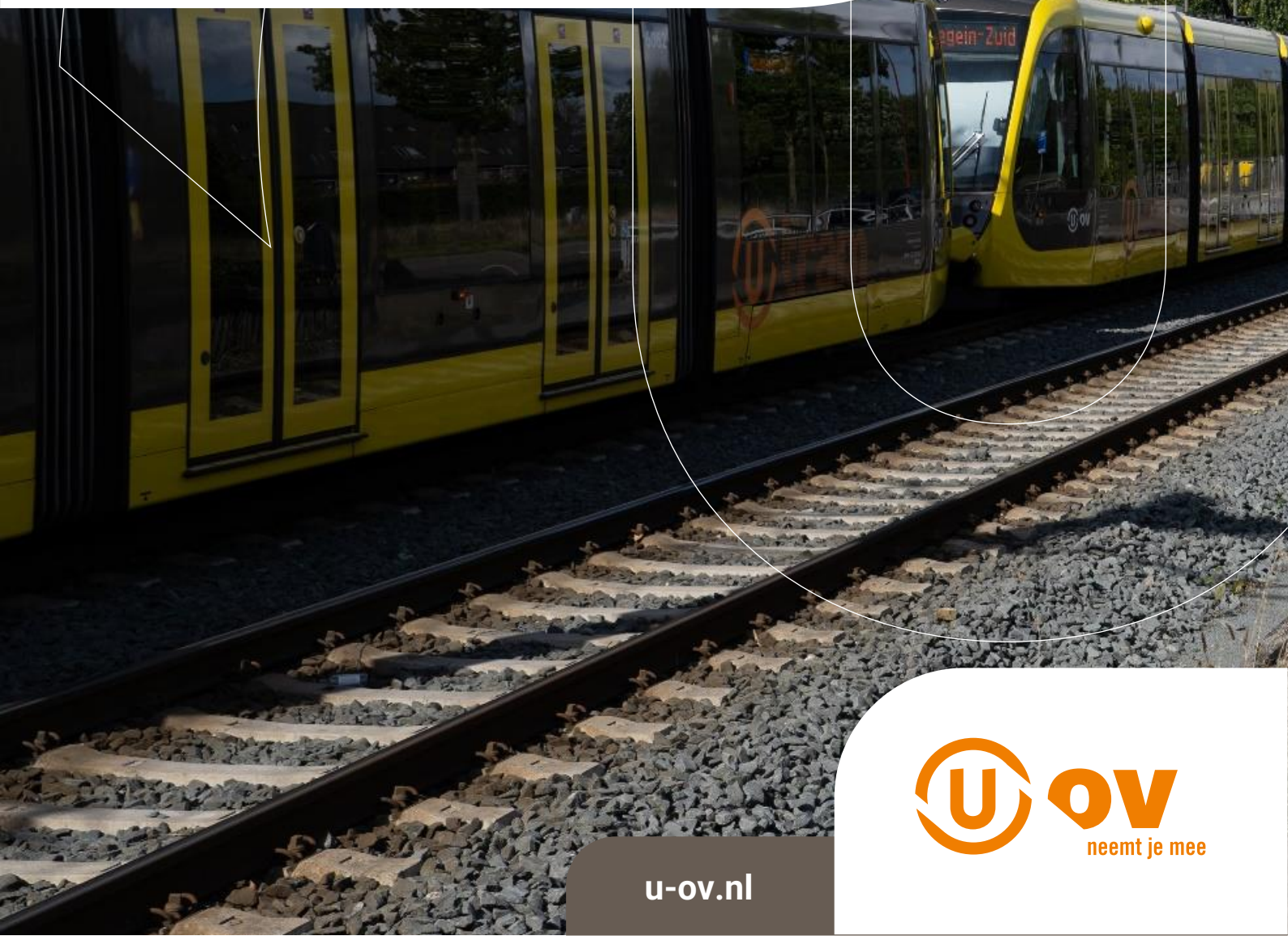


2027

Vervoerplan 2027

(Definitieve versie: september 2026)

Concessie Utrecht-Binnen



u-ov.nl

Voorwoord

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

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

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

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

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

Om de robuustheid van de uitvoering van de dienstregeling te vergroten, is daarnaast de dienstregeling per 3 mei 2026 tijdelijk afgeschaald. Intussen stromen er nieuwe bussen in, blijven wij extra chauffeurs werven en worden werkprocessen verder verbeterd en vereenvoudigd.

