eigenlijk overbodig geworden. Met 299 instappers per maand (februari 2026) stappen hier 11 reizigers per dag in. Halte WKC Emiclaer kent daarentegen 1315 maandelijkse instappers (47 per dag).

Het voorstel is dan ook om halte Het Masker op te heffen. Dit voorstel wordt gedragen door de gemeente Amersfoort. Vervangende haltes WKC Emiclaer en Morielje liggen binnen 200 meter afstand.



Halte Warande

Halte Warande, gelegen aan de Barchman Wuytierslaan, bedient de lijnen 34, 70, 302, 315 en 376.

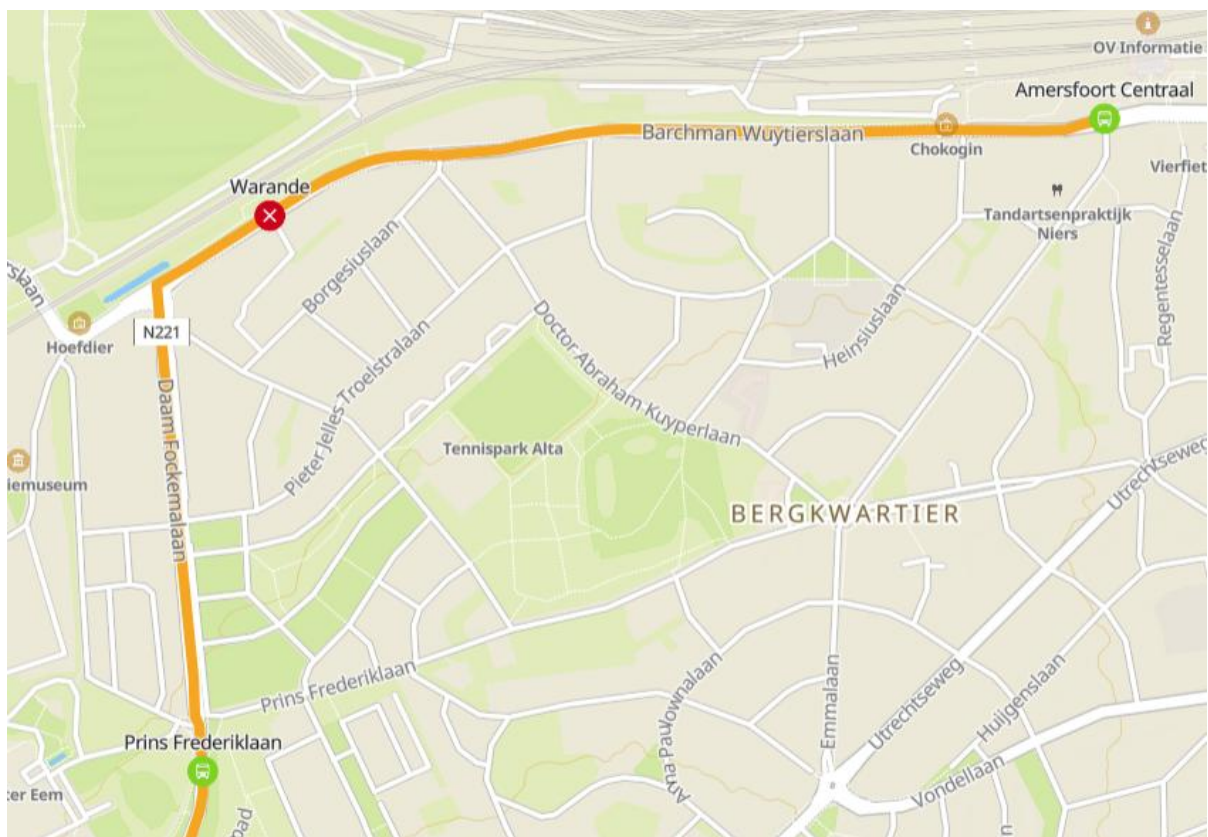


Op een gemiddelde werkdag (september–november 2025) maken 44 reizigers gebruik van de halte richting Amersfoort Centraal, terwijl per uitgaande richting 11 tot 16 reizigers instappen.

Gebruik halte Warande

Lijn	Richting	Aantal instappers per dag
Alle	Amersfoort Centraal	44
34	Zeist, Westraven	11
70	Soest, Hilversum	16
3xx	Utrecht Science Park	11

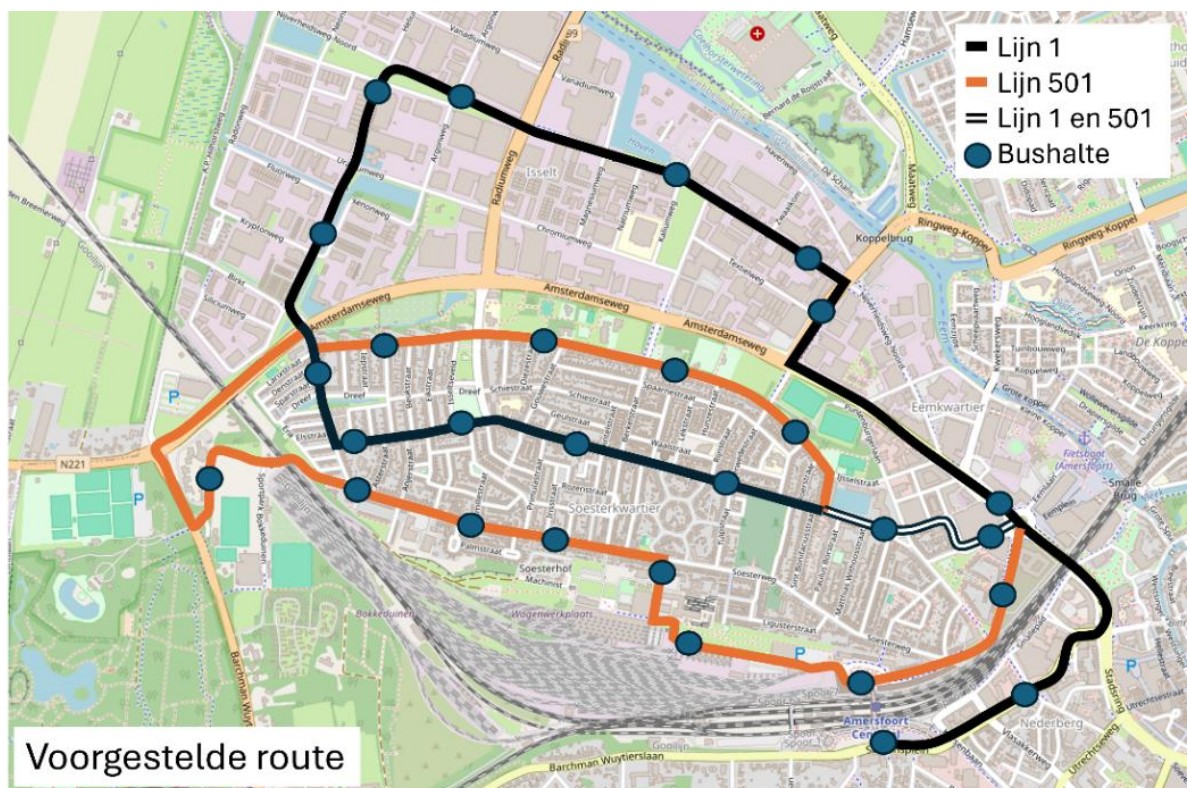
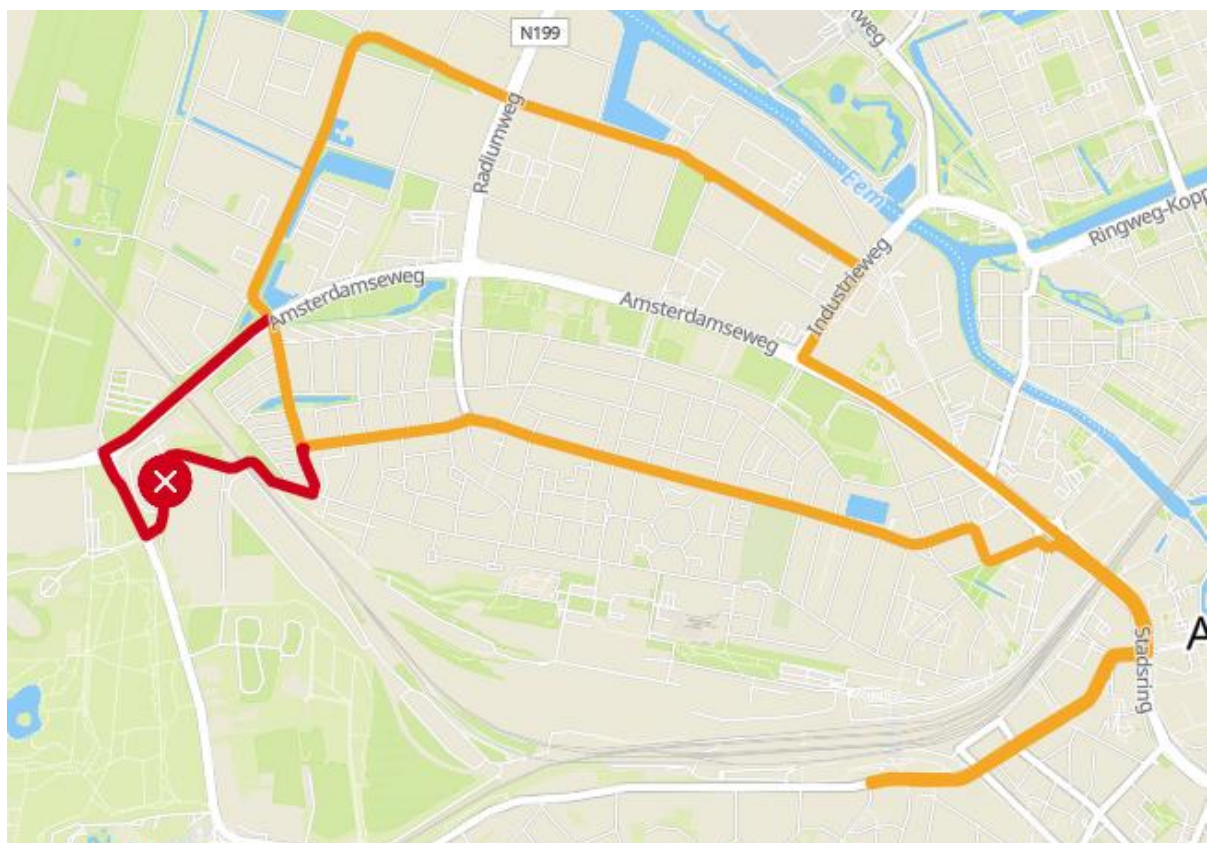
Hoewel het haltepaar onderdeel is van het project Haltetoegankelijkheid, kent de uitvoering ter plaatse beperkingen. Richting Amersfoort Centraal verhindert een bestaande boom de aanleg van een volwaardige toegankelijke halte. Een aangevraagde kapvergunning leidde tot ontvankelijk bezwaar vanwege de waardevolle laanstructuur. Hierdoor kan de halte slechts tot 7,35 meter in 18 cm hoogte worden opgehoogd, wat formeel voldoende is volgens het Centraal Haltebestand, maar in de praktijk ontoereikend is. Met name de 18-meterbussen op de 300-lijnen naar Utrecht Science Park beschikken over drie instapdeuren, die door de beperkte haltelengte niet allemaal toegankelijk kunnen worden ingezet. Dit staat haaks op de verdere ontwikkeling van deze lijnen tot volwaardige BRT-corridors, waarvoor volledig toegankelijke haltes met voorzieningen van stationskwaliteit – zoals overdekte wachtruimtes en voldoende fietsparkeerplaatsen – noodzakelijk zijn. Daarnaast blijkt uit loopafstandenanalyses (10 minuten, circa 700 meter) dat de bedieningsgebieden van halte Warande en halte Prins Frederiklaan grotendeels overlappen. Het unieke bereik van halte Warande binnen deze straal beperkt zich voornamelijk tot het AZC en een deel van de Abraham Kuyperlaan. De haltes Groen van Prinstererlaan en Daam Fockemalaan blijven behouden voor U-link 70.



Het voorstel is om halte Warande volledig op te heffen. Er is met halte Prins Frederiklaan en Centraal Station voldoende alternatief beschikbaar. Bijkomend voordeel is dat de BRT-lijnen iets sneller/betrouwbaarder worden. Bij de overgebleven haltes is ook meer ruimte voor fietsparkeren en beschut wachten.

Lijn 1/501

In het vorige vervoerplan is lijn 1 in combinatie met lijn 501 uitgebreid geanalyseerd. Hieruit is gebleken dat wijzigingen mogelijk en nuttig kunnen zijn maar dat dit in het vervoerplan 2026 nog te vroeg kwam. De gesprekken zijn in aanloop naar dit vervoerplan wederom opgestart met de provincie, de gemeente Amersfoort en de buurtbusvereniging. Meerdere varianten zijn gemaakt en beoordeeld. De route van lijn 1 volledig veranderen is niet haalbaar gebleken. Wel is gekeken naar een mogelijke versnelling van lijn 1 binnen Soesterkwartier om zo lijn 1 binnen het Soesterkwartier aantrekkelijker te maken voor reizigers. Uit analyses is gebleken dat op halte Birkhoven Park slechts 6 reizigers per dag gebruik maken van lijn 1. Het omrijden via deze halte kost per rit 3 minuten. Deze 6 reizigers hebben echter een goed alternatief met lijn 501 en lijn 70 (halte Soesterweg). Het voorstel is dan ook om halte Birkhoven Park niet meer te bedienen met lijn 1. Reizigers van deze halte hebben een goed alternatief met lijn 501. Door de routewijziging van lijn 1 wordt de reistijd van reizigers van en naar Soesterkwartier met 3 minuten verkort.



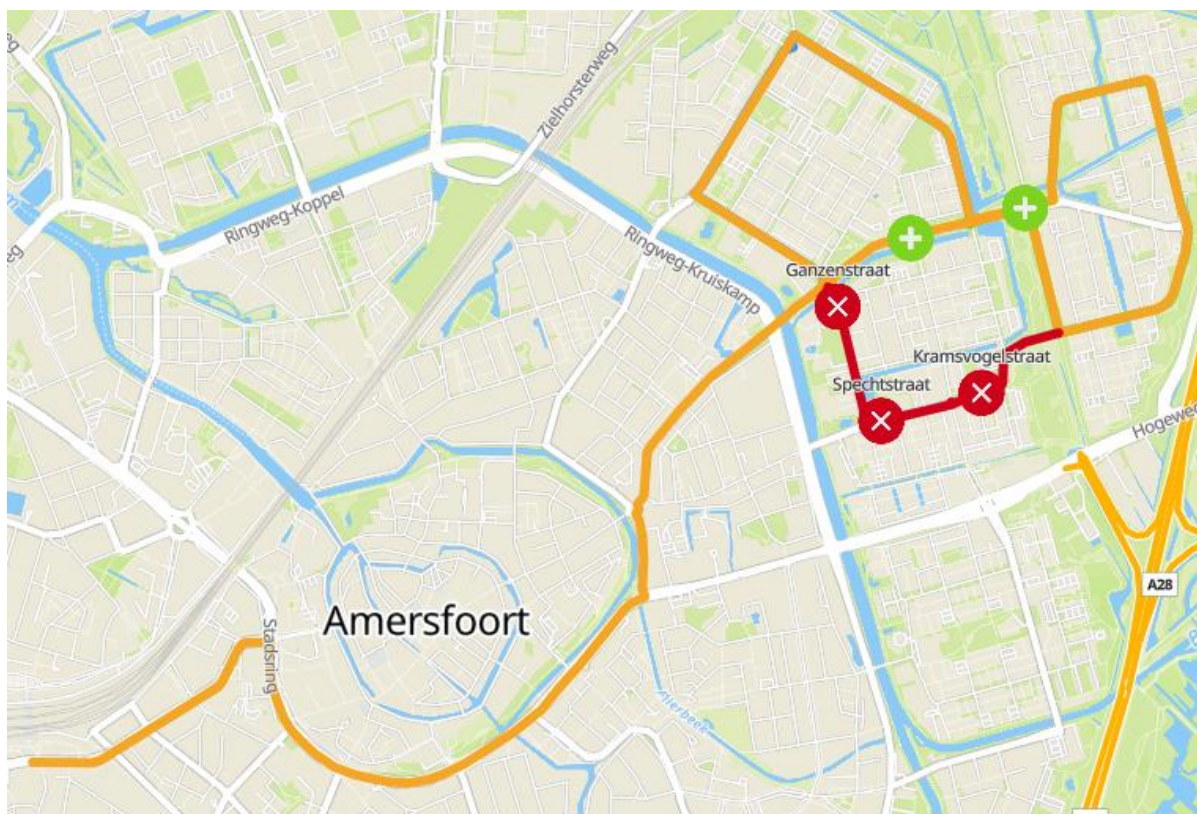
Lijn 6 Rustenburg/Liendert

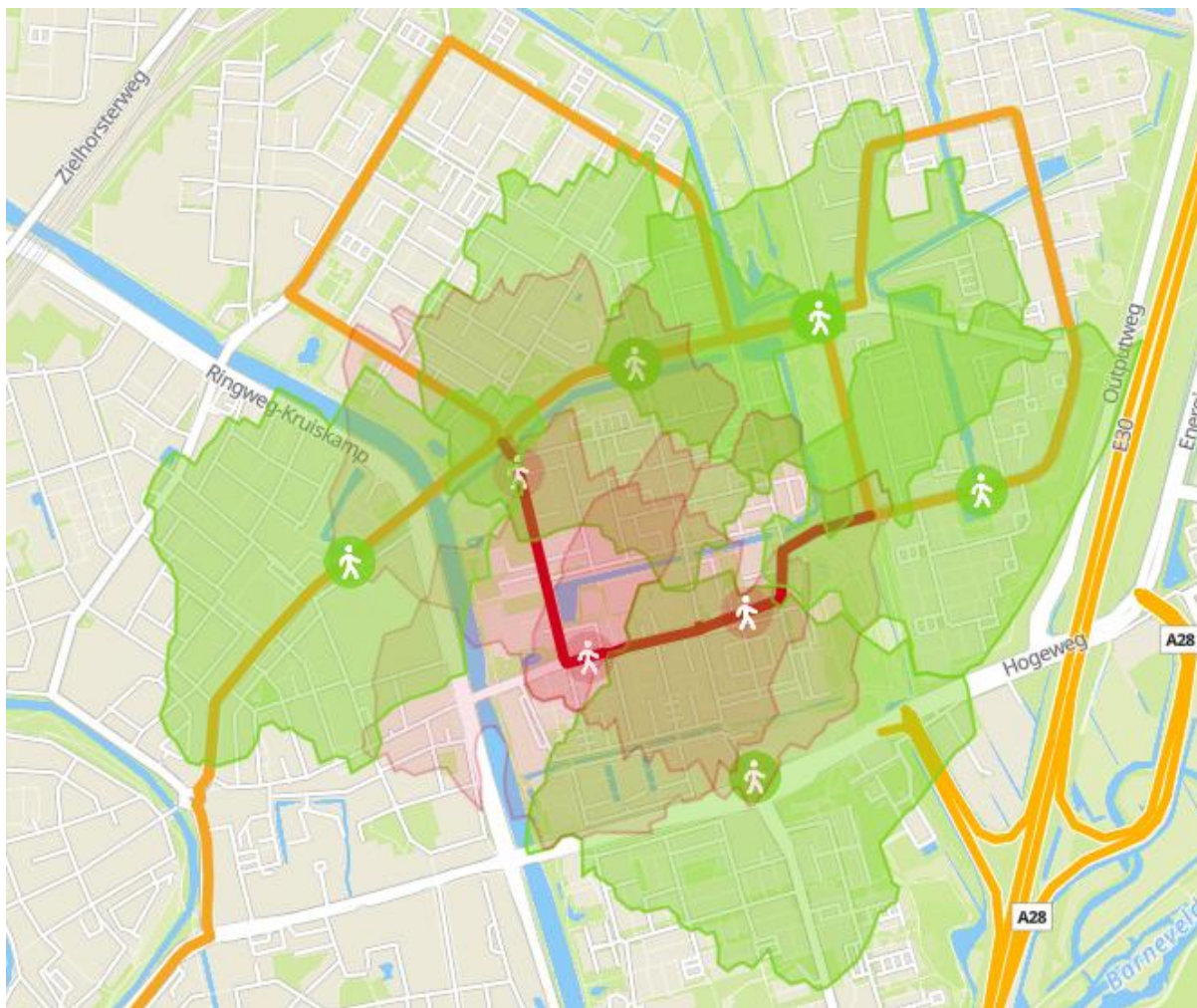
Rocov Utrecht heeft gevraagd om de route in Liendert en Rustenburg opnieuw te onderzoeken. Zij constateren dat er in het middendeel van Liendert geen halte in de buurt is, en de reistijden lang zijn voor de uiteinden van de

wijk door de lange lusroute van lijn 6. Daarbij is halte Amerena nu vaak een aantrekkelijkere halte voor het zuidelijke deel van Liendert door de snelle U-link 15 en U-liner 315. Rocov stelt voor om de lijn in twee lijnen op te splitsen met een centrale as over de Van Randwijcklaan.

Hoewel deze variant op delen van het traject leidt tot een snellere verbinding en kortere loopafstanden voor het centrale deel van Liendert, ontstaat op de afzonderlijke takken een halfuurfrequentie. Hierdoor verslechtert de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer met name voor Liendert Noord en Rustenburg en bestaat het risico dat de fijnmazige wijkontsluiting op termijn onder druk komt te staan.

Als alternatief stellen we voor om vanuit het centrum een route via de Van Randwijcklaan te rijden zonder de lijn op te knippen, met een of twee nieuwe haltes. Hiermee blijft de kwartierfrequentie behouden en ontstaat voor een groter deel van Liendert een nabijgelegen uitstaphalte, en de reistijdbetrouwbaarheid richting Rustenburg verbetert iets. Nadeel van deze variant is dat de directe OV-ontsluiting van de Lageweg op grotere afstand komt te liggen. Door de goede bediening van halte Amerena en de nieuwe halte(s) aan de van Randwijcklaan wordt voldoende alternatief geboden.





3.2 Bediening nieuwbouwwijk Oosterland (Mijdrecht)

Voor het vervoerplan Utrecht Buiten 2027 wordt ingezet op een toekomstbestendig en efficiënter openbaarvervoernetwerk in de kernen Mijdrecht en Vinkeveen. Door ontwikkelingen zoals de geplande woningbouw in De Ronde Venen (circa 3.000 nieuwe woningen tot 2030) en het centrumplan Vinkeveen, ontstaat een groeiende vraag naar betrouwbaar en aantrekkelijk OV. Tegelijkertijd neemt de noodzaak toe om de doorstroming en rijtijdbetrouwbaarheid te verbeteren, mede door de invoering van 30 km/u-zones binnen de dorpskernen.

Voor Mijdrecht en Oosterland ligt de focus op het robuuster maken van het lokale netwerk in aanloop naar grote infrastructurele wijzigingen rond de Oosterlandweg medio 2028. De nieuwe lijn 1 kan 2x per uur via een nieuwe route door de Dr. Van der Berglaan, J. van der Haarlaan en de Oosterlandweg worden geleid, waardoor nieuwe woonwijken en scholen beter worden bediend.



De inkorting van lijn 123 tot Mijdrecht Centrum, vanwege de nieuwe Dorpslijn naar Oosterland en Uithoorn via Ringdijk 2^e Bedijking, én het exclusief benutten van de N201 door lijn 330 verbeteren de snelheid en betrouwbaarheid voor doorgaande reizigers.

Tot slot willen we de komende tijd in gesprek met de buurtbusvereniging van lijn 526. De rijtijden staan onder druk en er is sprake van veel paralleliteit met andere lijnen.

3.3 Herijking lijnennet Woerd en Waard

3.3.1 Woerden

Inleiding

Woerden is een compacte stad met een hoog fietsgebruik. Het merendeel van de woningen ligt binnen twee kilometer van het station, een afstand waarop veel reizigers normaal gesproken voor- en natransport per fiets verkiezen boven de bus. Alleen de wijk Molenvliet ligt buiten deze straal.

Door de ligging nabij de A12 en diverse provinciale wegen kent het stationsgebied relatief veel doorgaand verkeer. Tegelijkertijd groeit Woerden sterk, vooral in de spoorzone waar veel nieuwe woningen worden gerealiseerd. Hierdoor zal de doorstroming van het openbaar vervoer in de toekomst verder onder druk komen te staan.

Observaties

- De verkeersdruk op de Oudelandseweg, Utrechtseweg en Polanerbaan veroorzaakt regelmatig vertragingen.
- Op de Burgemeester van Zwietenweg ontstaan bij de rotonde met de Hollandbaan veel wachtrijen.
- Eén ochtendrit krijgt vertraging door de route Waarder Carpoolplaats – Ziekenhuis.
- Snel & Polanen wordt uitsluitend door U-flex bediend en kent geen reguliere busbediening.

- Molenvliet wordt bediend door U-flex en doordeweeks tijdens de spitsuren door een reguliere lijn.
- Lijn 3 kent een zeer laag gebruik.
- Op lijn 123 zijn nauwelijks doorgaande reizigers over station Woerden heen.
- Zegveld wordt sinds kort ook op zaterdag bediend door buurtbus 524. Er wordt onderzocht of een doortrekking naar Nieuwkoop mogelijk is, inclusief behoud van goede overstaprelaties. De huidige ritten tussen Zegveld en Woerden zijn al druk.
- Buurtbus 524 ervaart spitsdrukke door scholieren tussen Kockengen en Woerden.
- De buurtbus rijdt vanuit Woerden naar Noorden, maar niet door naar Nieuwkoop zoals lijn 101 in de spits. Doorrijden kan de netwerkwaarde verbeteren, maar de buurtbusvereniging vreest te hoge belasting.
- Scholieren vormen een belangrijke doelgroep op lijnen 102 en 123, wat leidt tot drukke en soms overlast.
- Het ziekenhuis verhuist naar de hoek Zaagmolenlaan/Blekerijlaan, waardoor de afstand tot de huidige OV-route groter wordt.
- U-flex in Woerden functioneert zeer goed.

Oplossingen

Nieuwe lijn 105: Oudewater – Waarder – A12 – Woerden (station Zuidzijde) – Linschoten – Montfoort

- Samenvoeging van lijn 123 (deel Woerden–Oudewater) en lijn 5 (Montfoort–Woerden).
- Besparing van circa 700 DRU door halteren aan de zuidzijde.
- In de spits tussen Montfoort en Woerden een halfuurdienst.
- Rijdt maandag t/m vrijdag.
- Tussen Woerden en Oudewater blijft lijn 505 vooralsnog parallel rijden.
- Nieuwe haltes o.a. bij Waarder tankstation, passend bij de ambities voor een mobiliteitshub.
- Nieuwe halte Korenmolenlaan/Pompmolenlaan (richting Oudewater, Montfoort en station).
- Optimaliseren van de keerlus aan de zuidzijde van station Woerden.

Lijn 3 opheffen

- De nieuwe halte Korenmolenlaan neemt de functie over via lijn 105 in beide richtingen.
- Besparing van 805 DRU.
- U-flex, lijn 105 en deelfietsen bieden voldoende alternatieven.

Lijn 4

- In beide richtingen rijden tijdens beide spitsperioden.
- Totale uitbreiding van ongeveer 800 DRU.
- Deel van haltes lijn 3 op de Waardsebaan bedienen met lijn 4

Lijn 123

- Inkorten tot Uithoorn – Mijdrecht – Woerden (station noordzijde).
- Bij de gemeente aandringen op snelle aanpak knelpunten voor het openbaar vervoer in stationsgebied tbv regionale bereikbaarheid.
- Verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u in het stationsgebied kan ongewenste routekeuze door autonavigatie beïnvloeden.

3.4 Invoering Voorzomerdienstregeling

Aanleiding

Bij het opstellen van de nieuwe dienstregeling zijn op verschillende lijnen extra rijtijdminuten toegevoegd om de betrouwbaarheid en punctualiteit van de uitvoering te verbeteren. Deze aanpassingen zorgen ervoor dat de dienstregeling beter aansluit op de praktijk en dat vertragingen minder snel doorwerken in de rest van de dienst. Het toevoegen van rijtijd leidt echter ook tot een toename van het aantal dienstregelingsuren (DRU's). Omdat de beschikbare exploitatiemiddelen ongewijzigd blijven, ontstaat hierdoor een DRU-kloof die binnen het bestaande budget moet worden gecompenseerd. Om de verbeterde betrouwbaarheid van de dienstregeling mogelijk te maken zonder het budget te overschrijden, is gezocht naar maatregelen die zo min mogelijk impact hebben op reizigers en tegelijkertijd aansluiten bij de vervoervraag en operationele mogelijkheden. Vanuit die afweging is onderzocht op welke momenten in het jaar een beperkte afschaling van het aanbod het meest passend is. Dit heeft geleid tot de onderstaande voorkeursvariant. In de aanbesteding heeft Keolis aangeboden géén voorzomerdienstregeling te rijden. Dit betreft dus een afwijking van het bestek. De maatregel is tijdelijk van aard.

Wat gaan we doen?

Om de betrouwbaarheid van de nieuwe dienstregeling te verbeteren, zijn op verschillende lijnen extra rijtijdminuten toegevoegd. Hierdoor sluiten de rijtijden beter aan op de praktijk en kunnen vertragingen beter worden opgevangen. Deze aanpassing leidt echter tot een toename van het aantal dienstregelingsuren (DRU's). Om deze extra inzet binnen het bestaande budget op te vangen, introduceren we vanaf mei een voorzomerregeling.

In de voorzomerperiode, gedurende circa tien weken voorafgaand aan de zomervakantie, wordt op een aantal lijnen gereden volgens het reguliere vakantiepatroon. Uitzondering hierop vormen de scholierenlijnen (600-lijnen, lijn 10 en aanvullende ritten lijn 123 naar het Kalsbeek College in Woerden) die tot aan de start van de zomervakantie volgens de reguliere dienstregeling blijven rijden.

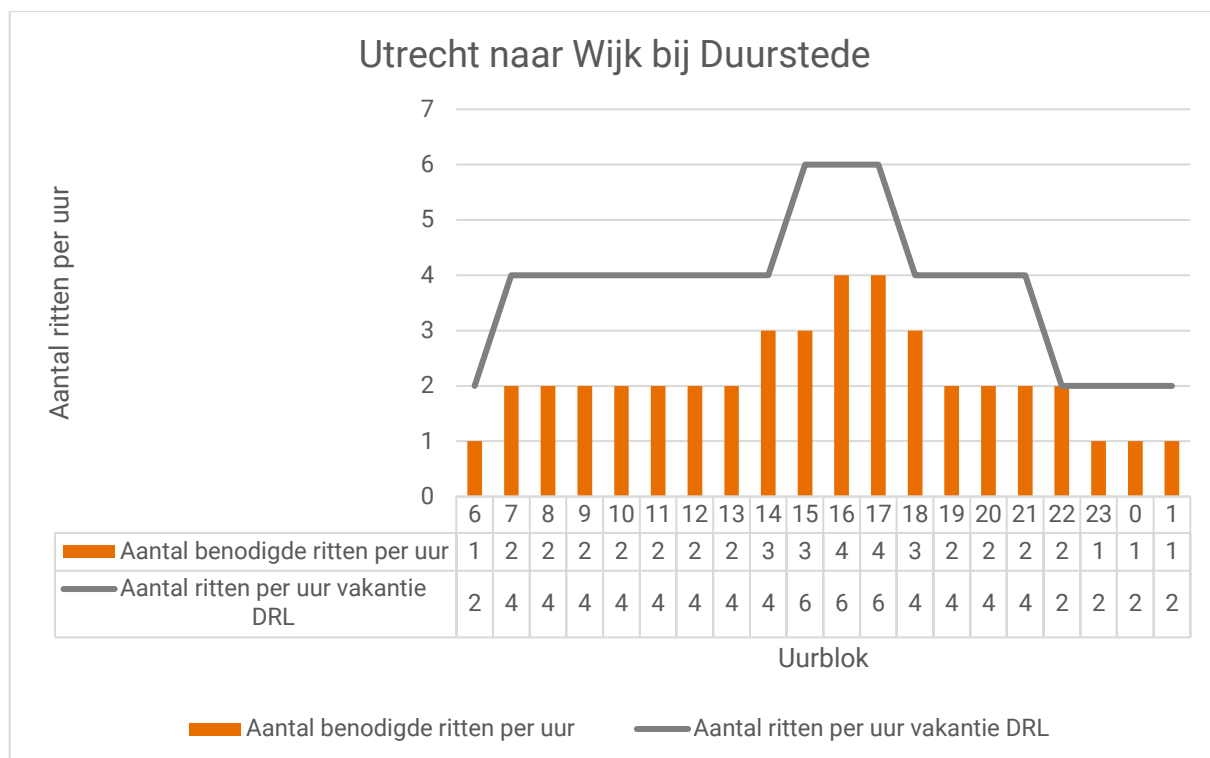
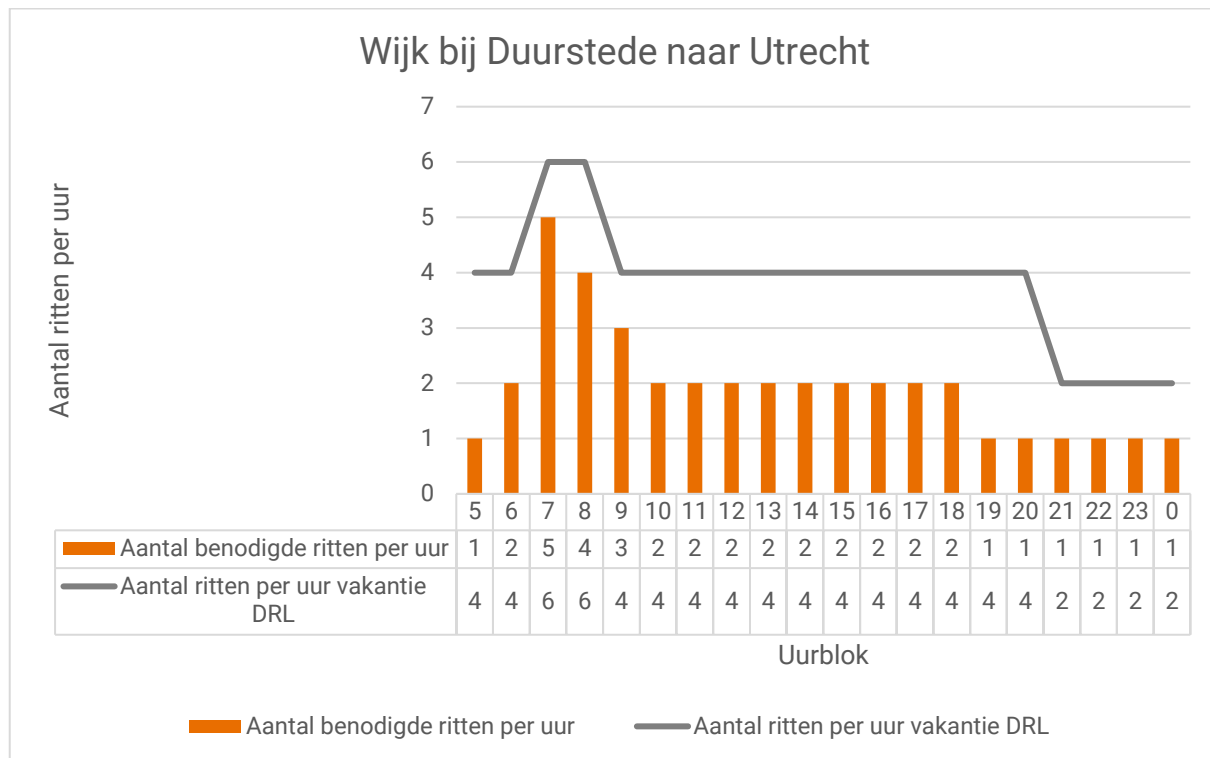
De volgende lijnen maken in de voorzomerperiode gebruik van de vakantiedienstregeling:

Lijn	Traject	Frequentieverlaging in de vakantie	Opmerking
56	Wijk bij Duurstede – Amersfoort	In de ochtendspits tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort van 4x per uur naar 2x per uur.	Conform afschaling april 2026
102	Woerden – Utrecht Centraal	In de beide spitsen in beide richtingen van 4x per uur naar 2x per uur.	
120	Breukelen – Utrecht Centraal	In de beide spitsen in beide richtingen tussen Breukelen en Utrecht van 4x per uur naar 2x per uur.	
203	Amersfoort Schothorst – Utrecht Science Park	In de middagspits tussen USP – Amersfoort Schothorst van 4x per uur naar 2x per uur.	
307	Goude – Utrecht Centraal	In de ochtendspits in beide richtingen van 8x per uur naar 4x per uur. In de middagspits van 6x per uur naar 4x per uur.	Conform afschaling april 2026
341	Wijk bij Duurstede – Utrecht Centraal	In de ochtendspits van Wijk bij Duurstede naar Utrecht van 12x per uur naar 6x per uur. In de middagspits van Utrecht naar Wijk bij Duurstede van 10x per uur naar 6x per uur.	
350	Driebergen-Zeist – Utrecht Centraal	In de beide spitsen in beide richtingen van 12x per uur naar 8x per uur.	Conform afschaling april 2026
395	Rotterdam – Utrecht Centraal	In de ochtendspits van Rotterdam naar Utrecht van 5x per uur naar 4x per uur.	
8	Amersfoort Centraal – Schuilenburg	In de beide spitsen in beide richtingen van 4x per uur naar 2x per uur.	Conform afschaling april 2026
9	Amersfoort Centraal - Leusderkwartier	In de beide spitsen in beide richtingen van 4x per uur naar 2x per uur.	Conform afschaling april 2026
302/315/376	Amersfoort Centraal – Utrecht Science Park	In de ochtendspits van Amersfoort naar USP van 12x per uur naar 4x per uur. In de middagspits van USP naar Amersfoort van 12x per uur naar 4x per uur.	

Op basis van reizigersdata uit mei, juni en juli 2026, die als maatgevende periode voor de voorzomerregeling zijn gehanteerd, is voor drie lijnen(bundels) een nadere capaciteitsanalyse uitgevoerd. Het betreft lijn 341, lijn 350 en de lijnenbundel Amersfoort Centraal – Utrecht Science Park (302/315/376). Deze lijnen zijn aangemerkt als aandachtspunt vanwege de relatief grote afschaling van het aanbod.

Lijn 341 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS

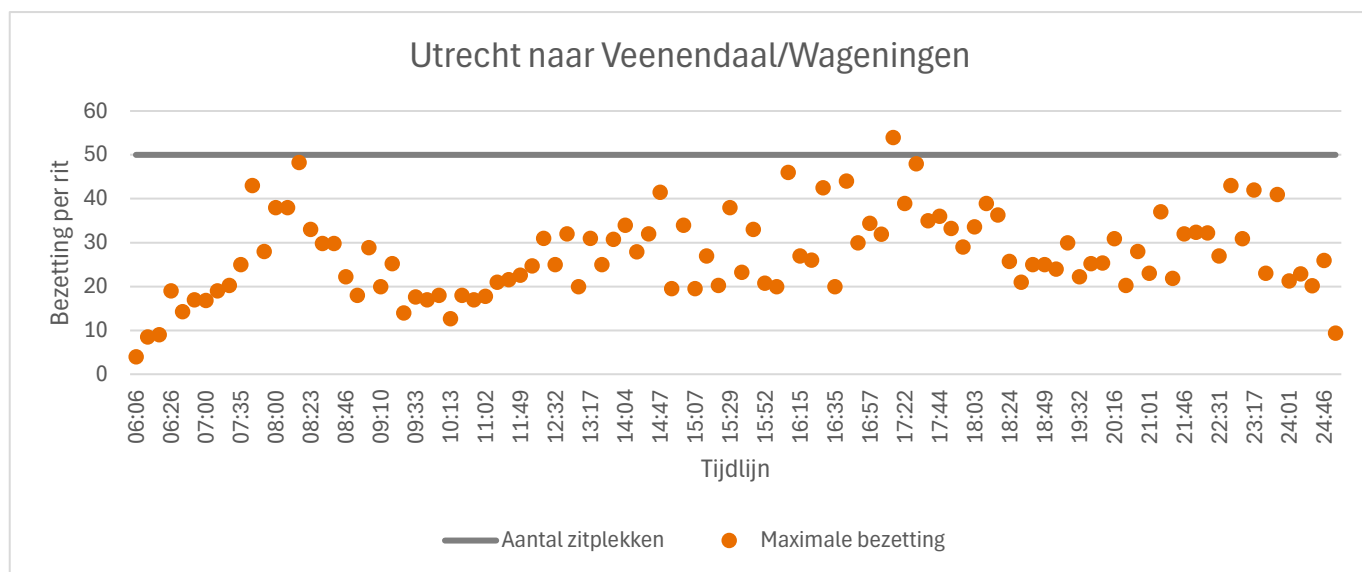
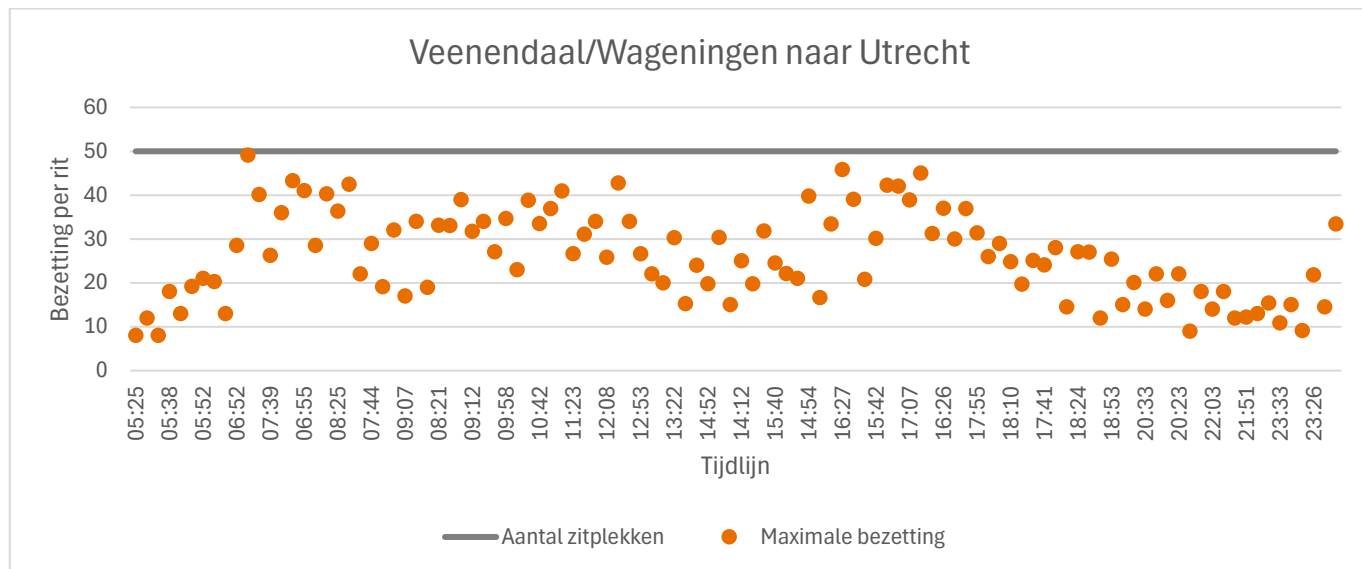
Lijn 341 rijdt in de vakantiedienstregeling met een aanbod van 6 ritten per uur in de spitsrichting. De bezettingsgraden in de maatgevende periode zijn afgezet tegen de beschikbare zitplaatscapaciteit.



Uit de analyse blijkt dat de aangeboden capaciteit in beide richtingen toereikend is om aan de reizigersvraag in de voorzomerperiode te voldoen. Aanvullende maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.

Lijn 350 Utrecht CS – Wageningen/Veenendaal de Klomp

Lijn 350 rijdt in de maatgevende periode reeds volgens een zomervakantiedienstregeling. Uit de analyse van de maximale ritbezettingen blijkt dat de aangeboden capaciteit in vrijwel alle gevallen toereikend is.