Samenvatting

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

Naast o.a. de evaluatie van wijzigingen van afgelopen jaar is een basispakket en een pluspakket uitgevraagd voor 2027. Het basispakket gaat uit van de vervoersomvang van het voorgaande vervoerplan 2026. De realisatie van een pluspakket is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel. Een solide en betrouwbare uitvoering van het basispakket heeft de prioriteit boven de uitvoering van een pluspakket. Op dit moment is de verwachting dat uitbreiding met een pluspakket in 2027 niet realistisch is. Om deze reden zijn maatregelen ter invulling van het pluspakket niet opgenomen in de definitieve versie van Vervoerplan 2027.

Basispakket

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

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

Maarssen en omgeving

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

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

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

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

Capaciteit gericht inzetten

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

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

Lijn 9 Utrecht CS – Galgenwaard minder ritten

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

Lijn 74/84 tussen Hoef en Haag en Vianen herindeling

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

Lijn 184 rijdt vaker in de zomer

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

Lijn 122 Nieuw-Loosdrecht – Utrecht aanpassing

In het concept-vervoerplan 2027 kwam lijn 122 te vervallen. Als gevolg van een aangenomen motie in Provinciale Staten over de bereikbaarheid van kleine kernen blijft lijn 122 toch rijden in aangepaste vorm.

De route van de nieuwe lijn 122 loopt van Tienhoven via Oud-Maarsseveen en Westbroek naar Utrecht station Overvecht. Reizigers kunnen hierbij rechtstreeks naar het winkelcentrum en het station in Overvecht reizen.

Het deel van lijn 122 op het grondgebied van de provincie Noord-Holland tussen Tienhoven en Nieuw-Loosdrecht zal bediend worden via U-Flex. Lijn 122 gaat op werkdagen overdag rijden in een frequentie van 1x per uur.

Lijn 127 Haarzuilens – Utrecht Leidsche Rijn herintroductie

Als gevolg van een aangenomen motie in Provincie Staten over de bereikbaarheid van kleine kernen zal lijn 127, in aangepaste vorm, weer gaan rijden. Deze lijn was in het vorige vervoerplan 2026 komen te vervallen. De 'nieuwe' lijn 127 zal gaan rijden op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur van Haarzuilens via Vleuten Dorp naar Utrecht Overvecht. Hiermee krijgen reiziger weer een vaste verbinding naar Haarzuilens en Vleuten Dorp.

Uitbreiding U-flex

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

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

Voor reizigers uit Schalkwijk en Tull en 't Waal wordt in het U-flex gebied 'Schalkwijk / 't Goy' een halte toegevoegd in Nieuwegein waardoor reizigers kunnen overstappen op de tram. In dit gebied wordt ook een U-flex halte toegevoegd in Cothen waardoor reizigers kunnen overstappen op de bus richting Wijk bij Duurstede en Doorn.

In het U-flex gebied Austerlitz wordt een extra halte toegevoegd bij het verpleeghuis Zonnebos in Zeist.

Pluspakket

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

Om deze reden zijn de maatregelen voor invulling van een pluspakket niet opgenomen in de definitieve versie van dit vervoerplan.

1	Inleiding	7
2	Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten	9
2.1	Evaluatie dienstregeling 2026	9
2.2	Capaciteitsknelpunten	12
2.3	OV in kleine kernen en bedrijventerreinen	14
2.4	Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein	15
2.5	Afwaardering wegen gemeente Utrecht	15
2.6	Evaluatie nachtnet	16
2.7	Kwaliteitsimpuls Breukelen	18
3	Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen	19
3.1	Tram naar Utrecht Science Park	19
3.2	OV-bereikbaarheid nieuwbouwlocaties	19
3.3	Corridor Breda – Gorinchem – Utrecht (BGU)	20
3.4	Continuïteit lijn 122 (Utrecht – Nieuw-Loosdrecht)	21
3.5	Verbetering Maarssen e.o.	23
3.6	Pluspakket	26
4	Toelichting per lijn	27
5	Infrastructuur	38
5.1	Nieuwe haltes	38
5.2	Vervallen haltes	39
5.3	Wijziging haltenamen	39
5.4	Overige aanpassingen infrastructuur	39
6	Dienstregeling	42
6.1	Dienstregelingperiodes	42
6.2	Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet	42
6.3	Aansluitingen	43
7	Bijlagen	45

1 Inleiding

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

Uitgangspunten

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

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

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

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

In de uitgangspuntenbrief van de provincie Utrecht wordt gesproken over een pluspakket met een omvang van 21.500 DRU. De uitbreiding en realisatie van een pluspakket is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel, materieel en stroom / laadinfrastructuur. Op dit moment is de verwachting dat uitbreiding met een pluspakket niet in 2027 kan worden uitgevoerd. Maatregelen voor invulling van het pluspakket zijn daarom niet opgenomen in de definitieve versie van het vervoerplan.

Proces en planning

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

Buiten de reacties van gemeenten, MRU West (voorheen U10) en ROCOV hebben ruim 1100 belangstellenden en 11 bedrijven de moeite genomen hun mening te geven over de voorstellen in het concept-vervoerplan. In bijlage 2 is de consultatienota opgenomen, waarin de ontvangen reacties zijn gebundeld en voorzien van een antwoord. Het advies van het ROCOV en onze reactie daarop is opgenomen in bijlage 3. De reacties op de consultatieversie van het vervoerplan zijn aanleiding geweest de plannen op een aantal punten te verduidelijken en enkele voorstellen aan te passen. Het definitieve vervoerplan 2027 wordt op 8 september ter besluitvorming voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Op zondag 13 december 2026 gaat de nieuwe dienstregeling in.

Leeswijzer

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

In hoofdstuk 4 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 dienstregelingperiodes en de aansluitingen.

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

2 Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten

2.1 Evaluatie dienstregeling 2026

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

Lijn 10 in het weekend

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

Lijn 11 in het weekend

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

Lijn 18 frequentieverhoging naar 8x per uur

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

Lijn 29 meer ritten in avond

Lijn 29 is ook in de avonden gaan rijden tussen De Meern Veldhuizen en Vleuten Station. Het aantal reizigers op deze ritten is nog erg beperkt: tussen de twee en zes reizigers per rit. De onbekendheid van deze nieuw toegevoegde verbinding is waarschijnlijk redenen voor deze lage bezetting. Wij zien wel een meerwaarde in deze verbinding. In het vervoerplan 2027 willen we deze ritten continueren.

Lijn 32 Houten – Utrecht Science Park

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

Helaas is lijn 32 in de eerste weken van 2026 geplaagd door veel rituitval. Hierdoor is lijn 32 nog geen betrouwbare verbinding voor reizigers, waardoor reizigers soms nog kiezen voor de alternatieve verbinding met overstap in Utrecht in plaats van de rechtstreekse lijn 32. Het aantal reizigers fluctueert hierdoor sterk per dag.

Gemiddeld maken 51 reizigers per dag gebruik van lijn 32, maar er zijn afzonderlijke ritten waar de bezetting oploopt tot 37 reizigers per rit. Ondanks dit wisselende beeld en fluctuatie in reizigers, zijn wij ervan overtuigd dat deze verbinding nog (sterk) kan groeien als reizigers deze lijn weer als betrouwbaar ervaren. Lijn 32 wordt ook in vervoerplan 2027 geboden.

Lijn 46 vervallen

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

Lijn 74 Hoef en Haag – Vianen Lekbrug

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

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

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

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

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

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

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

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

Vernieuwde lijn 111 Breukelen – Kockengen - Vleuten

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

Kockengen

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

Reizigers per dag tussen Kockengen en Vleuten

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

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

Kasteel de Haar

De reizigersaantallen naar Kasteel de Haar fluctueren sterk per dag; mede afhankelijk van het weer, schoolvakanties en evenementen bij het kasteel. De drukste dag tot nu toe was zondag 26 april in de meivakantie met 633 reizigers van/naar het kasteel. Op heel rustige dagen doordeweeks reizen nog steeds ca. 70 reizigers per dag naar het kasteel.

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

Uitbreiding U-flex

Het vervoersysteem U-flex is in verschillende gebieden uitgebreid. Per gebied zal het gebruik van de uitbreidingen in U-flex worden toegelicht, waarbij de periode tot en met mei 2026 is geanalyseerd.

U-flex Vijfheerenlanden-West en Oost

In het gebied Vijfheerenlanden-West zijn enkele haltes van lijn 81 in het buitengebied tussen Meerkerk en Lexmond toegevoegd en in Vijfheerenlanden-Oost zijn enkele haltes van lijn 46 in het buitengebied tussen Hagestein en Everdingen toegevoegd. In de genoemde gebruikperiode waren 15 reizigers die van deze nieuwe haltes gebruik maakten.

U-flex Bilthoven

In het gebied Bilthoven zijn de haltes Groenekan Centrum (op de Koningin Wilhelminaweg) en Looydijk in De Bilt toegevoegd. Van deze haltes maakten 36 reizigers gebruik in de genoemde periode. De beoogde extra haltes op de Groenekanseweg in Groenekan uit het vervoerplan 2026 waren in januari nog niet gerealiseerd. Realisatie hiervan zal een verdere impuls geven aan de reismogelijkheden het gebruik van U-flex in dit gebied.