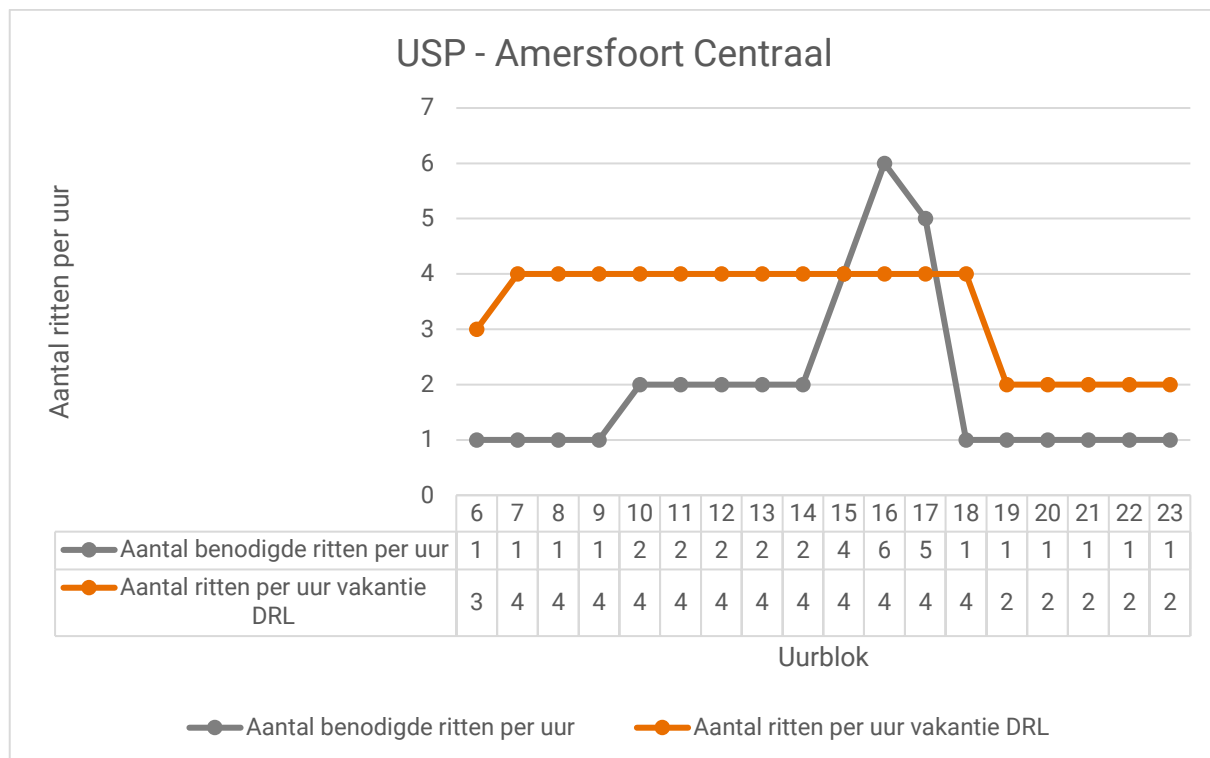
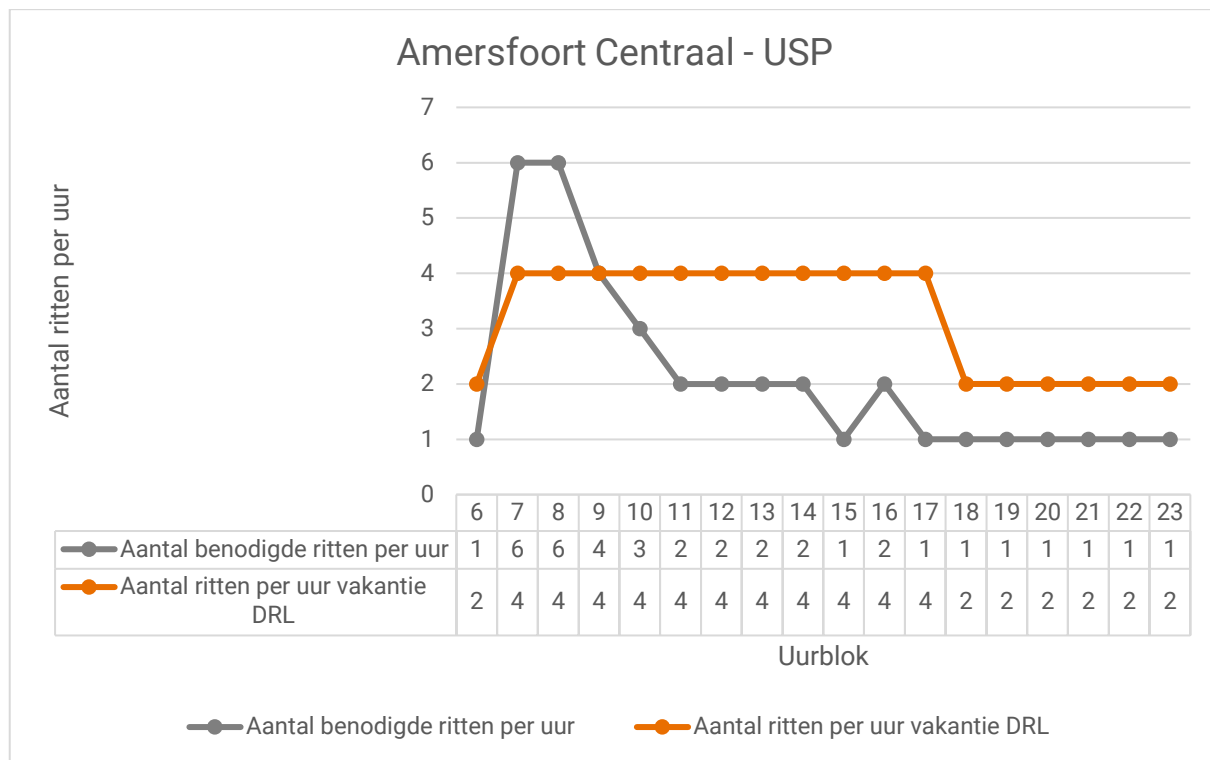


Uitzondering hierop vormt de rit vanuit Utrecht richting Driebergen-Zeist met vertrek om 17:15 uur. Deze rit kent een maximale 85%-bezetting van 54 reizigers en bereikt daarmee het vastgestelde capaciteitsplafond. Om voldoende zitplaatscapaciteit te waarborgen wordt deze rit in de voorzomerregeling verdicht met een extra slag tussen Utrecht Centraal en Driebergen-Zeist.

Met deze aanvulling sluit het aanbod van lijn 350 aan bij de verwachte reizigersvraag in de voorzomerperiode.

Amersfoort Centraal – Utrecht Science Park (302/315/376)

In de vakantiedienstregeling wordt het aanbod op de lijnenbundel tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Science Park in de spitsrichting teruggebracht van 12 naar 4 ritten per uur. Analyse van de reizigersvraag in de maatgevende periode laat zien dat deze frequentie onvoldoende aansluit op de verwachte vraag in de voorzomerperiode.



Om voldoende capaciteit te bieden, wordt de vakantiedienstregeling op deze verbinding aangepast. Keolis biedt in de voorzomerregeling:

- ⑥ 6 ritten per uur in de ochtendspits tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Science Park;
- ⑥ 6 ritten per uur in de middagspits tussen Utrecht Science Park en Amersfoort Centraal.

Met deze aanvullende ritten wordt het aanbod beter afgestemd op de verwachte reizigersvraag en blijft de bezetting binnen de gestelde capaciteitsnormen.

Wat is het effect?

Met de introductie van de voorzomerregeling wordt de ontstane DRU-kloof gecompenseerd binnen de beschikbare financiële kaders. Reizigers krijgen in de weken voorafgaand aan de zomervakantie een iets lager aanbod, vergelijkbaar met de reguliere vakantiedienstregeling. Voor scholieren en reizigers van en naar het Utrecht Science Park blijft het aanbod zoveel mogelijk afgestemd op de vraag. Daarnaast vermindert de maatregel de druk op de personeelsplanning in een periode waarin veel chauffeurs hun vakantie opnemen. Hierdoor wordt de dienstregeling robuuster en beter uitvoerbaar.

Waarom werkt dit?

De reizigersvraag neemt traditioneel af in de weken voorafgaand aan de zomervakantie. Hierdoor kan in deze periode een beperkte afschaling plaatsvinden met relatief weinig impact op reizigers. Tegelijkertijd levert deze maatregel voldoende besparing op om de extra DRU's, die nodig zijn voor een betrouwbaardere dienstregeling, binnen het budget te compenseren. Een aanvullend voordeel is dat de verbeteringen en uitbreidingen die met de nieuwe dienstregeling worden ingevoerd gedurende het grootste deel van het jaar volledig behouden blijven. De afschaling wordt daarmee geconcentreerd in een periode waarin zowel de vervoervraag als de beschikbaarheid van personeel daar het meest geschikt voor zijn. Mocht de zitplaatscapaciteit structureel onvoldoende zijn, dan zal Keolis deze ritten gaan versterken met een extra voertuig.

3.5 Minder druk op knooppunten en buffers

Wat gaan we doen?

De groei van de dienstregeling ten opzichte van 2025 en de introductie van nieuwe productformules zorgen voor een hogere belasting van infrastructuur en busvoorzieningen. Om de druk op busbuffers en drukke knooppunten te verminderen, gaan we buslijnen strategisch doorkoppelen.

In Amersfoort koppelen we:

- lijn 70 met lijn 3;
- lijn 19 met lijn 1;
- Lijn 56 met lijn 6;
- lijn 376 als stamlijn voor de corridor Bunschoten - Amersfoort- USP - Vianen.

Hierdoor hoeven bussen minder gebruik te maken van de busbuffer. Daarnaast worden enkele halte-indelingen op station Amersfoort Centraal aangepast. In Utrecht koppelen we lijn 350 en lijn 341 aan elkaar, waardoor deze bussen niet langer via de buffer rijden. In een volgende ontwikkelfase onderzoeken we verdere integratie van gekoppelde lijnen tot doorgaande lijnen met één lijnnummer. Reizigers ontvangen in de reisadviezen al een overstapvrije doorgaande verbinding.

Wat is het effect?

Door de doorkoppeling nemen het aantal voertuigbewegingen en de druk op de busbuffers aanzienlijk af. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor een betrouwbare afhandeling van de dienstregeling en wordt het aantal conflicterende busbewegingen verminderd.

Op een gemiddelde werkdag resulteert dit in:

- circa **200 minder bewegingen** in de busbuffer van Amersfoort;
- circa **140 minder bewegingen** in de busbuffer van Utrecht.

De afname van bewegingen beperkt het aantal manoeuvres, vermindert wachttijden en verkleint de kans op vertragingen die ontstaan door capaciteitsknelpunten.

Wat levert het op?

Door het verminderen van het aantal busbewegingen op de busbuffers in Amersfoort en Utrecht ontstaat meer ruimte voor een stabiele en betrouwbare uitvoering van de dienstregeling. Bussen hoeven minder vaak te manoeuvreren of te wachten op beschikbare bufferplaatsen, waardoor vertragingen zich minder snel door het netwerk verspreiden. Dit vergroot de operationele robuustheid op locaties waar de beschikbare infrastructuur steeds intensiever wordt benut.

Voor reizigers betekent de doorkoppeling een aantrekkelijkere reis. Zij profiteren van meer rechtstreekse verbindingen, waarbij in veel gevallen geen overstap meer nodig is. Hierdoor wordt de reis eenvoudiger, comfortabeler en sneller. Tegelijkertijd zorgen de vrijgekomen capaciteitsruimte en de verbeterde doorstroming ervoor dat de dienstregeling ook op drukke momenten beter uitvoerbaar blijft.

Met deze maatregel creëren we niet alleen directe verlichting op de busbuffers, maar leggen we ook een stevige basis voor toekomstige groei van het openbaar vervoer. De infrastructuur wordt efficiënter benut, terwijl reizigers profiteren van een betrouwbaarder netwerk en een hogere kwaliteit van dienstverlening

4 Toelichting per lijn

Naast de provinciale uitgangspunten die richting geven aan de ontwikkeling van het vervoerplan, vormen ook de uitgevoerde lijnanalyses een belangrijke basis voor de voorgestelde wijzigingen. In dit hoofdstuk worden per deelgebied de maatregelen en aanpassingen aan het netwerk toegelicht.

Om de betrouwbaarheid, uitvoerbaarheid en efficiëntie van het openbaar vervoer structureel te verbeteren, voeren wij gerichte maatregelen door in de regio's Amersfoort, Utrecht Stad, Foodvalley en de Hollandse IJssel. Deze maatregelen zijn gebaseerd op praktijkervaringen uit de huidige dienstregeling, aangevuld met data-analyses van rijtijden, bezetting en netwerkprestaties.

De rode draad in deze aanpak is niet alleen het beter in balans brengen van vraag en aanbod, maar bovenal het robuuster maken van de dienstregeling en het verminderen van operationele knelpunten. Daarbij sturen we actief op realistische rijtijden, slimme lijnkoppelingen, efficiënter materieelinzet en het terugdringen van onnodige druk op knooppunten en buffers. Waar mogelijk verschuiven we capaciteit naar momenten en locaties waar de reizigersvraag het grootst is, en beperken we inzet waar deze onvoldoende wordt benut.

Met deze maatregelen zetten we een belangrijke stap naar een stabielere, beter voorspelbare en toekomstbestendige OV-systeem, waarin zowel reiziger als chauffeur centraal staan.

Dagsoort	Betekenis
MVNBKZ	Maandag-vrijdag (niet tijdens de kerst- en zomervakantie)
MVAKZ	Maandag-vrijdag (tijdens de kerst- en zomervakantie)
ZAT	Zaterdag
ZON	Zondag

4.1 Regio Amersfoort

4.1.1 Lijn 1 Amersfoort Centraal – De Isselt

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Nee	Ja	Nee	Ja	501

Wat gaan we doen

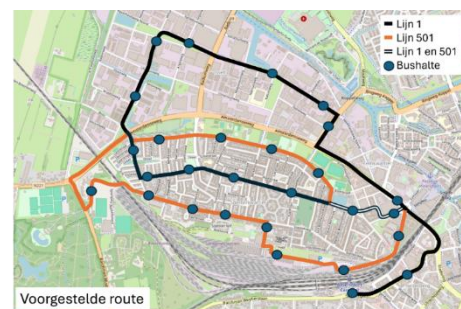
In de voorbereiding op dit vervoerplan hebben we de eerder onderzochte relatie tussen lijn 1 en buurtbuslijn 501 opnieuw onder de loep genomen. Samen met de provincie Utrecht, de gemeente Amersfoort en de wijkbusvereniging zijn verschillende varianten uitgewerkt en beoordeeld. Daarbij is gekeken naar mogelijkheden om de aantrekkelijkheid en snelheid van lijn 1 te verbeteren, zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van het Soesterkwartier. Uit deze analyses is gebleken dat een ingrijpende wijziging van de route van lijn 1 niet wenselijk of haalbaar is. Wel biedt een beperkte aanpassing binnen het Soesterkwartier kansen. Daarom hebben we ervoor gekozen om de halte Birkhoven Park niet langer door lijn 1 te laten bedienen. Deze halte wordt momenteel door gemiddeld slechts zes reizigers per dag gebruikt. Reizigers behouden een goed alternatief via buurtbuslijn 501 en kunnen daarnaast gebruikmaken van lijn 70 vanaf halte Soesterweg.

Wat levert het op

Door het vervallen van de bediening van halte Birkhoven Park hoeft lijn 1 niet langer om te rijden. Hierdoor wordt de route sneller. Reizigers van en naar het Soesterkwartier profiteren daardoor van een kortere reistijd en een aantrekkelijkere verbinding richting de rest van Amersfoort. Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van de omgeving van Birkhoven Park op peil. De beperkte groep reizigers die momenteel gebruikmaakt van deze halte kan blijven reizen met nabijgelegen alternatieven, waardoor het effect op de bereikbaarheid beperkt is.

Waarom werkt dit

Met deze maatregel zetten we een kleine maar effectieve stap naar een sneller en betrouwbaarder openbaar vervoerproduct. De tijdswinst komt ten goede aan een veel grotere groep reizigers dan de huidige gebruikers van halte Birkhoven Park. Door lijn 1 efficiënter te laten rijden, wordt de verbinding door het Soesterkwartier aantrekkelijker en concurrerender. Daarnaast sluit deze wijziging aan bij het principe om beschikbare rijtijd zo doelmatig mogelijk in te zetten: waar goede alternatieven aanwezig zijn, kan een beperkte aanpassing in de route leiden tot merkbare voordelen voor een grotere groep reizigers. Hierdoor verbetert de balans tussen bereikbaarheid, reistijd en efficiënt gebruik van het OV-netwerk.



Kwantiteiten lijn 1 Amersfoort Centraal – Isselt

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MV	16.25	15.03	-/-1.22	12 meter U-bus
ZAT	14	13.25	-/-0.75	12 meter U-bus

4.1.2 Lijnbundel 2 en 302 Nieuwland – Amersfoort en Utrecht Utrecht Science Park

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Ja	Nee	Nee	Ja	2 en 302

Wat gaan we doen

Naar aanleiding van de consultatieronde is gekeken naar de onderlinge ligging van lijn 302 en lijn 2, met name op trajecten waar momenteel sprake is van het dubbel rijden over dezelfde route op hetzelfde tijdstip. In de ochtendspits blijft lijn 302 onderdeel van de 5-minutenbundel tussen Amersfoort Centraal en Utrecht USP en rijdt deze aanvullend op lijn 2. In de middagspits, wanneer de reizigersvraag lager ligt, worden de ritten van lijn 302 richting Nieuwland zodanig gepositioneerd dat deze binnen het patroon van lijn 2 vallen. In deze situatie kan lijn 2 op die momenten vervallen omdat lijn 302 de rit overneemt. Daarnaast worden op zondag de dienstregelingen van lijn 2 en lijn 3 beter op elkaar afgestemd. Waar de bussen momenteel grotendeels kort achter elkaar richting Nieuwland rijden, worden de vertrektijden in de nieuwe situatie zo aangepast dat een regelmatig patroon ontstaat. Hierdoor vertrekken de bussen afwisselend en ontstaat een interval van circa 7 à 8 minuten tussen opeenvolgende ritten naar Nieuwland.

Wat lost dit op / wat is het effect

Deze aanpak voorkomt onnodig dubbel rijden in de middagspits, terwijl in de ochtendspits voldoende capaciteit behouden blijft om aan de vraag te voldoen. Hiermee wordt efficiënter omgegaan met materieel en personeel. Tegelijkertijd ontstaat er ruimte om middelen in te zetten op trajecten waar extra capaciteit of verbetering nodig is. Daarnaast wordt invulling gegeven aan de wens uit de consultatie om dubbelingen in het aanbod waar mogelijk te beperken. De verbeterde afstemming tussen lijn 2 en lijn 3 op zondag zorgt daarnaast voor een gelijkmatiger aanbod richting Nieuwland. Reizigers krijgen hierdoor vaker een reismogelijkheid, terwijl de wachttijden tussen twee opeenvolgende ritten afnemen. Dit verbetert de aantrekkelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van het openbaar vervoer op dit traject.

Waarom dit werkt

Uit analyse van de bezettingscijfers blijkt dat lijn 302 in de ochtend een essentiële versterkende rol heeft ten opzichte van lijn 2 en daarnaast een deels afwijkende reizigersdoelgroep bedient. Het laten vervallen van lijn 2 op momenten waarop beide lijnen gelijktijdig rijden is daarom in de ochtend niet haalbaar. Bovendien ontstaat er vanwege de verschillen in frequentie (lijn 2 rijdt elke 10 minuten, lijn 302 tweemaal per uur) geen logisch en regelmatig patroon bij volledige afstemming. In de middagspits is de vervoersvraag lager, waardoor de capaciteit van lijn 302 voldoende is om de rol van lijn 2 gedeeltelijk over te nemen. Dit maakt het mogelijk om het aanbod efficiënter in te richten zonder afbreuk te doen aan de reizigersbediening.

Voor de zondagse afstemming tussen lijn 2 en lijn 3 geldt dat beide lijnen samen een hoger aanbod richting Nieuwland verzorgen. Door de vertrektijden beter te spreiden wordt voorkomen dat bussen kort na elkaar rijden, gevolgd door een langere wachttijd. Een regelmatig interval sluit beter aan op de reizigersvraag en maakt het aanbod overzichtelijker en betrouwbaarder voor de reiziger.

Kwantiteiten lijn 2 Amersfoort Centraal – Nieuwland

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	54.5	51.7	-/- 2.8	12 meter U-link
MVAZK	54.5	51.7	-/- 2.8	12 meter U-link
ZAT	44.35	43.47	-/-0.88	12 meter U-link
ZON	38.1	37.25	-/-0.85	12 meter U-link

Kwantiteiten lijn 302 Amersfoort Nieuwland – Utrecht Businesspark

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	93.5	11.52	-/-81.98	15 meter U-liner
MVAZK	83.15	11.52	-/-71.63	15 meter U-liner
ZAT	14.8	0	-/-14.8	
ZON	14.8	0	-/-14.8	

4.1.3 Lijnbundel 4 en 203 Amersfoort – Utrecht Rijnsweerd*Aanpassingen*

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Nee	Nee	Nee	Ja	4 en 203

Wat gaan we doen

Vanuit de vervoersmarktanalyse blijkt dat er een sterke en groeiende relatie bestaat tussen het herkomstgebied Amersfoort Noord en het bestemmingsgebied Utrecht Science Park. Momenteel wordt Amersfoort Noord vanuit Vathorst ontsloten met lijn 315 en vanuit Nieuwland met lijn 302. Tussen deze twee wijken ligt Kattenbroek, dat op dit moment nog geen directe verbinding met het Science Park heeft.

Door voort te bouwen op het succes van de doorgetrokken lijn 4 naar Station Schothorst, kiezen we ervoor om op doordeweekse dagen ieder halfuur lijn 4 te koppelen aan lijn 203 richting Utrecht Science Park. Hierdoor ontstaat een derde hoogwaardige verbinding vanuit Amersfoort Noord naar het Science Park, waarbij reizigers vanuit Kattenbroek en Schothorst zonder overstap kunnen doorreizen naar Utrecht. Lijn 4 rijdt een 15 minutendienst, 2 maal per uur is de lijn gekoppeld aan lijn 203 en 2 maal per uur is de lijn gekoppeld aan lijn 7. We zorgen ervoor dat de reisinformatie de doorkoppeling als een doorgaande reis aan de reiziger presenteert, dus zonder overstap.

Wat lost het op / wat is het effect

Met deze aanpassing krijgt Kattenbroek voor het eerst een directe verbinding met Utrecht Science Park, waarmee een ontbrekende schakel in het netwerk wordt ingevuld. Reizigers profiteren van een snelle, overstapvrije reis, wat het reisgemak vergroot en onzekerheden rondom overstappen wegneemt. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer tussen Amersfoort Noord en Utrecht. Tegelijkertijd wordt lijn 203 aanzienlijk robuuster. De punctualiteit verbetert van een kwetsbaar niveau naar een stabiele uitvoering, waarbij structurele vertragingen en rituitval sterk worden teruggedrongen. Door realistischer rijtijden neemt ook de werkdruk voor chauffeurs af. Deze ingreep leidt daarmee niet alleen tot een betere reiservaring, maar ook tot een efficiëntere inzet van materieel en personeel, zonder aanvullende DRU's.

Waarom dit werkt

De maatregel sluit direct aan op bestaande en aantoonbare reizigersstromen tussen Amersfoort Noord en het Science Park. Door drie wijken (Vathorst, Nieuwland en Kattenbroek) elk een eigen, logische verbinding te geven, ontstaat een dekkend en complementair netwerk. Daarnaast combineren we twee opgaven in één integrale oplossing. Enerzijds wordt de netwerkstructuur versterkt door een nieuwe directe verbinding toe te voegen. Anderzijds wordt een operationeel knelpunt opgelost door de rijtijd van lijn 203 realistischer in te richten en efficiënter gebruik te maken van stilstandtijd. Dit voorkomt dat vertragingen zich opstapelen en vergroot de betrouwbaarheid van de gehele lijn. De beperkte extra reistijd voor een kleine groep reizigers weegt daarbij ruimschoots op tegen de brede winst in punctualiteit, betrouwbaarheid en reiscomfort. Daarmee ontstaat een robuuste, logische en toekomstbestendige oplossing voor zowel reizigers als operatie. Met de reisinformatie op maat ingesteld, zodat de reiziger ziet dat hij of zij niet hoeft over te stappen, zal de reis als geheel ook worden getoond zonder overstap.

Kwantiteiten lijn 4 Amersfoort Centraal – Schothorst

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	59.05	59.1	+0.05	12, 15 meter U-bus
MVAZK	59.05	59.1	+0.05	12, 15 meter U-bus
ZAT	30.25	30.25	-	12, 15 meter U-bus
ZON	27.95	27.98	+0.03	12, 15 meter U-bus

Kwantiteiten lijn 203 Amersfoort Schothorst – Utrecht Science Park

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	41.42	43.5	+2.08	15 meter U-bus
MVAZK	34.12	37.55	+3.43	15 meter U-bus

4.1.4 Lijn 6 routeaanpassing Liendert

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Nee	Ja	Ja	Ja	15 / 315

Wat gaan we doen

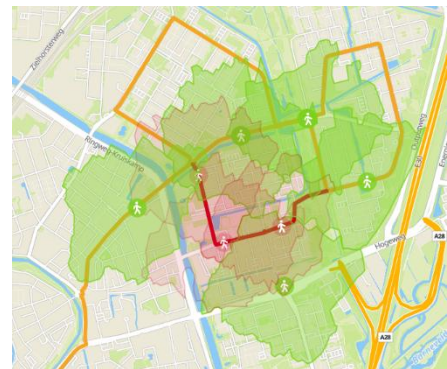
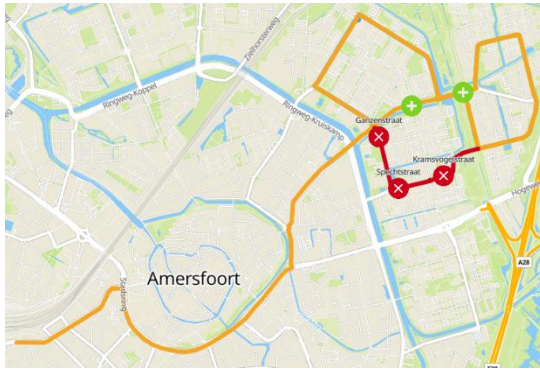
In reactie op een verzoek van ROCOV Utrecht hebben we de ontsluiting van Liendert en Rustenburg opnieuw onderzocht. Daarbij is specifiek gekeken naar de loopafstanden naar haltes in het centrale deel van Liendert en naar de relatief lange reistijden die ontstaan door de huidige lusroute van lijn 6. Ook is meegenomen dat halte Amerena voor een deel van de reizigers in Zuid-Liendert inmiddels een aantrekkelijk alternatief vormt dankzij de snelle verbindingen van U-link 15 en U-liner 315. Tijdens het onderzoek is onder meer gekeken naar een variant waarbij lijn 6 wordt opgesplitst in twee afzonderlijke lijnen met een centrale route over de Van Randwijcklaan. Hoewel deze variant voordelen biedt op het gebied van reistijd en bereikbaarheid, leidt deze ook tot een halvering van de frequentie op de afzonderlijke trajecten. Daarom is gekozen voor een andere oplossing. Lijn 6 blijft als één doorgaande lijn rijden, maar krijgt vanaf het centrum een aangepaste route via de Van Randwijcklaan. Daarbij worden één of twee nieuwe haltes toegevoegd, zodat een groter deel van Liendert dicht bij een halte komt te liggen.

Wat is het effect

Met deze aanpassing krijgt het centrale deel van Liendert een betere OV-ontsluiting en nemen de loopafstanden naar een halte voor veel bewoners af. Tegelijkertijd blijft de huidige kwartierfrequentie van lijn 6 behouden. Reizigers in Liendert Noord en Rustenburg houden daarmee dezelfde hoge bedieningsfrequentie als vandaag, terwijl ook de betrouwbaarheid van de verbinding richting Rustenburg licht verbetert. Een gevolg van de routewijziging is dat de directe bediening van de Lageweg komt te vervallen. Voor reizigers in dit gebied blijven echter goede alternatieven beschikbaar via halte Amerena en de nieuwe halte(s) aan de Van Randwijcklaan.

Waarom werkt dit

Met deze keuze combineren we de voordelen van een betere wijkontsluiting met het behoud van een aantrekkelijk en frequent openbaar vervoeraanbod. Waar het opsplitsen van lijn 6 zou leiden tot langere wachttijden door een halfuurfrequentie, blijft met deze variant de bestaande kwartierfrequentie intact. Dat is belangrijk voor de aantrekkelijkheid en het gebruik van het openbaar vervoer in Liendert en Rustenburg. Daarnaast sluit de nieuwe route beter aan op de huidige reispatronen binnen de wijk. Meer inwoners krijgen een halte op korte afstand, terwijl reizigers kunnen blijven rekenen op een frequente en betrouwbare verbinding. Zo verbeteren we de bereikbaarheid van Liendert zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de rest van de wijk.



Kwantiteiten lijn 6 Amersfoort Centraal – Liendert

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	35.9	37.67	+ 1.77	12, 15, 18 meter U-bus
MVAZK	35.9	37.67	+ 1.77	12, 15, 18 meter U-bus
ZAT	26	25.93	-/- 0.07	12, 15, 18 meter U-bus
ZON	15.16	15.17	+ 0.01	12, 15, 18 meter U-bus

4.1.5 Lijnbundel 15 en 315 Amersfoort Vathorst - Centraal – Utrecht Science Park

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Ja	Ja	Ja	Ja	15 / 315

Wat gaan we doen

We passen de dienstregeling van lijn 15 in de middagspits aan door de kwartierdienst één uur eerder te laten starten en één uur eerder te beëindigen (tot 18:00 uur). Daarnaast optimaliseren we de rijtijden, die momenteel structureel te krap zijn, om vertragingen in de loop van de dag te voorkomen. Hierbij corrigeren we ook de discrepantie tussen lijn 15 en lijn 315, die hetzelfde traject rijden maar momenteel verschillende rijtjdniveaus kennen. De rijtijden van lijn 15 worden daarbij in lijn gebracht met de beter presterende en meer realistische rijtijden van lijn 315. Daarnaast wordt de route van lijnen 15 en 315 tussen Vathorst en station Amersfoort Centraal aangepast. Om de verbinding te versnellen vervalt voor deze lijnen de halte Curiestraat. In plaats van via de Zielhorsterweg en Cornelis Drebbelstraat rijden de lijnen voortaan via de Zijderupsvlinder. De bereikbaarheid van de halte Curiestraat blijft gewaarborgd doordat deze halte bediend blijft worden door lijnen 4 en 5.



Wat lost dit op / wat is het effect

Met deze aanpassingen sluiten we beter aan op de werkelijke reizigersvraag. De huidige piek rond 14:00 uur, veroorzaakt door de uitstroom van studenten bij de MBO-locatie aan de Finse Mark, wordt beter opgevangen. Hierdoor neemt de kans op staanplaatsen en overbelasting af. Doordat de frequentieverhoging eerder ingaat, ontstaat een betere spreiding van reizigers en vermindert tegelijkertijd de druk op de rijtijden tijdens de drukste perioden van de middag. Tegelijkertijd reduceren we overcapaciteit in het laatste uur van de kwartiersdienst (18:00 tot 19:00 uur), waar de reizigersvraag beperkt is. Door de rijtijden realistischer te maken, voorkomen we bovendien dat kleine vertragingen zich gedurende de dag opstapelen. Dit verkleint de kans op rituitval en draagt bij aan een betrouwbaardere uitvoering. De routewijziging van lijnen 15 en 315 zorgt daarnaast voor een kortere reistijd tussen Vathorst en station Amersfoort Centraal. Door het vervallen van de omweg via de Curiestraat en Cornelis Drebbelstraat wordt de rijtijd met ongeveer één minuut per rit verkort. Deze minuut hebben we ook hard nodig om extra rijtijd die nodig is voor een betrouwbare dienstregeling te compenseren. Hoewel halte Curiestraat vervalt voor lijnen 15 en 315, blijft deze bereikbaar via lijnen 4 en 5. Bovendien is het gebruik van deze halte op lijnen 15 en 315 beperkt: in februari 2026 maakten gemiddeld 428 instappers per maand gebruik van deze halte, wat neerkomt op circa 15 instappers per dag. Per saldo ontstaat een snellere, betrouwbaardere en efficiëntere verbinding tussen Vathorst en Amersfoort Centraal, passend bij het hoogwaardige karakter van de U-link- en U-linerverbindingen.

Waarom dit werkt

Deze maatregel werkt omdat de beschikbare capaciteit beter wordt ingezet op de momenten waarop de vraag daadwerkelijk het hoogst is. Door de kwartierdienst eerder te laten starten, sluit het aanbod beter aan op de reizigerspiek in de middag. Tegelijkertijd wordt capaciteit verminderd op momenten waarop deze minder nodig is, waardoor vraag en aanbod beter in balans komen. Het corrigeren van te krappe rijtijden voorkomt dat voertuigen structureel achter de dienstregeling aan rijden. Door de rijtijden van lijn 15 te harmoniseren met de bewezen, realistische rijtijdwaarden van lijn 315 ontstaat een stabielere en minder verstoringgevoelige dienstregeling. Hierdoor verbetert de punctualiteit en neemt de kans op vertragingen en rituitval af. De routewijziging versterkt dit effect verder. Door een directe route te kiezen en een beperkt gebruikte halte uit de route te halen, wordt onnodige rijtijd geëlimineerd. Omdat halte Curiestraat via andere lijnen bereikbaar blijft, is de impact op de bereikbaarheid

beperkt, terwijl alle reizigers op lijnen 15 en 315 profiteren van een snellere verbinding. Daarmee sluit de maatregel aan bij de functie van lijn 15 als U-link en lijn 315 als U-liner, waarbij snelheid, betrouwbaarheid en een hoogwaardige OV-verbinding centraal staan.

Kwantiteiten lijn 315 Amersfoort Vathorst – Utrecht Science Park

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	12.45	19.52	+ 7.07	15 meter U-liner
MVAZK	0	12,62	+12,62	15 meter U-liner

Kwantiteiten lijn 15 Amersfoort Centraal – Vathorst

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	46.9	41.65	-/- 5.25	12, 15 meter U-bus
MVAZK	53.45	41,65	-/- 11.8	12, 15 meter U-bus
ZAT	34.35	33.25	-/- 1.1	12, 15 meter U-bus
ZON	31.75	31.75	-	12, 15 meter U-bus

4.1.6 Lijn 17 Amersfoort – Leusden

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Nee	Nee	Nee	Ja	80

Wat gaan we doen

We passen de dienstregeling en rijtijden op deze lijn aan om de betrouwbaarheid te verbeteren. Concreet betekent dit dat we extra rijtijd toevoegen om vertragingen te voorkomen. Om deze extra rijtijd te kunnen financieren, schalen we het aanbod in het vroege uur (05:00–06:00) af van een 15-minutendienst naar een 30-minutendienst tussen Leusden en Amersfoort. Dit is verantwoord, mede doordat parallellijn 80 een alternatief biedt. Daarnaast versterken we juist de ochtendspits door de periode met een 7,5-minutendienst te verlengen en een extra rit toe te voegen (08:52 Amersfoort → Leusden, en 09:09 Leusden → Amersfoort met aankomst 09:33).

Wat lost dit op / wat is het effect

Door extra rijtijd toe te voegen voorkomen we dat bussen structureel vertraging oplopen en elkaar inhalen. Dit vermindert het aantal situaties waarin ritten worden ingekort of uitvallen omdat een volgende bus al in aantocht is. De betrouwbaarheid van de dienstregeling neemt hierdoor merkbaar toe en de uitvoering wordt stabiel. Tegelijkertijd verminderen we overcapaciteit in de vroege ochtend, waar de bezetting onvoldoende is om een kwartiersdienst te rechtvaardigen. In het slechtste geval raakt dit slechts een zeer beperkt aantal reizigers, die hun reis met maximaal 15 minuten moeten aanpassen. De vrijgekomen capaciteit zetten we juist in waar de vraag hoger ligt: in de ochtendspits. Hierdoor bedienen we meer reizigers beter en verhogen we de klanttevredenheid.

Waarom dit werkt

De maatregel werkt omdat we capaciteit verschuiven van een moment met lage vraag (vroeg in de ochtend) naar momenten met hogere vraag (ochtendspits). Hierdoor ontstaat een betere balans tussen aanbod en gebruik. Het toevoegen van realistische rijtijd voorkomt dat kleine vertragingen zich opstapelen en leidt tot een robuustere dienstuitvoering. Dit vermindert het inhalen van bussen onderling en de noodzaak om ritten in de bijsturing af te kappen. Door gericht te investeren in de spitsperiode vergroten we de impact per ingezette bus: meer reizigers profiteren van een betrouwbaarder en frequenter aanbod, terwijl de nadelige effecten voor reizigers in de daluren zeer beperkt blijven.

Kwantiteiten lijn 17 Amersfoort Centraal – Leusden

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	60	61.67	+ 1.67	12 meter U-link
MVAZK	60	61.67	+ 1.67	12 meter U-link
ZAT	46.5	45.58	-/- 0.92	12 meter U-link
ZON	43.8	43.23	-/- 0.57	12 meter U-link

4.1.7 Lijn 19 Amersfoort ISVW – Amersfoort Centraal

Aanpassingen

Dagsoort	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
	Nee	Nee	Ja	Ja	1

Wat gaan we doen

Op verzoek van de gemeenten Amersfoort en Leusden voegen we een extra halte toe aan de Dodeweg, ter hoogte van de kruising met de Vlooswijkseweg. Deze halte bedient onder meer het Museum Sovjet Ereveld Experience en verbetert daarmee de toegankelijkheid van deze bestemming voor reizigers. Daarnaast optimaliseren we de rijtijden van lijn 19, zodat deze beter aansluit op de werkelijke reistijden in de praktijk. Op station Amersfoort rijdt lijn 19 bovendien direct door als lijn 1. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen ISVW en het stadscentrum, zonder dat reizigers hoeven over te stappen.

Wat is het effect

De toevoeging van de halte heeft geen invloed op de routevoering van de lijn. Wel krijgen bezoekers van het Museum Sovjet Ereveld Experience en omwonenden een extra op- en uitstapmogelijkheid. Door de aangepaste rijtijden wordt de dienstregeling robuuster en betrouwbaarder. Reizigers profiteren van een betere punctualiteit en een kleinere kans op vertragingen. De doorgaande verbinding van lijn 19 naar lijn 1 zorgt daarnaast voor een betere bereikbaarheid van het stadscentrum. Vanuit ISVW zijn onder andere het Stadhuis en andere bestemmingen in de binnenstad zonder overstap bereikbaar.

Waarom werkt dit

De nieuwe halte voorziet in een concrete vraag van de gemeenten Amersfoort en Leusden en sluit aan bij bestaande reizigersstromen naar het Museum Sovjet Ereveld Experience en de directe omgeving. Omdat de route ongewijzigd blijft, kan deze verbetering worden gerealiseerd zonder negatieve gevolgen voor de structuur van het lijnennet. Het optimaliseren van de rijtijden zorgt ervoor dat de dienstregeling beter aansluit op de operationele werkelijkheid. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van de uitvoering toe en worden vertragingen minder snel doorgegeven in de rest van de dienstregeling. Door lijn 19 op het station direct te laten doorrijden als lijn 1 vervalt

een overstap voor reizigers uit ISVW. Dit verlaagt de reisdrempel, verkort de ervaren reistijd en maakt belangrijke bestemmingen in het stadscentrum aantrekkelijker en eenvoudiger bereikbaar.

Kwantiteiten lijn 19 Amersfoort Centraal – ISVW

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	9.55	10.43	+ 0.88	12 meter U-Bus
MVAZK	9.55	10.43	+ 0.88	12 meter U-Bus
ZAT	4.25	4.22	-/-0.03	12 meter U-Bus

4.1.8 Lijn 70 Hilversum – Amersfoort via Soest

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Ja	Nee	doorgekoppeld	Nee	Ja	3

Wat gaan we doen

We optimaliseren en bundelen de rijtijden van lijn 70, met beperkte inhoudelijke wijzigingen, om een meer consistente, logische en uitvoerbare dienstregeling te creëren. Aanleiding hiervoor is de situatie op het vernieuwde busstation van Hilversum. Keolis beschikt daar over slechts één haltekom met ruimte voor maximaal twee standaardbussen achter elkaar, terwijl de lijnen 58, 59, 70 en 121 gezamenlijk acht keer per uur gebruikmaken van deze halte. Tegelijkertijd zijn er geen vrije bufferplaatsen beschikbaar voor pauzes, chauffeurswissels of tijdelijke stilstand van voertuigen.

De beschikbare bufferplaatsen op het busstation zijn gereserveerd voor de zero-emissiebus van Transdev, die deze locaties gebruiken voor het opladen volgens de dienstregeling. Hierdoor ontstaat voor de Keolis-lijnen een operationeel knelpunt: bussen die een pauze houden zijn genoodzaakt op de halte te blijven staan, waardoor de beperkte haltecapaciteit verder onder druk komt te staan. In de praktijk leidt dit tot conflicten wanneer meerdere bussen gelijktijdig arriveren en chauffeurs hun voertuig regelmatig moeten verplaatsen. Dit is niet alleen inefficiënt, maar biedt chauffeurs ook onvoldoende rustmogelijkheden.

Om deze problematiek op te lossen reduceren we waar mogelijk de stilstand en het stationnement op Hilversum. Op lijn 70 worden daarom geen pauzes meer gepland in Hilversum. Ook in Soestdijk Noord verkorten we de stilstand waar mogelijk. Pauzes en buffertijden worden verplaatst naar locaties waar voldoende ruimte en voorzieningen beschikbaar zijn, zoals Mijdrecht, Amersfoort en Driebergen-Zeist. Daarnaast voegen we in de avond een extra, latere rit toe van Hilversum naar Amersfoort. In Amersfoort koppelen we alle ritten door op U-link lijn 3.

Wat lost dit op / wat is het effect

Deze maatregelen lossen het structurele capaciteitsprobleem in Hilversum op en verlagen tegelijkertijd de operationele druk op zowel Hilversum als Amersfoort. Doordat lijn 70 niet langer gebruikmaakt van Hilversum als pauzeloctie, wordt voorkomen dat voertuigen onnodig haltecapaciteit bezet houden. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor een betrouwbare afwikkeling van de reguliere dienstregeling en neemt de kans op vertragingen als gevolg van beperkte haltecapaciteit af. Het verminderen van lange stilstanden zorgt bovendien voor een efficiëntere inzet van materieel en personeel. Chauffeurs kunnen hun buffertijden en pauzes voortaan benutten op locaties waar hiervoor daadwerkelijk ruimte en voorzieningen aanwezig zijn, wat bijdraagt aan betere arbeidsomstandigheden en een beter uitvoerbare dienstregeling.

De extra avondrit vergroot het aanbod in de late uren en sluit beter aan op de reizigersvraag. De doorkoppeling met U-link lijn 3 in Amersfoort biedt reizigers daarnaast nieuwe directe reismogelijkheden zonder overstap richting onder andere het Stadhuis en het Meander Medisch Centrum. Tegelijkertijd vermindert deze maatregel de behoefte aan extra buffer- en keermomenten op station Amersfoort.

Per saldo neemt het aantal bufferbewegingen op Amersfoort op lijn 70 af met circa 80 bewegingen per dag. Dit resulteert in een robuustere exploitatie, een betere doorstroming op de stationslocaties en een hogere betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Waarom dit werkt

De gekozen aanpak sluit direct aan op de operationele realiteit van het vernieuwde busstation van Hilversum. Omdat de beschikbare halte- en buffercapaciteit onvoldoende is om reguliere halteerbewegingen te combineren met pauzes en langere stationnementen, is het efficiënter om Hilversum uitsluitend te gebruiken voor het in- en uitstappen van reizigers. Door pauze- en buffertijden te concentreren op geschikte locaties ontstaat een beter beheersbare en beter uitvoerbare operatie. Daarnaast zorgt het bundelen en vereenvoudigen van rijtijden voor meer voorspelbaarheid in de uitvoering. Minder stilstandmomenten en minder bufferbewegingen leiden tot een stabielere dienstregeling en verkleinen de kans op verstoringen. De combinatie van een gerichte uitbreiding van het aanbod in de avond en het slim doorkoppelen van ritten maakt het netwerk efficiënter zonder dat hiervoor extra voertuigen of complexe logistieke oplossingen nodig zijn. Hierdoor ontstaat een dienstregeling die zowel operationeel robuuster als aantrekkelijker voor reizigers is, terwijl tegelijkertijd de druk op de schaarse ruimte in Hilversum wordt weggenomen.

Keolis maakt zich wel steeds meer zorgen over de beperkingen die ontstaan bij het maken van nieuwe busstations. Stedenbouwkundige interpretaties krijgen steeds meer de overhand, waardoor het voor vervoerders steeds moeilijker wordt hun operatie efficiënt en robuust te organiseren. Deze boodschap zullen wij meer gaan uitdragen. Projecten dienen wat ons betreft meer rekening te houden met het plafond aan mogelijkheden die de vervoerders hebben binnen hun operatie. Dit plafond is op meerdere plekken bereikt en leidt tot significant hogere exploitatiekosten die niet gecompenseerd worden. Als gemeenten meer openbaar vervoer willen dan dienen zij hun infrastructuur hier geschikt voor te maken.

Kwantiteiten lijn 70 Amersfoort Centraal – Hilversum

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZ	123.06	121.67	-/- 1.67	12 meter U-link
MVAZ	123.06	121.67	-/- 1.67	12 meter U-link
ZAT	102.4	101.95	-/- 0.45	12 meter U-link
ZON	75.25	74.4	-/- 0.85	12 meter U-link

4.1.9 Herstructurering Corridor Amersfoort – Utrecht Science Park

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Stamlijn	Nee	Ja	302/ 315/ 376

Wat gaan we doen

De verbinding tussen Amersfoort en het Utrecht Science Park wordt momenteel gevormd door een bundel van meerdere lijnen, waarbij lijn 302 de rol van stamlijn vervult. In het nieuwe vervoerplan passen we deze structuur aan. Om de druk op het busstation van Amersfoort Centraal te verminderen en meer ruimte te creëren in de dienstregeling, maken we lijn 376 de nieuwe stamlijn binnen deze corridor. Lijn 376 gaat daarmee de doorgaande verbinding vormen van Bunschoten-Spakenburg via Amersfoort Centraal en het Utrecht Science Park naar Vianen. Tegelijkertijd blijven de ritten van lijn 302 vanuit Nieuwland en lijn 315 vanaf Vathorst aanvullend rijden. Samen met lijn 315 zorgen lijn 302 en lijn 376 in de ochtend- en middagspits voor een hoogfrequente bediening tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Science Park.

Wat is het effect

Door lijn 376 als stamlijn in te zetten, neemt het aantal kerende bewegingen op Amersfoort Centraal af. Dit zorgt voor een efficiëntere dienstverlening en vermindert de druk op zowel het busstation als de beschikbare bufferruimte op station Amersfoort. Voor reizigers ontstaat daarnaast vaker een aantrekkelijker doorgaande verbinding. Tot het middaguur is er altijd een rechtstreekse reis mogelijk van Bunschoten-Spakenburg naar het Utrecht Science Park. In de middag geldt dit in de tegenovergestelde richting. Reizigers hoeven daardoor minder vaak over te stappen en profiteren van een eenvoudiger reis. Op het drukste deel van de corridor tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Science Park blijft het aanbod zeer sterk. Lijn 302, 315 en 376 verzorgen hier gezamenlijk in de spits een frequente bediening met ongeveer iedere vijf minuten een vertrekbaarheid.

Waarom werkt dit

Deze aanpassing draagt bij aan een eenvoudiger en robuuster netwerk. Door lijn 376 de centrale rol binnen de corridor te geven, verminderen we het aantal busbewegingen dat op Amersfoort Centraal moet keren. Dit maakt de exploitatie minder kwetsbaar voor vertragingen en zorgt voor een efficiëntere inzet van voertuigen en rijtijd. Daarnaast profiteren reizigers van meer rechtstreekse verbindingen. Met name voor reizigers naar belangrijke bestemmingen zoals het Meander Medisch Centrum, het gemeentehuis van Amersfoort en het Utrecht Science Park ontstaat een aantrekkelijker reisaanbod met minder overstappen. Ook wordt de reisinformatie overzichtelijker. Doordat minder lijnen gezamenlijk dezelfde corridor vormen, wordt het voor reizigers eenvoudiger om de juiste verbinding te herkennen en te gebruiken. Zo creëren we een duidelijker, betrouwbaarder en toekomstbestendiger OV-aanbod tussen Amersfoort, Bunschoten-Spakenburg, het Utrecht Science Park en Vianen.

Kwantiteiten

Lijn	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU
302	93.5	11.52	-/- 81.98
315	12.45	19.52	+ 7.07
376	75.65	157.78	+ 82.13

4.2 Regio Utrecht Stad

4.2.1 Lijn 195 Benschop – Utrecht

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijttijden	Relatie lijn
ja	Nee	ja	ja	Ja	395

Wat gaan we doen?

Om de bereikbaarheid van bedrijventerrein Lage Dijk in IJsselstein te verbeteren, wordt Spitslijn 195 in de omgelegd via het bedrijventerrein Lage Dijk. In de ochtendspits betreft dit de ritten in de richting van Benschop, en in de middagspits de ritten in de richting van Utrecht Centraal. Door deze routewijziging ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht Centraal, IJsselstein, bedrijventerrein Lage Dijk en Benschop tijdens de belangrijkste woon-werkspitsen. Als gevolg van deze wijziging worden de haltes **Overwaard** en **Ewoud/Boerhaaveweg** niet meer bediend door lijn 195 in de ochtendspits richting Benschop en in de middagspits richting Utrecht Centraal. Deze haltes blijven echter bereikbaar met lijn 31 en lijn 395.

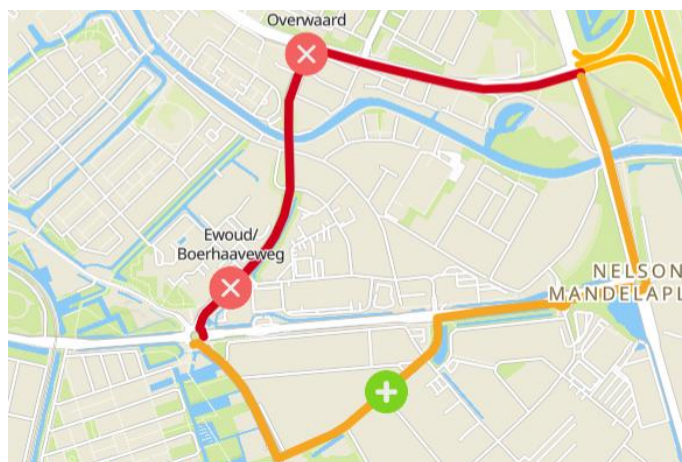
Wat is het effect?

Met deze aanpassing wordt het openbaar vervoer beter afgestemd op de vervoervraag van werknemers en bezoekers van bedrijventerrein Lage Dijk. Reizigers krijgen tijdens de spitsperioden een extra reisoctie van en naar het bedrijventerrein, waardoor de bereikbaarheid van deze belangrijke werklocatie verbetert.

Voor reizigers van de haltes Overwaard en Ewoud/Boerhaaveweg verandert het aanbod van lijn 195, maar zij behouden een ov-verbinding via de bestaande bediening door de lijnen 31 en 395.

Wat levert het op?

Met deze maatregel wordt de bereikbaarheid van bedrijventerrein Lage Dijk tijdens de spitsperioden verbeterd. Werknemers en bezoekers krijgen een directe openbaarvervoerverbinding van en naar Utrecht Centraal, waardoor het bedrijventerrein beter aansluit op de belangrijkste reizigersstromen in de regio. Door lijn 195 beter af te stemmen op de functionele bestemming van het gebied, ontstaat een aantrekkelijker aanbod voor woon-werkverkeer. Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van de haltes Overwaard en Ewoud/Boerhaaveweg gewaarborgd via de lijnen 31 en 395, waardoor de impact voor bestaande reizigers beperkt blijft. Per saldo leidt deze wijziging tot een betere aansluiting van het openbaarvervoernetwerk op de actuele mobiliteitsvraag in IJsselstein en omgeving.



Kwantiteiten lijn 195 Benschop – Utrecht Centraal

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZ				12 meter U-Bus

4.2.2 Lijn 307 Gouda – Utrecht Centraal

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	

Wat gaan we doen

We actualiseren de rijtijden van lijn 307, die gedurende een lange periode gebaseerd waren op een omleidingssituatie. Nu deze omleiding is vervallen, brengen we de rijtijden terug naar een realistischer en beter passend niveau.

Deze aanpassing heeft gevolgen voor de dienstregeling. Door de kortere rijtijden ontstaat in Montfoort extra wachttijd voor de bussen die uitsluitend tijdens de middagspits worden ingezet. Dit is een eindpunt zonder voorzieningen voor chauffeurs. Daarnaast ervaren reizigers het als onlogisch dat sommige ritten daar eindigen, terwijl doorrijden naar Oudewater voor de hand lijkt te liggen. Daarom trekken we in de middagspits een deel van de ritten door van Montfoort naar Oudewater. Daarnaast voegen we een extra late rit toe van Gouda naar Montfoort, waarmee we het avondaanbod uitbreiden.

De halte Doelenbrug vervalt voor lijn 307. Hiermee sluiten we aan bij lijn 497 die met de R-NET productformule een zelfde kwaliteitsniveau als U-liner nastreeft.

Wat levert het op

Met deze aanpassingen ontstaat allereerst een logischere en beter uitlegbare dienstregeling voor de reiziger. Het onderscheid tussen korte en lange slagen, Utrecht–Gouda, Utrecht–Montfoort en Utrecht–Oudewater, wordt duidelijker en beter voorspelbaar. Dit voorkomt verwarring, met name op momenten waarop bussen nu stilstaan terwijl doorrijden logischer voelt. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van Oudewater in de middag, doordat ritten worden doorgetrokken. Ook de toevoeging van een extra late rit vanuit Gouda zorgt ervoor dat de kleinere kernen langer en beter bereikbaar blijven in de avonduren. Voor de operatie ontstaat een efficiëntere inzet van materieel en rijtijd. In plaats van onproductieve keertijd in Montfoort wordt deze tijd benut om reizigers daadwerkelijk verder te vervoeren.

Waarom werkt dit

De kracht van deze maatregel zit in het herstellen van de balans tussen rijtijd, dienstregeling en reizigerslogica. Door rijtijden weer in lijn te brengen met de actuele situatie, voorkomen we dat de dienstregeling gebaseerd blijft op verouderde omstandigheden. Tegelijkertijd onderkennen we dat kleine aanpassingen in rijtijd op hoogfrequente trajecten grote gevolgen kunnen hebben voor de omlopen en keermomenten. Door de ontstane ongunstige kring in Montfoort om te zetten naar een functionele verlenging richting Oudewater, maken we van een operationeel nadeel een netwerkverbetering. Ook speelt mee dat reizigers een sterke voorkeur hebben voor voorspelbaarheid en consistentie. Door het aantal ‘onlogische’ eindpunten te verminderen en ritten waar mogelijk door te laten rijden, sluiten we beter aan bij deze verwachting. De toevoeging van een late rit is bovendien een gerichte kwaliteitsverbetering: deze sluit aan op de vraag in de avond en versterkt de bereikbaarheid zonder dat extra voertuigen nodig zijn. Per saldo ontstaat met deze maatregel een dienstregeling die niet alleen efficiënter is ingericht, maar ook beter te begrijpen, betrouwbaarder en aantrekkelijker voor de reiziger.

Kwantiteiten lijn 307 Gouda – Utrecht Centraal

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZ	119.5	118.18	-/-1.32	12, 15, 18 meter U-Liner
MVAZ	103.75	102.38	-/-1.37	12, 15, 18 meter U-Liner
ZAT	93.85	93.98	+ 0.13	12, 15 meter U-Liner
ZON	58.85	58.85	-	12, 15 meter U-Liner

4.2.3 Lijn 341 Wijk bij Duurstede – Utrecht Centraal

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	9 Utrecht Binnen

Wat gaan we doen

Na de introductie van lijn 341 in december 2025 is gebleken dat zowel de gekozen route als de uitvoering in de praktijk niet volledig aansloot bij de verwachtingen van reizigers en omgeving. Daarover zijn veel signalen ontvangen. Van reizigers, chauffeurs, gemeente en ook in de berichtgeving in de media, hebben we op verzoek van de gemeente Wijk bij Duurstede en in nauw overleg met de Provincie een herontwerp van lijn 341 gemaakt. Met als resultaat het 'omklappen' van de route in Wijk bij Duurstede halverwege de dag.

Toelichting

Een volledige terugkeer naar de voormalige dienstregeling is niet wenselijk, omdat dit zou resulteren in een lagere bedieningsfrequentie als gevolg van de hogere inzet van dienstregelingsuren (DRU's) die benodigd zijn voor de huidige 5-minutendienst. Een lagere frequentie zou afbreuk doen aan de aantrekkelijkheid en toekomstbestendigheid van de verbinding, mede gezien de gerealiseerde reizigersgroei op het traject Cothen - Utrecht.

De reizigersontwikkeling laat zien dat de vraag naar openbaar vervoer op dit traject blijft toenemen. In maart 2026 lag het aantal instappers in lijn 341 tussen Cothen en Utrecht 11,8% hoger dan in maart 2025. In april 2026 bedroeg de groei 5,5% ten opzichte van april 2025 en in mei 2026 2,2% ten opzichte van dezelfde maand een jaar eerder. Deze ontwikkeling onderstreept het belang van het behouden van een hoogwaardig frequentieniveau op de corridor.

We zien wel een lichte daling van het aantal gebruikers in Wijk bij Duurstede na de aanpassing bij de start van de concessie in december 2025 en dat moet kenteren naar een groei op dit trajectdeel. Daarom kiezen we voor een gerichte aanpassing: in de middagspits wordt de route 'omgeklapt', dus in omgekeerde richting gereden. Hiermee sluiten we beter aan op de dominante reisrichting en komen we tegemoet aan belangrijke wensen uit de omgeving, zonder de frequentie te verlagen, hetgeen wel het geval zou zijn als we terug zouden keren naar de oude situatie.

Als gevolg van het 'omklappen' van lijn 341 halverwege de dag is het noodzakelijk dat lijn 341 op/nabij het busstation goed kan halteren. Hiertoe wordt nu in samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede onderzoek naar gedaan.

Daarnaast pakken we de betrouwbaarheid van de dienstregeling integraal aan. We verplaatsen chauffeurswissels en pauzes buiten Utrecht naar locaties als Wijk bij Duurstede, Driebergen-Zeist, Veenendaal De Klomp en Wageningen. Tegelijk koppelen we lijn 341 en 350 aan elkaar op Utrecht Centraal, zodat bussen doorgaand rijden en niet langer hoeven te keren op het drukke busstation. Parallel hieraan optimaliseren we de rijtijden en de rijtjidsverdeling op beide lijnen, met specifieke aandacht voor knelpunten in Utrecht en op het traject van lijn 350 (onder andere bij Doorn).

Aanvullend speelt een ontwikkeling buiten lijn 341 zelf een belangrijke rol. Transdev past de bediening van lijn 9 in Utrecht aan. Hierdoor komen met name in de vroege ochtend en late avond, vooral in het weekend, enkele ritten te vervallen. Analyse laat zien dat een deel van deze reizigers niet zonder meer kan worden opgevangen binnen de bestaande ritten van lijn 341 en de reguliere bediening van de U-liner-corridor. Om te voorkomen dat hierdoor capaciteitsproblemen ontstaan, voegen we op momenten waar dat nodig is extra ritten toe tussen Utrecht Centraal en Bunnik Kosterijland. Op deze wijze verhogen we gericht de frequentie op de drukste delen van de corridor. Met name op zaterdagavond zou zonder deze aanvulling sprake kunnen zijn van structurele staanplaatsen in de 30-minutendienst. Door extra ritten in te leggen behouden we voldoende capaciteit en comfort voor reizigers.

Wat lost dit op/ wat is het effect

Met deze samenhangende aanpak verbeteren we zowel de reizigerservaring als de operationele prestaties aanzienlijk. In de spitsrichting sluiten we beter aan op de wensen van reizigers, buschauffeurs en gemeente, doordat de route-invulling logischer wordt ten opzichte van de vraag. Tegelijk blijft de hoge frequentie behouden, wat essentieel is voor de aantrekkelijkheid van de lijn.

De afgelopen periode werd de beeldvorming rond lijn 341 sterk beïnvloed door een combinatie van de routewijziging en de betrouwbaarheid van de uitvoering. Een belangrijke oorzaak hiervan lag in de rijtijden die bij de aanbesteding zijn overgenomen. In de praktijk bleek op delen van het traject structureel sprake van een rijtjids tekort dat gemiddeld kon oplopen tot circa vier minuten per rit. Bij een lijn die iedere vijf minuten rijdt, zet een dergelijk tekort de gehele dienstregeling onder grote druk. Voor reizigers uitte zich dit vaak als rituitval, terwijl in werkelijkheid veel ritten wel reden maar met aanzienlijke vertraging. Het gevolg was dat bussen soms in paren achter elkaar reden, waarna gedurende een langere periode geen bus zichtbaar was. Vanuit reizigersperspectief voelt dit als een uitgevallen rit en een onbetrouwbare dienstregeling, ook wanneer de rit technisch gezien wel is uitgevoerd.

Door het schrappen van keringen en chauffeurswissels op Utrecht Centraal verminderen we de druk op het busstation en verdwijnt een belangrijke bron van vertragingen. In combinatie met realistischere rijtijden resulteert dit in een stabielere dienstregeling, met minder daadwerkelijke rituitval én minder situaties waarin vertraging wordt ervaren als uitval. Het effect dat vertraagde bussen "vollopen" en vervolgens verder uitlopen, wordt hiermee beperkt. Reizigers profiteren bovendien van extra gemak: de gehele dag kunnen zij vanuit Wijk bij Duurstede blijven zitten richting Utrecht Centrum en verder, zonder overstap. Tegelijkertijd neemt de werkdruk voor chauffeurs af, doordat zij niet langer afhankelijk zijn van krappe overstappen en drukke wissellocaties.

De extra ritten voorkomen dat reizigers die voorheen gebruikmaakten van lijn 9 te maken krijgen met overvolle bussen of langere wachttijden. Vooral in de avonduren en weekenden blijft daarmee een aantrekkelijk en betrouwbaar aanbod beschikbaar op de drukste delen van de corridor. Daarnaast ondersteunen deze ritten de verdere ontwikkeling van de U-liner. De sterke groei van de U-liner-lijnen, die in 2026 circa 10% meer reizigers vervoerden, laat zien dat de vraag naar hoogwaardig en snel openbaar vervoer op deze corridor blijft toenemen. Door tijdig extra capaciteit toe te voegen voorkomen we dat de kwaliteit van de dienstverlening onder druk komt te staan en creëren we ruimte voor verdere reizigersgroei.

Per saldo ontstaat een merkbaar betrouwbaarder product, waarbij ook het gevoel van rituitval en onregelmatigheid, dat de afgelopen periode nadrukkelijk is ervaren, sterk wordt teruggedrongen.

Waarom dit werkt (onderbouwing)

De gekozen oplossing richt zich op de kernoorzaken van de ervaren problemen. De uitdagingen op lijn 341 werden niet alleen veroorzaakt door de gewijzigde route, maar ook doordat de beschikbare rijtijd in de praktijk onvoldoende bleek om de dienstregeling robuust uit te voeren. Wanneer een rit structureel enkele minuten vertraging oploopt, werkt dit op een hoogfrequente lijn vrijwel direct door naar volgende ritten. Een gemiddeld rijtijds tekort van circa vier minuten is op een vijfminutendienst relatief groot en zorgt ervoor dat vertragingen zich snel opstapelen. Hierdoor ontstond het bekende fenomeen van "bunching": een vertraagde bus kreeg steeds meer reizigers te verwerken, werd ingehaald door de volgende rit of kwam daar vlak achter te rijden, waardoor reizigers vervolgens langere wachttijden ervoeren. Hoewel dit niet altijd leidde tot daadwerkelijke rituitval, werd het door reizigers vaak wel zo beleefd. Uit analyse blijkt daarnaast dat de drukte en complexiteit op Utrecht Centraal een belangrijke versterkende factor vormen. Door chauffeurswissels, pauzes en keringen hier weg te halen, nemen we een cruciale verstoringbron uit het systeem. Het doorkoppelen van lijn 341 en 350 zorgt vervolgens voor een logischer en robuuster exploitatiemodel met minder operationele schakelmomenten.

De optimalisatie van rijtijden en rijtijdverdeling zorgt er bovendien voor dat de dienstregeling beter aansluit op de werkelijke omstandigheden op straat. Juist deze maatregel is essentieel om de huidige frequentie duurzaam en betrouwbaar te kunnen blijven rijden. De combinatie van realistischere rijtijden, minder operationele handelingen en een betere afstemming op reizigersstromen zorgt ervoor dat de lijn weer volgens een herkenbaar en stabiel patroon kan functioneren.

Hoewel niet alle externe factoren, zoals verkeersdrukke of ontbrekende busprioriteit, volledig beïnvloedbaar zijn, verwachten we met deze maatregelen een duidelijke en merkbare verbetering. Hiermee laten we zien dat signalen uit de praktijk serieus zijn genomen en zijn vertaald naar concrete maatregelen die zowel de betrouwbaarheid als de reiservaring structureel verbeteren.

De toevoeging van extra ritten is gebaseerd op een analyse van reizigersstromen en capaciteitsgebruik. Hoewel een deel van de reizigers van de gewijzigde bediening van lijn 9 gebruik kan maken van bestaande ritten, blijkt dat dit op specifieke momenten onvoldoende capaciteit oplevert. Vooral in een 30-minutendienst kunnen relatief kleine reizigers aantallen al leiden tot een sterke stijging van de bezettingsgraad.

Tegelijkertijd laat de ontwikkeling van de U-liner zien dat de vraag structureel groeit. Met een reizigersgroei van ongeveer 10% in 2026 is het noodzakelijk om niet alleen naar de huidige situatie te kijken, maar ook vooruit te anticiperen op toekomstige vraag. De extra ritten richting Bunnik Kosterijland zorgen daarom niet alleen voor het opvangen van verschuivende reizigersstromen als gevolg van wijzigingen bij lijn 9, maar vormen ook een belangrijke investering in de verdere groei en betrouwbaarheid van de U-liner-corridor. Hierdoor blijft voldoende capaciteit beschikbaar en kan het netwerk meegroeien met de vraag van reizigers.

Kwantiteiten lijn 341 Wijk bij Duurstede – Utrecht Centraal

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	120.4	133.35	+12.95	12, 15, 18 meter U-Liner
MVAZK	93.85	105.12	+11.27	12, 15, 18 meter U-Liner
ZAT	82	81.33	-/- 0.77	12, 15 meter U-Liner
ZON	71.33	71.03	-/- 0.30	12, 15 meter U-Liner

4.2.4 Lijn 395 van Utrecht Centraal naar Rotterdam Capelsebrug

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Ja	Nee	Nee	Nee	Nee	Tram

Wat gaan we doen?

Op vrijdag- en zaterdagavond voegen we een extra rit toe op lijn 395 tussen Utrecht Centraal en IJsselstein. Deze rit vertrekt om **25:26 uur** vanuit Utrecht Centraal, direct na afloop van de reguliere tramdienstregeling en voordat het nachtnet van start gaat.

Voor de uitvoering van deze rit maken we gebruik van voertuigen die op dat moment beschikbaar zijn in Utrecht. Hierdoor kan de extra capaciteit efficiënt worden ingezet zonder aanvullende operationele impact.

Wat levert het op?

De extra rit zorgt voor meer vervoercapaciteit op een moment waarop de vraag aantoonbaar hoog is. Reizigers krijgen hierdoor meer kans op een zit- of staanplaats en de drukte in de laatste reguliere ritten richting IJsselstein wordt verminderd.

Daarnaast draagt de maatregel bij aan:

- Een comfortabelere reis voor reizigers.
- Minder kans op achterblijvende reizigers door capaciteitsgebrek.
- Een betere spreiding van reizigers over de beschikbare ritten.
- Een hogere betrouwbaarheid en klantwaardering van de verbinding tussen Utrecht en IJsselstein.

Waarom werkt dit?

Vanuit chauffeurs is het signaal ontvangen dat de laatste rit op zaterdag richting IJsselstein structureel zeer drukbezet is. Deze ervaringen worden bevestigd door de beschikbare telcijfers, waaruit blijkt dat de bezetting na het beëindigen van de tramdienstregeling sterk toeneemt.

Na het stoppen van de tram verschuift een groot deel van de reizigersstroom naar buslijn 395. Hierdoor ontstaan overvolle voertuigen op de laatste ritten van de avond. Door juist op dit piekmoment een extra rit toe te voegen, wordt de extra reizigersvraag direct opgevangen. Omdat er op dat tijdstip bovendien voertuigen beschikbaar zijn in Utrecht, kan deze capaciteitsuitbreiding doelmatig en kostenefficiënt worden gerealiseerd.

Kwantiteiten lijn 395 Rotterdam Capelsebrug – Utrecht Centraal

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	103.2	103.2	-	12, 15, 18 meter U-Liner
MVAZK	86.35	86.35	-	12, 15, 18 meter U-Liner
ZAT	58.25	58.75	-	12, 15 meter U-Liner
ZON	43.4	43.4	-	12, 15 meter U-Liner

4.3 Wijzigingen regio Foodvalley

4.3.1 Herpositionering stads- en streeklijnen Veenendaal na introductie concessie ANF

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	83/87

Wat gaan we doen

Met de introductie van de concessie Arnhem Nijmegen Foodvalley (hierna: ANF) vervalt de samenwerking tussen Utrecht Buiten en de concessie Veluwe Zuid. Hierdoor komt de bestaande lijnkoppeling tussen lijn 5 (Ede Kernhem – Veenendaal De Klomp), lijn 83 (Veenendaal De Klomp – Veenendaal Centrum) en lijn 85 (Veenendaal Centrum – Ede) te vervallen.

Om de aansluiting op station Veenendaal Centrum efficiënt te blijven organiseren, passen wij de netwerkstructuur aan. Lijn 83 wordt verlegd naar de zuidzijde van het station, waardoor een zeer vertragsgevoelig deel van de route verdwijnt, zonder dat haltes komen te vervallen. Vervolgens koppelen wij lijn 83 door aan lijn 87 richting Rhenen. De bus arriveert voortaan vijf minuten vóór vertrek van de treinen richting Rhenen en Breukelen en vertrekt vier minuten na aankomst van deze treinen. De ingebouwde buffertijd verbetert de punctualiteit aanzienlijk. De bespaarde rijtijd zetten we in voor een extra rit op lijn 87, waardoor deze lijn langer in een 30-minutendienst kan rijden. De frequentie wordt daarmee beter gespreid. De laatste rit verschuift naar het andere halfuur en vervalt niet, temeer daar de huidige laatste rit structureel slechts één reiziger trekt.

Lijn 83 heeft in Veenendaal een stadsdienst-functie, daar hoort ook een lijnnummer dat geassocieerd wordt met een stadsdienst. We vernummen lijn 83 naar lijn 1. Daarmee heeft Veenendaal haar eigen stadsdienst.

Wat lost dit op / wat is het effect

Deze herstructurering voorkomt dat lijn 83 (1) verandert in een inefficiënt en kwetsbaar product na het wegvallen van de concessie-overschrijdende samenwerking. Door het knippen van vertragsgevoelige route-delen en het introduceren van structurele buffertijd verbetert de betrouwbaarheid en punctualiteit merkbaar.

De extra rit op lijn 87 en de herschikking van de 30-minutendienst zorgen voor een beter gespreid aanbod, zonder verlies van ritten. Tegelijkertijd wordt inefficiënte inzet in de late avond voorkomen. De vernumming en zelfstandige positionering van lijn 1 geven Veenendaal een duidelijk herkenbare stadsdienst, wat de leesbaarheid van het netwerk voor reizigers vergroot en bijdraagt aan een sterker lokaal OV-profiel.

Waarom dit werkt (onderbouwing)

Door het vervallen van concessie-overstijgende lijnkoppelingen is het noodzakelijk het netwerk binnen de eigen concessie robuust en zelfstandig te ontwerpen. Het inkorten en koppelen van lijnen met voldoende buffertijd is een beproefd OV-ontwerpprincipe om betrouwbaarheid te vergroten en verstoringen te beperken. Het loskoppelen van een stadsdienst van een regionaal patroon en het hernoemen naar een lage lijnnummering sluit aan bij best practices voor stedelijke herkenbaarheid en gebruiksgemak. Hiermee wordt de bus binnen Veenendaal gepositioneerd als een eigen, volwaardig vervoersproduct. Samen met onze strategische vervoerkundige en ontwikkelmanager gaan wij, in samenwerking met de gemeente Veenendaal, de stadsdienst actief beter positioneren. Het is daarbij essentieel dat de gemeente mede-eigenaar wordt van deze zero-emissie stadsdienst en deze ook actief uitdraagt. Met dit gedeelde eigenaarschap leggen we een stevige basis om de komende jaren het gebruik en de waardering van het OV in Veenendaal verder te laten groeien.

Kwantiteiten lijn 1 Veenendaal de Klomp Zuid – Veenendaal Centrum

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	10 *	18.1	8.1	12 meter U-Bus
MVAZK	10 *	18.1	8.1	12 meter U-Bus
ZAT	11.6 *	15.67	4.07	12 meter U-Bus

Kwantiteiten lijn 87 Veenendaal de Klomp Zuid – Rhenen

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	36.18	38.53	+ 1.35	12 meter U-Bus
MVAZK	36.18	38.53	+ 1.35	12 meter U-Bus
ZAT	19.85	19.85	-/- 0	12 meter U-Bus
ZON	20.95	20.95	-/- 0	12 meter U-Bus

*Dru's vertegenwoordigen het deel van lijn 83 dat Keolis exploiteerde, Overige dru's werden gereden door Transdev ANF

4.3.2 Corridorbenadering Woudenberg – Amersfoort lijnen 80 en 380

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Ja	Ja	Nee	Nee	Ja	80/380

Wat gaan we doen

Wij optimaliseren de dienstregeling op de Corridor Veenendaal – Amersfoort, met expliciete focus op het drukste trajectdeel Woudenberg – Amersfoort. De dienstregeling van lijn 80 en lijn 380 wordt zodanig ingericht dat beide lijnen elkaar aanvullen in plaats van overlappen. In de ochtendspits realiseren we vanuit Woudenberg een strak en herkenbaar 15-minutenpatroon, passend bij de hoge instapvraag op dit trajectdeel. In de middagspits wordt dit patroon omgedraaid en rijden lijn 80 en 380 gezamenlijk in een 15-minutendienst vanaf Amersfoort, aansluitend op de dominante reisrichting. Lijn 80 blijft daarbij aansluiten op de trein naar en van Arnhem in Veenendaal De Klomp. Om deze knooppuntaansluiting te borgen, wordt lijn 380 in de dienstregeling verschoven. Door deze verschuiving ontstaat ruimte voor een extra rit tussen Veenendaal en Amersfoort, waarbij de eerste rit circa 12 minuten eerder vertrekt en ook eerder aankomt in Amersfoort. Daarnaast voegen we voor lijn 80 een extra late avondrit toe van Amersfoort naar Veenendaal (vertrek 23:53). Hiermee rijdt lijn 80 gedurende de gehele avond een consequent 30-minutenpatroon zonder onderbreking in het laatste uur. In verband met een reconstructie van de N224 vervalt de halte Renswoude, de Dennen. In het hoofdstuk Infrastructuur gaan we hier verder op in.

Wat lost dit op / wat is het effect

Deze herinrichting zorgt voor een regelmatigere en beter gespreide aanbod op het belangrijkste en drukste deel van de corridor. Het voorkomt dat bussen achter elkaar rijden en verbetert daarmee de benutting, voorspelbaarheid en betrouwbaarheid voor reizigers. Het vaste kwartierpatroon op het drukste lijnsegment vermindert ongelijk verdeelde wachttijden en verhoogt de ervaren kwaliteit. De extra rit en eerdere aankomst in Amersfoort verbeteren de aansluiting op vervolgvverbindingen richting de Randstad. De toevoeging van de late avondrit op lijn 80 voorkomt

een weinig intuïtief gat in de dienstregeling en zorgt voor een intuïtief en herkenbaar avonddienstniveau, passend bij het gebruik in de late avonden.

Waarom dit werkt (onderbouwing)

De maatregel sluit aan bij beproefde OV-ontwerpprincipes waarbij vraaggericht aanbod, regelmaat en ketenqualiteit centraal staan. Door het aanbod te structureren op het drukste trajectdeel en te werken met vaste patronen in plaats van losse frequenties, ontstaat meer vervoerswaarde zonder onevenredige inzet van middelen. Het toevoegen van een late rit op lijn 80 is onderbouwd door de hoge bezetting in de late avond, waarmee de extra inzet gerechtvaardigd is. Het doorlopende 30-minutenpatroon maakt de dienstregeling eenvoudiger te begrijpen voor reizigers en vergroot de betrouwbaarheid en aantrekkelijkheid van de verbinding. In combinatie met de geborgde treinaansluiting in Veenendaal De Klomp resulteert dit in een robuuste en toekomstbestendige corridor, van vroege ochtend tot late avond.

Kwantiteiten lijn 80 Veenendaal De Klomp - Amersfoort

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZ	64.45	65.93	+ 1.48	12, 15 meter U-Bus
MVAZ	64.45	65.93	+ 1.48	12, 15 meter U-Bus
ZAT	53.5	52.53	-/- 0.95	12, 15 meter U-Bus
ZON	34.33	34.57	+ 0.24	12, 15 meter U-Bus

Kwantiteiten lijn 380 Veenendaal Centrum – Amersfoort

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZ	30.65	31.6	+ 0.95	15 meter U-Liner
MVAZ	30.65	31.6	+ 0.95	15 meter U-Liner

4.4 Wijzigingen Zuidwestelijke Vechtstreek

4.4.1 Lijn 1 Mijdrecht Centrum – Mijdrecht Oosterland – Uithoorn Busstation

Wat gaan we doen

Met deze maatregel passen we lijn 123 aan, zodat deze niet langer doorrijdt tussen Mijdrecht en Uithoorn. Reizigers kunnen voor deze relatie gebruik blijven maken van de frequente U-liner 330. Door lijn 123 te concentreren op de verbinding richting Woerden ontstaat een betrouwbaardere dienstregeling met betere aansluitingen op de trein.

De vrijgekomen dienstregelingsuren zetten we vervolgens niet in om het aanbod te verminderen, maar juist om een nieuwe verbinding tussen Mijdrecht en Uithoorn te introduceren. Deze nieuwe lijn krijgt een belangrijke rol in de ontsluiting van Mijdrecht. Naast bestaande woongebieden bedient de lijn ook Proostdijland, Twistvlied en vooral de nieuwe woonwijk Oosterland.

Met Oosterland groeit Mijdrecht de komende jaren verder. Vanaf dienstregelingjaar 2027 worden de eerste woningen opgeleverd en daarom kiezen we ervoor om al vanaf het begin openbaar vervoer aanwezig te laten zijn in de wijk. Zo maken we duurzaam reisgedrag direct onderdeel van de mobiliteit van nieuwe bewoners. Niet voor niets hanteren we het uitgangspunt: *eerst de bushalte, dan de bewoners*.

Omdat de nieuwe verbinding via Amstelhoek aanvankelijk nog niet geschikt is voor een grote bus, starten we tijdelijk met een kleiner voertuig. Zodra de infrastructuur gereed is en de wijk verder groeit, kan de verbinding worden doorontwikkeld en mogelijk worden geïntegreerd met andere lijnen in het netwerk van Mijdrecht. Voor de frequentie houden we de frequenties aan die nu ook gelden voor lijn 123 tussen Uithoorn en Mijdrecht Centrum.

Wat levert het op?

De grootste winst van deze maatregel is dat Mijdrecht er een nieuwe, toekomstgerichte OV-verbinding bij krijgt. Waar lijn 123 zich beter kan richten op haar regionale functie richting Woerden, zorgt de nieuwe verbinding voor een sterke lokale ontsluiting van bestaande en nieuwe woongebieden.

Voor de nieuwe wijk Oosterland betekent dit dat bewoners vanaf de eerste opleveringen kunnen rekenen op openbaar vervoer op loopafstand. Daarmee ontstaat vanaf dag één een aantrekkelijk alternatief voor de auto voor reizen naar Mijdrecht, Uithoorn en de rest van de regio.

Daarnaast profiteren reizigers van:

- een betere bereikbaarheid van Oosterland, Proostdijland en Twistvlied;
- een betrouwbare aansluiting op het spoor in Woerden;
- goede overstapmogelijkheden op regionale verbindingen, waaronder U-liner 121, 326, 330;
- een dekkend vervoeraanbod gedurende de dag, aangevuld met buurtbus en U-flex waar dat passend is.

Zo ontstaat een netwerk dat niet alleen inspeelt op de huidige vraag, maar ook voorbereid is op de toekomstige groei van Mijdrecht.

Waarom werkt dit?

Deze maatregel werkt omdat het netwerk beter aansluit bij de verschillende vervoervragen in het gebied. Lijn 123 krijgt een duidelijke regionale verantwoordelijkheid: reizigers snel en betrouwbaar naar station Woerden brengen. De nieuwe verbinding krijgt juist de taak om Mijdrecht lokaal en regionaal te verbinden en de groeiende woonwijk Oosterland te ontsluiten.

Door die functies te scheiden ontstaat een robuuster netwerk. Vertragingen op de lokale route hebben minder invloed op treinreizigers richting Woerden en andersom. Tegelijkertijd kan de nieuwe verbinding zich ontwikkelen met de wijk. Naarmate Oosterland groeit en de vervoervraag toeneemt, kan ook het openbaar vervoer meegroeien. Op den duur kan de weekendbediening ook uitgebreid worden.

Juist doordat we al vóór de volledige ontwikkeling van de wijk starten met een OV-verbinding, leggen we vanaf het begin een sterke basis voor duurzaam reisgedrag. Nieuwe bewoners wennen direct aan het gebruik van het openbaar vervoer en ervaren dat de wijk goed bereikbaar is zonder afhankelijk te zijn van de auto.

In combinatie met de bestaande U-liners, buurtbus en U-flex ontstaat zo een netwerk waarin iedere vervoervorm doet waar deze het sterkst in is: snelle verbindingen waar veel vraag is en maatwerk waar de vraag kleiner is. Dat maakt het netwerk niet alleen efficiënter en betrouwbaarder, maar ook toekomstbestendig voor de verdere ontwikkeling van Mijdrecht en Oosterland.



Route lijn 1 Mijdrecht - Uithoorn

Kwantiteiten lijn 1 Mijdrecht Centrum - Oosterland

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	0	13.50	+13.50	12 meter U-Bus
MVAKZ	0	13.50	+13.50	12 meter U-Bus

4.4.2 Lijn 3 en 4 Molenvliet – Woerden

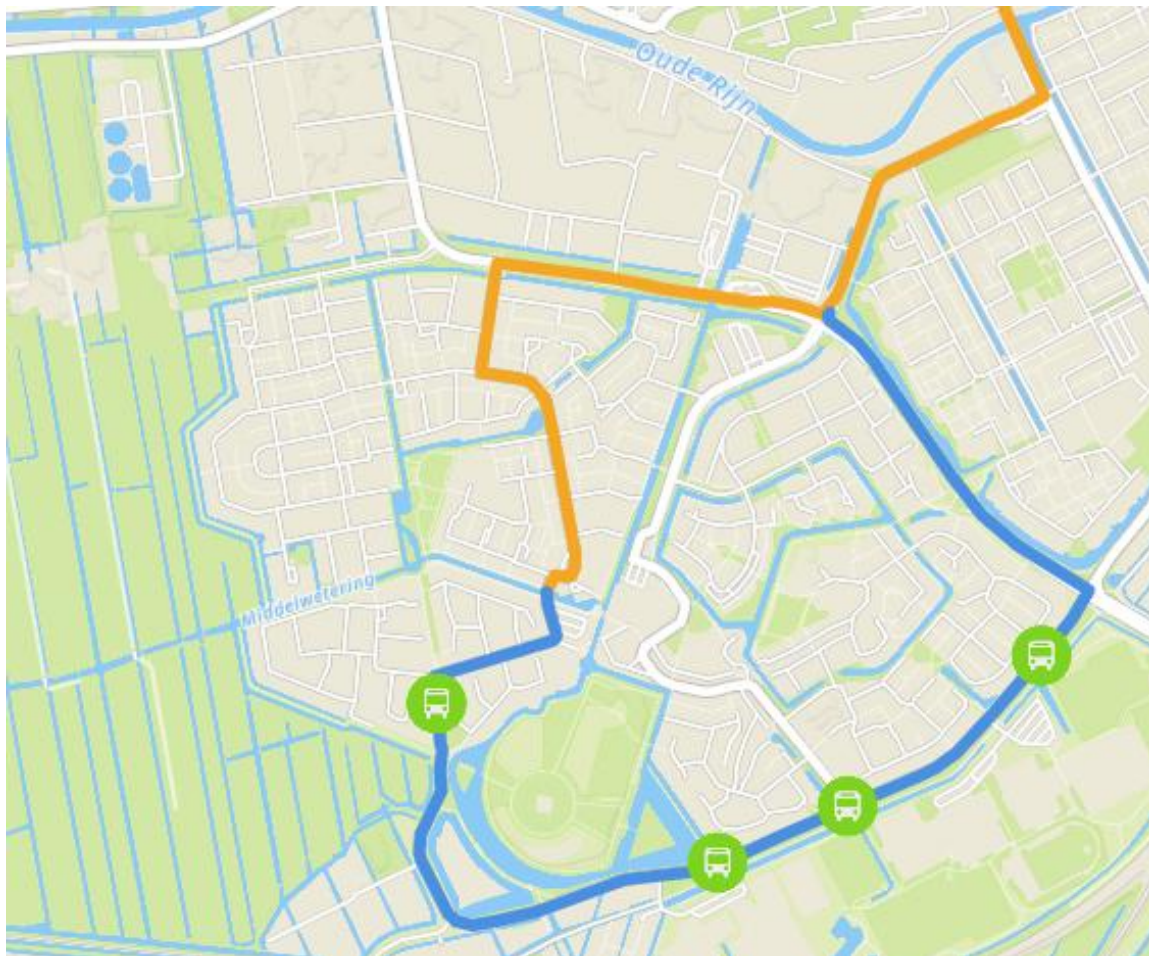
Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	3/4/105

Wat gaan we doen?

Lijn 4 wordt versterkt en krijgt een duidelijkere rol binnen het Woerdense stadsnetwerk. In de nieuwe situatie rijdt de lijn in beide richtingen tijdens zowel de ochtend- als middagspits, waardoor een volwaardige bediening ontstaat voor reizigers van en naar station Woerden. Naar aanleiding van de consultatie rijdt lijn 4 een lusroute tegen de klok in door Molenvliet waarbij de bus nog enkele haltes (Akeleiweide, Waardsedijk, Polderbaan en Stromenlaan) van lijn 3 op de Waardsebaan bedient waardoor de lijn efficiënter kan worden geëxploiteerd en beter aansluit op de belangrijkste reizigersstromen binnen de stad.

De uitbreiding van lijn 4 gaat gepaard met het opheffen van lijn 3. De functie van lijn 3 wordt grotendeels overgenomen door de nieuwe lijn 105, de hoogwaardige U-flex dienstverlening en de beschikbaarheid van deelfietsen binnen het invloedsgebied van het station. Hierdoor kunnen de beschikbare middelen worden ingezet op een lijn waar de vervoervraag groter is en waar meer reizigers profiteren van een hogere frequentie en betere bereikbaarheid. Met deze wijziging groeit lijn 4 uit tot de belangrijkste reguliere stadslijn van Woerden, met extra aandacht voor de verbinding tussen woonwijken, station Woerden en belangrijke bestemmingen binnen de stad.



Wat levert dit op / wat is het effect

De uitbreiding van lijn 4 zorgt voor een beter en betrouwbaarder openbaar vervoeraanbod voor de grootste reizigersgroepen in Woerden. Reizigers krijgen in beide spitsen meer reismogelijkheden en een duidelijker product, doordat de lijn niet langer slechts beperkt in één richting functioneert. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van Molenvliet. Dit is de wijk die als enige buiten de gebruikelijke fietsafstand van circa twee kilometer van station Woerden ligt en daardoor relatief afhankelijk is van goed openbaar vervoer. Door de inzet op lijn 4 wordt juist deze wijk beter verbonden met het station en overige voorzieningen in de stad. De maatregel draagt ook bij aan een efficiëntere inzet van middelen. Het zeer beperkte gebruik van lijn 3 maakt het mogelijk om capaciteit te verschuiven naar lijn 4, waar de maatschappelijke- en algemene vervoerswaarde groter is. Hierdoor ontstaat een sterker en eenvoudiger stadsnetwerk, waarbij reizigers kunnen rekenen op een herkenbare en beter bruikbare verbinding. Bovendien sluit de uitbreiding aan op de verwachte groei van Woerden, met name in de spoorzone waar de komende jaren veel nieuwe woningen worden gerealiseerd. Een sterker openbaar vervoernetwerk helpt om deze groei op een duurzame manier op te vangen.

Waarom werkt dit?

Woerden kent een hoog fietsgebruik en een relatief compacte stedenbouwkundige structuur. Voor veel inwoners vormt de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de bus. Hierdoor hebben reguliere buslijnen alleen toegevoegde waarde wanneer zij duidelijke en frequente verbindingen bieden naar gebieden die minder goed binnen fietsafstand van het station liggen. Uit de analyse blijkt dat lijn 3 nauwelijks wordt gebruikt, terwijl lijn 4 juist een belangrijke functie vervult voor reizigers die afhankelijk zijn van een reguliere OV-verbinding. Door middelen van lijn 3 naar lijn 4 te verschuiven, wordt het aanbod beter afgestemd op de werkelijke vervoervraag.

De maatregel sluit ook aan bij de sterke prestaties van U-flex in Woerden. Voor dunne vervoerstromen biedt vraagafhankelijk vervoer een betere oplossing dan een vaste buslijn met weinig reizigers. Hierdoor kan het reguliere lijnennet zich concentreren op de drukste relaties en ontstaat een logische taakverdeling tussen vaste lijnen en flexibel vervoer. Tot slot speelt de uitbreiding van lijn 4 in op de toekomstige woningbouwontwikkeling in Woerden. Door nu te investeren in een robuustere stadslijn ontstaat een netwerk dat zowel de huidige reizigers als de toekomstige groei van de stad beter kan bedienen.

Kwantiteiten lijn 4 Station Woerden - Molenvliet

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	3,8	7.02		8, 12 meter U-Bus
MVAZK	3,8	7.02		8, 12 meter U-Bus

4.4.3 Lijn 102 Utrecht -Woerden

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	123

Wat gaan we doen

In september 2026 passen we de dienstregeling van lijn 102 gedeeltelijk aan, op basis van de wensen die zijn opgehaald tijdens de consultatie, in december breiden we de aanpassing uit. In Woerden verruimen we alle aansluitingen op de treinen richting het westen, zodat reizigers beter kunnen overstappen. Daarnaast profiteren we van het opknippen van lijn 123 in een noordelijk deel (lijn 123) en een zuidelijk deel (lijn 105). Hierdoor

ontstaat er meer ruimte in de dienstregeling. Lijn 102 wordt daardoor minder afhankelijk van lijn 123 waardoor de aansluitingen in beide richtingen geboden kunnen worden. Verder trekken we in de middag enkele ritten die nu nog tot Harmelen rijden door naar Woerden. De stilstandtijd in Harmelen kan namelijk niet efficiënt worden gebruikt, bijvoorbeeld voor pauzes, waardoor materieel en personeel daar onnodig stilstaan.

Wat is het effect

De bereikbaarheid van Woerden en de aansluiting op de Randstad verbeteren, met name doordat reizigers gedurende de hele dag beter kunnen overstappen op treinen richting het westen. Kernen zoals Harmelen worden beter ontsloten doordat de verbinding frequenter en consistentier wordt. Daarnaast ontstaat er een stabiel dienstregelingspatroon, met minder variatie in aansluitingen. Ook neemt de efficiëntie van de inzet van voertuigen en personeel toe, doordat onnodige stilstand wordt beperkt en ritten beter worden benut.

Waarom werkt dit

Het loslaten van de afhankelijkheid tussen lijn 102 en de voormalige lijn 123 creëert meer flexibiliteit in de dienstregeling. Hierdoor kunnen aansluitingen beter en consistentier worden ingepland. Doordat het netwerk in samenhang opnieuw wordt opgebouwd, verdwijnen eerdere exploitatieve beperkingen die zorgden voor een onregelmatig patroon. Dit maakt het mogelijk om een robuuste en betrouwbare dienstregeling neer te zetten. Het doortrekken van ritten naar Woerden zorgt er bovendien voor dat beschikbare capaciteit direct wordt ingezet waar vraag is. Dit voorkomt inefficiënt gebruik van tijd en middelen en draagt bij aan een kwalitatief betere dienstverlening.

Kwantiteiten lijn 102 Utrecht – Woerden

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZ	68.95	70.13	+1.18	12 meter U-Bus
MVAZ	54.6	54.75	+ 0.15	12 meter U-Bus
ZAT	47.8	47.73	-/- 0.07	12 meter U-Bus
ZON	21	21.03	+ 0.03	12 meter U-Bus

4.4.4 Lijn 105 Montfoort – Oudewater via Woerden

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	5/123

Wat gaan we doen

We introduceren een nieuwe lijn 105, waarin we de huidige lijn 5 (Montfoort – Woerden) combineren met het laatste deel van lijn 123 richting Oudewater. In Woerden laten we deze bus voortaan stoppen aan de zuidzijde van het station. Daarmee vermijden de drukte bij het station op de Utrechtsestraatweg, die in de huidige situatie regelmatig voor vertraging zorgt. Omdat de lijn wordt doorgetrokken naar Oudewater, volstaat de huidige inzet van een midibus niet meer. We zetten daarom een grotere bus in om de capaciteit en het comfort te verbeteren. Dankzij een efficiëntere route en minder oponthoud reduceren we bovendien de rijtijd. Met de tijdswinst die hiermee ontstaat, voegen we een extra rit toe. Deze vertrekt om 08:49 vanuit Oudewater naar Woerden welke gezien de bezetting van de voorafgaande rit en de drukke rit van buurtbus 505 op dit tijdstip goed te verantwoorden is. De eerste rit in de ochtend vanuit Oudewater rijdt na aankomst in Woerden niet leeg terug,

maar rijdt door als lijn 102 richting Utrecht. Deze rit stopt als enige rit wél aan de noordzijde van het station zodat de bus direct door kan naar Utrecht. Op dit tijdstip is er nog geen sprake van vertragingen.

Wat levert het op

Voor reizigers levert deze aanpassing vooral een betrouwbaardere dienstregeling op. Doordat we de drukke infrastructuur vermijden, neemt de kans op vertraging af en wordt de reistijd consistent en voorspelbaarder. Ook zorgt de kortere rijtijd ervoor dat er ruimte ontstaat voor een extra rit, wat de reismogelijkheden in de ochtend verbetert. Tegenover deze voordelen staat dat de overstap in Woerden iets verandert. De bushalte ligt aan de zuidzijde, waardoor de loopafstand naar het station toeneemt. Hierdoor hanteren we een overstaptijd van circa 8 minuten. Hoewel de tijd in de bus korter wordt, is de totale reistijd voor sommige reizigers daardoor vergelijkbaar maar wel betrouwbaar.

Waarom werkt dit

Deze aanpak werkt omdat we gericht knelpunten uit de huidige situatie oplossen. De grootste bron van vertraging, De Utrechtsestraatweg en Stationsweg bij station Woerden, wordt structureel vermeden. Hierdoor ontstaat een robuustere en beter voorspelbare dienstregeling. Tegelijkertijd benutten we de gewonnen rijtijd optimaal door een extra rit toe te voegen en voertuigen efficiënter in te zetten. De doorkoppeling naar lijn 102 voorkomt lege kilometers en vergroot de netwerkwaarde. Voor de operatie brengt deze wijziging wel uitdagingen met zich mee. De halteverschuiving zorgt ervoor dat chauffeurs meer looptijd nodig hebben naar de kantine (circa 16 minuten in plaats van 2 minuten nu), wat de inzet minder efficiënt maakt. Daarnaast speelt dat de verkeersdrukke vooral in de spits voorkomt, terwijl de routewijziging permanent is.

Kwantiteiten lijn 105 Montfoort – Woerden - Oudewater

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	0	24.43	+ 24.43*	12 meter U-Bus
MVAZK	0	24.43	+ 24.43*	12 meter U-Bus

* Let op: de toegenomen DRU's worden gecompenseerd uit de huidige lijnen 5 en 123.