U-flex Maartensdijk - Lage Vuursche

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

U-flex Westbroek - Tienhoven

Nieuw voor U-flex was het gebied tussen Utrecht, Nieuw-Loosdrecht en Hollandse Rading. In de genoemde periode maakten 224 reizigers gebruik van de nieuwe haltes in dit U-flex gebied. 63% van alle reizigers reisde hierbij via het overstappunt Station Maarssen. 38% van de reizen wordt gemaakt van en naar de kern Westbroek.

U-flex Vleuten – Haarzuilens

U-flex Vleuten – Haarzuilens was een nieuwe U-flex gebied waarbij reizigers vanuit Vleuten en Haarzuilens een alternatief is geboden voor de vervallen lijn 127. In de genoemde periode maakten 297 reizigers gebruik van U-flex; dit is gemiddeld 2 reizigers per dag. De meeste reizigers (circa 65%) reizen tussen de kern Haarzuilens en station Vleuten. Circa 35% reist binnen Vleuten. Dit kan verklaard worden doordat reizigers in Vleuten naast U-flex ook het alternatief van lijn 128 Maarssen – Vleuten en station Vleuten (trein en meerdere buslijnen) hebben binnen loopafstand / fietsafstand.

U-flex Soesterberg – Huis ter Heide

In dit nieuwe gebied in de omgeving Huis ter Heide / Soesterberg maakten in de genoemde periode van 291 reizigers gebruik van U-flex. Dit is gemiddeld 2 reizigers per dag. 72% van de reizigers reisden van/naar station Den Dolder als overstaplocatie. Qua bestemmingen reist 20% naar de halte Camp New Amsterdam en 31% naar het Nationaal Militair Museum.

U-flex Austerlitz

Het nieuwe U-flex gebied Austerlitz biedt reizigers ook in avonden en weekend een verbinding naar Austerlitz. Reizigers kunnen hierbij onder andere naar station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation reizen. In de genoemde periode hebben 670 reizigers gebruik gemaakt van U-flex; dit zijn gemiddeld 4,5 reizigers per dag. 75% van de reizigers reist van en naar station Driebergen-Zeist als overstappunt. 18% reist van Austerlitz naar het busstation in Zeist. Qua bestemming in Austerlitz reist 60% van de reizigers van en naar de halte Austerlitz Dorsplein.

De meeste uitbreidingen van U-flex voldoen in een reisbehoefte van reizigers en worden diverse malen gebruikt. Voor alle uitbreidingen geldt dat reizigers een vervoeralternatief wordt geboden op momenten of in gebieden waar vast openbaar vervoer niet rijdt. De uitbreidingen van U-flex zullen wij dan ook continueren in 2027.

Andere koppeling stadslijnen

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

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

2.2 Capaciteitsknelpunten

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

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

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

Lijn 6 Utrecht CS – Overvecht

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

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

Lijn 29 Bilthoven – Science Park

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

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

2.3 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

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

Kleine kernen

De route van lijn 122 zal in Utrecht worden verlengd naar winkelcentrum en station Overvecht. De haltes Utrecht Winkelcentrum Overvecht en Station Overvecht worden daarnaast ook toegevoegd aan het U-flex gebied Westbroek-Tienhoven. Hierdoor kunnen inwoners van Westbroek, Tienhoven en Oud-Maarsseveen voortaan rechtstreeks naar meer belangrijke bestemmingen in Overvecht reizen.

De nieuwe lijn 127 zal op werkdagen overdag gaan rijden van Haarzuilens via Vleuten naar station Leidsche Rijn. Lijn 127 was in het vervoerplan 2026 komen te vervallen, maar zal in het vervoerplan 2027 weer gaan rijden. Hiermee krijgen Haarzuilens en Vleuten Oost op werkdagen overdag weer een vaste bus. In de avonden en weekend kunnen reizigers uit Haarzuilens en Vleuten-Oost gebruik maken van U-flex.

Zowel de verlenging van de route (en het blijven rijden van) lijn 122 als het opnieuw rijden van lijn 127 is een uitwerking van een aangenomen motie in Provinciale Staten. Het gebruik van de lijnen 122 en 127 zal worden gemonitord. Bezien moet worden of deze uitwerkingen duurzaam zijn of dat alternatieve oplossingen zoals een buurtbus of U-flex voor deze gebieden in de toekomst mogelijk zijn.