4.4.5 Lijn 120 van Utrecht naar Amsterdam Bijlmer

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Ja	Ja	Ja	Nee	Ja	12/120/326

Wat gaan we doen?

We passen de dienstregeling aan door lijn 120 en lijn 326 opnieuw aan elkaar te koppelen, vergelijkbaar met de situatie vóór 2026 (toen lijn 120 gekoppeld was aan lijn 126). Om dit mogelijk te maken, wordt voor lijn 326 tijdelijk een ontheffing aangevraagd om met U-bus materieel in plaats van U-liner materieel te rijden. Deze koppeling geeft ons de benodigde ruimte om extra rijtijd toe te voegen aan lijn 120, zonder dat dit leidt tot onwenselijke effecten zoals een negatieve keertijd in de Bijlmer of het verlies van aansluitingen in Breukelen tussen lijn 120, de treinen en lijn 330 die op lijn 120 dient te wachten. Tegelijkertijd voorkomen we de inzet van een extra voertuig, wat gezien de huidige vlootomvang niet haalbaar is.

Daarnaast vervalt per december 2026 lijn 12. Met de uitbreiding van lijn 27 ontstaat een alternatief voor de huidige verbinding tussen Maarssen-Dorp en station Maarssen, waardoor een dubbelling in de lijnvoering kan worden voorkomen. Lijn 27 neemt deze relatie over met een hogere frequentie dan de huidige lijn 12. De

verbinding tussen Maarssen en Utrecht Centraal blijft daarnaast behouden via lijn 120 en wordt verder versterkt door de koppeling tussen lijn 27 en lijn 13 op station Maarssen.

Om het wegvallen van lijn 12 op te vangen, wordt lijn 120 uitgebreid. Lijn 120 verzorgt de verbinding tussen (Amsterdam Bijlmer –) Breukelen – Maarssen – Zuilen – Utrecht Centraal en neemt de lusroute door Maarssen-Dorp over die momenteel door lijn 12 wordt gereden. Hierdoor ontstaat voor reizigers in de spits een hogere frequentie van vier ritten per uur in plaats van de huidige twee. Ook worden in de vroege ochtend en late avond extra ritten toegevoegd zodat de bedieningsperioden op deze verbinding gelijk blijven aan de huidige situatie. Een deel van deze aanvullende ritten wordt doorgetrokken naar Breukelen. Dit is noodzakelijk omdat in Maarssen geen geschikte voorzieningen aanwezig zijn voor chauffeurs tijdens stilstand. Daarmee wordt niet alleen een goede uitvoering voor chauffeurs geborgd, maar profiteren ook reizigers van en naar Breukelen van een uitgebreidere bediening.

De routevoering van lijn 120 via Maarssen-Dorp leidt tot een reistijdverlenging van circa twee minuten ten opzichte van de kortere routevariant. Deze extra reistijd heeft uitsluitend effect op reizigers die Maarssen passeren en geen herkomst of bestemming in Maarssen-Dorp hebben. Op een gemiddelde werkdag betreft dit circa 416 reizigers, oftewel 13% van het totale aantal van 3.124 dagelijkse reizigers. Op een gemiddelde zaterdag gaat het om circa 265 reizigers (13% van 2.030 reizigers) en op een gemiddelde zondag om circa 158 reizigers (18% van 874 reizigers). Het overgrote deel van de reizigers profiteert daarentegen van de verbeterde ontsluiting van Maarssen-Dorp of ondervindt geen effect van de gewijzigde routevoering.

Daarnaast wordt de frequentie van lijn 120 op zondag overdag verhoogd van één naar twee ritten per uur op het traject Utrecht – Maarssen Maarsseveensevaart. Ook op het Utrechtse deel van de route tussen Zuilen, Cartesiusdriehoek en Utrecht Centraal rijdt lijn 120 hierdoor op deze momenten tweemaal per uur.

Wat levert het op?

Deze aanpassing resulteert in een robuustere en betrouwbaardere dienstregeling. De vertragingen op lijn 120, met name op het traject tussen Breukelen en Utrecht, kunnen beter worden opgevangen, waardoor aansluitingen, onder andere op lijn 330 in Breukelen en op de trein in Abcoude, betrouwbaarder worden. De aansluiting in Abcoude was tijdens de consultatie een belangrijk aandachtspunt. Chauffeurs hoeven minder vaak rijtijd in te halen doordat de dienstregeling beter aansluit op de werkelijke rijtijden.

Voor lijn 326 blijft de dienstregeling grotendeels stabiel, met voldoende keertijd in Mijdrecht en daarmee ruimte voor flexibiliteit in de uitvoering.

Voor reizigers in Maarssen levert het vervallen van lijn 12 per saldo een verbeterd aanbod op. De bediening van Maarssen-Dorp blijft behouden via lijn 120 en lijn 27, terwijl de frequentie op belangrijke relaties juist toeneemt. Reizigers krijgen daardoor meer reismogelijkheden naar station Maarssen, Utrecht Centraal en andere bestemmingen. In de spits neemt de frequentie op de voormalige route van lijn 12 toe van twee naar vier ritten per uur. Ook in de vroege ochtend, late avond en op zondag wordt het aanbod uitgebreid. Door het doortrekken van avondritten naar Breukelen of Maarsen wordt bovendien de bediening van Breukelen versterkt.

Per saldo leidt dit tot een stabielere operatie, betere aansluitingen, hogere frequenties voor een groot deel van de reizigers en een efficiëntere inzet van middelen, zonder dat extra materieel nodig is.

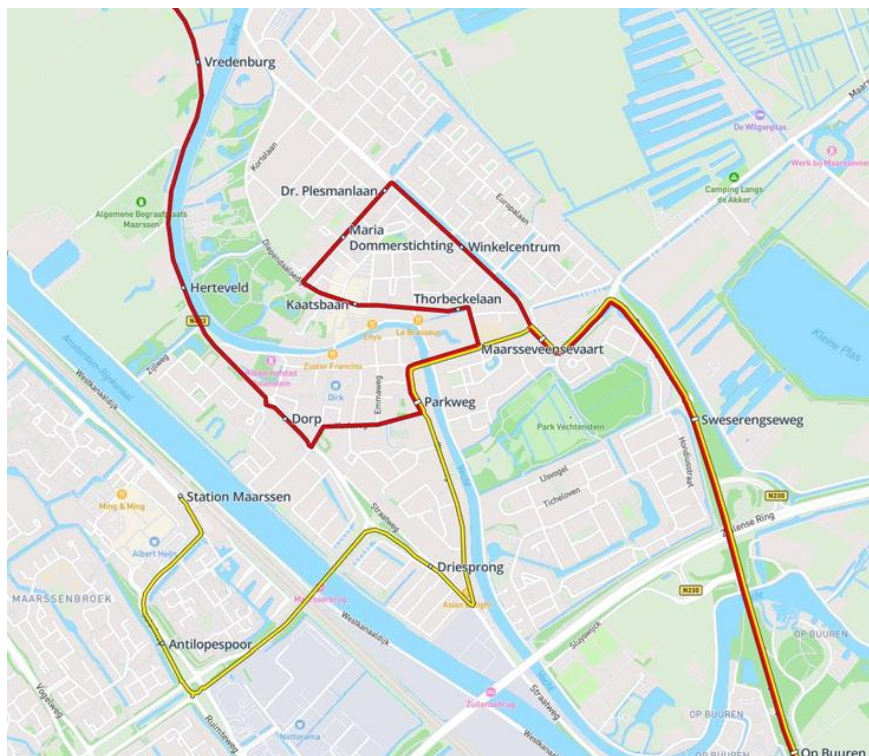
De halte Raadhuisstraat vervalt, de halte Maarssen, dorp ligt op circa 150 meter afstand.

Waarom werkt dit?

De kracht van deze oplossing zit het koppelen van de twee lijnen. Waardoor deze operationeel logisch en uitvoerbaar wordt. Dit creëert extra planningsruimte en flexibiliteit, waardoor de noodzakelijke rijtijd op lijn 120 structureel kan worden ingepast zonder negatieve effecten op keertijden of aansluitingen. Eerdere aanpassingen in 2026, waarbij slechts beperkt extra rijtijd werd toegevoegd, bleken onvoldoende om de structurele vertragingen op te vangen. Met deze ingreep wordt een belangrijke oorzaak van onbetrouwbaarheid, het tekort aan rijtijd, met name binnen Utrecht, structureel aangepakt.

Het vervallen van lijn 12 versterkt deze oplossing. Door de bediening van Maarssen-Dorp over te nemen met een combinatie van lijn 27 en een uitgebreide lijn 120 blijft het voorzieningenniveau behouden en verbetert het op diverse momenten zelfs. De extra ritten op lijn 120 zorgen voor hogere frequenties, ruimere bedieningsperiodes en meer reismogelijkheden richting Utrecht en station Maarssen. Door aanvullende ritten slim door te trekken naar Breukelen combineren we een operationele noodzaak, de beschikbaarheid van chauffeursvoorzieningen, met een directe verbetering voor de reiziger.

Hierdoor ontstaat een samenhangende oplossing die zowel de uitvoerbaarheid als de kwaliteit van de dienstregeling duurzaam versterkt, met betrouwbaardere aansluitingen, hogere frequenties en een betere benutting van beschikbare voertuigen en personeel.



Kwantiteiten lijn 120 Utrecht – Amsterdam Bijlmer

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	115.75	126.9	+ 11.15	12 meter U-Bus
MVAZK	101.9	111.45	+ 9.55	12 meter U-Bus
ZAT	85.2	88.43	+ 3.23	12 meter U-Bus
ZON	43.85	50.88	+ 7.03	12 meter U-Bus

Op dit moment ontbreekt de operationele mogelijkheid om de lijn 326 als volwaardige U-liner uit te voeren omdat de lijn gebruikt moet worden voor de problematiek op lijn 120. Zo is er in Amsterdam Bijlmer geen ruimte beschikbaar om voertuigen te laten bufferen en bestaat er geen mogelijkheid om chauffeurs daar af te lossen. Hierdoor ontbreekt de benodigde flexibiliteit in de dienstuitvoering. We onderzoeken mogelijkheden om de uitdagingen op lijn 120 op te lossen om terug te keren naar het gewenste kwaliteitsniveau in deze hoek van de provincie.

Bundel Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum en lijn 58 Hilversum – Driebergen - Zeist

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	doorgekoppeld	Nee	Ja	58

Wat gaan we doen

Lijn 121 heeft al langere tijd te maken met een grillig rijtjilverloop. De reistijd op het traject varieert sterk gedurende de dag, waardoor vertragingen zich regelmatig opstapelen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling onder druk staat. Tegelijkertijd is de beschikbare halte- en buffercapaciteit op station Hilversum beperkt. Hierdoor is het niet eenvoudig om extra hersteltijd aan de dienstregeling toe te voegen, terwijl juist die ruimte nodig is om vertragingen op te vangen.

Om toch een structurele verbetering te realiseren, stellen we voor om lijn 121 in Hilversum te koppelen aan lijn 58. Beide lijnen hebben te maken met vergelijkbare operationele uitdagingen, maar lijn 58 beschikt in Driebergen-Zeist over beschikbare buffertijd. Door voertuigen niet langer in Hilversum te laten keren, maar door te laten rijden als de andere lijn, ontstaat één doorgaande verbinding tussen beide trajecten.

Concreet betekent dit dat een bus die als lijn 121 arriveert in Hilversum zijn rit vervolgt als lijn 58. Andersom rijden voertuigen van lijn 58 door als lijn 121. De beschikbare buffertijd in Driebergen-Zeist wordt daarbij ingezet om eventuele vertragingen op te vangen en de dienstregeling te herstellen.

Wat is het effect?

Door de koppeling van beide lijnen ontstaat een robuustere dienstregeling. Vertragingen op lijn 121 kunnen worden hersteld tijdens de beschikbare buffertijd aan de zijde van Driebergen-Zeist, waardoor de punctualiteit verbetert en vertragingen minder snel doorwerken naar volgende ritten. Daarnaast wordt de stilstandtijd in Driebergen-Zeist efficiënter benut. Hierdoor verbeteren de aansluitingen van en naar de treinen, omdat de dienstregeling beter aansluit op de vervoervraag en beschikbare infrastructuur. Voor reizigers ontstaat bovendien een nieuwe rechtstreekse verbinding door Hilversum heen. Reizigers van lijn 121 kunnen zonder overstap verder reizen richting Hilversum Zuid en de onderwijsinstellingen in dat gebied. Daarmee wordt niet alleen de betrouwbaarheid verbeterd, maar ook het reisgemak vergroot. Tegelijkertijd neemt de druk op station Hilversum af doordat minder voertuigen daar hoeven te keren en bufferen. Dit zorgt voor een efficiënter gebruik van de schaarse ruimte op het busstation.

Waarom werkt dit?

Deze oplossing pakt meerdere uitdagingen tegelijkertijd aan. In plaats van extra buffertijd te zoeken op een locatie waar de ruimte beperkt is, maken we gebruik van de bestaande mogelijkheden elders in het netwerk. De beschikbare buffercapaciteit in Driebergen-Zeist wordt effectief ingezet om vertragingen op te vangen en de dienstregeling te stabiliseren. Doordat beide lijnen operationeel aan elkaar worden gekoppeld, ontstaat bovendien een grotere flexibiliteit binnen de exploitatie. Vertragingen kunnen beter worden verwerkt zonder dat hiervoor extra voertuigen of extra haltecapaciteit nodig zijn. Hierdoor verbetert de betrouwbaarheid van zowel lijn

121 als lijn 58. Daarnaast levert de maatregel ook voordelen op voor de reiziger. De nieuwe doorgaande verbinding zorgt voor minder overstappen, betere bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen zoals Hilversum Zuid en een aantrekkelijker openbaar vervoeraanbod. Daarmee verandert een operationele oplossing voor een ruimte- en betrouwbaarheidsprobleem in een verbetering die zowel reizigers als de uitvoering van de dienstregeling ten goede komt.

Kwantiteiten lijn 58 Driebergen Zeist - Hilversum

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	33.67	34.02	+ 0.35	12 meter U-Bus
MVAZK	33.67	34.02	+ 0.35	12 meter U-Bus
ZAT	28.25	28	-/- 0.25	12 meter U-Bus

Kwantiteiten lijn 121 Mijdrecht – Hilversum

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Verschil DRU	Materieel inzet
MVNZK	28.3	29.03	+ 0.73	12 meter U-Bus
MVAZK	28.3	29.03	+ 0.73	12 meter U-Bus
ZAT	23.8	23.82	+0.02	12 meter U-Bus
ZON*	11	11	-	12 meter U-bus

*alleen van mei t/m augustus

4.4.6 Lijn 59 Zeist – Hilversum

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijttijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	

Wat gaan we doen

Voorgesteld wordt om halte Prins Hendriksoord te laten vervallen. Deze halte wordt zeer beperkt gebruikt, met gemiddeld circa 0,3 in- en uitstappers per dag. Reizigers kunnen gebruikmaken van de nabijgelegen halte Ernst Sillemhoeve, die voor de incidentele gebruiker een passend alternatief biedt.

Wat is het effect

Het vervallen van halte Prins Hendriksoord heeft naar verwachting een zeer beperkt effect op reizigers, doordat de halte nauwelijks wordt gebruikt en halte Ernst Sillemhoeve binnen acceptabele afstand beschikbaar blijft. De mogelijke routewijzigingen vanaf 2028 zorgen ervoor dat lijn 59 beter aansluit op toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast ontstaat een betere OV-bereikbaarheid voor Camp New Amsterdam en Dijnseburg, terwijl de leefbaarheid in Huis ter Heide en rond het Vrijheidsplein verbetert door minder busverkeer. Wel vervalt in het voorgestelde scenario de bediening van halte Handelscentrum. Dit kan gevolgen hebben voor onder andere scholieren van de Vrije School aan de Socrateslaan. Voor deze reizigers worden alternatieve reisopties nog onderzocht.

Wat levert het op

Met het vervallen van halte Prins Hendriksoord ontstaat een efficiënter lijnennet, waarbij de beschikbare rijtijd en infrastructuur worden ingezet voor haltes met een grotere vervoervraag. Omdat halte Ernst Sillemhoeve op korte afstand aanwezig blijft, blijft het gebied goed bereikbaar voor de beperkte groep reizigers die momenteel van Prins

Hendriksoord gebruikmaakt. Op de langere termijn bieden de voorgestelde aanpassingen voor 2028 de mogelijkheid om lijn 59 beter aan te laten sluiten op de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. Nieuwe woonlocaties, groeiende werkgelegenheid op Camp New Amsterdam en voorzieningen rond Dijnselburg krijgen hierdoor een verbeterde openbaarvervoerverbinding. Tegelijkertijd kan de route beter aansluiten op toekomstige infrastructurele veranderingen, zoals de afsluiting van de spoorovergang in Den Dolder.

Daarnaast draagt de nieuwe lijnvoering bij aan de leefbaarheid in verschillende woongebieden. Door minder busbewegingen door Huis ter Heide en rond het Vrijheidsplein ontstaat meer ruimte voor maatregelen die de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Daarmee ontstaat een toekomstbestendige verbinding die beter aansluit bij de mobiliteitsbehoefte van reizigers én de ambities van de betrokken gemeenten.

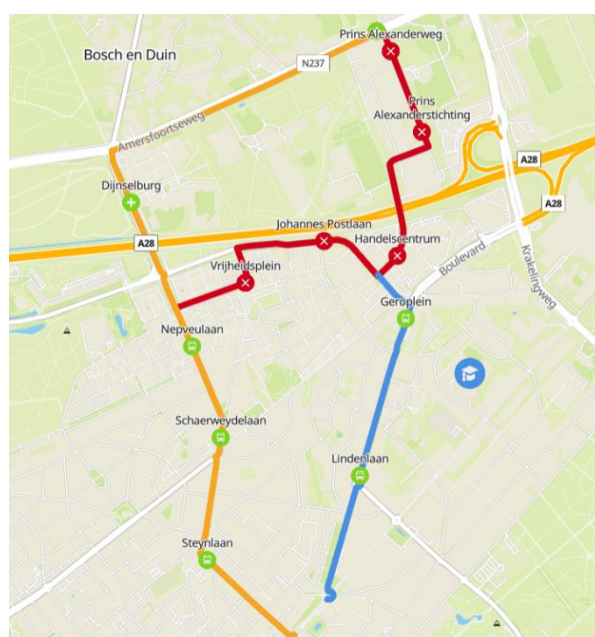
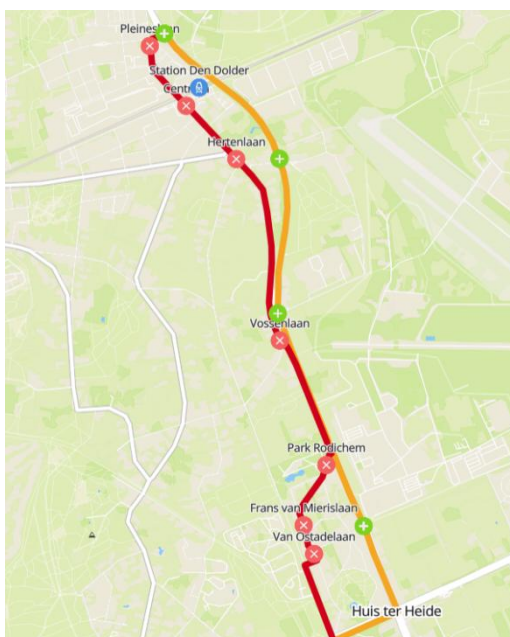
Toekomstvisie

Voor 2028 wordt gewerkt aan een mogelijke herziening van het traject tussen Den Dolder, Huis ter Heide en Zeist. Aanleiding hiervoor zijn verschillende ontwikkelingen:

- De verwachte afsluiting van de spoorwegovergang in Den Dolder, waardoor de bus via de tunnel op de Dolderseweg moet rijden.
- De groei van Camp New Amsterdam van circa 3.000 naar circa 4.000 medewerkers en de wens om meer werknemers met het openbaar vervoer te laten reizen.
- De wens van de gemeente Zeist om Huis ter Heide-Noord niet langer door de bus te laten bedienen, maar de route langs de N238 te laten verlopen.

Hiervoor wordt onderzocht of de route kan worden verplaatst naar de N238, inclusief de aanleg van vier nieuwe haltes. Daarnaast wordt gekeken naar een verdere routewijziging richting Zeist, waarbij:

- Het Vrijheidsplein wordt ontlast.
- Dijnselburg beter bereikbaar wordt met het openbaar vervoer.
- Nieuwe woningbouw, sportvoorzieningen en het zwembad in Dijnselburg beter worden bediend.
- Het aantal busbewegingen door Huis ter Heide-Zuid afneemt.



4.4.7 Lijn 123 Woerden – Mijdrecht

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	5/330

Wat gaan we doen

Lijn 123 wordt aan beide uiteinden ingekort, zodat de lijn eenvoudiger, betrouwbaarder en beter afgestemd op de reizigersvraag kan worden uitgevoerd. Aan de zuidzijde vervalt het traject tussen Woerden en Oudewater. Deze verbinding wordt overgenomen door de nieuwe lijn 105, die Woerden met Oudewater, Linschoten en Montfoort rechtstreeks met elkaar verbindt. Hierdoor hoeft lijn 123 niet langer extra door het drukke stationsgebied van Woerden te rijden, waar verkeerscongestie regelmatig leidt tot vertragingen. Aan de noordzijde wordt het traject tussen Mijdrecht en Uithoorn geschrapt. Deze inkorting creëert ruimte om de nieuwe woonwijk Oosterland te bedienen. Bij de invoering van de nieuwe dienstregeling is de geplande doorsteek in dit gebied nog niet gereed, maar reizigers tussen Mijdrecht en Uithoorn beschikken met U-liner 330 al over een hoogwaardige en frequente verbinding.

De vrijgekomen dienstregelingsuren worden ingezet om de betrouwbaarheid van het resterende traject te verbeteren en de aansluiting op de treinen in Woerden centraal te stellen. Daarbij wordt de dienstregeling vereenvoudigd door het aantal vaste aansluitpunten te beperken tot de treinen in Woerden. In de ochtenduren en in het weekend rond het middaguur sluiten de bussen aan op de treinen richting Utrecht. In de middag en avond ligt de nadruk op een goede aansluiting vanuit Utrecht naar de regio. Daarnaast brengen we meer structuur aan in de weekenddienstregeling. Op dit moment vertrekken de bussen op zaterdag en zondag op verschillende momenten binnen het uur. In de nieuwe situatie vertrekken de ritten op beide dagen volgens hetzelfde patroon, waardoor de dienstregeling eenvoudiger en voorspelbaarder wordt.

Tot slot behouden we de mogelijkheid om op rustige momenten op zondag kleinschalige voertuigen met acht zitplaatsen in te zetten. Daarbij wordt zorgvuldig gemonitord of de reizigersaantallen dit toelaten. Pas wanneer duidelijk is dat de vervoervraag structureel binnen deze capaciteit past, wordt van deze mogelijkheid gebruikgemaakt.

Wat levert het op

Door de inkorting van lijn 123 ontstaat een betrouwbaardere verbinding tussen Woerden en Mijdrecht. De lijn wordt minder gevoelig voor vertragingen doordat verkeersgevoelige trajectdelen verdwijnen. Hierdoor kunnen aansluitingen beter worden gegarandeerd en ontstaat een stabielere dienstregeling. Reizigers profiteren bovendien van betere overstapmogelijkheden op het spoor. De dienstregeling wordt nadrukkelijk afgestemd op de belangrijkste treinrelaties van en naar Utrecht, waardoor de totale reistijd voor veel reizigers afneemt en het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt. Ook de nieuwe wijk Oosterland profiteert van de wijzigingen. Door ruimte vrij te maken binnen de exploitatie kan deze groeiende woonwijk vanaf de start worden aangesloten op het regionale openbaar vervoernetwerk met Dorpsbus lijn 1. De uniformering van de weekenddienstregeling maakt het aanbod overzichtelijker. Reizigers hoeven niet langer rekening te houden met verschillende vertrektijden op zaterdag en zondag, waardoor de dienstregeling eenvoudiger te onthouden is. Daarnaast ontstaat de mogelijkheid om op rustige momenten efficiënter om te gaan met materieel en personeelsinzet. Eventuele inzet van kleinere voertuigen maakt het mogelijk om het aanbod beschikbaar te houden tegen lagere kosten, zonder concessies te doen aan de bereikbaarheid.

Waarom werkt dit

De kracht van deze maatregel zit in het maken van duidelijke keuzes binnen het netwerk. Door U-liner 330 als stamlijn te positioneren op het traject Mijdrecht–Uithoorn, wordt versnippering voorkomen en ontstaat een helder en herkenbaar aanbod. De vrijgekomen capaciteit wordt vervolgens ingezet waar deze de meeste toegevoegde waarde heeft: bij de ontsluiting van nieuwe woningbouw en het versterken van de lokale bediening in Mijdrecht. Door tegelijkertijd de aansluitingen in Woerden te optimaliseren, wordt het netwerk beter geïntegreerd met het spoor, wat essentieel is voor de totale reiservaring. De combinatie van een robuuste hoofdverbinding, een verbeterde lokale ontsluiting en goede ketenaansluitingen zorgt voor een toekomstbestendig en efficiënt ingericht vervoersaanbod.

Kwantiteiten lijn 123 Mijdrecht – Woerden

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	44.33	23.67	-/- 20.66	12 meter U-Bus
MVAZK	42.4	21.7	-/- 20.7	12 meter U-Bus
ZAT	9.85	9.85	-	12 meter U-Bus
ZON	9.16	9.17	+ 0.01	12 meter U-Bus

4.4.8 Lijn 326 U-liner, tijdelijk uitgevoerd met U-bus voertuigen

Wat gaan we doen

Zoals beschreven bij maatregel 4.4.5 is gebleken dat de huidige rijtijdproblematiek van lijn 120 niet kan worden opgelost zonder dat belangrijke aansluitingen in Breukelen verloren gaan. Omdat deze overstappen essentieel zijn voor de bereikbaarheid van de regio, is dit geen wenselijke oplossingsrichting. De oplossing wordt daarom gezocht in de koppeling van lijn 120 en lijn 326 op Amsterdam Bijlmer ArenA. Door beide lijnen operationeel aan elkaar te verbinden, kan lijn 120 gebruikmaken van de beschikbare buffertijd die lijn 326 momenteel heeft bij zijn keermoment in Mijdrecht. Deze buffertijd is voldoende om de structurele rijtijdekortingen op lijn 120 op te vangen zonder dat extra vertragingen ontstaan op Amsterdam Bijlmer ArenA.

Deze keuze brengt wel een uitdaging met zich mee. Lijn 120 en lijn 326 vallen onder verschillende productformules. Lijn 120 is een reguliere streeklijn en past niet binnen de U-liner formule, terwijl lijn 326 juist een belangrijke U-liner verbinding is. Om de operationele koppeling toch mogelijk te maken, wordt lijn 326 tijdelijk uitgevoerd met de gele U-bussen in plaats van de blauwe U-linerbussen. Voor reizigers verandert de dienstverlening van lijn 326 niet; de frequentie, het haltepatroon en de kwaliteit van de verbinding blijven behouden. Dit zien wij nadrukkelijk als een tijdelijke oplossing. Hoewel deze werkwijze afwijkt van de netwerkvisie van de provincie Utrecht, voorkomt zij dat reizigers op lijn 120 te maken krijgen met een verslechtering van het aanbod of verlies van belangrijke aansluitingen. Voor deze tijdelijke situatie vragen wij daarom een ontheffing aan.

Tegelijkertijd werken provincie en vervoerders aan een structurele oplossing. Daarbij worden twee sporen onderzocht. Enerzijds onderzoeken we de mogelijkheden van een alternatief eindpunt voor lijn 120 in Amsterdam, waarbij onder andere wordt gekeken naar de toekomstige Smart Mobility Hub bij Sportpark De Toekomst en de ontwikkelingen in de omgeving van Ouder-Amstel en Amsterdam Zuidoost. Anderzijds ontstaat mogelijk vanaf december 2027 ruimte op het busstation Bijlmer ArenA wanneer lijn 330 naar verwachting niet langer gebruikmaakt van het busstation, maar gaat halteren bij Bijlmerplein en gebouw Atlas. Hierdoor kan een extra halte- en bufferlocatie beschikbaar komen, waardoor lijn 120 mogelijk weer zelfstandig kan worden geëxploiteerd.

Wat levert het op

De voorgestelde koppeling zorgt ervoor dat de structurele rijtijdsproblemen van lijn 120 op korte termijn kunnen worden opgelost zonder dat reizigers belangrijke overstappen in Breukelen verliezen. Daarmee blijft de lijn betrouwbaar functioneren binnen het regionale netwerk. Daarnaast ontstaat een robuustere dienstregeling. De extra buffertijd zorgt ervoor dat vertragingen minder snel doorwerken in de rest van de exploitatie, waardoor de punctualiteit verbetert en reizigers meer zekerheid krijgen over hun reis. Voor reizigers van lijn 326 verandert er vrijwel niets. Zij behouden de voordelen van de U-liner verbinding, terwijl de operationele voordelen van de koppeling worden benut om de kwaliteit van lijn 120 te verbeteren.

Ook voorkomt deze oplossing dat op korte termijn ingrijpende concessies moeten worden gedaan aan één van beide lijnen. Zonder deze maatregel zouden keuzes noodzakelijk worden die leiden tot een verslechtering van de dienstverlening, terwijl daarvanuit reizigersperspectief geen aanleiding voor is. Tot slot ontstaat tijd om zorgvuldig te werken aan een structurele en toekomstbestendige oplossing die beter aansluit bij de gewenste netwerkstructuur van de provincie Utrecht.

Waarom werkt dit

Deze oplossing richt zich rechtstreeks op de werkelijke oorzaak van het probleem. De uitdaging van lijn 120 zit niet primair in de route of de dienstregeling, maar in het ontbreken van voldoende buffertijd om onregelmatigheden onderweg op te vangen. Zolang die buffertijd ontbreekt, blijft de lijn kwetsbaar voor vertragingen en worden aansluitingen onder druk gezet.

Lijn 326 beschikt juist over voldoende hersteltijd in de omloop. Door beide lijnen aan elkaar te koppelen kan deze beschikbare ruimte worden benut waar deze het meest nodig is. Daarmee ontstaat een relatief eenvoudige oplossing zonder dat extra voertuigen of grote wijzigingen in het netwerk nodig zijn. Tegelijkertijd voorkomt deze aanpak een ongewenste keuze tussen productformules en reizigersbelang. Het strikt vasthouden aan de bestaande formule-indeling zou in dit geval leiden tot een verslechtering van de dienstverlening op lijn 120. Wanneer het naleven van de productformule zwaarder gaat wegen dan de prestaties van de lijn voor de reiziger, wordt het oorspronkelijke doel van de formule voorbijgeschoten. Daarom is een tijdelijke uitzondering hier gerechtvaardigd. De voorgestelde oplossing is bovendien omkeerbaar. Wanneer de toekomstige ontwikkelingen rond de Smart Mobility Hub of de vrijval van ruimte op busstation Bijlmer ArenA daadwerkelijk worden gerealiseerd, ontstaat een structureel alternatief. Op dat moment kan lijn 120 weer zelfstandig worden geëxploiteerd, eventueel met inzet van een extra voertuig en een eigen bufferlocatie.

Daarmee vormt deze maatregel geen eindbeeld, maar een pragmatische tussenstap: niet de meest elegante oplossing vanuit netwerkperspectief, maar wel de meest logische en acceptabele oplossing om de betrouwbaarheid van lijn 120 op korte termijn te waarborgen zonder reizigers te benadelen

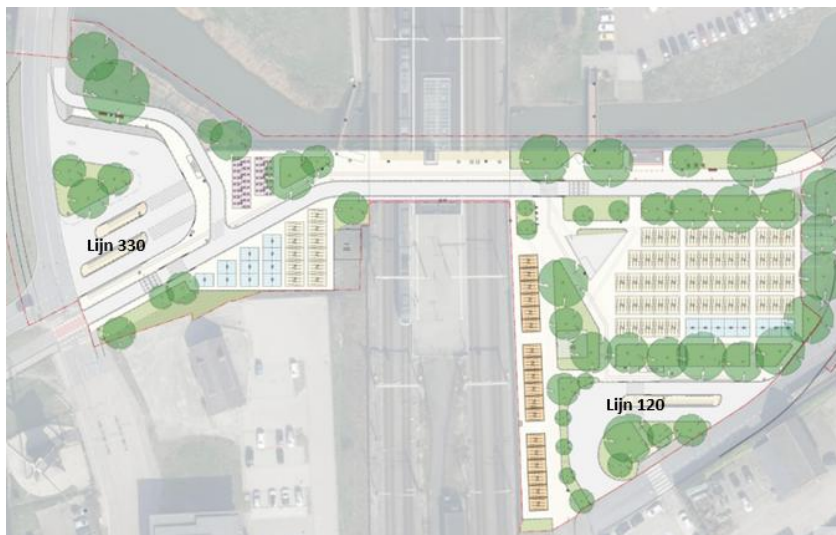
Kwantiteiten lijn 326 Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	72.75	73.02	+ 0.27	12 meter U-Bus (Tijdelijke ontheffing)
MVAZK	72.75	73.02	+ 0.27	12 meter U-Bus (Tijdelijke ontheffing)
ZAT	37.45	37.4	-/- 0.05	12 meter U-Bus (Tijdelijke ontheffing)
ZON	29.6	30.63	+ 1.03	12 meter U-Bus (Tijdelijke ontheffing)

4.4.9 Lijn 330 Uithoorn – Breukelen (Utrecht)

Toekomst ontwikkelingen

De aanbesteding voor de herinrichting van het stationsgebied in Breukelen is inmiddels gestart. Na afronding van deze werkzaamheden kan lijn 330 via een snellere route het station bereiken. Hierdoor hoeft de bus niet langer gebruik te maken van de drukke Amerlandseweg, inclusief het congestiegevoelige gedeelte rondom de rotonde bij het station. Deze wijziging levert een belangrijke bijdrage aan de robuustheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling van lijn 330. Door het vermijden van een structureel knelpunt neemt de kans op vertragingen af en kan de lijn consistentier volgens dienstregeling rijden. Een aandachtspunt is dat de overstap tussen lijn 120 en lijn 330 minder eenvoudig wordt. Door de gewijzigde inrichting van het stationsgebied zullen beide lijnen aan verschillende zijden van het station halteren, waardoor reizigers een grotere loopafstand krijgen bij een overstap tussen beide lijnen. Daar staat tegenover dat de belangrijkste aansluiting voor lijn 330 de aansluiting op de trein blijft. De nieuwe inrichting van het stationsgebied ondersteunt juist deze primaire overstaprelatie en draagt daarmee bij aan een betere ketenmobiliteit en een betrouwbaardere reis voor het grootste deel van de reizigers.



Nieuwe station situatie Breukelen:

4.4.10 Lijn 330 verbeteren aansluiting Breukelen op zondagen

Aanpassingen

Bedieningsperiode	Frequentie	Route	Infra	Rijtijden	Relatie lijn
Nee	Nee	Nee	Nee	Ja	TREIN

Wat gaan we doen

Voor de zondagdienstregeling kiezen we voor een gerichte optimalisatie van de aansluitingen, waarbij we nadrukkelijk inspelen op de dominante reisrichting. In de ochtend ligt de focus op een goede aansluiting richting Utrecht, zodat reizigers – met name studenten en forenzen – hun bestemming tijdig kunnen bereiken. In de avond keren we dit principe om en zorgen we juist voor een aansluiting vanuit de regio richting Utrecht, zodat de terugstroom goed gefaciliteerd wordt.

In de kern van de dag, tussen 11:31 en 18:01, realiseren we in beide richtingen een robuuste aansluiting. Dit wordt mogelijk doordat de sprinter uit Rhenen in deze periode ook in Breukelen stopt, waardoor een natuurlijke kruisbestuiving ontstaat tussen trein en bus.

Daarnaast voeren we enkele gerichte verbeteringen in de dienstregeling door. Zo nemen we de rit Mijdrecht → Uithoorn van 07:26 op in het vaste patroon, waarbij deze licht verschuift naar 07:32 voor een betere inpassing. Ook verbeteren we de overstapkwaliteit in Breukelen door de overstaptijd richting de sprinter naar Utrecht in de middag, en voortaan gedurende de hele dag, te verruimen van 5 naar 7 minuten. Hiermee spelen we direct in op signalen uit de consultatieronde.

Wat is het effect

Met deze aanpak ontstaat een dienstregeling die beter aansluit op het daadwerkelijke reisgedrag op zondag. Reizigers ervaren een betrouwbaardere en logischere aansluiting op de trein, vooral in de momenten waarop de vraag het grootst is. De verruiming van de overstaptijd zorgt ervoor dat de kans op het missen van aansluitingen aanzienlijk afneemt, wat direct bijdraagt aan een hogere reizigerstevredenheid.

Door in de kern van de dag wél in beide richtingen goede aansluitingen te bieden, ontstaat een periode waarin het systeem optimaal functioneert en flexibel bruikbaar is voor verschillende typen reizen, zoals recreatief verkeer of familiebezoek.

Tegelijkertijd blijft de exploitatie beheersbaar. Door niet de hele dag in te zetten op perfecte aansluitingen in beide richtingen, voorkomen we onnodige stilstand en inefficiënt gebruik van materieel en personeel. De dienstregeling blijft daarmee in balans tussen kwaliteit voor de reiziger en betaalbaarheid van de operatie.

Waarom werkt dit

Deze aanpak werkt omdat hij uitgaat van een realistische balans tussen reizigerswaarde en operationele efficiëntie. Een volledig symmetrische aansluiting op beide treinrichtingen gedurende de hele dag zou leiden tot een feitelijke 15-minutendienst, met veel stilstandtijd. Omdat stilstand niet wordt vergoed, zou dit de exploitatie onevenredig duur maken zonder dat daar voldoende extra reizigers tegenover staan. Door te kiezen voor gerichte optimalisatie in de dominante reisrichtingen – ochtend, middag en avond – wordt de beschikbare capaciteit ingezet waar deze het meeste effect heeft. Dit sluit beter aan bij het feitelijke gebruik van de lijn.

Daarnaast speelt mee dat het ov-systeem uit meerdere schakels bestaat. Zowel Keolis als NS optimaliseren hun eigen dienstregeling binnen vergelijkbare beperkingen. Juist door slim gebruik te maken van momenten waarop de treinstructuur al gunstig is (zoals wanneer de sprinter uit Rhenen stopt in Breukelen), ontstaat een sterke aansluiting zonder extra kosten. De verruiming van de overstaptijd is daarbij een klassieke, maar effectieve kwaliteitsmaatregel: een iets ruimere overstap levert aantoonbaar meer betrouwbaarheid en rust voor de reiziger, tegen relatief beperkte impact op de dienstregeling. Per saldo ontstaat zo een zondagdienstregeling die niet maximaal alles probeert te bieden, maar juist op de juiste momenten optimaal presteert, en daarmee het meeste effect sorteert voor zowel reiziger als exploitatie.

Kwantiteiten lijn 330 Mijdrecht – Breukelen

Dagsoort	Dienstregeling uren 2026	Dienstregeling uren 2027	Vershil DRU	Materieel inzet
MVNZK	64.2	64.43	+ 0.23	12 meter U-Liner
MVAZK	64.2	64.43	+ 0.23	12 meter U-Liner
ZAT	43.8	43.78	-/- 0.02	12 meter U-Liner
ZON	40.1	40.13	+ 0.03	12 meter U-Liner

4.5 Wijziging Buurtbus

4.5.1 Lijn 503 en 572 Eemdijk

Wat gaan we doen?

Keolis stelt voor om lijn 503 (Eemdijk - Bunschoten-Spakenburg - Nijkerk) op te heffen. Deze lijn kent al langere tijd een zeer beperkte reizigersvraag. Gemiddeld maken ongeveer 300 reizigers per maand gebruik van de verbinding, wat ruim onder de ondergrens van 600 reizigers per maand ligt. Daarnaast is het gebruik sterk geconcentreerd op een beperkt aantal haltes: vijf van de vijftien haltes zijn verantwoordelijk voor circa 70% van alle instappers.

Naast het beperkte gebruik speelt ook de organisatorische uitvoerbaarheid een rol. De lijn werd oorspronkelijk als buurtbus geëxploiteerd, maar ondanks verschillende initiatieven is het niet gelukt een nieuwe buurtbusvereniging op te richten. Hierdoor ontbreekt een structurele basis voor de voortzetting van de dienst.

Om de bereikbaarheid van Eemdijk te behouden, wordt lijn 572 aangepast. Deze lijn gaat via Eemdijk rijden en krijgt Baarn Station als eindpunt. Hierdoor blijft Eemdijk verbonden met Bunschoten-Spakenburg en ontstaat bovendien een directe verbinding met Baarn. Ook op zaterdag blijft deze verbinding beschikbaar. Voor reizigers tussen Bunschoten-Spakenburg en Nijkerk blijven alternatieve reismogelijkheden beschikbaar via Amersfoort Vathorst, waar kan worden overgestapt op lijn 101, lijn 142 of de NS-sprinter. Binnen Nijkerk blijven de lijnen 101, 142 en buurtbuslijn 509 beschikbaar. Over dit voorstel vindt afstemming plaats met de gemeente Nijkerk, de provincie Gelderland en vervoerder EBS.

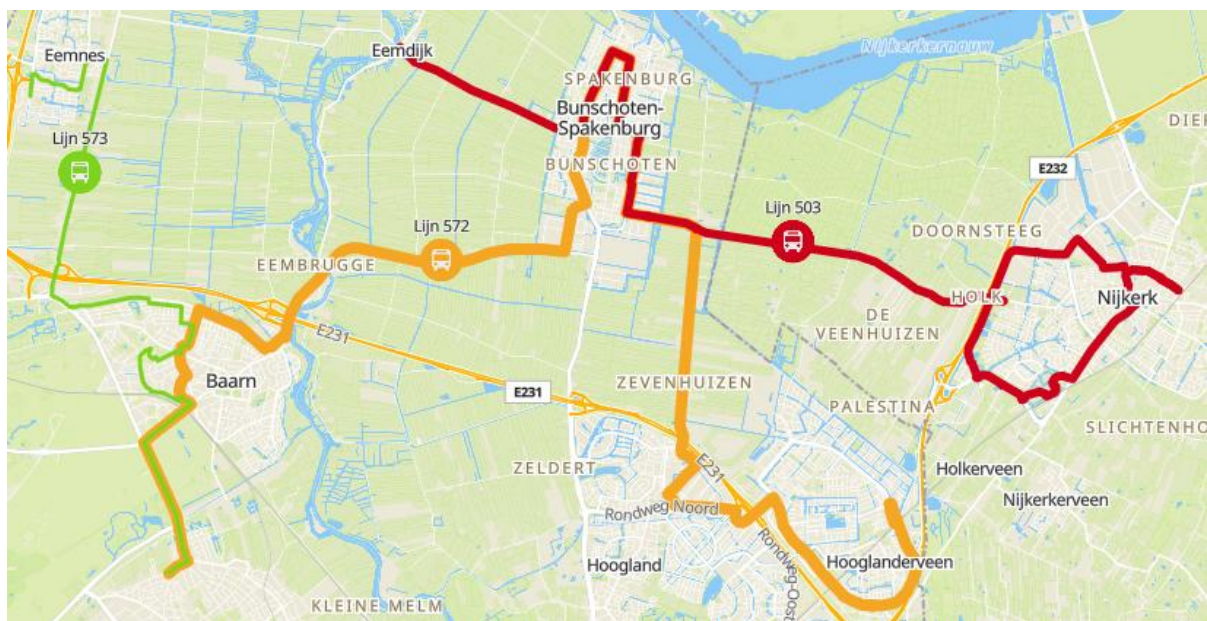
Wat is het effect?

Met het vervallen van lijn 503 vervalt de rechtstreekse verbinding tussen Eemdijk, Bunschoten-Spakenburg en Nijkerk. Reizigers op deze relatie zullen gebruik moeten maken van alternatieve verbindingen, waarbij voor een deel van de reizigers een overstap noodzakelijk wordt. Tussen Bunschoten-Spakenburg en Nijkerk neemt de reistijd hierdoor beperkt toe. Tegenover het vervallen van de rechtstreekse verbinding staat dat Eemdijk een sterkere verbinding krijgt met Bunschoten-Spakenburg en Baarn. Door de routewijziging van lijn 572 ontstaat voor inwoners van Eemdijk een bredere ontsluiting van het netwerk, inclusief een verbinding op zaterdag. Daarnaast wordt een verbinding met zeer lage bezettingsgraden uit de dienstregeling gehaald. Op dit moment reizen gemiddeld slechts 0,2 tot 0,7 reizigers per rit mee. Door deze ritten niet langer uit te voeren, ontstaat ruimte om beschikbare middelen efficiënter in te zetten binnen het openbaarvervoernetwerk.

Waarom werkt dit?

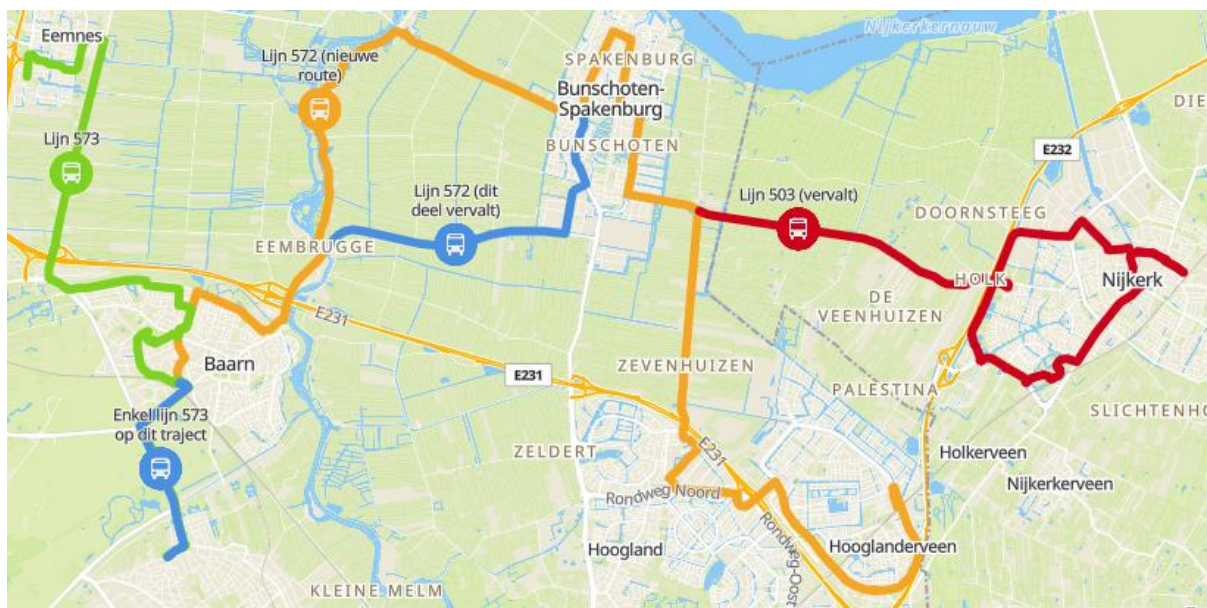
Dit voorstel brengt het openbaarvervoeraanbod beter in overeenstemming met de daadwerkelijke vervoervraag. De reizigersaantallen op lijn 503 zijn al geruime tijd zeer laag, waardoor de inzet van voertuigen en personeel op deze lijn niet doelmatig is. Tegelijkertijd blijft de bereikbaarheid van de betrokken kernen gewaarborgd doordat voor alle relaties een alternatief beschikbaar blijft. Door lijn 572 via Eemdijk te laten rijden, wordt bovendien een groter deel van de vervoervraag bediend met een reguliere lijn die beter aansluit op de regionale reispatronen. Hierdoor ontstaat een robuuster en toekomstbestendiger netwerk, waarin beschikbare capaciteit wordt ingezet op verbindingen met een grotere maatschappelijke meerwaarde.

Per saldo leidt het voorstel tot een efficiënter gebruik van voertuigen, personeel en financiële middelen, terwijl de bereikbaarheid van Eemdijk, Bunschoten-Spakenburg en Nijkerk behouden blijft via alternatieve verbindingen. Bovendien krijgt Eemdijk er met de verbinding naar Baarn een nieuwe directe bestemming bij, wat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor deze kern vergroot.



Huidige situatie met in het rood lijn 503 die komt te vervallen.

Bij drukte op lijn 573 moet de buurtbusvereniging reizigers doorverwijzen naar buslijn 272 die in de ochtend de drukte kan opvangen met een 12 m bus.



De nieuwe route van lijn 572 (oranje) wordt zoals hierboven weergegeven. De blauwe trajecten zijn de trajecten die door de routewijziging vervallen voor lijn 572. Het rode traject is het traject dat vervalt met het opheffen van lijn 503.

4.5.2 Lijn 505 Woerden – Montfoort

Wat gaan we doen?

Op verzoek van de buurtbusvereniging van lijn 505 verplaatsen we de knip in de dienstregeling naar het chauffeurswisselpunt van Montfoort naar Lopik. In de huidige dienstregeling ligt het wisselpunt nog in Montfoort, gebaseerd op de voormalige stallingslocatie van de buurtbus. Omdat de buurtbussen inmiddels in Lopik worden gestald, wordt het wisselpunt in de dienstregeling hierop aangepast.

Wat is het effect?

De wijziging heeft nauwelijks gevolgen voor reizigers. De route en bediening blijven ongewijzigd; alleen het punt waar chauffeurs elkaar afwisselen wordt verplaatst. Hiermee sluit de dienstregeling beter aan op de huidige operationele situatie van de buurtbus.

Waarom werkt dit?

De bussen staan tegenwoordig gestald in Lopik. Chauffeurs rijden vanaf Lopik dorp naar de stalling om te wisselen en pakken de route daarna weer bij Lopik Dorp op. De doorgaande verbinding Schoonhoven - IJsselstein is er niet meer maar daar rijdt lijn 395 als hoogwaardig alternatief.

Door ook het chauffeurswisselpunt naar Lopik te verplaatsen, vervallen onnodige verplaatsingen van chauffeurs tussen Montfoort en Lopik. Dit maakt de uitvoering van de dienst efficiënter en sluit aan bij de werkwijze van de buurtbusvereniging, zonder merkbare impact op de reiziger.

4.6 Wijzigingen Scholierenlijnen

Scholierenlijnen zijn binnen het openbaar vervoer vaak historisch gegroeid en kennen daardoor een relatief vast karakter. Normaliter ligt de focus in de ontwikkeling van het netwerk doorgaans niet direct op deze lijnen. Door hun vaak inefficiënte opzet worden ritten regelmatig uitbesteed aan bijhuurpartijen en vallen ze minder binnen de directe sturingsmogelijkheden van de concessiehouder. Dit is echter onwenselijk, juist omdat de tijdstippen waarop deze lijnen rijden vaak bepalend zijn voor de totale omloop en inzet van materieel en personeel.

Wij hebben daarom kritisch gekeken naar het huidige scholierenaanbod. Onze conclusie is dat, wanneer er voldoende alternatieven beschikbaar zijn binnen het reguliere netwerk, het bespreekbaar moet zijn om deze lijnen aan te passen of opnieuw in te richten. Zeker gezien het feit dat het hier om inzet van gemeenschapsgeld gaat, is het van belang dat het aanbod daadwerkelijk openbaar vervoer betreft en niet primair een besloten karakter heeft dat slechts op een beperkte doelgroep is gericht. Dit wordt ondersteund door de vervoersmarkt analyse.

Daar waar een duidelijke vervoervraag vanuit scholen bestaat, blijft het gerechtvaardigd om hier rekening mee te houden. Tegelijkertijd streven wij ernaar dat deze lijnen breder inzetbaar zijn en ook waarde bieden voor andere reizigers. Integratie in het reguliere openbaar vervoer heeft daarbij onze duidelijke voorkeur boven het in stand houden van aparte, gelabelde scholierenlijnen.

Met deze visie zetten wij een eerste stap richting een toekomstbestendiger en efficiënter ingericht netwerk. In 2027 gaan wij hierover actief het gesprek aan met scholen en de provincie, met als doel gezamenlijk te komen tot een herijking van het scholierenennetwerk die beter aansluit bij zowel de reizigersvraag als een doelmatige inzet van middelen.

4.6.1 Lijn 603 Eemdijk – Nijkerk Corlaer College

Wat gaan we doen

Keolis stelt voor om scholierenlijn 603 (Eemdijk - Nijkerk Corlaer College) op te heffen. Deze lijn wordt momenteel uitsluitend ingezet voor het vervoer van scholieren en rijdt per schooldag slechts één rit in de ochtend van Eemdijk naar het Corlaer College en één rit in de middag in de omgekeerde richting. Uit reizigersgegevens blijkt dat het gebruik van de lijn zeer beperkt is. De ochtendrit kent gemiddeld 1 reiziger, terwijl de middagrit gemiddeld 1,5 reiziger vervoert. Voorafgaand aan dit voorstel heeft Keolis overleg gevoerd met het Corlaer College, de provincie Gelderland en de gemeente Bunschoten. In deze gesprekken zijn het beperkte gebruik van de lijn, de beschikbare alternatieve reismogelijkheden en de gevolgen van het vervallen van de scholierenlijn besproken.

Wat lost dit op / wat is het effect

Door het opheffen van lijn 603 vervalt een busvoorziening die door een zeer beperkt aantal reizigers wordt gebruikt. De directe verbinding tussen Eemdijk en het Corlaer College komt hiermee te vervallen, waardoor de huidige gebruikers zullen moeten uitwijken naar alternatieve reismogelijkheden de fiets of meerijden. Tegelijkertijd leidt het schrappen van de lijn tot een efficiëntere inzet van materieel en chauffeurs. Er worden dagelijks ritkilometers en exploitatiekosten bespaard op een verbinding waarvan het gebruik niet in verhouding staat tot de inzet van middelen. Hierdoor ontstaat ruimte om beschikbare capaciteit effectiever in te zetten op lijnen waar de vervoervraag groter is.

Waarom dit werkt

Het opheffen van lijn 603 sluit aan bij het uitgangspunt om het openbaarvervoeraanbod af te stemmen op de daadwerkelijke vervoervraag. Met een gemiddelde bezetting van slechts 1 tot 1,5 reiziger per rit behoort lijn 603 tot de minst gebruikte ritten binnen het netwerk. De maatschappelijke en financiële opbrengst van het in stand houden van deze lijn is daardoor beperkt. Omdat het voorstel is afgestemd met het Corlaer College, de provincie Gelderland en de gemeente Bunschoten, is tevens gekeken naar de gevolgen voor de betrokken scholieren en de beschikbaarheid van alternatieve reismogelijkheden. Op basis daarvan is geconcludeerd dat de impact van het vervallen van de lijn beperkt is. Door middelen niet langer in te zetten op een verbinding met zeer weinig gebruikers, kan de beschikbare capaciteit worden ingezet op trajecten waar meer reizigers profiteren van een betrouwbaar en frequent openbaar vervoeraanbod. Hierdoor verbetert de kosteneffectiviteit van het netwerk als geheel, terwijl de impact op het totale aantal reizigers beperkt blijft vanwege het geringe gebruik van lijn 603.

4.6.2 Lijn 680 Rhenen – Amersfoort van Loodenstein

Wat gaan we doen

Lijn 680, die momenteel primair is ingericht op het vervoer van scholieren van en naar Hoornbeeck en Van Lodenstein, handhaven wij op basis van de huidige bezetting, die laag maar voldoende is om de ritten voort te zetten. Tegelijkertijd passen wij het lijnconcept aan om de inzet in de dure spitsuren effectiever te maken.

We breiden het functionele bereik van lijn 680 uit door de ritten vanaf het huidige eindpunt door te trekken naar Amersfoort Centraal. Hierdoor wordt de lijn ook aantrekkelijk voor andere reizigers dan scholieren en krijgt onder andere Ederveen een directe aansluiting met Amersfoort.

In de ochtend biedt dit een volwaardige reisoptie op momenten waarop lijn 10 uitsluitend richting Hoornbeeck/Van Lodenstein rijdt en geen terugreis faciliteert. Vanwege rijtijd- en roosterdruk kan lijn 10 deze rol niet zelf vervullen, waardoor het doortrekken van lijn 680 hier aantoonbare meerwaarde heeft. In de middag laten we lijn 680 vertrekken vanaf Amersfoort Centraal op momenten waarop lijn 10 deze verbinding niet aanbiedt. Tegelijkertijd schrappen we bij de laatste rit van Amersfoort naar Rhenen het trajectdelen met structureel zeer

geringe bezetting (geen of slechts één reiziger), met name op het deel Veenendaal - Rhenen, waar reizigers gebruik kunnen maken van een volwaardig alternatief via lijn 87.

Wat lost dit op / wat is het effect

Door het doortrekken van lijn 680 wordt het karakter van een exclusieve schoollijn losgelaten en ontstaat een meervoudig bruikbare verbinding, waardoor de bezetting in de spits toeneemt en de kosteneffectiviteit verbetert. Het oplossen van ontbrekende reisrichtingen in zowel de ochtend als de middag vergroot de bereikbaarheid van Amersfoort voor niet-scholieren en verbetert de netwerklogica.

Het schrappen van nauwelijks gebruikte ritten voorkomt inefficiënte inzet van materieel en personeel, zonder dat dit leidt tot verlies aan bereikbaarheid, omdat er passende alternatieven beschikbaar zijn.

Waarom dit werkt

Scholierenlijnen met een zeer specifiek profiel hebben aantoonbaar een beperkte aantrekkingskracht voor andere reizigers, wat leidt tot lage bezettingsgraden buiten de kernstroom. Tegelijkertijd gelden spitsritten als de kostbaarste inzetmomenten in het openbaar vervoer. Het verbreden van het lijnconcept sluit aan bij het principe van meer vervoerswaarde per ingezette bus en wordt in landelijke OV-analyses gezien als een effectief alternatief voor het volledig in stand houden van monofunctionele schoollijnen.

Daarnaast blijkt uit DUO-gegevens en regionale onderwijsprognoses dat de scholierenstromen dalende zijn de afgelopen jaren zijn afgenomen, versterkt onder meer door de opening en uitbreiding van dependances dichterbij huis (Barneveld). Deze trend beperkt de structurele groei van het scholierenvervoer en onderstreept de noodzaak om het aanbod toekomstbestendig te herijken.

Keolis ziet het scholierenvervoer dan ook onder druk staan en wil dit samen met de strategische vervoerkundige en Hoornbeek/Van Lodenstein verder analyseren en toekomstbestendig inrichten. Daarbij is gedeeld eigenaarschap met de scholen essentieel, mede gezien de demografische ontwikkelingen en verwachte leerlingenaantallen (DUO). Alleen via partnerschap kan het schoolvervoer duurzaam, doelmatig en passend worden georganiseerd

Kwantiteiten lijn 680 Rhenen – Amersfoort Centraal

Dagsoort	In service duration 2026	In service duration 2027	Inservice Distance 2026	Inservice Distance 2027	Vershil DRU
MVNZ	5.67	5.25			-/- 0.42

4.6.3 Lijn 695 Wijk bij Duurstede – Vakschool Maarsbergen

Wat gaan we doen

Voor de bediening van de huidige winterlijn richting de vakschool stellen we een gefaseerde aanpak voor die beter aansluit op de zeer beperkte reizigersvraag. Op korte termijn optimaliseren we de inzet door het grote MIDI-voertuig te vervangen door een kleiner voertuig met circa 8 zitplaatsen. Dit biedt nog steeds een directe verbinding, maar voorkomt dat een relatief groot en kostbaar voertuig wordt ingezet voor gemiddeld slechts 1 tot 3 reizigers per rit

Wat levert het op

Deze aanpak levert een duidelijke verbetering op in zowel efficiëntie als bereikbaarheid. Allereerst leidt het tot een aanzienlijke kostenbesparing. De huidige inzet van een MIDI-bus op een traject van slechts 3 kilometer, met een inzet van 1,17 DRU en een structureel lage bezetting, is bedrijfseconomisch niet verantwoord. Door over te stappen

op kleinere voertuigen (met de garantie van het bieden van voldoende capaciteit) sluit het beter aan bij een juiste inzet van publieke middelen .

Waarom werkt dit

De voorgestelde aanpak werkt omdat deze direct aansluit bij de feitelijke vervoervraag en het reisgedrag van de doelgroep. De kern van het probleem is dat er momenteel een sterke mismatch is tussen vraag en aanbod: een relatief groot voertuig wordt ingezet voor een zeer klein aantal reizigers, over een kort traject dat bovendien grotendeels parallel loopt aan bestaande openbaarvervoerlijnen. Door deze mismatch weg te nemen en het aanbod proportioneel te maken, ontstaat een veel efficiënter systeem. Daarnaast maakt de oplossing slim gebruik van bestaande infrastructuur. Het grootste deel van de reis kan al worden afgelegd met lijnen 56 en 350. Door alleen het laatste stuk anders te organiseren, blijft het netwerk overzichtelijk en robuust, terwijl toch maatwerk wordt geboden waar dat nodig is.

Kwantiteiten lijn 695 Wijk bij Duurstede – Vakschool

Dagsoort	In service duration 2026	In service duration 2027	Inservice Distance 2026	Inservice Distance 2027	Vershil DRU
MVNZ	1.17	1.17			-

5 Infrastructuur

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

We vragen gemeenten en andere wegbeheerders regelmatig te controleren of VRI's nog naar behoren werken en met name de busprioriteit.

5.1 Nieuwe haltes

Amersfoort:

Lijn 19 Sovjet Ereveld Experience

We voegen naar aanleiding van een verzoek van de gemeente Amersfoort en Leusden een extra halte toe op de dodeweg ter hoogte van de kruising met de Vlooswijkseweg ter bediening van o.a. museum Sovjet- Ereveld Experience.

Mijdrecht:

Voor Mijdrecht en Oosterland ligt de focus op het robuuster maken van het lokale netwerk in aanloop naar grote infrastructurele wijzigingen rond de Oosterlandweg medio 2028. Met de nieuwe dorpslijn 1 (maatregel 4.5.7) kan 2x per uur via een nieuwe route door de Dr. Van der Berglaan, J. van der Haarlaan en de Oosterlandweg worden geleid, waardoor nieuwe woonwijken en scholen beter worden bediend.

Bijbehorende uitbreidingen in avond- en weekendbediening zorgen voor een toegankelijker netwerk op momenten waarop de vervoervraag groeit. We gebruiken voor deze route 4 U-flex haltes en een nieuwe halte in de woonwijk in aanbod Oosterland

Woerden

Met de komst van lijn 105 Montfoort – Woerden – Oudewater (maatregel 4.5.4) wijzigt de halte Woerden Station. Deze gaat naar de zuid kant van het station en wordt gesitueerd boven de Polanerbaan. De looptijd naar het station wordt iets langer, maar de rijtijd wordt minder en minder vertraginggevoelig.

We situeren nieuwe haltes bij Waarder tankstation, passend bij de ambities voor een mobiliteitshub. En een nieuwe halte Korenmolenlaan/Pompmolenlaan in Woerden (richting Oudewater, Montfoort en station). De nieuwe halte Korenmolenlaan neemt de functie over via lijn 105 in beide richtingen

5.2 Vervallen haltes

Amersfoort

Versnelling verbinding Vathorst - Amersfoort Centraal

Om de reistijd tussen Vathorst en station Amersfoort Centraal te verkorten, wordt de route van lijnen 15 en 315 aangepast. Daarbij komt de halte Curiestraat voor deze lijnen te vervallen. In plaats van via de Zielhorsterweg en Cornelis Drebbelstraat rijden de lijnen voortaan via de Zijderupsvlinder (zie routewijziging).

De bereikbaarheid van halte Curiestraat blijft gewaarborgd doordat deze halte bediend blijft worden door lijnen 4 en 5. Op halte Curiestraat stapten in februari 2026 gemiddeld 428 reizigers per maand in op lijnen 15 en 315, wat overeenkomt met circa 15 instappers per dag.

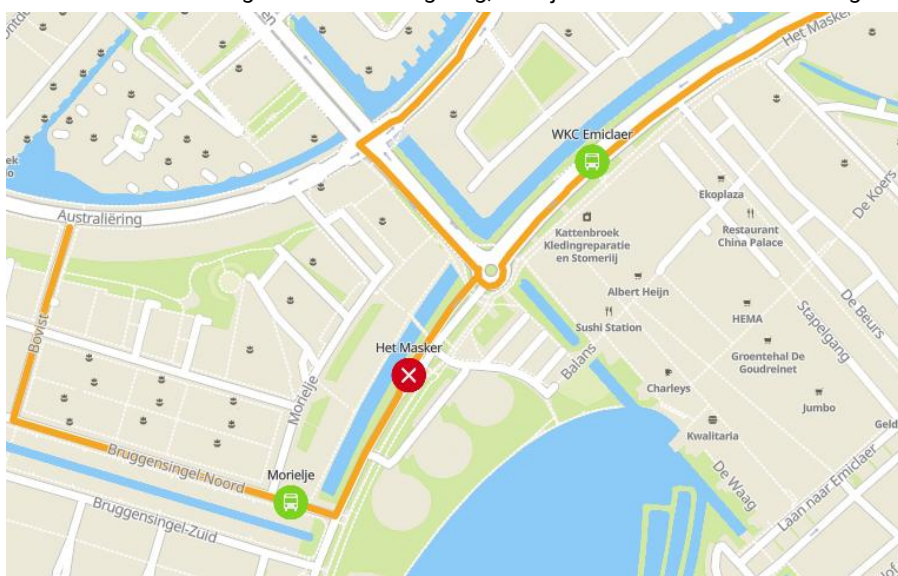
Door het vervallen van de omweg via de Curiestraat en Cornelis Drebbelstraat wordt de rijtijd van lijnen 15 en 315 met ongeveer één minuut per rit verkort. Deze maatregel draagt bij aan een snellere en betrouwbaardere verbinding tussen Vathorst en Amersfoort Centraal. Daarnaast sluit de routewijziging aan bij de rol van lijn 15 als U-link en lijn 315 als U-liner, waarbij een snelle en hoogwaardige verbinding centraal staat.



Opheffen halte Het Masker

Halte Het Masker is oorspronkelijk aangelegd om winkelcentrum Emiclaer te ontsluiten. Sinds de verlenging van lijn 4 naar station Schothorst beschikt het winkelcentrum echter over een directere bediening via halte WKC Emiclaer. Hierdoor is de toegevoegde waarde van halte Het Masker aanzienlijk afgenomen.

In februari 2026 werden op halte Het Masker gemiddeld 299 instappers per maand geregistreerd, wat neerkomt op circa 11 instappers per dag. Ter vergelijking: halte WKC Emiclaer telde in dezelfde periode gemiddeld 1.315 instappers per maand, oftewel circa 47 instappers per dag. Dat is voor ons aanleiding om halte Het Masker op te heffen. Dit voorstel wordt ondersteund door de gemeente Amersfoort. Reizigers kunnen gebruik blijven maken van de nabijgelegen haltes WKC Emiclaer en Morielje, die beide op minder dan 200 meter loopafstand van de huidige halte liggen. Met het opheffen van halte Het Masker wordt het aantal halteringen beperkt, wat bijdraagt aan een efficiëntere en snellere uitvoering van de dienstregeling, terwijl de bereikbaarheid van het gebied op peil blijft.

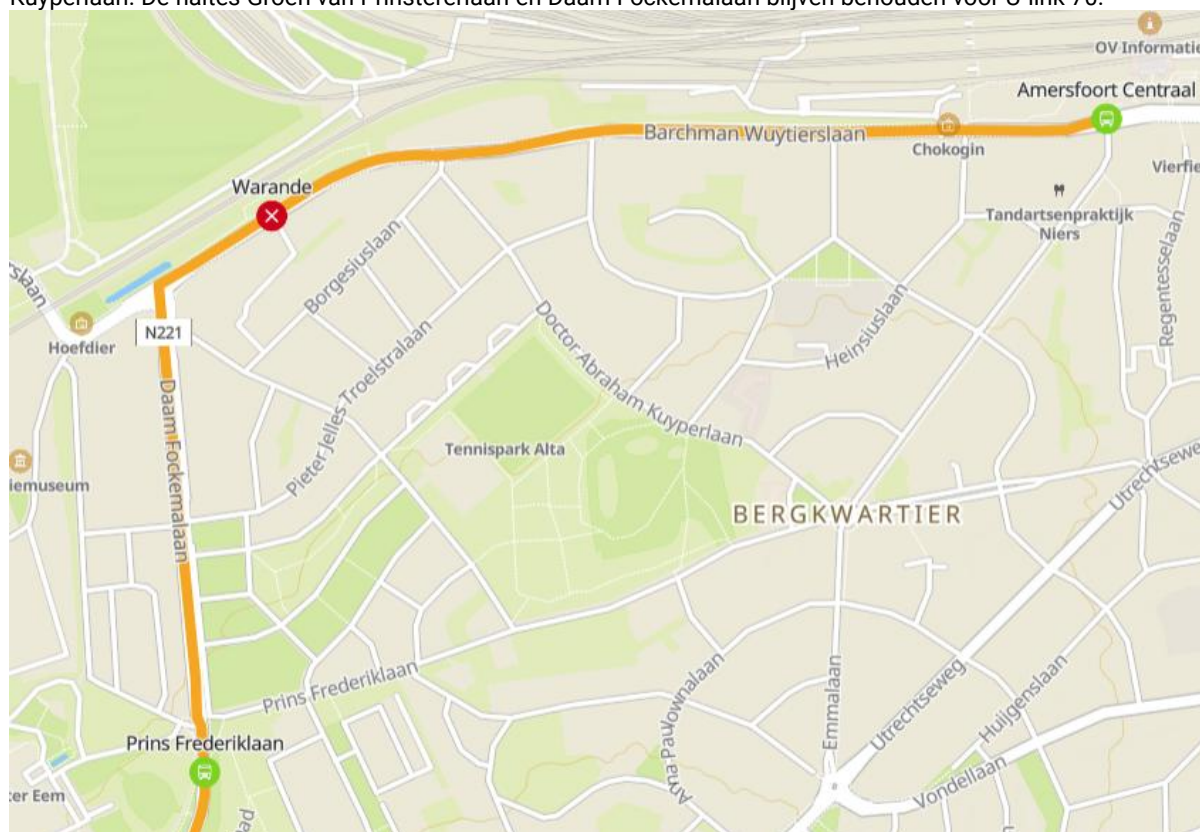


Halte Warande, gelegen aan de Barchman Wuytierslaan, bedient de lijnen 34, 70, 302, 315 en 376.
Op een gemiddelde werkdag (september–november 2025) maken 44 reizigers gebruik van de halte richting Amersfoort Centraal, terwijl per uitgaande richting 11 tot 16 reizigers instappen.

Gebruik halte Warande

Lijn	Richting	Aantal instappers per dag
Alle	Amersfoort Centraal	44
34	Zeist, Westraven	11
70	Soest, Hilversum	16
3xx	Utrecht Science Park	11

Hoewel het haltepaar onderdeel is van het project Haltetoegankelijkheid, kent de uitvoering ter plaatse beperkingen. Richting Amersfoort Centraal verhindert een bestaande boom de aanleg van een volwaardige toegankelijke halte. Een aangevraagde kapvergunning leidde tot ontvankelijk bezwaar vanwege de waardevolle laanstructuur. Hierdoor kan de halte slechts tot 7,35 meter in 18 cm hoogte worden opgehoogd, wat formeel voldoende is volgens het Centraal Haltebestand, maar in de praktijk ontoereikend is. Met name de 18-meterbussen op de 300-lijnen naar Utrecht Science Park beschikken over drie instapdeuren, die door de beperkte haltelengte niet allemaal toegankelijk kunnen worden ingezet. Dit staat haaks op de verdere ontwikkeling van deze lijnen tot volwaardige BRT-corridors, waarvoor volledig toegankelijke haltes met voorzieningen van stationskwaliteit, zoals overdekte wachtruimtes en voldoende fietsparkeerplaatsen, noodzakelijk zijn. Daarnaast blijkt uit loopafstandenanalyses (10 minuten, circa 700 meter) dat de bedieningsgebieden van halte Warande en halte Prins Frederiklaan grotendeels overlappen. Het unieke bereik van halte Warande binnen deze straal beperkt zich voornamelijk tot het AZC en een deel van de Abraham Kuiperlaan. De haltes Groen van Prinstererlaan en Daam Fockemalaan blijven behouden voor U-link 70.



We heffen halte Warande volledig op. Er is met halte Prins Frederiklaan en Centraal Station voldoende alternatief beschikbaar. Bijkomend voordeel is dat de BRT-lijnen iets sneller/betrouwbaarder worden. Bij de overgebleven haltes is ook meer ruimte voor fietsparkeren en beschut wachten.

Renswoude

Renswoude de Dennen

In het conceptvervoerplan hebben wij voorgesteld halte De Dennen op te heffen. Tijdens de consultatie is hierop bezwaar gemaakt, met name vanwege de afstand tot het dichtstbijzijnde alternatieve halteaanbod. Wij begrijpen deze zorgen en hebben de argumenten zorgvuldig meegewogen in onze afweging.

De aanleiding voor het voorstel is gelegen in de verkeersveiligheid ter plaatse. Verkeersveiligheid is voor Keolis een randvoorwaarde die wij niet kunnen negeren en een onderwerp dat wij uiterst serieus nemen. Indien de halte gehandhaafd zou moeten blijven, achten wij het noodzakelijk dat deze na een eventuele herinrichting als een vrijliggende halte wordt uitgevoerd. De ruimtelijke inpassing daarvan is echter zeer complex en vraagt om ingrijpende infrastructurele aanpassingen. De Provincie Utrecht heeft onderzocht dat er op deze locatie geen vrijliggende haltehaven gemaakt kan worden.

Gelet op het beperkte gebruik van de halte vinden wij deze investeringen en aanpassingen niet proportioneel. Hoewel het dichtstbijzijnde alternatief op circa 800 meter afstand ligt en deze loopafstand voor sommige reizigers relatief groot is, laat het gebruiksprofiel van de halte zien dat een belangrijk deel van de gebruikers bestaat uit recreatieve wandelaars. Op een gemiddelde werkdag maken tellen we twee in- of uitstappers per halte en ongeveer een halve op een weekenddag. De halte wordt onder meer gebruikt door bezoekers van het **Klompepad van Landschap Erfgoed Utrecht**.

Om die reden zullen wij het voorgenomen opheffen van de halte ook bespreken met Landschap Erfgoed Utrecht. Daarbij willen wij onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de route van het Klompepad gedeeltelijk te verleggen of op andere wijze aan te sluiten op het beschikbare openbaarvervoernetwerk. Op die manier streven wij ernaar de bereikbaarheid van het gebied voor recreanten zo goed mogelijk te behouden, terwijl tegelijkertijd een verkeersveilige en toekomstbestendige inrichting van de infrastructuur wordt gerealiseerd.

Door de herinrichting van de N224 Het voorstel is om halte De Dennen te laten vervallen. Dit voorstel komt voort uit een combinatie van ruimtelijke inpassing van een veilige halte en het gebruik van de halte.

5.3 Wijziging haltenamen

Zeist, Slotlaan

Halte 50200630 -> heet nu Slotlaan, wordt **1^e Hogeweg** (Lijnen 56 en 74). De reden voor deze aanpassing is dat de halte slotlaan nu twee keer voorkomt. Op de Abri staat reeds de naam Slotlaan (1^e Hogeweg) wat de afwijkende locatie duidelijker aangeeft, dit nemen Keolis en Transdev over in de reisinformatie

Abcoude, Manege

In Abcoude vinden we halte Manege. Deze halte is "vernoemd" naar de bijbehorende manege die te vinden was ter hoogte van de halte. De manege is echter eind 2020 gesloten en verhuist naar Utrecht. Sindsdien is er een tegelwinkel terug te vinden in het pand. Omdat de halte echt verwijst naar een locatie die daar te vinden is, klopt de naam niet meer. We wijzig deze halte naam in Lange Coupure dat verwijst naar de weg in plaats van een niet meer bestaande Manege

6 Dienstregeling

6.1 Dienstregeling periodes

dec-26

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
49								53					1	2	3	5	1	2	3	4	5	6	7
50							13	1	4	5	6	7	8	9	10	6	8	9	10	11	12	13	14
51	14	15	16	17	18	19	20	2	11	12	13	14	15	16	17	7	15	16	17	18	19	20	21
52	21	22	23	24	25	26	27	3	18	19	20	21	22	23	24	8	22	23	24	25	26	27	28
53	28	29	30	31				4	25	26	27	28	29	30	31								

mrt-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
								13				1	2	3	4	17						1	2
9	1	2	3	4	5	6	8	14	5	6	7	8	9	10	11	18	3	4	5	6	7	8	9
10	8	9	10	11	12	13	15	15	12	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
11	15	16	17	18	19	20	22	16	19	20	21	22	23	24	25	20	17	18	19	20	21	22	23
12	22	23	24	25	26	27	28	17	26	27	28	29	30			21	24	25	26	27	28	29	30
13	29	30	31													22	31						

apr-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
								13															
9	1	2	3	4	5	6	8	14	5	6	7	8	9	10	11	18	3	4	5	6	7	8	9
10	8	9	10	11	12	13	15	15	12	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
11	15	16	17	18	19	20	22	16	19	20	21	22	23	24	25	20	17	18	19	20	21	22	23
12	22	23	24	25	26	27	28	17	26	27	28	29	30			21	24	25	26	27	28	29	30
13	29	30	31													22	31						

mei-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
								13															
9	1	2	3	4	5	6	8	14	5	6	7	8	9	10	11	18	3	4	5	6	7	8	9
10	8	9	10	11	12	13	15	15	12	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
11	15	16	17	18	19	20	22	16	19	20	21	22	23	24	25	20	17	18	19	20	21	22	23
12	22	23	24	25	26	27	28	17	26	27	28	29	30			21	24	25	26	27	28	29	30
13	29	30	31													22	31						

jun-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
22		1	2	3	4	5	6	26				1	2	3	4	30							1
23	7	8	9	10	11	12	13	27	5	6	7	8	9	10	11	31	2	3	4	5	6	7	8
24	14	15	16	17	18	19	20	28	12	13	14	15	16	17	18	32	9	10	11	12	13	14	15
25	21	22	23	24	25	26	27	29	19	20	21	22	23	24	25	33	16	17	18	19	20	21	22
26	28	29	30					30	26	27	28	29	30	31		34	23	24	25	26	27	28	29
																35	30	31					

jul-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
22								26															
23	7	8	9	10	11	12	13	27	5	6	7	8	9	10	11	31	2	3	4	5	6	7	8
24	14	15	16	17	18	19	20	28	12	13	14	15	16	17	18	32	9	10	11	12	13	14	15
25	21	22	23	24	25	26	27	29	19	20	21	22	23	24	25	33	16	17	18	19	20	21	22
26	28	29	30					30	26	27	28	29	30	31		34	23	24	25	26	27	28	29
																35	30	31					

aug-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
22								26															
23	7	8	9	10	11	12	13	27	5	6	7	8	9	10	11	31	2	3	4	5	6	7	8
24	14	15	16	17	18	19	20	28	12	13	14	15	16	17	18	32	9	10	11	12	13	14	15
25	21	22	23	24	25	26	27	29	19	20	21	22	23	24	25	33	16	17	18	19	20	21	22
26	28	29	30					30	26	27	28	29	30	31		34	23	24	25	26	27	28	29
																35	30	31					

sep-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
35			1	2	3	4	5	39					1	2	3	44	1	2	3	4	5	6	7
36	6	7	8	9	10	11	12	40	4	5	6	7	8	9	10	45	8	9	10	11	12	13	14
37	13	14	15	16	17	18	19	41	11	12	13	14	15	16	17	46	15	16	17	18	19	20	21
38	20	21	22	23	24	25	26	42	18	19	20	21	22	23	24	47	22	23	24	25	26	27	28
39	27	28	29	30				43	25	26	27	28	29	30	31	48	29	30					

okt-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
35								39															
36	6	7	8	9	10	11	12	40	4	5	6	7	8	9	10	45	8	9	10	11	12	13	14
37	13	14	15	16	17	18	19	41	11	12	13	14	15	16	17	46	15	16	17	18	19	20	21
38	20	21	22	23	24	25	26	42	18	19	20	21	22	23	24	47	22	23	24	25	26	27	28
39	27	28	29	30				43	25	26	27	28	29	30	31	48	29	30					

nov-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
35								39															
36	6	7	8	9	10	11	12	40	4	5	6	7	8	9	10	45	8	9	10	11	12	13	14
37	13	14	15	16	17	18	19	41	11	12	13	14	15	16	17	46	15	16	17	18	19	20	21
38	20	21	22	23	24	25	26	42	18	19	20	21	22	23	24	47	22	23	24	25	26	27	28
39	27	28	29	30				43	25	26	27	28	29	30	31	48	29	30					

dec-27

Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
48			1	2	3	4	5																
49	6	7	8	9	10	11																	
50																							
51																							
52																							

	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (geen 695 en spits 106)
	Maandag t/m vrijdag Voorzomer
	Maandag t/m vrijdag Kerst- en Zomervakantie
	Maandag t/m vrijdag kleine vakanties
	Oudjaarsdag
	Koningsdag (als een zaterdag)
	Bid- en dankdag (geen 680, 682, 683 en 10)
	Zaterdag
	Zondag

6.2 Frequenties, exploitatie tijden en materieel inzet

Raamtijden

Weergegeven aantal ritten per raam is het aantal ritten per uur.

Raamtijden							
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Raamtijd	Tot 7.00	7.00-9.00	9.00-12.00	12.00-15.00	15.00-18.30	18.30-20.00	Na 20.00

Lijn 1 (U-bus) Amersfoort CS – Isselt – Soesterkwartier – Amersfoort CS

Lijn 1 richting Amersfoort CS				U-bus 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2

Lijn 1 richting Soesterkwartier/Isselt				U-bus 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2

Lijn 2 (U-link) Amersfoort CS – Nieuwland

Lijn 2 richting Amersfoort CS				U-link 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	6	4	4	4	4	4
Zaterdag	2	4	4	4	4	4	4
Zondag	2	4	4	4	4	4	4

Lijn 2 richting Nieuwland				U-link 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	6	4	4	4	4	4
Zaterdag	2	4	4	4	4	4	4
Zondag	2	4	4	4	4	4	4

Lijn 3 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Lijn 3 richting Amersfoort CS						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	6	4	4	6	4	4
Zaterdag	2	4	4	4	4	4	4
Zondag	2	4	4	4	4	4	4

Lijn 3 richting Vathorst						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	6	4	4	6	4	4
Zaterdag	2	4	4	4	4	4	4
Zondag	2	4	4	4	4	4	4

Lijn 4 (U-bus) Amersfoort CS – Kattenbroek – Schothorst

Lijn 4 richting Amersfoort CS						U-bus 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst						U-bus 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 5 (U-bus) Amersfoort CS – Vathorst

Lijn 5 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 5 richting Vathorst						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 6 (U-bus) Amersfoort CS – Rustenburg/Liendert

Lijn 6 richting Amersfoort CS						U-bus 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	4	2
Zaterdag	2	2	4	4	4	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 6 richting Rustenburg/Liendert						U-bus 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	4	2
Zaterdag	2	2	4	4	4	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 7 (U-bus) Amersfoort CS – Schothorst

Lijn 7 richting Amersfoort CS						U-bus 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 7 richting Schothorst						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 8 (U-bus) Amersfoort CS – Schuilenburg

Lijn 8 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 8 richting Schuilenburg						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 9 (U-bus) Amersfoort CS – Leusderkwartier

Lijn 9 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 9 richting Leusderkwartier						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 10 (U-bus) Amersfoort CS – Hoornbeeck/Van Lodenstein College

Lijn 10 richting Amersfoort CS						U-bus 12/18 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	4	4	4		

Lijn 10 richting Hoornbeeck/Van Lodenstein						U-bus 12/18 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		6	4	4			

Lijn 15 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Lijn 15 richting Amersfoort CS						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 15 richting Vathorst						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 17 (U-link) Amersfoort CS – Leusden

Lijn 17 richting Amersfoort CS						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	8	4	4	4	4	4
Zaterdag		4	4	4	4	4	4
Zondag		4	4	4	4	4	4

Lijn 17 richting Leusden						U-link 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	4	4	4	8	4	4
Zaterdag		4	4	4	4	4	4
Zondag		4	4	4	4	4	4

Lijn 19 (U-bus) Amersfoort CS – Rusthof

Lijn 19 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	2	2	2		
Zaterdag			1	1	1		

Lijn 19 richting Rusthof						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	2	2	2		
Zaterdag			1	1	1		

Lijn 56 (U-bus) Amersfoort CS – Wijk bij Duurstede

Lijn 56 richting Amersfoort CS						U-bus 12, 15, 18 meter		
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Wijk bij Duurstede - Zeist	2	4	2	2	2	1	1
	Zeist - Amersfoort	2	4	2	2	2	2	2
Zaterdag	Wijk bij Duurstede - Zeist	2	2	2	2	2	1	1
	Zeist - Amersfoort	2	2	2	2	2	2	2
Zondag	Wijk bij Duurstede - Zeist		1	1	1	1	1	1
	Zeist - Amersfoort		1	1	2	2	1	1

Lijn 56 richting Wijk bij Duurstede**U-bus 12, 15, 18 meter**

Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Amersfoort - Zeist	2	2	2	2	2	2	2
	Zeist – Wijk bij Duurstede	2	2	2	2	2	1	1
Zaterdag	Amersfoort - Zeist	2	2	2	2	2	2	2
	Zeist – Wijk bij Duurstede	2	2	2	2	2	1	1
Zondag	Amersfoort - Zeist		1	1	2	2	1	1
	Zeist – Wijk bij Duurstede		1	1	1	1	1	1

*Lijn 58 (U-bus) Hilversum – Driebergen-Zeist via Maartensdijk***Lijn 58 richting Driebergen-Zeist****U-bus 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		1	1	1	1	1	
Zaterdag		1	1	1	1	1	

Lijn 58 richting Hilversum**U-bus 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1	1	1	1	1	
Zaterdag	1	1	1	1	1	1	

*Lijn 59 (U-bus) Hilversum – Zeist via Lage Vuursche***Lijn 59 richting Zeist****U-bus 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1	1	1	1	1	

Lijn 59 richting Hilversum**U-bus 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1	1	1	1	1	

Lijn 70 (U-link) Amersfoort CS – Soest – Hilversum

Lijn 70 richting Amersfoort CS					U-link 12 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Hilversum - Soest	4	4	4	4	4	4	2
	Soest - Amersfoort	4	6	4	4	6	4	4
Zaterdag	Hilversum - Soest		4	4	4	4	4	2
	Soest - Amersfoort		4	4	4	4	4	4
Zondag	Hilversum - Soest		2	2	2	2	2	2
	Soest - Amersfoort		4	4	4	4	4	4

Lijn 70 richting Hilversum					U-link 12 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Amersfoort - Soest	4	6	4	4	6	4	4
	Soest - Hilversum	4	4	4	4	4	4	2
Zaterdag	Amersfoort - Soest		4	4	4	4	4	4
	Soest - Hilversum		4	4	4	4	4	2
Zondag	Amersfoort - Soest		4	4	4	4	4	4
	Soest - Hilversum		2	2	2	2	2	2

Lijn 71 (U-bus) Soestdijk Noord – Soest Zuid

Lijn 71 richting Soest Zuid					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	2	2	2	2	

Lijn 71 richting Soestdijk Noord					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	2	2	2	2	

Lijn 80 (U-bus) Amersfoort CS – Veenendaal-De Klomp

Lijn 80 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	1
Zondag		2	2	2	2	2	1

Lijn 80 richting Veenendaal-De Klomp						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	1
Zondag		2	2	2	2	2	1

Lijn 82 (U-bus) Amersfoort CS – Doorn

Lijn 82 richting Amersfoort CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2		

Lijn 82 richting Doorn						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2		

Lijn 1 (U-bus) Veenendaal-De Klomp – Veenendaal Centrum

Lijn 1 richting Veenendaal Centrum						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2		
Zaterdag		2	2	2	2		

Lijn 1 richting Veenendaal-De Klomp						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	2	2	2		
Zaterdag		2	2	2	2		

Lijn 87 (U-bus) Veenendaal-De Klomp – Rhenen

Lijn 87 richting Rhenen						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2	2	1
Zaterdag		1	1	1	1	1	1
Zondag		1	1	1	1	1	1

Lijn 87 richting Veenendaal-De Klomp						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2	2	1
Zaterdag		1	1	1	1	1	1
Zondag		1	1	1	1	1	1

Lijn 102 (U-bus) Utrecht CS - Woerden

Lijn 102 richting Utrecht CS						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		1	1	1	1	1	1

Lijn 102 richting Woerden						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		1	1	1	1	1	1

Lijn 106 (U-bus) IJsselstein – Gouda

Lijn 106 richting Gouda						U-bus midi	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1	1	1	1	1*	1*
Zaterdag		1*	1*	1*	1*	1*	1*
Zondag							

*Rijdt tot Benschop

Lijn 106 richting IJsselstein**U-bus midi**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1	1	1	1	1*	1*
Zaterdag		1*	1*	1*	1*	1*	1*
Zondag			1*	1*	1*	1*	1*

*Rijdt vanaf Benschop

*Lijn 117 (U-bus) Amersfoort CS – Leusden***Lijn 117 richting Amersfoort CS****U-link 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag					4		

Lijn 117 richting Leusden**U-link 12 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		4					

*Lijn 120 (U-bus) Utrecht CS – Amsterdam Bijlmer Arena***Lijn 120 richting Utrecht CS****U-bus 12 meter**

Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Amsterdam - Breukelen	2	2	2	2	2	2	1
	Breukelen - Utrecht	2	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	Amsterdam - Breukelen	2	2	2	2	2	1	1
	Breukelen - Utrecht		2	2	2	2	2	2
Zondag	Amsterdam – Maarssen		1	1	1	1	1	1
	Maarssen – Utrecht		1	2	2	2	2	2

Lijn 120 richting Amsterdam Bijlmer Arena**U-bus 12 meter**

Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Utrecht - Breukelen	2	4	2	2	4	2	2
	Breukelen - Amsterdam	2	2	2	2	2	2	2

Zaterdag	Utrecht - Breukelen		2	2	2	2	2	2
	Breukelen - Amsterdam		2	2	2	2	1	1
Zondag	Utrecht - Maarssen			2	2	2	2	2
	Maarssen - Amsterdam			1	1	1	1	1

Lijn 121 (U-bus) Mijdrecht – Hilversum

Lijn 121 richting Hilversum

U-bus 12 meter

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2*	2*	1	2*	2*	2*	
Zaterdag		1	1	1	1	1	
Zondag			1**	1**	1**	1**	

****Rijdt alleen in de zomer. Rijdt vanaf Loenen a/d Vecht.**

Lijn 121 richting Uithoorn

U-bus 12 meter

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2*	2*	1	2*	2*	2*	
Zaterdag		1	1	1	1	1	
Zondag			1**	1**	1**	1**	

****Rijdt alleen in de zomer. Rijdt tot Loenen a/d Vecht.**

Lijn 123 (U-bus) Woerden – Mijdrecht

Lijn 123 richting Mijdrecht

U-bus 12 meter

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	2	2	2	
Zaterdag		1	1	1	1	1	
Zondag			1	1	1	1	

Lijn 123 richting Woerden

U-bus 12 meter

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	2	2	2	
Zaterdag		1	1	1	1	1	
Zondag			1	1	1	1	

Lijn 195 (U-bus) Utrecht CS – Benschop

Lijn 195 richting Utrecht CS					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2			2*		

* via Lage Dijk

Lijn 195 richting Benschop					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2*	2*			2		

* via Lage Dijk

Lijn 203 (U-bus) Amersfoort Schothorst - Utrecht Science Park

Lijn 203 richting USP					U-bus 15 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	4	2	2	2		

Lijn 203 richting Schothorst					U-bus 15 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		2	2	2	4	2	

Lijn 207 (U-bus) Oudewater - Utrecht Science Park

Lijn 207 richting USP					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	1					

Lijn 207 richting Oudewater					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag					0,5		

Lijn 272 (U-bus) Baarn – Utrecht Science Park

Lijn 272 richting USP					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	0.5	0.5			

Lijn 272 richting Baarn					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag			0.5	0.5	2		

Lijn 298 (U-bus) Woudenberg – Utrecht Science Park

Lijn 298 richting USP					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	1	0.5	0.5	0.5		

Lijn 298 richting Woudenberg					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	

Lijn 299 (U-bus) Leusden – Utrecht Science Park

Lijn 299 richting USP					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	0.5				

Lijn 299 richting Leusden					U-bus 12 meter		
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag			0.5	0.5	2		

Lijn 302 (U-liner) Amersfoort Nieuwland – Amersfoort CS – Utrecht Science Park

Lijn 302 richting USP					U-liner 15 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Nieuwland - Amersfoort	0	2	0	0	0	0	0
Maandag-Vrijdag	Amersfoort – USP	2	2	0	0	0	0	0
	Frequentie op traject	2	12	4	4	4	2	2

Lijn 302 richting Nieuwland					U-Liner 15 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	USP – Amersfoort	0	0	0	0	2	0	0
	Frequentie op traject	2	4	4	4	12	2	2
	Amersfoort - Nieuwland	0	0	0	0	2	0	0

Lijn 307 (U-liner) Utrecht CS – Gouda

Lijn 307 richting Utrecht CS					U-liner 12, 15 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Gouda - Oudewater	2	4	2	2	2	2	2
	Oudewater – Montfoort	2	4	2	2	4	2	2
	Montfoort - Utrecht	4	8	2	2	8	2	2
Zaterdag	Gouda - Montfoort		2	2	2	2	2	2
	Montfoort - Utrecht	2	2	4	4	4	4	2
Zondag	Gouda – Utrecht		1	2	2	2	2	2

Lijn 307 richting Gouda			U-liner 12, 15 meter					
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Utrecht – Montfoort	2	6	2	2	6	4	2
	Montfoort – Oudewater	2	4	2	2	4	4	2
	Oudewater - Gouda	2	4	2	2	2	2	2
Zaterdag	Utrecht – Montfoort		2	4	4	4	4	2
	Montfoort - Gouda	2	2	2	2	2	2	2
Zondag	Utrecht - Gouda		2	2	2	2	2	2

Lijn 315 (U-liner) Amersfoort Vathorst – Amersfoort CS - Utrecht Science Park

Lijn 315 richting USP			U-liner 15 meter				
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	0	2	0	0	0	0	0

Lijn 315 richting Vathorst			U-liner 15 meter				
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	0	0	0	0	2	0	0

Lijn 326 (U-liner) Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer Arena

Lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer Arena			U-bus 12 meter				
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	4	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		1	2	2	2	2	2

Lijn 326 richting Mijdrecht			U-bus 12 meter				
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	4	2
Zaterdag		2	2	2	2	2	2
Zondag		1	1	2	2	2	2

Lijn 330 (U-liner) Breukelen – Uithoorn

Lijn 330 richting Breukelen						U-liner 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 330 richting Uithoorn						U-liner 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	4	2	2	4	2	2
Zaterdag	2	2	2	2	2	2	2
Zondag		2	2	2	2	2	2

Lijn 341 (U-liner) Utrecht CS – Wijk bij Duurstede

Lijn 341 richting Utrecht CS						U-liner 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	12	4	4	4	4	2
Zaterdag	2	4	4	4	4	4	2
Zondag		2	4*	4	4	2	2

Lijn 341 richting Wijk bij Duurstede						U-liner 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	4	4	4	4	10	4	2
Zaterdag		2	4	4	4	4	2
Zondag		2	4	4	4	4**	2

* tot 10.00 2x per uur vanaf Bunnik, Kosterijland

**tussen 19.00 – 20.00 2x per uur tot Bunnik Kosterijland

Lijn 350 (U-liner) Utrecht CS – Veenendaal/Wageningen

Lijn 350 richting Utrecht CS					U-liner 15 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	VNDL/WGN - Doorn	4*	4*	4*	4*	4*	4*	4*
	Doorn – Driebergen-Zeist	4	4	4	4	4	4	2
	Driebergen-Zeist – Utrecht	4	12	8	8	10	6	4
Zaterdag	VNDL/WGN – Driebergen-Zeist		4*	4*	4*	4*	4*	4*
	Driebergen-Zeist – Utrecht		4	4	4	4	4	4
Zondag	VNDL/WGN – Driebergen-Zeist		4*	4*	4*	4*	4*	2
	Driebergen-Zeist – Utrecht		4	4	4	4	4	2

*2x per uur vanuit Veenendaal. 2x per uur vanuit Wageningen.

Lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen					U-liner 12, 15 meter			
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Utrecht – Driebergen-Zeist	4	10	8	8	12	6	4
	Driebergen-Zeist – Doorn	4	4	4	4	4	4	2
	Doorn – VNDL/WGN	4*	4*	4*	4*	4*	4*	4*
Zaterdag	Utrecht – Driebergen-Zeist		4	4	4	4	4	4
	Driebergen-Zeist – VNDL/WGN		4*	4*	4*	4*	4*	4*
Zondag	Utrecht – Driebergen-Zeist		2	4	4	4	4	2
	Driebergen-Zeist – VNDL/WGN		2	4*	4*	4*	4*	2

*2x per uur naar Veenendaal. 2x per uur naar Wageningen.

Lijn 376 (U-liner) Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS - Utrecht Science Park

Lijn 376 richting Vianen			U-liner 12, 15 meter					
Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Bunschoten-Spakenburg - Amersfoort	4	6	4	4	4	4	4
	Amersfoort – USP	2	6	4	4	4	2	2
	Frequentie op traject	2	12	4	4	4	2	2
	USP - Vianen	0	2	2	2	2	2	0
Zaterdag	Bunschoten-Spakenburg - Amersfoort		2	4	4	4	4	4
	Amersfoort - USP	1	1	1	1	1	1	1
Zondag	Bunschoten-Spakenburg - Amersfoort			2	2	2	2	2
	Amersfoort - USP	1	1	1	1	1	1	1

Lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg**U-liner 15 meter**

Dagdeel	Traject	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	Vianen - USP	2	4	2	2	2	2	0
Maandag-Vrijdag	USP – Amersfoort	2	4	4	4	6	2	2
	Frequentie op traject	2	4	4	4	12	2	2
	Amersfoort – Bunschoten - Spakenburg	4	6	4	4	4	4	4
Zaterdag	USP - Amersfoort	1	1	1	1	1	1	1
	Amersfoort – Bunschoten - Spakenburg		2	4	4	4	4	4
Zondag	USP - Amersfoort	1	1	1	1	1	1	1
	Amersfoort – Bunschoten - Spakenburg			2	2	2	2	2

*Lijn 380 (U-liner) Amersfoort CS – Veenendaal Centrum***Lijn 380 richting Amersfoort CS****U-liner 15 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2		

Lijn 380 richting Veenendaal**U-liner 15 meter**

Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2		

Lijn 395 (U-liner) Utrecht CS – Rotterdam Capelsebrug

Gezamenlijke exploitatie met Qbuzz. Frequenties zijn de gezamenlijke frequenties.

Lijn 395 richting Utrecht CS						U-liner 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	2	2*
Zaterdag		2	2	2	2	2	2*
Zondag			2	2	2	1	1

*1x per uur vanaf Schoonhoven.

Lijn 395 richting Rotterdam						U-liner 12, 15 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	4	4	4	4	2	2*
Zaterdag		2	2	2	2	2	2*
Zondag			1	2	2	2*	1

*1x per uur tot Schoonhoven.

Lijn 1 (U-bus) Mijdrecht Centrum – Oosterland – Uithoorn

Lijn 1 richting Oosterland/Uithoorn						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	2	1	1	2	2	0

Lijn 1 richting Oosterland/Mijdrecht Centrum						U-bus 12 meter	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	1	2	1	1	2	2	0

Lijn 4 (U-bus) Woerden Station – Schilderskwartier – Molenvliet

Lijn 4 richting Molenvliet						U-bus midi	
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2			2	2	

Lijn 4 richting Woerden Station				U-bus midi			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2			2	2	

Lijn 105 (U-bus) Oudewater - Woerden Station – Montfoort

Lijn 105 richting Montfoort				U-bus 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2*	2*	

**1x per uur vanaf Woerden.*

Lijn 105 richting Oudewater				U-bus 12 meter			
Dagdeel	Vroege ochtend	Ochtendspits	Ochtenddal	Middagdal	Middagspits	Vroege avond	Late avond
Maandag-Vrijdag	2	2	1	1	2*	2*	

**1x per uur tot Woerden.*

6.2.1 Meer ZE in Utrecht Buiten

Binnen onze milieudoelstellingen hebben wij een stevige ambitie geformuleerd op het gebied van verduurzaming. Daarbij zijn we in belangrijke mate afhankelijk van de netbeheerder voor de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. Desondanks hebben we binnen deze randvoorwaarden een werkwijze ontwikkeld waarmee we verdere stappen kunnen zetten in de inzet van zero-emissie materieel.

In onze operationele planning voorzien we daarom ook vestigingen zonder directe netaansluiting van zero-emissie voertuigen. Zo stromen er zeven extra 15-meter U-liner voertuigen in, die in de avond worden opgeladen op locaties in Ede en Amersfoort. Vanuit deze locaties starten de voertuigen hun dienstregeling en rijden zij hun laatste ritten richting onder meer Bunnik, Havenweg en Wijk bij Duurstede. Gedurende de dag keren de voertuigen terug naar Ede of Amersfoort om opnieuw te laden, waarna dit proces zich cyclisch herhaalt.

Met deze slimme inzet van materieel en laadstrategie vergroten we het aandeel zero-emissie kilometers aanzienlijk. Dit draagt niet alleen positief bij aan de prestatieafspraken met de provincie, maar levert bovenal een directe bijdrage aan het verminderen van de uitstoot en het realiseren van onze klimaatdoelstellingen.

Deze aanpak kent echter haar beperkingen en vormt geen structurele oplossing voor het congestieprobleem op de niet-ZE-locaties. Desondanks draagt deze werkwijze bij aan onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en ondersteunt zij de ambitie om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Keolis zal daarom het gesprek aangaan met collega-vervoerder Transdev om te onderzoeken of gebruik kan worden gemaakt van de provinciale ZE-stallingen in Zeist en Utrecht voor tussentijds laden. Uitgangspunt daarbij is dat dit plaatsvindt op momenten waarop de bedrijfsvoering van Transdev niet wordt gehinderd, bij voorkeur tijdens daluren en mogelijk in de vroege avond. Deze verkenning biedt kansen om in de toekomst de instroom van zero-emissievoertuigen te versnellen en daarmee eerder stappen te zetten richting een volledig emissievrije operatie.

6.3 Aansluitingen

Voor een groot aantal buslijnen wordt een aansluiting op en van de trein geboden, waarmee de overstap tussen bus- en treinvervoer wordt gefaciliteerd. Deze aansluitingen vinden plaats bij de stations Veenendaal-De Klomp (lijnen 80 en 350), Veenendaal Centrum (lijn 1), Amersfoort Vathorst (lijnen 5 en 15), Driebergen-Zeist (lijn 58), Breukelen (lijnen 120 en 330) en Woerden (lijnen 4, 102, 105 en 123). Hiermee wordt gezorgd voor een goede samenhang tussen het regionale busnetwerk en het landelijke spoornetwerk.

Bijlage 1 Kwantiteiten overzicht

Publiek lijnnummer	Ongewogen DRU	Gewogen DRU
1 Mijdrecht	3.415	1.707
56	32.221	32.221
58	10.091	10.091
59	5.293	5.293
70	40.501	40.501
71	2.626	2.626
80	21.469	21.469
82	7.585	7.585
1 Veenendaal	5.410	5.410
87	12.015	12.015
102	20.047	20.047
106	7.318	4.391
117	935	935
120	38.291	38.291
121	8.607	8.607
123	6.936	6.936
195	3.572	3.572
203	10.446	10.446
207	992	992
272	4.483	4.483
298	2.965	2.965
299	3.436	3.436
302	2.915	2.915
307	36.809	36.809
315	4.290	4.290
326	22.233	22.233
330	20.949	20.949
341	39.514	39.514
350	86.661	86.661
376	44.709	44.709
380	7.995	7.995
395	30.130	30.130
N2	294	294
N3	102	102
N7	359	359
N8	409	409
N17	131	131
N20	432	432
N26	345	345
N41	335	335
N50	351	351
N70	138	138
N76	101	101

680	1.045	1.045
682	464	464
683	348	348
695	131	66
1	4.505	4.505
2	17.545	17.545
3	25.589	25.589
4	18.178	18.178
5	14.158	14.158
6	11.785	11.785
7	6.530	6.530
8	6.144	6.144
9	6.920	6.920
10	1.737	1.737
15	14.141	14.141
17	20.526	20.526
19	2.862	2.862
4 Woerden	1.776	1.243
105 Oudewater - Woerden - Montfoort	6.181	6.181
Totaal	708.421	703.187

Bijlage 2 Evaluatie dienstregeling

In het vervoerplan 2026 zijn een aantal wijzigingen voorgesteld en doorgevoerd. In deze paragraaf zal hierop worden teruggeblikt en geëvalueerd. Belangrijk om op te merken is dat de wijzigingen uit het vervoerplan 2026 nog maar recent zijn doorgevoerd dus aan de eerste inzichten kunnen nog geen conclusies verbonden worden.

Introductie U-link

Op 14 december 2025 zijn met de start van de nieuwe concessie Utrecht Buiten ook nieuwe productformules geïntroduceerd. Een belangrijke productformule is U-link. U-link staat voor:

- *Hoogwaardig OV voor alle doelgroepen:* U-link richt zich op alle doelgroepen. Het hoogwaardige aanbod is voor alle reizigers aantrekkelijk.
- *Maximale inzet op snelheid:* Routes zijn voorsnog voorgeschreven, we streven in de doorontwikkeling naar maximale doorstroomsnelheid voor U-link. Ook de keuze met betrekking tot de vloot komt hieruit voort.
- *Hoge frequenties op alle dagen:* Een hoogwaardig aanbod binnen een stedelijk omgeving vraagt om veel reismogelijkheden. In basis is dit minimaal een kwartierdienst gedurende de hele week.
- *Ruime bedieningsperioden:* Op U-link bieden we aantrekkelijke bedieningsperioden om reizigers zo een ruim aanbod aan reismogelijkheden te geven.
- *Eenduidig aanbod:* Intuïtief reizen op alle momenten in het jaar is een voorwaarde om een productformule werkelijk hoogwaardig te maken.
- *Ruime capaciteit:* Reizigers zijn in Utrecht Buiten altijd verzekerd van voldoende capaciteit in de bus.
- *Betrouwbaar:* Een basisvoorwaarde dat we hanteren op al het OV

U-link is geïntroduceerd op de Amersfoortse stadslijnen 2, 3, 15, 17 en op lijn 70 (Amersfoort – Soest – Hilversum).

Het U-link merk is door de uitvoeringsproblematiek tot op heden nog niet optimaal neergezet. Dit komt enerzijds door de grote mate van rituitval, met name in Amersfoort waar U-link is geïntroduceerd. Anderzijds wordt nog niet altijd het juiste materieel ingezet.

Onderdeel van de evaluatie is de vergelijking van het aantal maandelijkse instappers op de gewijzigde lijnen. Aangezien januari 2026 door de winterse periode geen maatgevende maand was, zijn de instappers van februari 2026 vergeleken met februari 2025.

Lijn 2 (Amersfoort Centraal – Nieuwland)

Op lijn 2 is 35% meer OV-aanbod gaan rijden sinds 14 december 2025. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 4x per uur naar 6x per uur. In de avond is de frequentie omhooggegaan van 2x naar 4x per uur, evenals op de zondag. Daarnaast rijden op alle dagen van de week vroegere ritten. Het aantal maandelijkse instappers op lijn 2 is gegroeid van 37.981 naar 42.836, een groei van bijna 13%.

Lijn 3 (Amersfoort Centraal – Vathorst)

Op lijn 3 is 38% meer OV-aanbod gaan rijden sinds 14 december 2025. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 4x per uur naar 6x per uur. In de avond is de frequentie omhooggegaan van 2x naar 4x per uur, evenals op de zondag. Daarnaast rijden op alle dagen van de week vroegere ritten. Het aantal instappers is nagenoeg gelijk gebleven: 55.187 (2025) en 55.206 (2026).

Lijn 15 (Amersfoort Centraal – Vathorst)

Op lijn 15 is het OV-aanbod gegroeid met 37% t.o.v. 2025. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 2x per uur naar 4x per uur en op de doordeweekse dagen rijden er vroegere en latere ritten. Het aantal maandelijkse instappers op lijn 15 is gegroeid van 19.858 instappers in 2025 naar 28.256 instappers in 2026; een groei van ruim 42%.

Lijn 315 hangt nauw samen met lijn 15 binnen Amersfoort. Lijn 315 blijft qua reizigersgroei achter; in februari 2026 maakten 13% (1.300) minder reizigers gebruik van lijn 315 t.o.v. februari 2025.

Lijn 17 (Amersfoort Centraal – Leusden)

Op lijn 17 is het OV-aanbod gegroeid met 13% t.o.v. 2025. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 6x per uur naar 8x per uur. In de avond is de frequentie omhooggegaan van 3x naar 4x per uur, evenals op de zondag. Daarnaast rijden op alle dagen van de week vroegere ritten. Het aantal maandelijkse instappers op lijn 17 is heel licht gegroeid van 56.322 (2025) naar 56.595 (2026); een kleine groei van 0,5%.

Lijn 70 (Amersfoort Centraal – Soest – Hilversum)

Op lijn 70 is 53% meer OV-aanbod gaan rijden sinds 14 december 2025. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 4x per uur naar 6x per uur. In de avond is de frequentie omhooggegaan van 2x naar 4x per uur, evenals op de zaterdag en de zondag. Daarnaast rijden op alle dagen van de week vroegere ritten. Het aantal maandelijkse instappers op lijn 70 is gegroeid van 60.005 (2025) naar 62.034 (2026); een groei van 3,4%.

Qua aantal instappers is het U-link netwerk gegroeid met 6,8%. Er lijkt zeker vraag te zijn naar een hoogwaardig U-link netwerk. Het herstellen van de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering kan deze groei alleen meer doen stijgen.

De 6,8% blijft nog enigszins achter op de verwachtingen. In aanloop naar het definitieve vervoerplan worden de cijfers geactualiseerd voor een betrouwbaarder beeld van de reizigersgroei.

Introductie U-liner

Per 14 december is het U-liner concept geïntroduceerd. U-liner staat voor:

- *Hoogwaardig OV voor alle doelgroepen:* Ook U-liner richt zich op alle doelgroepen. Het hoogwaardige aanbod is voor alle reizigers aantrekkelijk. Het zorgt voor de verbinding tussen stad en land waar geen treinverbindingen aanwezig zijn.
- *Maximale inzet op snelheid:* Routes zijn vooralsnog voorgeschreven, we streven in de doorontwikkeling naar maximale doorstroomsnelheid en gestrekte routes voor U-liner. We bieden hiermee een goed alternatief voor de auto.
- *Comfort:* De lijnen kenmerken zich door een gestrekte lijnvoering met langere reisafstanden. Extra comfort, boven op ons standaard hoge niveau van comfort, heeft hier daarom meer prioriteit dan op bijvoorbeeld U-link.
- *Aantrekkelijke frequenties:* Een ruim aanbod aan reismogelijkheden is cruciaal voor een hoogwaardig product. Frequenties zijn hoog maar passend bij de vraag.
- *Ruimte bedieningsstijden:* We bieden aantrekkelijke bedieningsperioden om reizigers zo een ruim aanbod aan reismogelijkheden te geven.
- *Zitplaatsgarantie:* Op U-liner zijn reizigers altijd verzekerd van een zitplaats.
- *Betrouwbaar:* Een basisvoorwaarde dat we hanteren op al het OV

Ook het U-liner merk is door de uitvoeringsproblematiek tot op heden nog niet optimaal neergezet. Rituitval en inzet van het juiste materieel spelen hier een grote rol in. Ook de reizigersgroei op het U-liner netwerk wordt in aanloop naar het definitieve vervoerplan geactualiseerd met data over meerdere maanden.

Het hoogwaardige U-liner concept is geïntroduceerd op de volgende lijnen:

- 302
- 307
- 315
- 326
- 330
- 341
- 350
- 376
- 380
- 395

Ook voor deze lijnen is van het aantal maandelijkse instappers een vergelijking van februari 2026 en februari 2025 gemaakt.

307 (Utrecht Centraal – Gouda)

Op lijn 307 is het OV-aanbod gegroeid met 30%. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 5x per uur naar 8x per uur in de topspits en op zaterdag is de frequentie omhooggegaan van 2x per uur naar 4x per uur. Op alle dagen worden vroegere ritten gereden én er rijden grotere bussen met meer zitplaatsen op deze de U-liner verbindingen (tot 53 zitplaatsen per rit). Het aantal instappers is gegroeid van 83.500 (2025) naar 85.612 (2026); een stijging van 2,5%.

326 (Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA)

Op lijn 326 is het OV-aanbod gegroeid met 28%. De frequentie in het dal is omhooggegaan van 2x per uur naar 4x per uur en op zaterdag rijdt lijn 326 langer een halfuursfrequentie. Ook op lijn 326 is het aantal zitplaatsen gestegen tot maximaal 53 zitplaatsen per rit, afhankelijk van het type bus. Het aantal instappers is fors gegroeid van 32.717 (2025) naar 37.273 (2026); een stijging van 14%.

330 (Uithoorn – Breukelen)

Op lijn 330 is het OV-aanbod gegroeid met 4%. Het aantal zitplaatsen is gestegen tot maximaal 53 zitplaatsen per rit, afhankelijk van het type bus. Het aantal instappers is gedaald met 13%. Per september 2026 zijn de aansluitingen van lijn 330 op Breukelen verbeterd.

341 (Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede)

Op lijn 341 is de frequentie in de ochtendspits gestegen van 8x per uur naar 12x per uur en in de middagspits van 6x per uur naar 10x per uur. Op de doordeweekse dagen rijden er vroegere ritten én rijdt de kwartiersdienst (4x per uur) door tot 22.00. De evaluatie van de routewijziging volgt in paragraaf 2.1.9

350 (Utrecht Centraal – Veenendaal/Wageningen)

Op lijn 350 is het OV-aanbod gegroeid met 14%. De frequentie in de spits is omhooggegaan van 8x per uur naar 12x per uur. In de avonden is de frequentie tussen Elst en Veenendaal verhoogd van 1x per uur naar 2x per uur en op alle dagen rijden er vroegere ritten.

Ook op lijn 350 is het aantal zitplaatsen gestegen tot 53 zitplaatsen per rit. Het aantal instappers is gegroeid van 237.495 (2025, inclusief de ritten van Qbuzz) naar 251.704 (2026); een stijging van 6%.

Per september 2026 zijn de aansluitingen van lijn 350 op Veenendaal-De Klomp verbeterd.

376 (Amersfoort Centraal – Bunschoten-Spakenburg)

Lijn 376 is de samenvoeging van de lijnen 76 en 276 uit 2025. Het OV-aanbod is gegroeid met 32%; op doordeweekse avonden is de frequentie verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur, op de zaterdag is de frequentie

verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur en op de zondag van 1x per uur naar 2x per uur. Op alle dagen rijden vroegere ritten en per rit is de zitplaatscapaciteit gestegen tot 53 zitplaatsen. Het aantal instappers is met 4,6% gegroeid van 44.624 (2025) naar 46.688 (2026).

380 (Amersfoort Centraal – Veenendaal)

Op lijn 380 is het OV-aanbod gestegen met 35% door ook in het dal 1x per uur te rijden. Per rit is de zitplaatscapaciteit gestegen tot maximaal 53 zitplaatsen. Het aantal maandelijkse instappers is nagenoeg gelijk gebleven met 7.000 instappers in de maand februari. Om de bekendheid van de wijzigingen te vergroten zal er extra communicatie nodig zijn om zo het gebruik verder te laten groeien.

395 (Utrecht Centraal – Rotterdam Capelsebrug)

Lijn 395 wordt gezamenlijk met Qbuzz Zuid-Holland-Noord geëxploiteerd. De zitplaatscapaciteit is gestegen tot maximaal 53 zitplaatsen per bus, afhankelijk van het type bus. Het aantal maandelijkse instappers op de ritten uitgevoerd door Keolis blijft in februari 2026 achter t.o.v. februari 2025; 66.429 instappers t.o.v. 73.780 instappers in 2025. De komende maanden wordt het gebruik van deze ritten verder geanalyseerd.

Introductie U-bus

Naast de hoogwaardige U-link en U-liner concepten is per 14 december 2025 het U-bus concept geïntroduceerd. U-bus is een breed scala maatwerk van dragende lijnen, ontsluitende lijnen, tot lijnen met een spitsbediening en kleinere bussen. De productformule U-bus bevat lijnen met een breed pallet aan kernmerken. Alle overige reguliere lijnen vallen onder het U-bus concept.

Ook op de U-bus lijnen heeft de uitvoeringsproblematiek op bepaalde lijnen een negatieve impact gehad op de reizigersgroei. Andersom geldt ook dat door de problematiek bij Utrecht Binnen enkele buslijnen van Utrecht Buiten als alternatief hebben gefungeerd en daardoor mogelijk meer gebruikt zijn. Voor de U-bus lijnen geldt ook dat de cijfers de komende maanden geactualiseerd worden om een betrouwbaar beeld van de groei te krijgen.

Lijn 8 (Amersfoort Centraal – Schuilenburg)

Op lijn 8 is het aanbod met 19% uitgebreid door in de spits 4x per uur te rijden i.p.v. 2x per uur. Het aantal instappers op lijn 8 is gegroeid van 13.110 (2025) naar 14.841 (2026), een groei van 13,2%.

Lijn 9 (Amersfoort Centraal – Leusderkwartier)

Op lijn 9 is het aanbod met 15% uitgebreid door in de spits 4x per uur te rijden i.p.v. 2x per uur. Het aantal instappers op lijn 9 is gegroeid van 11.545 (2025) naar 11.760 (2026); een groei van 1,9%.

Lijn 19 (Amersfoort Centraal – Rusthof)

Op lijn 19 is het OV-aanbod met 38% gegroeid door ook in het dal 2x per uur te rijden (i.p.v. 1x per uur). Daarnaast rijdt lijn 19 ook op zaterdag een uursfrequentie. Het totaal aantal instappers op lijn 19 is gegroeid van 2.500 (2025) naar 3.121 (2026); een flinke groei van bijna 25%.

Lijn 82 (Amersfoort Centraal – Doorn)

Op lijn 82 is het OV-aanbod gegroeid met 16% door de spitsbediening te verbreden. Dit is nog niet terug te zien in reizigersgroei daar het aantal maandelijkse instappers gelijk is gebleven met 7.500 in de maand februari.

Lijn 102 (Utrecht Centraal – Woerden)

Lijn 102 kent 15% meer OV-aanbod doordat de frequentie in de spits is verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur. Dit heeft geresulteerd in 10,3% reizigersgroei; van 54.645 in 2025 naar 60.290 in 2026.

Lijn 120 (Utrecht Centraal – Amsterdam Bijlmer ArenA)

Op lijn 120 is het OV-aanbod gegroeid met 9% door in de spits 4x per uur i.p.v. 2x per uur te rijden tussen Utrecht en Breukelen v.v. Dit heeft geresulteerd in een groei van het aantal maandelijkse instappers van 67.146 (2025) naar 75.871 (2026); een groei van 13%.

Lijn 207 (Oudewater – Utrecht Science Park)

Lijn 207 is een nieuwe lijn in de concessie Buiten. In de ochtendspits rijdt lijn 207 3 ritten Oudewater – Montfoort – Utrecht Science Park. In de middag rijdt lijn 207 2 ritten in de tegenrichting. In totaal kende lijn 207 in februari 2026 404 instappers. Het gebruik van lijn 207 blijft achter. Extra communicatie over deze nieuwe lijn kan het gebruik doen toenemen. Daarnaast is de dienstregeling van lijn 207 per september 2026 beter afgestemd op de college tijden.

Harmoniseren lijnnummers

Samen met de concessiehouder Binnen is de lijnnummering in het vervoerplan onder de loep genomen. Uitgangspunten hierbij zijn dat reizigers aan het lijnnummer kunnen zien wat voor soort lijn het is, de lijnnummering uniform is in beide concessies en dat dubbelingen in lijnnummers voor streeklijnen in Utrecht Binnen en Utrecht Buiten worden voorkomen. Voor de stadslijnen in Utrecht, Amersfoort en Woerden kan een gelijk lijnnummer nog voorkomen, omdat het bij stadslijnen gebruikelijk is om vanaf 1 te nummeren.

Dit heeft geleid tot onderstaande opzet voor de lijnnummering:

Systematiek lijnnummering		
Serie:	Voorbeeld:	Soort lijn:
1 – 199	15	Stadslijnen en streeklijnen
200 – 299	203	Streeklijnen over snelweg naar USP (concessie Buiten)
300 – 399	350	U-liner (concessie Buiten)
500 – 599	573	Buurtbussen/Wijkbussen
600 – 699	680	Scholierenlijn
N-serie	N7	Nachtlijnen

Door de nieuwe systematiek zijn onderstaande lijnnummers in de concessie Buiten vernummert:

- De nieuwe U-liners worden omgenummerd naar een 300 nummer
 - Lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) is nu lijn 341
 - Lijn 50 (Veenendaal/Wageningen – Utrecht CS) is nu lijn 350
 - Lijn (2)76 (Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS – Utrecht Science Park) is nu lijn 376
 - Lijn 107 (Gouda – Utrecht CS) is nu lijn 307
 - Lijn 126 (Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA) is nu lijn 326
 - Lijn 130 (Uithoorn – Breukelen) is nu lijn 330
 - Lijn 202 (Amersfoort Nieuwland – Vianen) is nu lijn 302
 - Lijn 215 (Amersfoort Vathorst – USP) is nu lijn 315
 - Lijn 280 (Veenendaal Centrum – Amersfoort CS) is nu lijn 380
 - Lijn 295 (Rotterdam Capelsebrug – Utrecht CS) is nu lijn 395
 - Lijn 217 (sneldienst Leusden – Amersfoort CS) is nu lijn 117
- Om dubbelingen te voorkomen, is lijn 74 (Soestdijk Noord – Soestdijk Zuid) omgenummerd naar lijn 71. Lijn 74 in de concessie Binnen (Zeist – Vianen) blijft hier mee lijn 74.

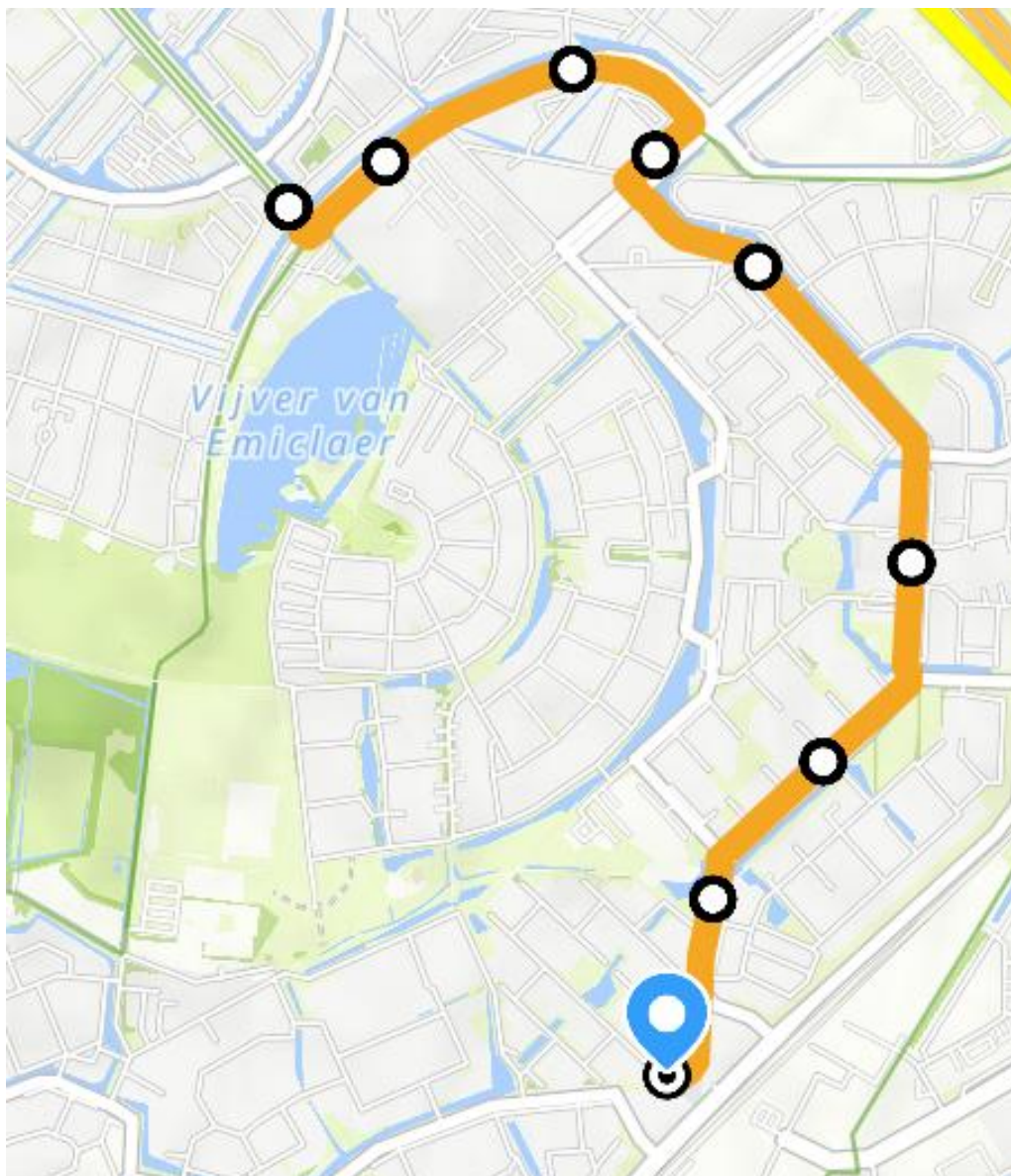
De nachtlijnen in Utrecht Binnen hebben nu (evenals de nachtlijnen in Utrecht Buiten) een N-nummer.

Verder zijn een aantal lijnen in Utrecht Binnen omgenummerd om binnen de systematiek van de lijnummering te blijven:

- Lijn 284 (Utrecht – Vianen) is nu lijn 184
- Lijn 381 (Driebergen – Zeist) is nu lijn 57
- Lijn 258 (Bilthoven – Berg en Bosch) is nu lijn 158

Doortrekken lijn 4 naar Amersfoort Schothorst i.c.m. lijn 7

Lijn 4 is per 14 december 2025 doorgetrokken tot station Amersfoort Schothorst. Hierdoor heeft de wijk Kattenbroek een snellere directe verbinding gekregen met een treinstation (Station Schothorst). De route is als volgt:



Na halte Het Duin rijdt lijn 4 bij de rotonde voor halte Het Masker linksaf Het Masker op. Vervolgens wordt bij de kruising met de Laan van Emiclaer rechtsaf geslagen om zo dezelfde route van lijn 5 richting station Schothorst op te pakken. Vanaf station Schothorst wordt lijn 4 gekoppeld aan lijn 7.

De andere kant op is de route bijna identiek:

Lijn 4 volgt tot de kruising met Het Masker de route van lijn 5. Vervolgens slaat lijn 4 linksaf en blijft op Het Masker tot de halte Het Masker wordt bereikt. Vanaf daar pakt lijn 4 de huidige route van lijn 4 weer op richting Amersfoort CS.

De aankomst- en vertrektijden van lijn 4 en 7 zijn op elkaar afgestemd om deze koppeling mogelijk te maken. Doordat lijn 4 doordeweeks tussen 7.00 – 20.00 een kwartiersdienst (4x/uur) en lijn 7 een halfuursdienst (2x/uur) rijdt, rijdt tussen 7.00 – 20.00 2x per uur lijn 4 vanaf Schothorst door als lijn 7 naar Amersfoort CS en 2x per uur keert lijn 4 op zichzelf. In de vroege ochtend, in de avond en in het weekend is lijn 4 altijd gekoppeld aan lijn 7 daar beide lijnen met een halfuursfrequentie rijden.

Het kost in 2026 30% meer DRU dan in 2025. Qua maandelijkse instappers is lijn 4 gestegen van 31.542 (2025) naar 35.166 (2026) instappers per maand; een groei van 11,5%. Het doortrekken van de route trekt substantieel meer reizigers op lijn 4.

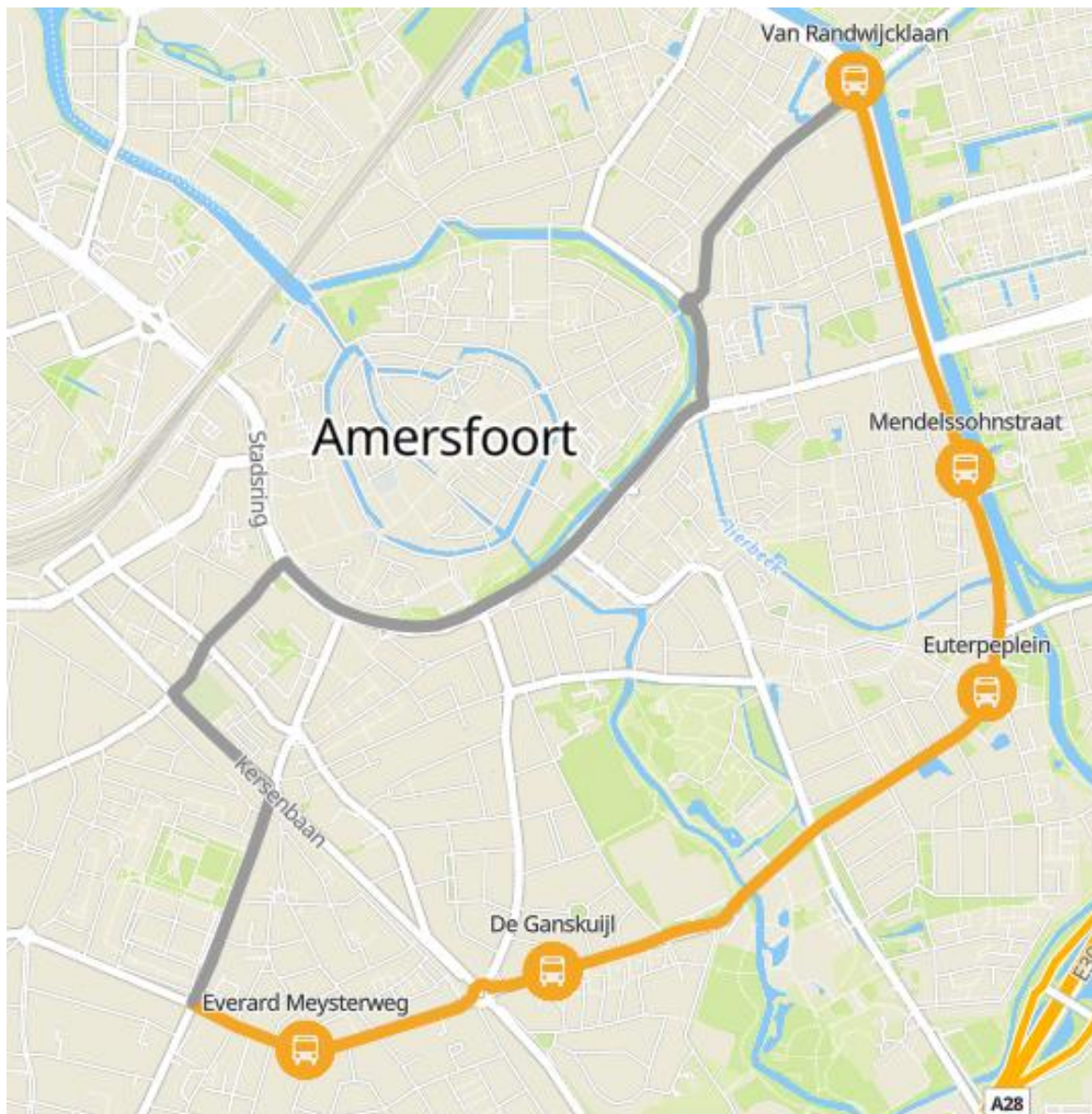
Met de doorkoppeling tussen lijn 4 en 7 op Schothorst is ook het aantal instappers op lijn 7 tegen het licht gehouden. Ondanks dat het OV-aanbod op lijn 7 niet is gegroeid, is het aantal instappers op lijn 7 gegroeid met 12,4% gegroeid van 15.586 (2025) naar 17.522 (2026). Beide lijnen profiteren dus aanzienlijk van het doortrekken van lijn 4. Het voorstel kan derhalve als positief worden beoordeeld.

Doortrekken lijn 56 naar industrieterrein Broekweg

Lijn 56 heeft in Wijk bij Duurstede een ander eindpunt gekregen. In plaats van het busstation rijdt lijn 56 door naar industrieterrein Broekweg met haltes De Langkamp, Watermolenweg en Keulenaar. De OV-bediening van bedrijventerreinen is een specifieke wens van de provincie Utrecht vanuit het coalitieakkoord. Deze haltes kennen resp. 32, 21 en 8 instappers per maand. Het gebruik op het industrieterrein valt nog tegen; de komende maanden zullen gebruikt moeten worden om samen met Goedopweg en de bedrijven op het bedrijventerrein lijn 56 meer te promoten.

Wijziging route lijn 203 in Amersfoort

De route van lijn 203 binnen Amersfoort is per 14 december 2025 gewijzigd. Lijn 203 rijdt niet meer via de stadsring (oranje route) maar via de Ringweg Randenbroek en de Gasthuislaan (grijze route).



Lijn 203 doet op de nieuwe route de haltes Van Randwijcklaan, Mendelssohnstraat, Euterpeplein, De Ganskuijl en Everard Meysterweg aan. De halte Van Randwijcklaan is pas zeer recent in gebruik genomen; hier zijn in februari nog geen instappers geregistreerd. De overige 4 haltes kennen resp. 1501, 1677, 1170 en 1877 maandelijkse instappers. In totaliteit is het aantal instappers op lijn 203 gedaald van 21.684 naar 13.494 maandelijkse instappers. Dit flinke verschil is verklaarbaar doordat lijn 203 tussen Schothorst en Centrum geen stadsfunctie meer vervuld. In aanloop naar het definitieve vervoerplan zal het gebruik van lijn 203 in relatie tot de stadslijnen én lijn 315 verder worden geanalyseerd.

Bijlage 3 Consultatienota

3.1 Inleiding

In het vervoerplan 2027 voor Utrecht Buiten zijn alle definitieve wijzigingsvoorstellen opgenomen voor de dienstregeling vanaf 13 december 2026. In deze consultatienota reageren wij op alle reacties die gedurende het vervoerplanproces tot ons zijn gekomen over het vervoerplan 2027. Eind 2025 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2027 te delen, zodat hier in het concept-vervoerplan waar mogelijk op kon worden ingespeeld. Het concept-vervoerplan is op 21 april verstuurd naar gemeenten en het ROCOV. Dezelfde dag is het plan gepubliceerd op de website van de provincie Utrecht en startte de publieksconsultatie.

Tot 18 mei was het mogelijk om op de voorstellen in het vervoerplan te reageren door middel van een online-enquête. De enquête is onder de aandacht gebracht door middel van berichtgeving in lokale en regionale media, een nieuwsbericht op de websites van U-OV & provincie Utrecht en door middel van schermen in de bus. In totaal hebben ongeveer 1.100 belangstellenden de enquête ingevuld; een mooi resultaat.

Naast de online reizigers enquête zijn er ook reacties ontvangen van het ROCOV en gemeenten. De binnengekomen reacties zijn samen met de provincie bekeken en er is besproken welke aanpassingen op het definitieve vervoerplan gewenst waren.

In deze consultatienota behandelen we eerst de reacties op de uitvraag welke in december is uitgestuurd. Vervolgens worden de resultaten van de reizigersenquête behandeld. Daarna komen de reacties van de gemeenten op het concept vervoerplan aan bod. Als laatste wordt het advies van het ROCOV op het definitieve vervoerplan behandeld.

Wijzigingen naar aanleiding van de consultatie

Naar aanleiding van de consultatie is er geen aanleiding om grote wijzigingen door te voeren in het definitieve vervoerplan. Wel wordt een kleine aanpassing doorgevoerd naar aanleiding van het routevoorstel van het ROCOV voor lijn 4 in Woerden, zodat de haltes van de op te heffen lijn 3 in Molenvliet bediend blijven. Daarnaast zal Keolis de bestaande dienstregeling verder optimaliseren om aansluitingen op knooppunten te verbeteren. Verder wordt buurtbus 505 in Lopik geknipt, komt er een nieuwe halte aan de Nijverheidsweg op het industrieterrein Lage Dijk in IJsselstein en vervalt de halte Doelenbrug in Gouda voor lijn 307.

Daarnaast heeft Keolis een aanvullende adviesaanvraag ingediend bij het ROCOV. In deze aanvraag stonden aanvullende voorstellen over lijnkoppelingen op Amersfoort, Hilversum & Utrecht en een voorstel voor een voorzomerdienstregeling.

3.2 Uitvraag wensen gemeenten

Eind december 2025 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2027 te delen, zodat hier in het concept-vervoerplan waar mogelijk op kon worden ingespeeld. Hieronder zijn de binnengekomen wensen en aandachtspunten weergegeven en voorzien van een reactie. Wensen met een grotere impact hebben we niet altijd kunnen honoreren en vraagt meer voorbereidingstijd en overleg met de betreffende partij.

Gemeente Montfoort

Wens: De OV-verbinding tussen Montfoort, via Linschoten, naar Woerden willen wij graag intensiveren en versnellen met als doel niet alleen de verbinding met Woerden te verbeteren (van belang ivm onderwijsinstellingen en diverse diensten) maar ook de OV-verbinding met de Zuidvleugel van de Randstad te verbeteren. Tevens is de verbinding van belang om werknemers op bedrijventerrein IJsselveld te faciliteren. Daarvoor is bediening nodig buiten de reguliere spijtijden.

Reactie: *De huidige frequentie op lijn 5 (105 vanaf 2027) voldoet aan de vraag van deze lijn. We hebben met het verplaatsen van de halte bij station Woerden een belangrijke stap gezet in het versnellen van de buslijn. Als de gemeente nog andere versnellingsmogelijkheden ziet langs de route dan vernemen we dat graag. Indien de vervoervraag substantieel stijgt, denkt Keolis graag mee in de mogelijkheden voor uitbreiding.*

Wens: Flex bushalte in het oude centrum van Linschoten.

Reactie: *Met de start van dienstregeling 2026 zijn er drie U-flex haltes toegevoegd in het oude deel van Linschoten.*

Wens: Op diverse plaatsen worden flexwoningen tbv Oekraïners toegevoegd. Voor De Bleek is het belangrijk dat de halte Groen op tijd verplaatst wordt. Voor de toevoeging van woningen op IJsselveld moeten we onderzoeken of een extra halte mogelijk is of dat de toegankelijkheid van halte Kasteelplein verbeterd kan worden. Flexwoningen op de van Rietlaan kunnen van invloed zijn op instapper Lijn 5 en 505.

Reactie: *Voor de bushalte bij De Bleek ligt het initiatief bij gemeente en projectontwikkelaar om de ontsluiting inclusief bushalte uit te werken. De bushaltes Kasteelplein en Van Rietlaan zijn volledig toegankelijk, de verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van deze bushalte ligt bij de gemeente als wegbeheerder. Maatregelen hiervoor zijn mogelijk subsidiabel via de provincie. Keolis ziet het liefst dat woningen en nieuwe functies nabij bestaande bushaltes worden gerealiseerd.*

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Wens: Samen met de provincie en de vervoerder willen wij onderzoeken of een noord-zuid busverbinding aan de Oostzijde van de gemeente (Amerongen- Leersum-Amersfoort) mogelijk is. Dit is onderdeel van het Mobiliteitsplan van de gemeente dat in 2025 vastgesteld is.

Reactie: *Deze wens is eerder beschouwd en in onze ogen weinig kansrijk.*

Gemeente Zeist

Wens: Lijn 298 (USP – Zeist – Woudenberg) opwaarderen naar een reguliere buslijn in plaats van de huidige spitsdienstregeling. De begin 2024 geïntroduceerde nieuwe bushaltes op deze lijn (Schaerweijde en KNVB campus) lijken in gestaag groeiende behoefte te voorzien.

Reactie: *Keolis onderzoekt voor het vervoerplan 2028 een alternatief plan voor lijn 298. Voor dit vervoerplan is een dagdekkende dienstregeling niet aan de orde.*

Wens: Inmiddels vormt het defensie-terrein Camp New Amsterdam de grootste werkgever in de gemeente Zeist, maar is het helaas gevestigd op een typische autolocatie. Ondanks de onlangs gerealiseerde halte van de flexbus is het terrein slecht bereikbaar per OV. Onder leiding van GoedopWeg is er inmiddels een verkenning

opgestart hoe dit verbeterd kan worden. Hierbij het verzoek om t.z.t. de geconstateerde verbeteringen door te voeren.

Reactie: *Keolis is reeds aangesloten bij de verkenning. Geconstateerde verbeteringen neemt Keolis mee in het vervoerplanproces voor 2028.*

Wens: Al eerder heeft de gemeente Zeist verzocht om overleg over het aanpassen van het tracé van lijn 59, die nu nog door de woonbuurten Verzetebuurt en Huis ter Heide rijdt. Dit overleg is in december 2025 gestart. Omdat Keolis de route sinds dit jaar rijdt, is er geen noodzaak meer om langs de (Transdev)remise Handelscentrum te rijden, en bovendien is het aantal instappers laag. Door een route over de Panweg, Amersfoortseweg en Dolderseweg te onderzoeken, worden de nieuwbouwwijk op landgoed Dijnselburg evenals de sporthal, zwembad en atletiekbaan beter ontsloten. Ook biedt dit kansen voor de ontsluiting van Camp New Amsterdam middels OV.

Reactie: *Dit wordt behandeld in het vervoerplan 2027.*

Gemeente Leusden

Wens: Onderzoeken van mogelijkheden om de OV ontsluiting van Achterveld te verbeteren.

Reactie: *Keolis denkt graag mee in regionaal verband om mogelijke verbeteringen in kaart te brengen.*

Gemeente Eemnes

Wens: De gemeente Eemnes onderzoekt graag samen met Keolis de mogelijkheden voor een wenselijke ov-ontsluiting van de wijk Zuidpolder.

Reactie: *Keolis gaat graag met de gemeente Eemnes in gesprek om de mogelijkheden te onderzoeken.*

Regio Amersfoort

Wens: In de recente dienstregeling van lijn 80 is al ingezet op grotere bussen (meer zitplaatsen), dat is een positieve aanpassing. We willen graag samen met u onderzoeken of de frequentie op den duur, en in relatie tot de oplevering van de circa 1.000 woningen in Tabakssteeg Zuid en woningbouw in Woudenberg, kan worden verhoogd.

Reactie: *Keolis onderzoekt graag welke mogelijkheden er op den duur te realiseren zijn.*

Wens: Om het openbaar vervoer een significante rol te kunnen laten spelen in het duurzame mobiliteitssysteem rondom de woningbouw van Baarnsche Zoom, willen we Keolis vragen om te onderzoeken of een frequentieverhoging van de lijnen 272 en 572 op termijn mogelijk is.

Reactie: *Gezien lijn 572 een buurtbuslijn is, is een frequentieverhoging niet mogelijk. Keolis onderzoekt richting 2028 graag hoe lijn 272 een rol kan spelen in de ontwikkelingen rondom de woningbouw.*

Wens: Er wordt volop ingezet op duurzame recreatieve mobiliteit van en naar Lage Vuursche. Vanaf eind 2025 is U-Flex Maartensdijk / Lage Vuursche beschikbaar. We vragen Keolis mee te denken of er ook vanaf Baarn mogelijkheid is om gebruik te maken van deze dienst, danwel een andere busverbinding tussen Baarn en Lage Vuursche te realiseren, om zo te faciliteren dat recreanten ook met het openbaar vervoer naar Lage Vuursche kunnen reizen.

Reactie: *Een busverbinding tussen Baarn en Lage Vuursche is voor 2027 niet haalbaar.*

Wens: Vorig jaar vroegen we aandacht voor de bereikbaarheid per bus naar het Nationaal Militair Museum. De huidige verbinding (buurtbus 575 tussen o.a. Soest en Driebergen-Zeist) is in onze ogen niet voldoende voor onze wens om vanuit Amersfoort een goede verbinding te hebben. Tegelijkertijd zien wij de druk in ons buitengebied met betrekking tot parkeren toenemen (recreatie), wat een negatief effect heeft op de leefbaarheid. Wij zien daarom met name in de weekenden en vakantieperioden voldoende reizigerspotentie.

Reactie: *De eerdere inzet van lijn 356 naar het Nationaal Militair Museum is niet succesvol gebleken. We zien, zonder verdere cijfermatige onderbouwing, geen aanleiding om dit te heroverwegen. We zijn bereid een door*

derden gefinancierde pendeldienst (bijv. met Amerikaanse schoolbus) tussen station Den Dolder en het museum te gedogen en eventueel te vermelden in de reisplanners. Mocht daaruit blijken dat er voldoende potentie is, kan opnieuw hierover gesproken worden.

Wens: De bestaande lijnen rijdend via P+R Soesterberg vormen voor het dorp een potentieel goede verbinding naar Amersfoort en Utrecht Science Park. In de praktijk is deze halte slecht bereikbaar voor voetgangers en fietsers. Voor veel Soesterbergers is deze halte geen realistische optie, terwijl wij wel degelijk reizigerspotentie zien. Via de Préverkenning BRT Amersfoort – Utrecht USP zoeken we daarom voor mogelijkheden om Soesterberg beter te verbinden met Utrecht USP. We vragen U-OV om hierop mee te denken.

Reactie: *Provincie en Rijkswaterstaat werken aan het verbeteren van de kwaliteit van deze P+R, tweede helft 2026 start realisatie. De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers kan met de betreffende wegbeheerders besproken worden en is mogelijk subsidiabel via de provincie. U-OV is uiteraard gesprekspartner bij de Préverkenning voor de BRT-corridor.*

Wens: In de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort is afgesproken dat er een proef komt voor een verbinding van station Hilversum naar Amersfoort-Noord over bestaande infrastructuur via de A1. We vragen u om deze pilot op te nemen in de dienstregeling 2027 en om daarbij met ons in gesprek te gaan over het tracé en eventuele haltes via de hub Amersfoort-Noord (carpoolplaats Bunschoten) en de nieuwe woonwijken Amersfoort-Bovenduist, Baarnsche Zoom en Eemnes-Zuidpolder. Ook voor de woningbouwontwikkelingen is deze proef interessant.

Reactie: *Deze mogelijke verbinding is reeds in onderzoek door Keolis samen met de provincie en de gemeente Amersfoort. Dit zal op z'n vroegst pas voor vervoerplan 2028 verder worden uitgewerkt, daarvoor dienen wel middelen beschikbaar te komen of vrijgemaakt te worden.*

3.3 Reacties reizigersenquête

Algemeen

Reizigers hebben de mogelijkheid gekregen om digitaal te reageren op beide concept vervoerplannen (concessie Utrecht Binnen en concessie Utrecht Buiten). Allereerst werden een aantal algemene vragen gesteld over de leeftijd, regio etc. van de respondent. Vervolgens konden respondenten hun mening geven over de plannen die in de concept vervoerplannen staan middels vragen over specifieke voorstellen. Als laatste kregen respondenten de mogelijkheid om nog een generieke reactie te geven op de vervoerplannen.

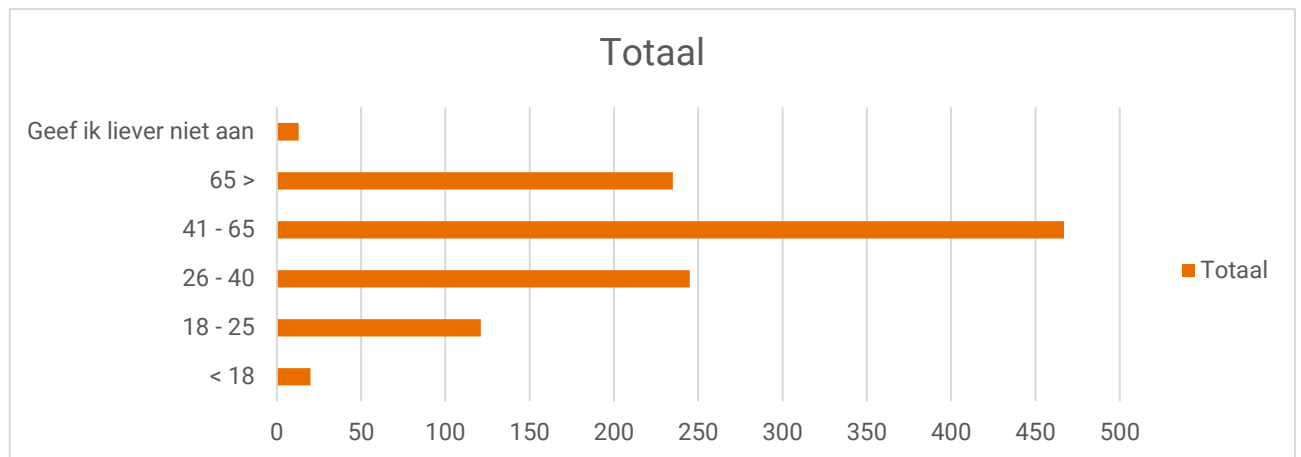
Uit de generieke reacties kwamen een aantal generiek opmerkingen naar voren:

- Aansluitingen die verbeterd kunnen worden.
- De betrouwbaarheid van de dienstregeling.
- Te late of te vroege bussen.
- De (technische) staat van de bussen.
- Uitval van ritten.

Resultaten algemene vragen

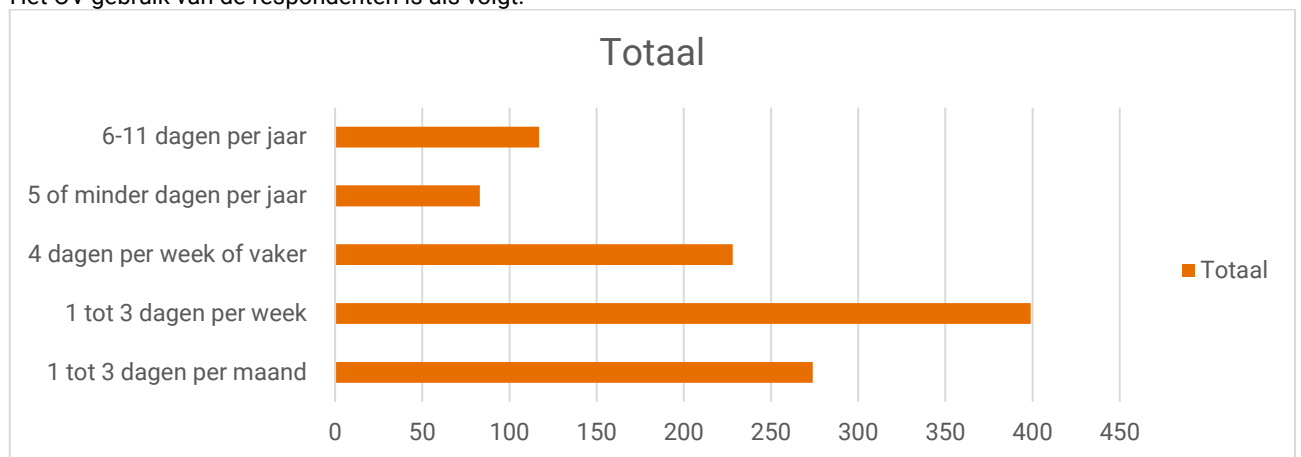
Aan de online enquête over de plannen van U-OV in beide concessies (Binnen en Buiten) voor het dienstregelingjaar 2027 hebben 1.100 mensen deelgenomen.

De leeftijdsopbouw van de respondenten is als volgt:

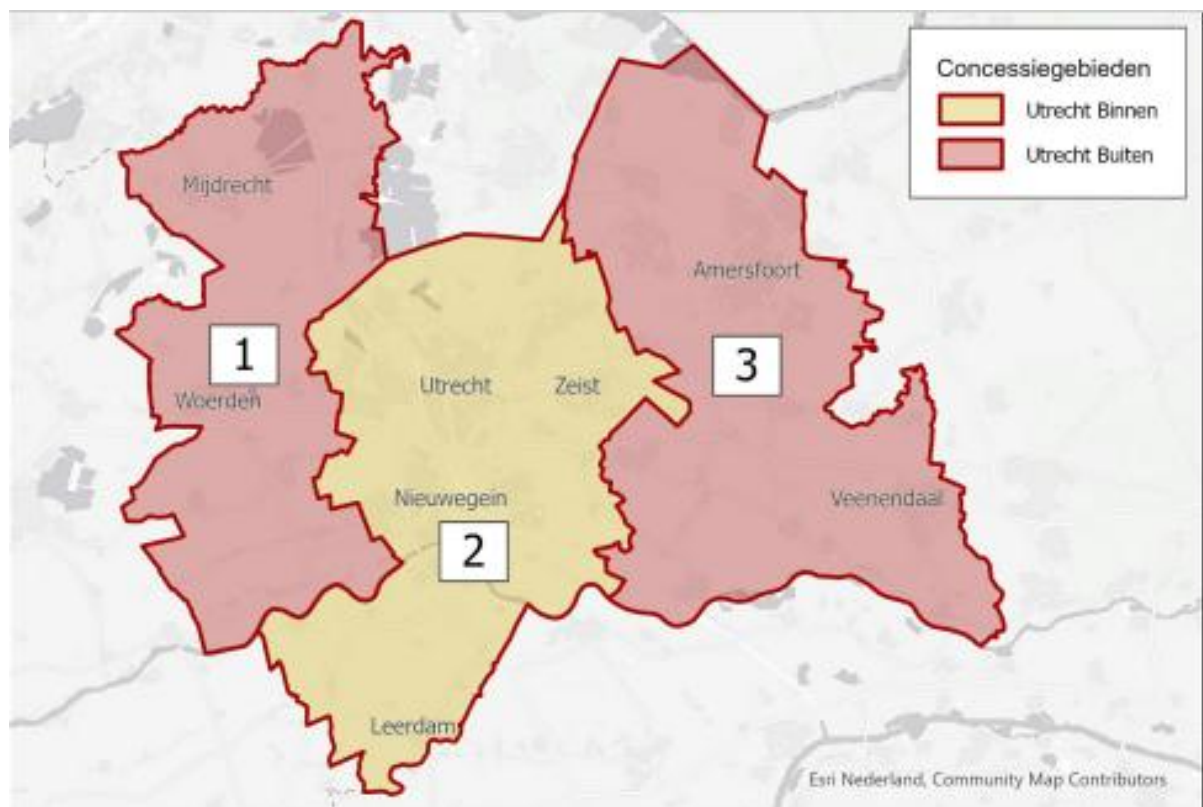


Veruit het grootste gedeelte van de respondenten heeft een leeftijd tussen de 41-65 jaar. De groep studenten (18-25), welke een groot aandeel van het totaal aantal reizigers vormen, weten de consultatie net als voorgaande jaren nog niet goed te vinden.

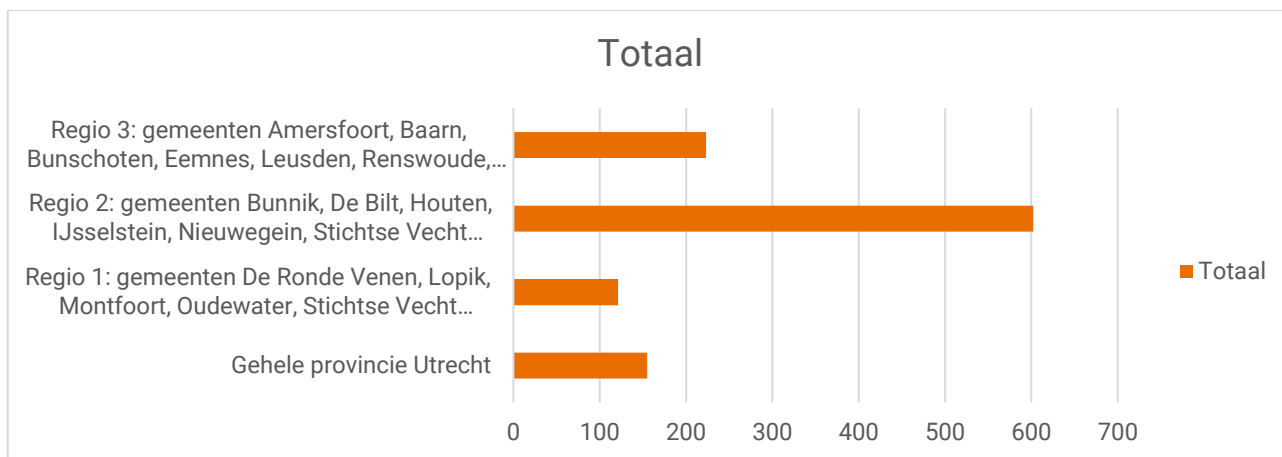
Het OV gebruik van de respondenten is als volgt:



Een groot gedeelte van de respondenten reist minimaal 1x per week.



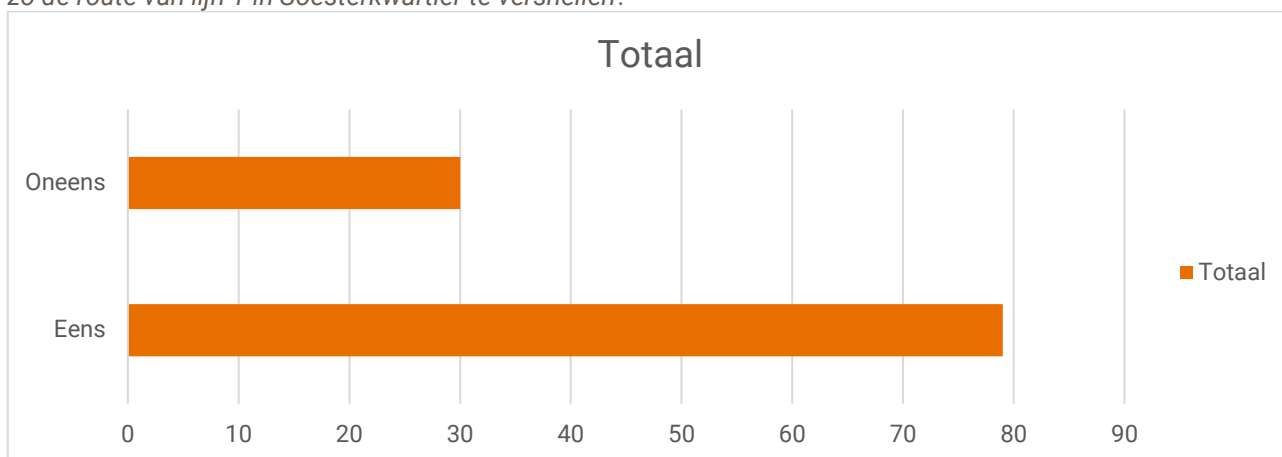
De provincie Utrecht is in bovenstaande 3 regio's opgedeeld. Uit de beantwoording blijkt dat het grootste gedeelte van de respondenten uit de regio Utrecht Binnen komt.



Resultaten inhoudelijke vragen en voorstellen

In dit document zijn de vragen, antwoorden en de daaruit volgende conclusies en/of acties weergegeven. Door de vraagstelling is het percentage 'Geen Mening' in de antwoorden groot. De conclusies, acties en aanpassingen worden bepaald door de overige antwoorden op de vragen en voorstellen.

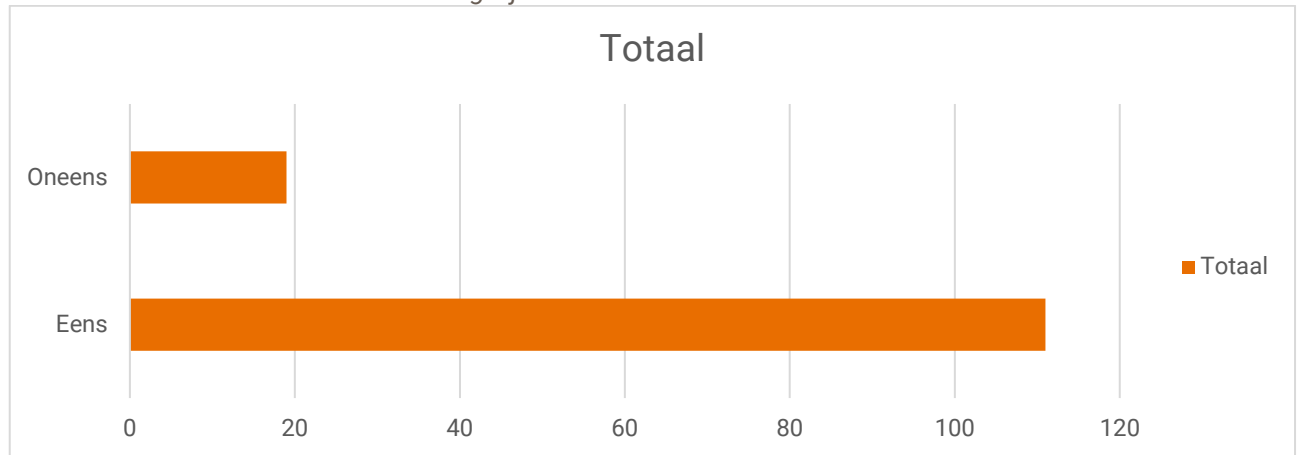
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om met lijn 1 niet meer op halte Birkhoven Park te halteren en zo de route van lijn 1 in Soesterkwartier te versnellen?



Conclusie Keolis

Van de 109 respondenten beoordeelt 64% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

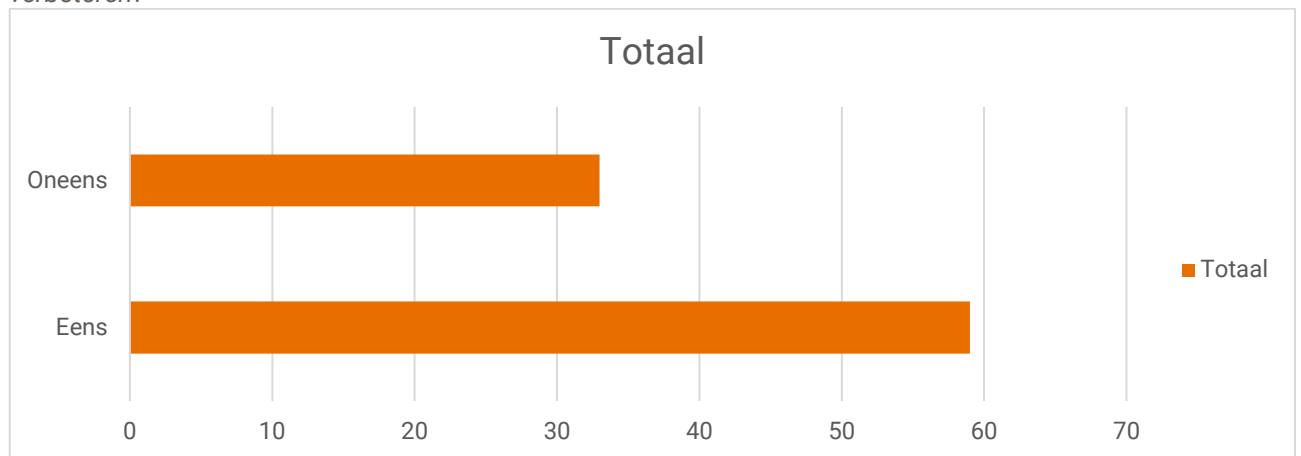
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om halte Het Masker op te heffen nu er voldoende alternatieven binnen 200 meter aanwezig zijn?



Conclusie Keolis

Van de 130 respondenten beoordeelt 85% de opheffing van halte Het Masker als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

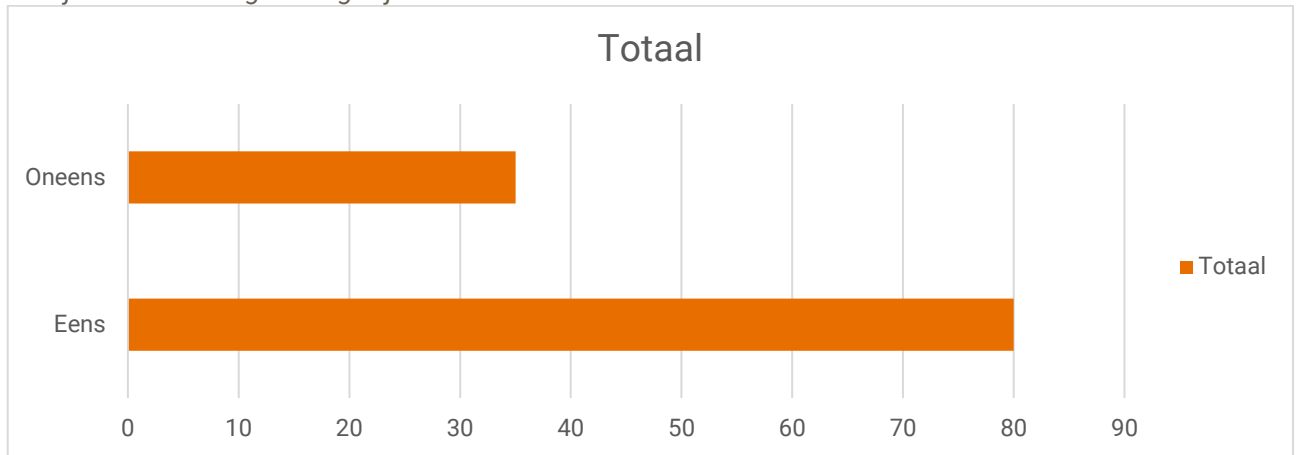
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om lijn 6 over de Van Randwijcklaan te rijden om zo een groter deel van Liendert een uitstaphalte te bieden én de reistijdbetrouwbaarheid richting Rustenburg te verbeteren?



Conclusie Keolis

Van de 92 respondenten beoordeelt 64% de routewijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

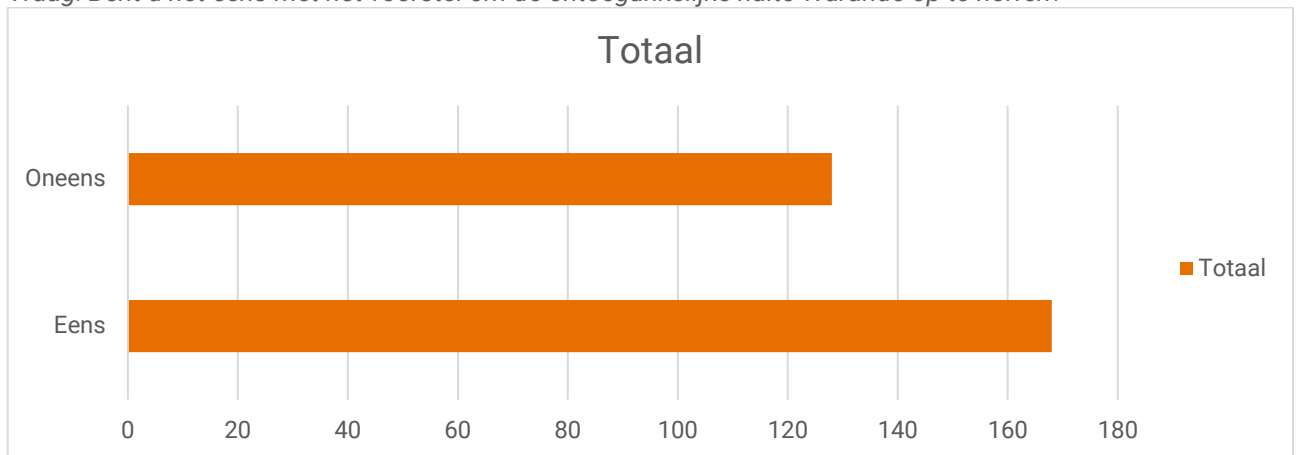
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om halte Curiestraat op te heffen voor lijn 15 en 315 om zo de reistijd van deze hoogwaardige lijnen te verkorten?



Conclusie Keolis

Van de 115 respondenten beoordeelt 70% de routewijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

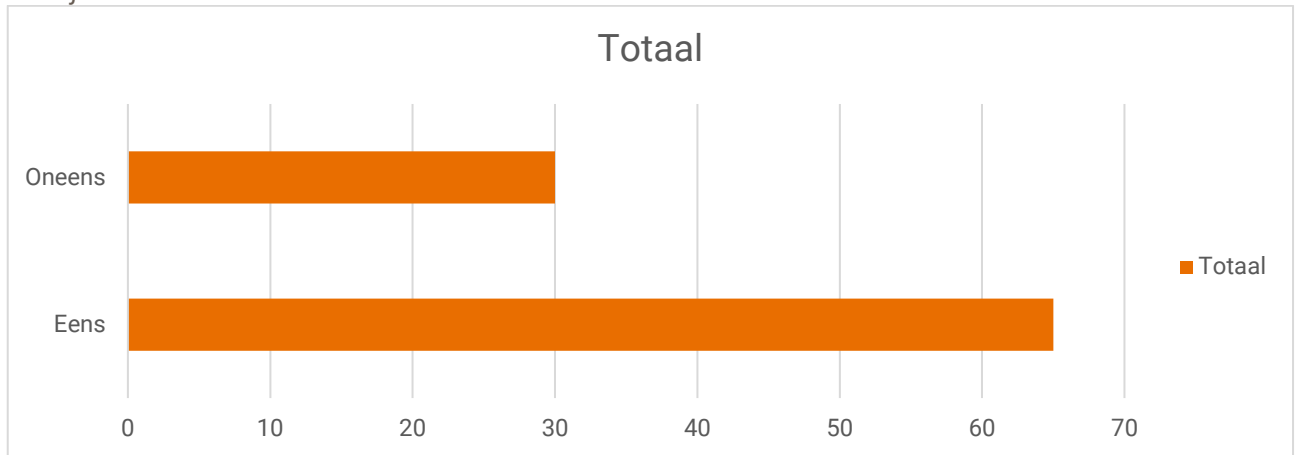
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om de ontoegankelijke halte Warande op te heffen?



Conclusie Keolis

Van de 296 respondenten beoordeelt 57% de opheffing als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

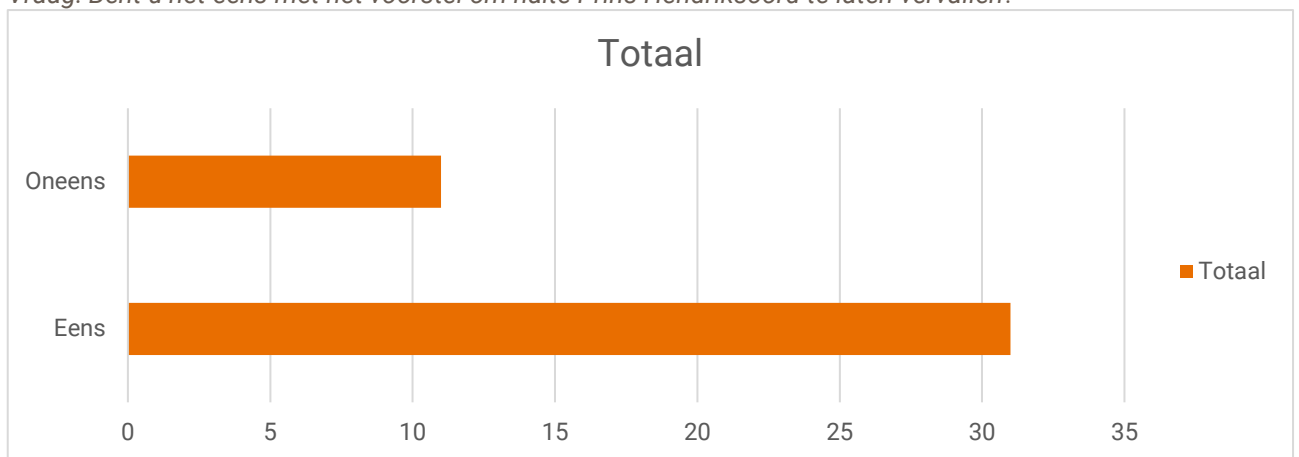
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om lijn 503 op te heffen en een deel van het traject te bedienen met lijn 572?



Conclusie Keolis

Van de 95 respondenten beoordeelt 72% de opheffing als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

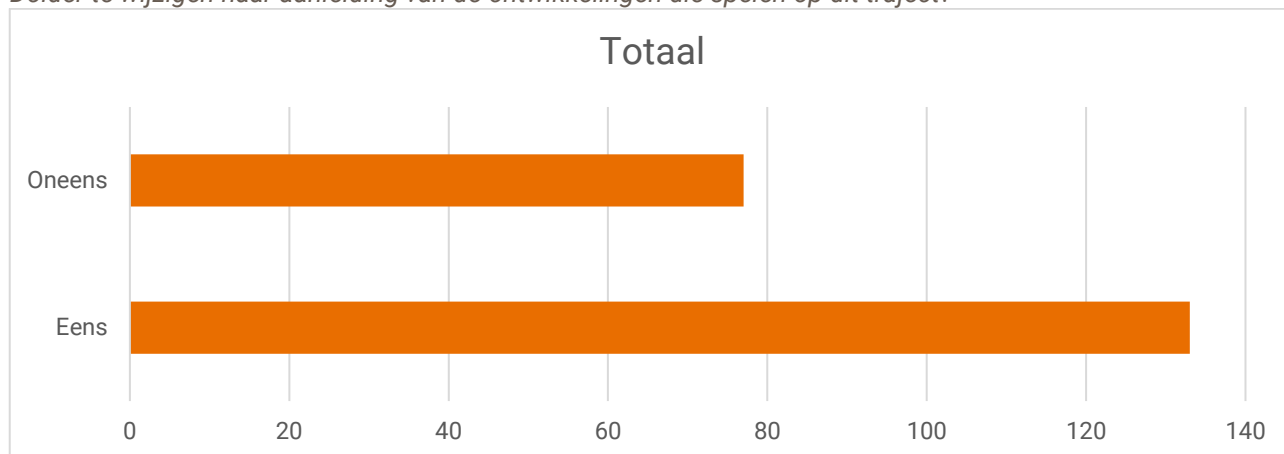
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om halte Prins Hendriksoord te laten vervallen?



Conclusie Keolis

Van de 192 respondenten beoordeelt 71% de opheffing als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

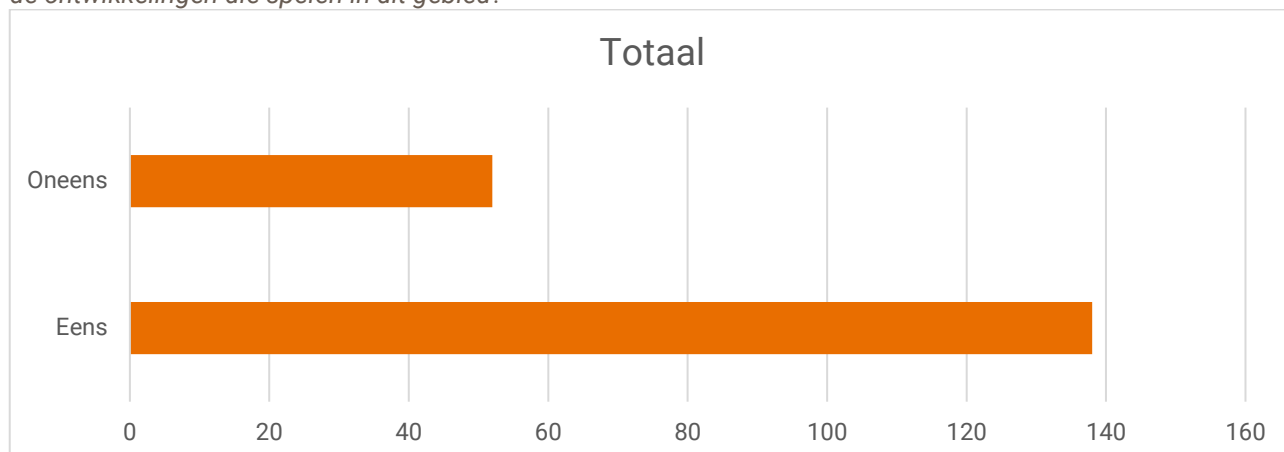
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om in **2028** de route van lijn 59 tussen Huis ter Heide en Den Dolder te wijzigen naar aanleiding van de ontwikkelingen die spelen op dit traject?



Conclusie Keolis

Van de 209 respondenten beoordeelt 63% de toekomstige wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook meegenomen worden voor het vervoerplan **2028**.

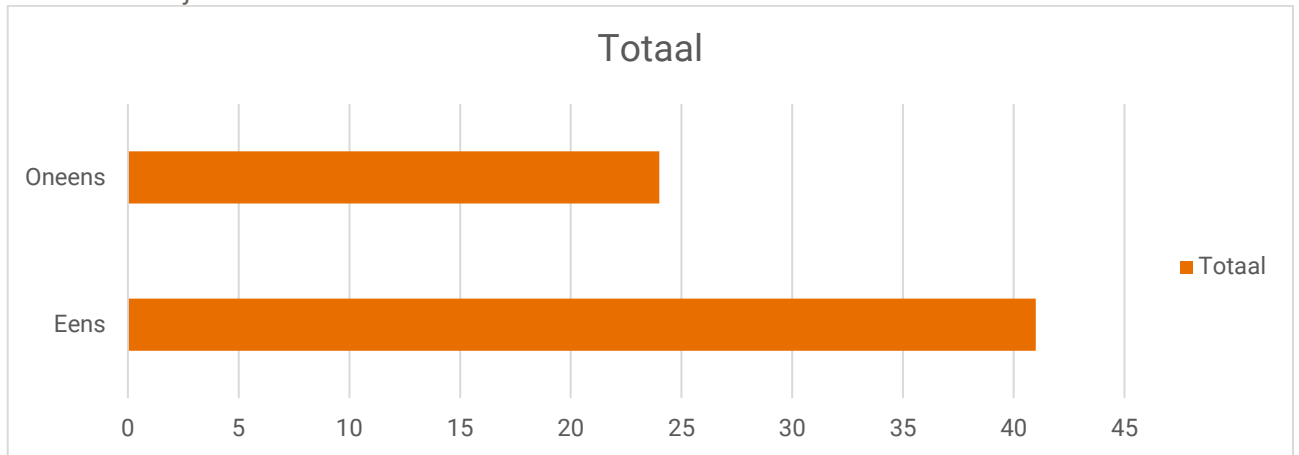
Vraag: Bent u het eens met het voorstel om de route van lijn 59 in Zeist te wijzigen naar aanleiding van de ontwikkelingen die spelen in dit gebied?



Conclusie Keolis

Van de 192 respondenten beoordeelt 72% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

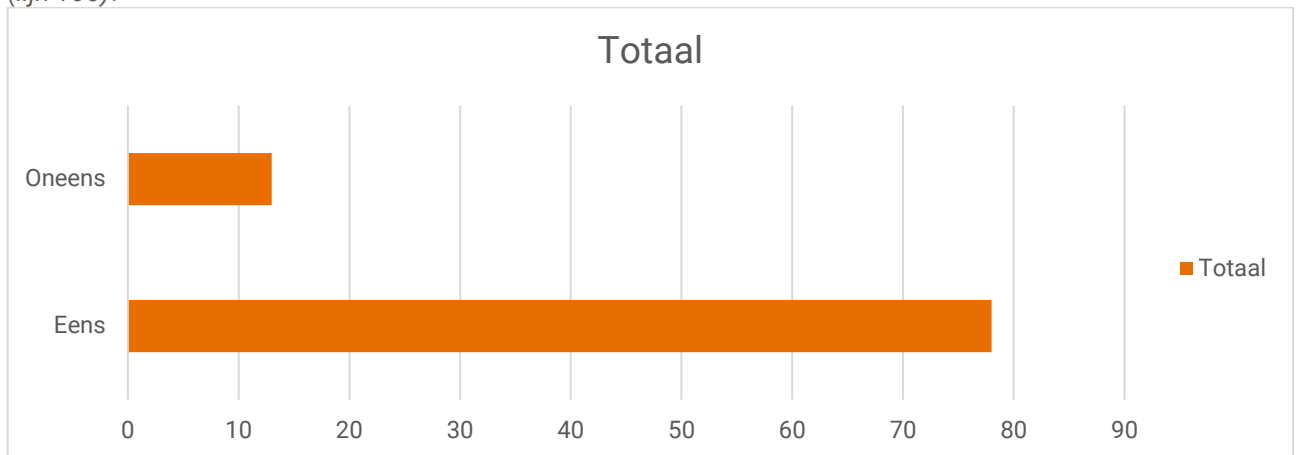
Vraag: Wat vindt u van het voorstel om de route van lijn 121 te verlengen naar Oosterland t.b.v. de nieuwe woonwijk?



Conclusie Keolis

Van de 65 respondenten beoordeelt 63% de verlenging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

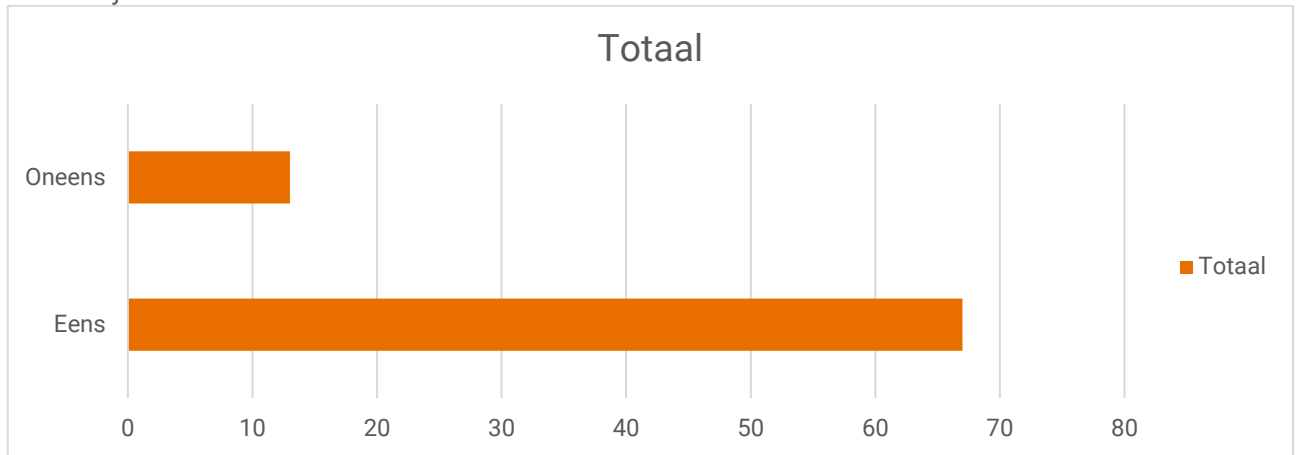
Vraag: Wat vindt u van het voorstel om lijn 5 en de zuidelijke tak van lijn 123 samen te voegen tot 1 lijn (lijn 105)?



Conclusie Keolis

Van de 91 respondenten beoordeelt 86% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

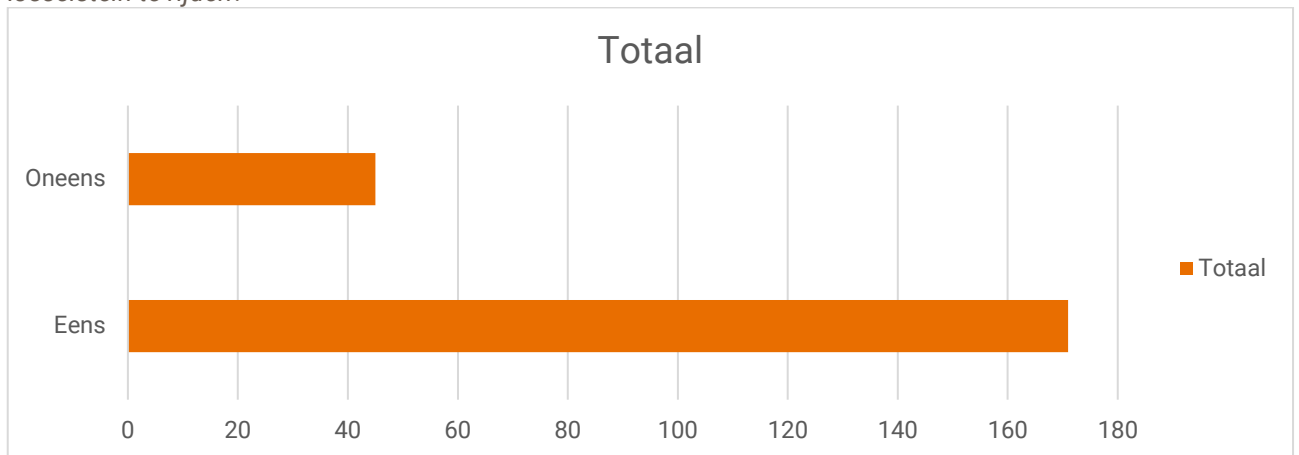
Vraag: Wat vindt u van het voorstel om lijn 3 in Woerden op te heffen en lijn 4 in de spits heen en weer te laten rijden?



Conclusie Keolis

Van de 80 respondenten beoordeelt 84% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel met een kleine aanpassing zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

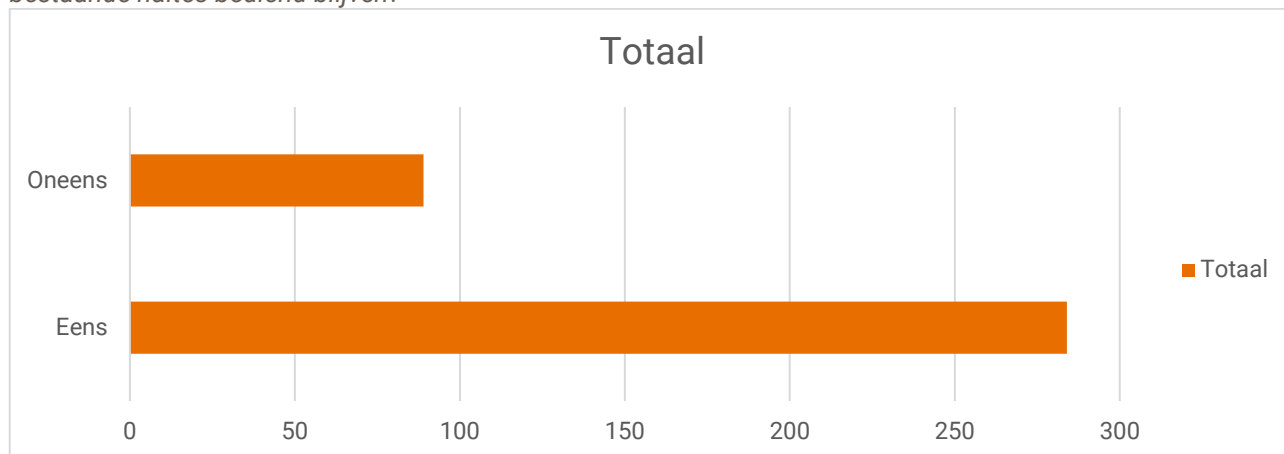
Vraag: Wat vindt u van het voorstel om met lijn 195 in de tegenspits via bedrijventerrein Lage Dijk in IJsselstein te rijden?



Conclusie Keolis

Van de 216 respondenten beoordeelt 79% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel met een kleine wijziging zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan.

Vraag: Wat vindt u van het voorstel om lijn 120 de route van lijn 12 in Maarssen te rijden zodat alle bestaande haltes bediend blijven?



Conclusie Keolis

Van de 373 respondenten beoordeelt 76% de wijziging als positief. Het wijzigingsvoorstel zal dan ook worden behouden in het definitieve vervoerplan. Daarnaast wil Keolis graag benadrukken dat lijn 120 lijn 12 zal vervangen en dat er geen haltes zullen vervallen in de lus door Maarssen.

Open reacties uit de consultatie

Respondenten hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid om een open reactie te geven op de conceptvervoerplannen. In de reacties komt met name binnen de concessie Utrecht Buiten een kritisch beeld naar voren over de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer sinds de start van de nieuwe concessie in december 2025. Reizigers signaleren regelmatig rituitval, vertragingen en onbetrouwbare reisinformatie, waardoor het vertrouwen in het openbaar vervoer is afgenomen en sommige reizigers aangeven vaker voor de auto te kiezen.

Daarnaast worden verslechtingen ervaren in de bereikbaarheid van met name buitengebieden en kleinere kernen, onder meer door lagere frequenties, het vervallen van haltes en de verschuiving van regulier openbaar vervoer naar flexvervoer, dat volgens diverse respondenten niet als een volwaardig alternatief wordt ervaren. Ook worden onvoldoende aansluitingen en een gebrek aan samenhang binnen het netwerk genoemd als knelpunten. Diverse reacties benadrukken dat deze ontwikkelingen niet alleen gevolgen hebben voor de mobiliteit van inwoners, maar ook voor de leefbaarheid en sociale participatie binnen de betrokken kernen. Naast deze algemene aandachtspunten zijn verschillende concrete verbetervoorstellen aangedragen. Zo is meerdere malen verzocht om de realisatie van een extra halte op bedrijventerrein Over-Oudland/Lage Dijk in IJsselstein voor lijn 195. Werkgevers en reizigers geven aan dat het bedrijventerrein dagelijks door honderden werknemers wordt bezocht en dat de loopafstand vanaf de huidige haltes relatief groot is. Daarbij zijn verschillende locatievoorstellen gedaan, waaronder de kruising Lage Dijk-Noord/Industrieweg en een halte aan de Nijverheidsweg ter hoogte van de aanwezige detailhandel, sportvoorzieningen en bedrijven.

Tevens is de wens geuit om te onderzoeken of buurtbuslijn 505 een aanvullende bediening van het bedrijventerrein kan verzorgen. Vanuit de gemeente Lopik en lokale belangenorganisaties zijn daarnaast zorgen geuit over de bereikbaarheid van de Lopikse kernen. Hierbij wordt gewezen op het belang van goede verbindingen met Utrecht, Schoonhoven, Montfoort en Woerden. In het bijzonder is voorgesteld om lijn 395 in de avonden en weekenden via Benschop-dorp te laten rijden, zodat ook buiten de periodes waarin lijn 106 en buurtbus 505 rijden een directe en veilige verbinding beschikbaar blijft. Daarnaast wordt het ontbreken van een

rechtstreekse verbinding tussen de Lopikse kernen en Montfoort/Woerden als een gemis ervaren. Enkele respondenten hebben daarbij gesuggereerd om een dergelijke verbinding in de toekomst te combineren met de nieuwe lijn 105. Ten aanzien van de overstapkwaliteit zijn eveneens diverse opmerkingen ontvangen over aansluitingen op het spoor. Als laatste blijft de lijnvoering in Wijk bij Duurstede een terugkerend onderwerp. Respondenten spreken hun onvrede uit over de gewijzigde lijnvoering.

Reactie Keolis

Keolis betreurt de ervaringen van reizigers in de afgelopen periode en zet zich op verschillende fronten in om het vertrouwen te herstellen. Daarbij staat het verbeteren van de betrouwbaarheid en uitvoerbaarheid van de dienstregeling centraal. Het vervoerplan 2027 richt zich daarom op een stabiele en betrouwbaar uitvoerbare dienstregeling, met robuuste overstapmogelijkheden op de belangrijkste knooppunten. Grote wijzigingen in het netwerk dragen niet bij aan deze doelstelling en zijn daarom voor 2027 niet voorzien.

Een aantal aandachtspunten is inmiddels opgepakt. Zo worden per 31 augustus op meerdere locaties verbeteringen doorgevoerd in de aansluiting tussen bus en trein, onder andere bij de stations Breukelen, Woerden en Veenendaal-De Klomp. De ontvangen reacties benadrukken het belang van een betrouwbaar en samenhangend openbaarvervoernetwerk, waarbij de bereikbaarheid van kernen, de kwaliteit van overstappen en de bediening van belangrijke werk- en voorzieningenlocaties centraal staan.

Daarnaast wordt de route van lijn 341 in Wijk bij Duurstede in de middag aangepast. De bus zal dan de ronde door Wijk bij Duurstede met de klok mee rijden. Ook wordt tegemoetgekomen aan de wens om de halte van lijn 195 op bedrijventerrein Lage Dijk te verplaatsen; hiervoor wordt een nieuwe locatie aangewezen.

Ten aanzien van de wens voor een rechtstreekse verbinding tussen Lopik en Woerden ontvangt Keolis graag een nadere onderbouwing. Betrokken partijen worden uitgenodigd om deze wens verder te concretiseren en te voorzien van argumenten die de meerwaarde ervan aantonen.

3.4 Reacties op de voorstellen door gemeenten

Montfoort

Is er inzicht op de invloed van het vervoerplan op de bereikbaarheid van Montfoort? Voorbeeld: Als een reiziger op Woerden uitstapt, is het ook een optie om naar Oudewater te gaan en over te stappen naar de 307 om naar Montfoort te gaan of kan de reiziger beter wachten op de bus?

Keolis

De relatie Woerden – Montfoort gaat via de rechtstreekse lijn 105. De 105 (westtak) heeft een functie voor de relatie Woerden – Oudewater. Op dit moment is het (nog) niet mogelijk om van lijn 105 op lijn 307 over te stappen in Oudewater. Dit heeft te maken met infrastructurele beperkingen.

Is de frequentie van de 307 Montfoort -> Utrecht bespreekbaar?

Dus dat de frequentie verlaagd naar 6 in de spits en in plaats daarvan de frequentie van de 105 omhooggaat naar 3/u in de spits?

Keolis

De ritten van lijn 105 kennen een maximale bezetting van 18 reizigers per uur. In basis is dit voldoende om terug te keren naar een uursdienst; 3x/u is derhalve niet reëel. Het plan is om lijn 105 naar de zuidzijde van het station te halen om de reis te versnellen. Wanneer de snellere reistijd leidt tot meer reizigers zou het verhogen van de frequentie pas aan de orde kunnen komen.

Lijn 307 is een lijn met veel potentiële groei. De afschaling naar 6x per uur past niet bij de ambities die we hebben voor deze lijn. De grootste vervoervraag zit immers richting gemeente Utrecht. Daarnaast past afschalen niet bij het hoogwaardige U-liner concept.

Wageningen

Nachtlijn N8 doet het goed! Op vrijdagnacht zelfs het hoogste gebruik per nachtbusrit.

Als ik dat vergelijk dat met - de drie andere nachtbusen die op donderdagnacht ook een rit hebben -, dan zie ik potentie voor een N8-nachtbus op de donderdagnacht.

Keolis

Het nachtnet op donderdag zat niet in het aanbod van Keolis. Voor Utrecht Binnen was het wel aangeboden en om geen witte vlekken in de bediening in/rond Utrecht Stad te krijgen in de nacht van donderdag op vrijdag, zijn een aantal nachtlijnen van Keolis ook gaan rijden op donderdag. Nachtlijnen zijn onrendabele dienstregelingen door de hogere loonkosten welke niet de gemiddelde prijs per DRU dekken. Wanneer er vanuit de gemeente Wageningen mogelijkheden tot subsidie zijn om het wél kostendekkend uit te kunnen voeren, denken wij graag mee in de mogelijkheden.

De gemeente Wageningen heeft een aantal aandachtspunten gedeeld over de aansluiting van lijn 350 op station Rhenen.

Keolis

Lijn 350 is opgebouwd op de 5-minutenfrequentie op het traject Utrecht – Driebergen-Zeist. Daarnaast kent de lijn aansluitingen op de trein in Driebergen-Zeist, Veenendaal, Rhenen, de bussen in Doorn en de korte slagen Elst-Veenendaal in de avonduren. We onderzoeken welke verbeteringen we door kunnen voeren maar door de complexiteit is niet alles haalbaar. Wellicht zijn er verbeteringen mogelijk met de verbinding via lijnen 41/45.

Uithoorn

De gemeente Uithoorn bedankt Keolis voor het vervoerplan 2027 en is positief over de groei in reizigersaantallen. Voor Uithoorn wordt de wijziging van lijn 121 en 123 grotendeels positief beoordeeld, vooral omdat lijn 121 de nieuwbouw in De Ronde Venen gaat bedienen en de verbinding met Mijdrecht behouden blijft.

Er is echter zorg over het verdwijnen van de directe verbinding met Woerden. Het is onduidelijk wat het effect is op reizigers. Daarom wordt voorgesteld om tussendiensten van lijn 121 te koppelen aan lijn 123.

Keolis

Per dag reizen gemiddeld 15 reizigers rechtstreeks van Uithoorn – Woerden. Deze reizigers krijgen een extra overstap op Mijdrecht Centrum (330 → 123) of station Breukelen (330 → trein naar Utrecht). Keolis verwacht daarnaast meer reizigers te trekken uit de nieuwe woonwijk. Tussendiensten van lijn 121 koppelen aan lijn 123 kan interessant zijn, mits dit efficiënt uitvoerbaar is.

Tot slot wordt het versnellen van lijn 330 in 2028 als wenselijk gezien en wordt gesuggereerd om deze lijn door te trekken via Uithoorn naar Aalsmeer en Schiphol om meer directe en aantrekkelijke OV-verbindingen te creëren.

Keolis

We vinden het belangrijk dat de reiziger zo min mogelijk merkt van concessiegrenzen. De suggestie van de gemeente moet verder verkend worden om de haalbaarheid te kunnen beoordelen.

Baarn

Door de regio Amersfoort is er in januari een gezamenlijke reactie gegeven op de uitvraag voor het vervoerplan. Daarin is gevraagd of het mogelijk is om Lage Vuursche ook vanuit Baarn te faciliteren met het U-Flex model. Hier zien wij in het concept vervoerplan niets van terug. Juist om ook duurzame mobiliteit naar de recreatieve bestemmingen in het buitengebied te stimuleren, is het nodig dat er een ov-aanbod is. Niet alleen op werkdagen, maar zeker ook in de weekenden. Het U-Flex model kan hier uitstekend voor ingezet worden. Nogmaals vragen wij aandacht hiervoor.

Keolis

U-Flex rondom Lage Vuursche valt onder de concessie Utrecht Binnen. Baarn valt onder de concessie Utrecht Buiten. Er zal onderzocht moeten worden of dit een aantrekkelijke aanvulling is. U-Flex zal verder ook naar Soestdijk-Noord gaan rijden.

Verder willen wij benadrukken dat voor de voorgestelde wijziging van lijn 572 en 573, waarbij 572 station Baarn als nieuw eindpunt heeft in plaats van Soestdijk, het noodzakelijk is dat de overstap tussen deze twee lijnen optimaal is om zo tegemoet te komen aan de reizigers die vanwege deze lijnwijzigingen een overstap moeten maken. Het is niet wenselijk dat reizigers op station Baarn te maken krijgen met een lange wachttijd.

Keolis

Met het wijzigen van het eindpunt van buurtbus 572 naar station Baarn zal de overstap op buurtbus 573 worden gewaarborgd.

De Ronde Venen

De gemeente De Ronde Venen reageert positief op het Concept Vervoerplan Utrecht Buiten 2027 en ziet dat het plan beter aansluit op hun Strategisch OV-plan. Dit plan richt zich op snelle, frequente verbindingen naar belangrijke OV-knooppunten en een flexibel lokaal netwerk.

Belangrijkste punten:

- Positief: Verbeteringen aan lijnen 326 en 330 en aansluiting bij Breukelen NS passen goed bij de visie.
- Zorgen: Vertragingen bij Breukelen en op de N201 blijven een aandachtspunt.

Keolis

De vertraging op de N201 herkennen wij en deze zorgen delen wij met de provincie als wegbeheerder. De vertraging rond Breukelen zal afnemen met de ingebruikname van het busstation aan de westzijde en de aangepaste routing. Provincie, gemeente Stichtse Vecht en Rijkswaterstaat onderzoeken hoe de doorstroming rond de aansluiting A2 Breukelen verbeterd kan worden.

- Onderzoek: Er loopt onderzoek naar snellere routes via Vinkeveen; duidelijkheid over lokale lijnen daar is nodig.

Keolis

Voor 2028/2029 wordt het versnellen van lijnen 326 en 330 onderzocht via de N201.

- Haltes: Aandacht voor aanpak bushalte Vinkeveen-West (te technisch, te weinig aandacht voor communicatie). Mijdrecht-Centrum krijgt een kwaliteitsimpuls.
- Lokale lijnen: Gemeente wil samen verder uitwerken (routes, haltes, dienstregeling).

Keolis

Keolis onderzoekt graag samen met de gemeente en de provincie de verdere verbeteringen voor het onderliggende lijnennet. De eerste stap hiervoor wordt al gezet door het bedienen van de nieuwe wijk Oosterland.

- Gemiste punten: Te weinig aandacht voor communicatie en U-flex; gemeente ziet kansen om dit beter te benutten en stimuleren.

Keolis

Er zal aandacht worden besteed aan de communicatie in het algemeen en over U-Flex. Door de grillige start van de concessie is U-OV terughoudend geweest met de communicatie over het verbeterde aanbod.

- Lijn 526: Aandacht voor buurtbus is positief

Keolis

Eventuele aanpassingen worden behandeld samen met de buurtbusvereniging.

MRU West

De MRU West-gemeenten reageren kritisch op het vervoerplan Utrecht Binnen 2027 van Keolis.

Algemene boodschap

- Het openbaar vervoer functioneert sinds de start van de concessie onvoldoende (veel rituitval en onbetrouwbaarheid).
- De tijdelijke afschaling van april 2026 wordt gesteund voor duidelijkheid, maar het vertrouwen van reizigers is sterk afgenomen.
- Herstel van betrouwbaarheid heeft absolute prioriteit; reizigers stappen nu over op de auto.

Vervoerplan 2027

- Focus ligt op het alsnog realiseren van het niveau van 2026.
- Gemeenten waarschuwen dat de ambities mogelijk te hoog zijn en pleiten voor voorzichtig opschalen.
- Eerst stabiele dienstregeling, daarna pas uitbreidingen (pluspakket).
- Het pluspakket is klein en komt laat, waardoor veel wensen niet doorgaan.

Proceskritiek

- Onduidelijk wat er met eerder ingediende gemeentelijke input is gedaan.
- Verzoek om betere terugkoppeling (bijv. reactienota).

Belangrijke inhoudelijke punten

- U-flex: functioneert slecht in buitengebieden → betrouwbaarheid moet snel verbeteren.
- Communicatie: krijgt te weinig aandacht, terwijl dit essentieel is voor gebruik en vertrouwen.
- Nieuwbouwlocaties: positief dat OV daar beter wordt geregeld, maar uitvoering moet betrouwbaar zijn.
- Leerlingenvervoer: onderzoek gewenst naar combinatie met regulier OV.

Specifiek voor De Ronde Venen

- Positief: ontwikkeling richting strategisch OV-plan (snelle lijnen + lokaal netwerk).
- Verbeteringen aan lijnen 326/330 en Breukelen worden gewaardeerd.
- Zorgen over vertragingen (Breukelen en N201).
- Onderzoek naar snellere routes via Vinkeveen loopt; duidelijkheid over lokale lijnen nodig.
- Verdere uitwerking van lokale lijnen gebeurt het liefst gezamenlijk.

Tot slot

- Gemeenten willen nauwer betrokken worden bij monitoring en verbetering van het OV.
- Er is behoefte aan duidelijkheid over wanneer opschaling verantwoord is.

Keolis

Keolis herkent het beeld dat wordt geschetst. De nadruk ligt op een betrouwbare uitvoering én moment van opschaling. Een betrouwbare uitvoering betekent niet alleen voldoende chauffeurs maar ook correcte rijtijden en een verbeterde belasting van de beschikbare infrastructuur. Deze stappen gaan we de komende periode zetten. Daarnaast zal in 2027 het gewenningsproces (nieuwe voertuigen, gewijzigde routes, laadinfrastructuur, buffercapaciteit etc.) geen grote rol meer mogen spelen in de uitvoering. De inhoudelijke wensen van MRU West zijn al aan bod gekomen bij de desbetreffende gemeentes.

Zeist

Wij zouden graag zien dat de frequentie van lijn 298 verhoogd wordt naar bijvoorbeeld 1x per uur op werkdagen.

Keolis

Keolis onderzoekt voor het vervoerplan 2028 een alternatief plan voor lijn 298 en bespreekt dit graag met de gemeente. Voor dit vervoerplan is een dagdekkende dienstregeling niet aan de orde.

Gouda

Lijn 307 functioneert goed (frequentie, nieuw materieel, zitplaatskans), maar:

- De halte Doelenbrug is met nieuw materieel onwenselijk en mogelijk overbodig.

Keolis

Naar aanleiding van deze reactie zal de bushalte Doelenbrug voor lijn 307 vervallen, in lijn met de R-NET lijn 497, die ook hier niet (meer) halteert.

- Als regionale lijn zou 307 gebaat zijn bij minder haltes aan begin/einde, vooral aan Utrechtse zijde (nu te veel haltes → vertraging).

Keolis

Enige jaren geleden is het aantal haltes al verminderd langs deze route. De ontsluitende functie tussen Utrecht en Gouda speelt ook een rol. De rijtijd wordt door de geringe aantal instappers daar maar weinig door beïnvloed. Van grotere invloed op de rijtijd is de doorstroming in Gouda, met name het kruispunt Spoorstraat/Vredebest/Blekerssingel zorgt voor veel vertraging. We gaan hier graag met de gemeente en QBuzz in gesprek over de verbetermogelijkheden.

- Verzoek om te onderzoeken of een halfuurdienst op zondagochtend mogelijk is.

Keolis

Een extra rit op zondagochtend (aankomst 8:50 op station Gouda) lijkt niet noodzakelijk gezien de vervoersvraag.

Lijn 106:

- Sluit in Gouda slecht aan op lijn 307 (slechts 3 minuten verschil → weinig waarde).

Keolis

Richting Gouda rijden beide lijnen dezelfde route dus de relatie bestaat niet. In de andere richting is 505 het alternatief. De spreiding tussen ritten kan worden verbeterd. Dit zal worden meegenomen in de uitwerking van de dienstregeling.

- Voegt in huidige uurdienst weinig extra toe, omdat traject deels overlapt met 307.

Keolis

De primaire verbinding tussen Gouda en Haastrecht wordt bediend door lijn 307. Lijn 106 is aanvullend daarin. Lijn 106 is met name van belang voor het gebied tussen Haastrecht en IJsselstein.

- Voorstel: dienstregeling ±10 minuten verschuiven zodat betere aansluitingen ontstaan in Gouda en Haastrecht, en lijn 106 meer waarde krijgt als tussenverbinding.

Keolis

Voor vervoerplan 2028 willen we de functie van lijn 106 onderzoeken. Voor dienstregeling 2027 zullen we geen wijzigingen voorstellen, omdat lijn 307 al voldoende capaciteit biedt en de capaciteit van lijn 106 beperkt is.

Algemeen:

- Tevreden over lijn 307 en omgang met omleidingen.
- Effect van NS-ontheffing voor Gouda/regio is beperkt, maar onduidelijk bij Zoetermeer.
- Belangrijk om goede trein-aansluitingen vroeg en laat op de dag te behouden, zodat trein concurrerend blijft met de auto (o.a. richting Utrecht en Arnhem).

3.5 Advies ROCOV

ROCOV Utrecht adviseert hierbij op de concept-vervoerplannen en bijbehorende toelichting van Keolis en Transdev op de voorstellen voor het tweede jaar van de concessie Utrecht Binnen en Utrecht Buiten. Wij reageren in dit advies, zoals de laatste jaren al gebruikelijk was, op beide vervoerplannen gemeenschappelijk per regio in de provincie.

Algemeen

Het ROCOV waardeert dat in de vervoerplannen vooral de focus wordt gelegd op stabiliteit en relatief kleine verbeteringen in het netwerk. Na de rommelige start van beide concessies met veel opeenvolgende wijzigingsmomenten zien wij vooral een behoefte aan rust en geen overhaaste beslissingen, zodat de reiziger de afgelopen jaar doorgevoerde verbeteringen in zijn volledigheid kan ervaren zonder continu te hoeven afvragen of de bus wel komt. Dit biedt tevens de mogelijkheid tot een betrouwbaarder analyse van de effecten van de aanpassingen.

Een blijvende zorg bij het ROCOV betreft echter de beschikbaarheid van voldoende personeel om de oorspronkelijk voor 2026 bedoelde plannen in 2027 alsnog te kunnen gaan uitvoeren. We adviseren beide vervoerders een helder plan B klaar te hebben liggen, zodat onderbouwd frequenties kunnen worden bijgesteld wanneer nodig. De prioriteit zou daarbij naar onze mening moeten liggen in het zo volledig mogelijk zelf kunnen uitvoeren van de dienstregeling, gezien wij bij uitbestede ritten geregeld negatieve effecten waarnemen op de punctualiteit en rituitval die de algehele kwaliteit van het OV onderuit halen.

Een terugkerend thema zijn de eventuele gevolgen van het afwaarderen van de maximum snelheid op diverse wegen in Amersfoort en Utrecht. Als er problemen ontstaan in de exploitatie van de buslijnen wordt sa men met de wegbeheerder(s) gezocht naar mogelijkheden om te compenseren. Het ROCOV wordt graag betrokken bij de zoektocht naar mogelijkheden. Over de tussentijdse aanpassing van de dienstregeling in Utrecht als ge volg hiervan adviseren wij in een separaat advies.

Keolis

Keolis dankt het ROCOV voor het opstellen van dit advies welke in zijn algemeenheid positief is.

Keolis bekijkt de mogelijkheden om laag bezette lijnen uit te gaan voeren met 8-persoons voertuigen waardoor we een andere beroepsgroep kunnen aanwenden. Hierdoor spelen we ruimte en chauffeurs vrij om omlopen met grote bus terug te zetten.

Keolis herkent de wens voor het zo volledig als mogelijk zelf uitvoeren van de dienstregeling. Voor de dienstregeling 2027 gaat Keolis de diensten plannen voor de inhuurpartijen zodat normtijden en de kwaliteitseisen die gewenst zijn ook op deze ritten worden toegepast.

Keolis voert rijtjdanalyses uit om de effecten te monitoren. Er is reeds een extern rapport aangekocht dat onafhankelijk de rijtijden heeft getoetst en bespreekgevallen heeft gekenmerkt. Dit passen wij zoveel als mogelijk toe in de dienstregeling 2027. Daarnaast probeert Keolis de druk op de infrastructuur te verminderen door kritisch te kijken naar routes en reizigersstromen.

I. Amsterdam – Abcoude – Breukelen

Lijn 120 sluit nu zowel in Abcoude als Breukelen aan op de treinen. Vanuit reizigers ontvangen wij echter geluiden dat de overstap in Abcoude zeer onbetrouwbaar is doordat de overstap krap is en de halte bij het station geen tijdhalt. Het ROCOV adviseert te bekijken hoe deze overstap betrouwbaarder gemaakt kan worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. Lijn 120 sluit primair aan op de trein in Breukelen. Daarnaast is er een rijtijdtekort op deze lijn waardoor extra wachttijd niet mogelijk is. Lijn 120 en lijn 316 zijn gekoppeld om zo ruimte te kunnen creëren tussen Amsterdam en Abcoude.

In Breukelen sluit lijn 120 nu uitsluitend aan op de treinen naar Utrecht. Er blijkt echter een wens te bestaan voor een overstapmogelijkheid op de trein naar Woerden. Het ROCOV adviseert te onderzoeken of deze overstap ook geboden kan worden met beperkte hinder voor de overstappers richting Utrecht.

Keolis

De overstap van lijn 120 is primair gericht op de treinen naar Utrecht en Amsterdam, omdat vanuit de meeste reizigers vanuit de Vechtstreek daarheen reizen.

II. Uithoorn – De Ronde Venen (- Loosdrecht – Hilversum)

In Mijdrecht wordt voorgesteld om lijn 121 door te trekken naar Het Oosterland en Uithoorn en daarbij diverse oude haltes in Mijdrecht weer te gaan bedienen. Lijn 123 wordt hierdoor ingekort tot Mijdrecht. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies.

III. Woerden – Montfoort

Voorgesteld wordt om lijn 3 in Woerden vanwege het beperkte gebruik op te heffen en lijn 4 in twee richtingen te gaan rijden met een keerpunt bij de Klaproosweide. Het ROCOV adviseert in plaats van de keervoorziening een lusroute via de Waardse Baan en Hollandbaan te rijden, zodat de haltes van lijn 3 in Molenvliet door een bus bediend blijven worden zonder dat dit veel extra tijd kost.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. Lusroutes vormen voor de reisinformatie een uitdaging, maar de meerwaarde van dit voorstel zien wij zeker in en nemen het daarom over.

Voor lijn 5 wordt voorgesteld deze in te korten tot de zuidzijde van station Woerden en daar te koppelen aan het zuidelijke gedeelte van lijn 123 naar Oudewater, daarbij wordt een nieuwe halte toegevoegd bij het tankstation in Waarder en bij de Koren molenlaan/Pompmolenlaan in Woerden. Lijn 123 wordt hierdoor ingekort tot Woerden – Mijdrecht. Het ROCOV adviseert positief op de samenvoeging van deze twee lijnen en de bijbehorende inkorting van lijn 123, maar vraagt wel aandacht voor de nieuwe halte bij het tankstation in Waarder. Deze locatie ligt immers vrij afgelegen van de dorpskern wat niet bevorderlijk is voor de sociale veiligheid. Daarnaast vereist deze halte investeringen in een veilige bereikbaarheid vanuit de dorpskern van Waarder aangezien hier geen voet- en fietspaden aanwezig zijn. Ook zou het niet meer mogelijk zijn vanuit buurtbus 724 op lijn 123 over te stappen wanneer de huidige halte bij de Carpoolplaats komt te vervallen.

Keolis

Er vinden op dit moment gesprekken plaats tussen provincie, gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de uitbater van het tankstation over de mogelijkheden om de bushaltes goed in te passen. De uitbater is voornemens extra voorzieningen bij het tankstation te realiseren zoals een klein hotel, horeca en laadpalen waarmee er meer informeel toezicht komt en daarmee de sociale veiligheid verbeterd. De overstapwaarde van lijn 724 op lijn 123 is op dit moment beperkt door de lage frequente van lijn 724.

Vanuit contacten bij de gemeente Woerden begrijpen wij daarnaast dat de halte aan de zuidzijde van station Woerden aan de busbaan langs de Polanerbaan gesitueerd zou gaan worden, waardoor de loopafstanden naar de treinen toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Het ROCOV adviseert daarom wel voldoende ruime overstaptijden te plannen, zodat ook minder goed ter been zijnde reizigers vol doende tijd hebben om hun trein te halen.

Keolis

In de dienstregeling zal voldoende tijd worden ingebouwd voor een betrouwbare overstap op de trein.

IV. Lopikerwaard

Voorgesteld wordt om lijn 195 in IJsselstein via bedrijventerrein Lage Dijk te laten rijden, zodat dit bedrijventerrein beter ontsloten wordt. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies. Naar aanleiding van de consultatiereacties zal lijn 195 niet halteren aan de Baronieweg maar aan de Nijverheidsweg.

VI. Kromme-Rijnstreek

De nieuwe lijnvoering in Wijk bij Duurstede heeft in het afgelopen jaar de nodige commotie opgeleverd, vooral door de toegenomen reistijd voor de reizigers naar de haltes op de Zandweg. Vanuit de media begrepen wij dat de provincie inmiddels voornemens is de reeds vorig jaar door ons gevraagde extra halte aan de Geerweg te realiseren, waarmee met name voor reizigers naar De Geer de reistijd zal afnemen.

Wij zien echter wel dat, ook sinds de aanpassingen per 5 april 2026, er nog de nodige problemen in de uitvoeringskwaliteit optreden. Gedurende de dag komen er zowel ritten tot 5 minuten te vroeg op het busstation aan als dat er ritten tot 5 minuten of meer vertraagd aankomen. Met name het tijd afwachten door de te vroeg aankomende ritten levert de reizigers in Wijk bij Duurstede de perceptie op dat de reistijd naar het centrum fors is toegenomen, terwijl dit niet blijkt uit de analyse op basis van de dienstregeling.

Het ROCOV dringt er daarom op aan om de rijtjidsverdeling op lijn 341 sterk te verbeteren, zodat ritten niet langer te vroeg op het busstation aankomen en onnodige extra reistijd wordt voorkomen. Aannemelijk is echter dat door de lengte van de lijn en het aantal punten op de route wat impact op de punctualiteit heeft het bovenstaande niet realiseerbaar is. We adviseren daarom in het definitieve vervoerplan reeds alternatieve opties uit te werken om tegemoet te komen aan bezwaren uit Wijk bij Duurstede zonder dat de positieve effecten van de hogere frequentie weggenomen worden. Te denken valt bijvoorbeeld aan het opsplitsen van de lijn in twee takken binnen Wijk bij Duurstede die dan in beide richtingen bediend kunnen blijven worden. Daarmee hebben de reizigers in heel Wijk bij Duurstede ongeveer evenveel reismogelijkheden als in 2025, maar kan tevens zowel vanuit De Geer en het Centrum als vanuit De Horden in beide richtingen via de snelste route gereisd worden.

Keolis

Keolis herkent uiteraard de uitvoeringsproblematiek die speelt rondom lijn 341. Met de aanpassingen per 5 april 2026 zijn de nodige wijzigingen doorgevoerd waardoor de betrouwbaarheid en uitvoering is verbeterd. Hiermee zijn echter niet alle pijnpunten opgelost. Door de verkeersdruk en de infrastructuur die niet overal toereikend is, staan rijtijden onder druk. Keolis is bezig om rijtjidanalyses te verwerken en door te voeren in de dienstregeling van 2027. Dit zal een positief effect hebben op de haalbaarheid van de rijtijden en dus de punctualiteit.

Keolis heeft samen met de provincie en de gemeente de mogelijkheden om binnen de huidige lijnvoering verbetering door te voeren onderzocht. Het splitsen van de lijn in 2 takken is niet wenselijk; wel gaat de lijn binnen Wijk Bij Duurstede in de middag met de klok meerijden.

VII. De Bilt / Zeist / Heuvelrug

Voorgesteld wordt op lijn 59 de halte Prins Hendriksoord te laten vervallen. Gezien het weinige gebruik en de afwezigheid van relevante bestemmingen in de omgeving is het ROCOV hiermee akkoord. Voor de incidentele reizigers op deze halte is het aan te bevelen de halte wel voor U-Flex te handhaven.

Keolis

Gezien de geringe afstand tot de halte Ernst Sillem Hoeve, is er geen noodzaak om deze halte voor U-flex te handhaven.

De voorgestelde verlegging van lijn 59 naar de N238 is begrijpelijk gezien de voorgenomen afsluiting van de spoorwegovergang in het dorp. Echter ziet het ROCOV dan wel graag een nieuwe halte nabij het station en centrum van Den Dolder. De voorgestelde verlegging van de route naar buiten Huis ter Heide Noord is begrijpelijk gezien het type wijk, al ziet het ROCOV bediening van nieuwe locaties bij voorkeur niet ten koste gaan van de bediening van bestaande locaties.

Keolis

Keolis neemt de aandachtspunten mee in de plannen.

Ter verbetering van de bediening van Dijnselburg wordt voorgesteld de route van lijn 59 langs deze nieuwe wijk te verleggen. Het ROCOV is positief over de ontsluiting van Dijnselburg met het OV, maar vraagt zich wel af of een bus met slechts een uur dienst op werkdagen een voldoende aantrekkelijke verbinding is voor de bewoners van deze wijk. Een ontsluiting middels lijn 34 is mogelijk aantrekkelijker. Een voorwaarde van het ROCOV is echter wel dat Huis ter Heide Zuid bij het doen van routeaanpassingen in deze omgeving tenminste één buslijn behoudt.

Keolis

Keolis neemt dit op met de provincie en de concessiehouder Utrecht Binnen.

Voorgesteld wordt om de afgeschaalde dienstregeling op lijn 350 langer te handhaven om een betrouwbare uitvoering van het vervoerplan te waarborgen. Het ROCOV heeft begrip voor deze keuze, maar adviseert wel om de patroontijden ook aan deze situatie aan te passen zodat het interval tussen de ritten regelmatig wordt en drukte evenrediger over de verschillende ritten wordt verdeeld.

Keolis

Keolis werkt aan een verbeterd patroon op lijn 350 door onder andere de rijtijden te optimaliseren. Zo ontstaat er een evenrediger patroon met haalbare rijtijden.

Tussen Zeist en Amersfoort rijden de lijnen 34 en 56 via vrijwel dezelfde route momenteel vrijwel gelijktijdig. Het ROCOV adviseert om het kwartiersinterval tussen deze twee lijnen te herstellen.

Keolis

Keolis en Transdev treden in gesprek over een betere verdeling.

VIII. Rhenen / Zuid-Vallei

Voorgesteld wordt op lijn 80 de halte De Dennen te laten vervallen gezien het ontbreken van ruimte voor een volwaardige fiets- en voetgangersoversteek in combinatie met het aanleggen van een bushalte buiten de rijbaan. Dit voorstel verbaast het ROCOV, gezien er ter plaatse geen fietspaden liggen die de busroute kruisen en tevens de halte nu al niet buiten de rijbaan ligt, wat gezien het beperkte gebruik prima is. Kruisende fietspaden zijn juist aanwezig bij de halte Ruwinkelseweg, die echter vaker gebruikt wordt door in- en uitstappers, daarnaast kunnen fietsers de rijbaan al veilig kruisen op de rotonde bij halte Barneveldse straat. Het ROCOV adviseert **negatief** op het opheffen van deze halte en adviseert deze in de huidige vorm met beperkte voorzieningen te handhaven. Gezien het beperkte gebruik zou opheffen immers ook geen versnelling opleveren.

Keolis

Keolis heeft hier geen beslissende stem in. De provincie heeft ervoor gekozen de halte wél op te heffen. De reden hiervoor is dat het een halte aan een 80 km/u weg betreft waarbij een haltekom niet verkeersveilig is in te passen. Daarnaast is het gebruik zeer gering (2 instappers per dag) waardoor de provincie deze afweging heeft gemaakt.

Voor reizigers vanuit Scherpenzeel en Renswoude is de reistijd richting Utrecht Centraal vanuit het kortst via station Veenendaal-De Klomp, echter bestaat daar (als gevolg van de afstemming op de grote overstapstroom naar Arnhem) geen aansluiting in die richting. Een verhoogde frequentie zou hier in de toekomst een waardevolle toevoeging, in elk geval in de spits, zijn omdat hiermee ook een snelle aansluiting richting Utrecht geboden kan worden.

Keolis

De spitsverdichting tussen Scherpenzeel/Renswoude en Veenendaal-De Klomp neemt Keolis mee voor het vervoerplanproces 2028. Keolis herkent dat dit een oplossing kan zijn voor de slechte aansluiting richting Utrecht.

In Veenendaal worden de lijnen 83 en 85 losgekoppeld als gevolg van de lijnvoering in de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Het ROCOV betreurt het vervallen van de rechtstreekse verbinding Veenendaal-West – Ede en vraagt op zijn minst in te zetten op een goede overstapmogelijkheid. Tevens vragen wij ons af of de halte op het Stationsplein in Veenendaal wel geschikt is voor liefst 10 kerende bussen per uur (lijn 4, 83, 380 en daarnaast 87 in twee richtingen). Mogelijk zijn er opties om de stadsdienst in Veenendaal aantrekkelijker te maken en gelijktijdig de druk op deze halte te verlagen. Het ROCOV denkt hier graag over mee.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies en de handreiking om mee te denken voor het aantrekkelijker maken van de stadsdienst in Veenendaal. Waar mogelijk zal de overstap lijn 1-4 gewaarborgd worden. Daarnaast zal samen met de concessiehouder van ANF onderzocht worden hoe de halte Stationsplein gespreid belast kan worden.

Voor lijn 87 worden geen wijzigingen voorgesteld. Het ROCOV adviseert het overleg met de provincie Gelderland voort te zetten om uiteindelijk te komen tot een verlenging van deze lijn naar Kesteren. Een aandachtspunt is daarbij het behoud van de overstapmogelijkheid op de trein en lijn 350 bij station Rhenen.

Keolis

De punctualiteit van lijn 87 rond Rhenen staat flink onder druk. Keolis focust zich graag eerst op het verbeteren van de doorstroming van lijn 87. Zodra de situatie rond Rhenen verbetert, kan er verder nagedacht worden over een verlenging van lijn 87. Tot op heden reageert zowel de provincie Gelderland als Arriva negatief op het gedoogverzoek van lijn 87 naar Kesteren.

De reismogelijkheden met lijn 298 zijn momenteel beperkt tot het reizen richting USP, doordat in Woudenberg geen goede aansluitingen op andere lijnen bestaan. Het ROCOV adviseert de dienstregeling te optimaliseren zodat er wel aansluitingen ontstaan en lijn 298 voor meer reizigers een goede reisoptie kan worden. Het gebruik van de reeds aanwezige haltekommen bij De Pyramide van Austerlitz wordt gemist.

Keolis

Keolis neemt het advies mee in de optimalisatie van de dienstregeling.

De lijnen 87 en 350 voorzien in een belangrijke verbinding voor reizigers in Veenendaal naar het station Veenendaal-De Klomp. Met de verhuizing van deze lijnen naar de zuidzijde van dit station in de dienstregeling 2026 zijn echter de vertrektijden niet hierop aangepast. Als gevolg van de veel langere loopafstand naar de bushalte, in combinatie met lange wachttijden bij de verkeerslichten, is de beschikbare tijd om over te stappen veel te krap geworden. Het ROCOV adviseert de vertrektijden zodanig te wijzigen dat reizigers, met name vanuit de trein uit Arnhem, meer tijd hebben om over te stappen.

Keolis

Keolis optimaliseert de aankomst- en vertrektijden op Veenendaal-De Klomp Zuidzijde om zo een betrouwbare overstap te bieden. Een eerste stap zal gezet worden bij de start van de winterdienstregeling in september 2026.

IX. Stad Amersfoort en Eemland

Ter versnelling van de lijnen 15 en 315 wordt voorgesteld deze lijnen voortaan via de Zijderupsvlinder te rijden in plaats van via de Cornelis Drebbelstraat. Het ROCOV ziet dit als een logische versnelling, maar stelt wel voor dit te combineren met de realisatie van een halte aan de Zijderupsvlinder ter hoogte van de Henry Dunantstraat. Op deze manier behouden de reizigers die nu bij halte Curiestraat in lijn (3)15 stappen een halte op een vergelijkbare loopafstand.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. Een alternatieve halte zal na overleg met de provincie en de gemeente niet worden gerealiseerd.

Voor lijn 1 wordt voorgesteld de route via Birkhoven Park te schrappen, waar lijn 501 wel blijft rijden. Gezien de ruimschoots aanwezige alternatieven met lijn 501 en 70 en de grote besparing in reistijden adviseert het ROCOV hierop positief. Wel adviseren wij dat voor de halte Sparstraat, waar volgens het voorstel voortaan lijn 1 in plaats van 501 stopt, ook weer een halte in de tegenrichting wordt toegevoegd zodat lijn 1 deze halte ook in de ochtend-rijrichting kan aandoen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Het inpassen van de tegenhalte is besproken met de provincie en de gemeente Amersfoort maar niet inpasbaar.

Ons voorstel voor het opnieuw onderzoeken van de routes in Liendert en Rustenburg lijkt helaas door Keolis verkeerd gelezen, gezien wij voorstelden de besparing in DRU door het rijden van twee kortere lussen te investeren in een verhoogde frequentie. Desondanks is het ROCOV wel positief over het gedane alternatieve routevoorstel. Het ROCOV adviseert daarbij wel de nieuwe haltes aan de Van Randwijcklaan anders te situeren. Idealiter zou de eerste halte nabij de kruising met de Zangvogelweg liggen, zodat een direct alternatief voor halte Ganzenstraat ontstaat. De tweede halte zou dan logischerwijs tussen Wiekslag en Trekvogelweg liggen, zodat er ook de mogelijkheid ontstaat voor een halte in de tegenrichting die de reistijd vanuit het centrale deel van Liendert verkort doordat niet langer via Rustenburg gereisd hoeft te worden. Met deze locaties houden de rode

vlekken op de halteboekingskaart ook een halte op kortere afstand. Immers is het Waterwingebied dan niet langer een barrière op de looproute naar de halte met de kortste reistijd.

Keolis

Omwillen van de uitdagingen van het initiële voorstel op tijden dat er minder (2x per uur) gereden wordt, heeft Keolis samen met de provincie en de gemeente Amersfoort dit alternatief uitgewerkt. Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. De definitieve positionering van de nieuwe haltes wordt onderzocht met de gemeente Amersfoort en de provincie. Ruimtelijke inpasbaarheid speelt hierbij natuurlijk een belangrijke rol.

In de spitsuren rijden op zowel op de lijnen 8 als (3)15 4x/uur bussen per uur. Een aandachtspunt hierbij is de verdeling van deze 8 bussen over het uur tussen Centraal Station en Amerena, zodat deze hier niet slechts achter elkaar aan rijden. Voor lijn 8 heeft het ROCOV nog altijd de voorkeur voor een route via de Mendelssohnstraat en Roméostraat met een halte in de tegenrichting bij de Juliettestraat, waarmee de wijk beter ontsloten wordt. Met name de 65+-woningen aan de Undinestraat worden hiermee beter bereikbaar per OV.

Keolis

De verdeling van de 8 bussen per uur zal worden meegenomen in de dienstregeling van 2027. De voorkeur van de alternatieve route van lijn 8 is bekend maar niet wenselijk door de extra benodigde rijtijd.

De route van lijn 203 over de Ringweg Randenbroek kruist de route van de lijnen 17 en 80 over de Heiligenbergerweg, maar lijn 203 heeft hier geen halte. De infrastructuur van een oude halte nabij dit punt is echter deels nog aanwezig. Mogelijk is het interessant hier weer een halte te realiseren, zodat reizen uit de richting Leusden naar de oostelijke wijken van Amersfoort niet meer persé via het centrum hoeven.

Keolis

Op deze plek een nieuwe halte realiseren zit niet in de pijplijn.

Vanwege de lage reizigersaantallen wordt voorgesteld om buurtbus 503 te laten vervallen en de route van lijn 572 te verleggen via Eemdijk. Het ROCOV merkt op dat het lastig is de effecten van deze maatregel vast te stellen, gezien het vervoerplan twee verschillende reizigersaantallen tussen Nijkerk en Bunschoten vermeld en geen reizigersaantallen tussen Bunschoten en Eemdijk. Wel ziet het ROCOV meerwaarde in de omlegging van lijn 572 via Eemdijk, gezien de toevoeging van een zaterdagbediening de buurtbus mogelijk aantrekkelijker maakt voor reizigers uit Eemdijk en de dubbelingen in een laag bevolkt gebied uit de dienstregeling haalt. Echter ziet het ROCOV ook belangrijke nadelen aan de voorgestelde oplossing. Zo krijgen reizigers tussen Bunschoten en station Baarn, wat volgens de buurtbusvereniging juist het drukste stuk van de lijn is, hierdoor een aanmerkelijk langere reistijd. Ook vervalt de reismogelijkheid naar het industrieterrein in Bunschoten vanuit Baarn en Amersfoort Noord hierdoor. Het vervallen van het gedeelte Baarn – Soestdijk heeft daarnaast als nadeel dat hier mee de overstapmogelijkheden vanuit de buurtbus op andere lijnen bij Soestdijk Noord komt te vervallen. Het ROCOV attendeert vervoerders en provincie er wel op dat lijn 503, voordat deze sinds 2017 vanuit de provincie Utrecht gefaciliteerd werd, een vanuit Gelderland geëxploiteerde lijn was. Afhankelijk van de destijds gemaakte afspraken zal er daar door mogelijk budget terug richting Gelderland moeten voor het realiseren van een alternatief binnen Nijkerk. Uit de bezettingscijfers blijkt immers dat juist daar een behoorlijke vraag naar de verbindingen die lijn 503 bood bestaat. Het ROCOV adviseert Keolis om deze voorstellen alvorens ze door te voeren eerst goed met de buurtbusvereniging te bespreken en blijft graag betrokken bij verdere ontwikkelingen omtrent deze lijnen.

Keolis

Keolis begrijpt de aandachtspunten. Mogelijke ontwikkelingen op dit gebied zullen worden gedeeld met het ROCOV.

X. Maarssen / Leidsche Rijn / Vleuten

Voorgesteld wordt om de route van lijn 27 door te trekken van Zuilen via Maarssen naar station Maarssen, waarbij lijn 12 vervalt. De route door Maarssen-Dorp wordt daarbij overgenomen door lijn 120. Het bevreemdt het ROCOV dat bij een aanpassing die de wens voor een verbinding van Maarssen met Utrecht-Centrum vervult juist de lijn die deze verbinding gaat verzorgen niet via Maarssen-Dorp rijdt. De route door Maarssen Dorp blijkt immers zo wel nu als in het verleden geschikt te zijn geweest voor gelede bussen. Het ROCOV adviseert daarom om lijn 27 door Maarssen Dorp te laten rijden en lijn 120 zoals nu erlangs. De frequentieverhoging van lijn 120 op de route door Maarssen en Utrecht blijft hierbij, gezien het wegvallen van lijn 12, wel gewenst. Op zondag wordt in het kader van deze wijzigingen voorgesteld lijn 120 elk halfuur te laten rijden tot halte Maarsseveensevaart. Het ROCOV adviseert deze ritten door te trekken tot halte Maarssen, Dorp of Breukelen, zodat op zondag ook de halfuursdienst in Maarssen Dorp behouden blijft (tenzij bovenstaand advies wordt overgenomen).

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. Daarnaast wil Keolis graag benadrukken dat lijn 120 lijn 12 zal vervangen en dat er geen haltes zullen vervallen in de lus door Maarssen.

Op de momenten dat lijn 111 nu 2x/uur rijdt rijden de ritten tussen Kockengen en Breukelen vlak voor buurtbus 524 uit tot frustratie van de buurtbuschauffeurs. Aan gezien het voor de buurtbus niet aantrekkelijk is in Kockengen te gaan keren stellen wij voor deze halfuursverdichting anders in te zetten. In de tegenrichting zou deze bijvoorbeeld van Kockengen via Haarzuilens en Vleuten Dorp naar station Vleuten kunnen rijden, waarmee hier weer een vaste busverbinding ontstaat. Het lage gebruik van U-Flex in Vleuten ligt namelijk volgens berichten die het ROCOV bereikten niet aan het nog bestaan van lijn 128, maar aan de lange wacht- en reserveringstijden waardoor U-Flex niet aantrekkelijk is als voor- en natransport. Daarnaast speelt hier nog de onbetrouwbaarheid van aansluitingen op de trein op station Vleuten een rol.

Keolis

Transdev acht het afbuigen van de ritten van lijn 111 die dubbel rijden met de buurtbus 524 niet wenselijk. Een routewijziging van lijn 524 is vanuit de buurtbusvereniging ook niet wenselijk. Gezien de aansluitingswens op de trein in Breukelen is schuiven in de tijden lastig. Keolis treedt in gesprek met Transdev en de buurtbusvereniging over welke mogelijkheden er wél zijn.