Naast bovenstaande maatregelen op lijn 122 en 127 wordt U-flex in verschillende gebieden uitgebreid: Aan het U-flex gebied Schalkwijk / 't Goy wordt de halte Nieuwegein Wiersdijk toegevoegd zodat inwoners van de kernen Schalkwijk, Tull en 't Waal en 't Goy rechtstreeks naar een tramhalte kunnen reizen. Dit scheelt voor reizigers een extra overstap in en omweg via Houten. Ook wordt in dit gebied een U-flex halte toegevoegd in Cothen, waar reizigers kunnen overstappen richting Wijk bij Duurstede en Doorn.

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

In het U-flex gebied Austerlitz komt een nieuwe halte bij het verpleeghuis Zonnebos in Zeist. Hiermee kunnen bewoners, bezoekers en personeel van het verpleeghuis reizen naar o.a. Zeist Busstation en Station Driebergen Zeist.

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

Bedrijventerreinen

Lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen wordt gekoppeld aan lijn 27 Maarssen – Zuilen – Science Park. Hierdoor is het mogelijk om zonder overstap 'over het station heen' te reizen waardoor Lage Weide ook beter bereikbaar is vanuit Maarssen-Dorp en Utrecht-Noord.

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

2.4 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein

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

Smakkelaarsveld

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

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

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

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

Lombokplein

De werkzaamheden aan het Lombokplein en omgeving, aan de westzijde van Utrecht CS, vangen aan in 2027 en lopen door tot in 2029. Vanaf 2027 wordt gewerkt op de Graadt van Roggenweg. Hierdoor moeten lijn 5, 6, 7, 16 en 84 (als ook de streeklijnen vanuit de buurconcessies Noord-Brabant en Zuid-Holland DMG) omrijden via de Overste de Oudenlaan en Van Zijstweg. In de uitgangspuntennotitie is verwoord dat deze omleidingen zoals nu voorzien DRU-neutraal gereden kunnen worden. Overleg over de omleidingsroutes met gemeente Utrecht en provincie heeft geleid tot het beeld dat er maatregelen voor de doorstroming van de bus op de omleidingsroutes noodzakelijk zijn. Wij roepen gemeente op om, samen met de vervoerders en provincie, deze maatregelen te effectueren, zodat de omleidingen daadwerkelijk DRU-neutraal gereden kunnen worden.

2.5 Afwaardering wegen gemeente Utrecht

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

Het verlagen van de maximumsnelheid komt de verkeersveiligheid uiteraard ten goede, maar het heeft ook effect op de doorstroming en rijtijden van de bus. Bussen zijn langer onderweg, waardoor bij een gelijkblijvend aantal ritten de hoeveelheid dienstregelingen (DRU) en het aantal in te zetten bussen zal toenemen.

Uitgangspunt van de provincie is dat deze toename gecompenseerd moet worden in het voorzieningenniveau om weer neutraal uit te komen.

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

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

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

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

2.6 Evaluatie nachtnet

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

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

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

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

Te zien is dat lijn N1 (naar Leidsche Rijn / De Meern) en lijn N9 (naar Zeist) de drukste lijnen zijn. Qua dagen is de vrijdag de drukste nacht. Op donderdag is het gebruik van de nachtbus nog vrij beperkt. De donderdag is qua uitgaansavond uiteraard een rustigere dag dan de vrijdag of zaterdag. Lijn N9 naar Zeist doet het op donderdagen opvallend goed. Dit is te verklaren doordat vorig jaar nachtlijn 412 op donderdagen reed en reizigers op de relatie Science Park / Zeist al gewend waren te reizen op een donderdagnacht. Bij een verdere bekendheid en promotie is de verwachting dat ook op de andere nachtlijnen het vervoer op donderdag kan toenemen.

Bestemmingen nachtlijnen januari + februari 2026

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

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

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

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

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

- Leerdam, De Bilt, Bilthoven en Den Dolder zijn als grotere kernen rondom Utrecht niet op het nachtnet aangesloten. De Bilt wordt deels nog ontsloten met nachtlijn N8 en N50 via haltes op de Utrechtseweg.
- De nachttrein van NS uit de richting Amsterdam komt elke uur aan om xx.48 uur. Behalve de ritten rond 3 uur op de lijnen N1, N4, N5 en N6 sluiten de nachtlijnen niet goed aan op de aankomende nachttrein.
- De nachtlijnen rijden 'enkelzijdig', dus niet in twee richtingen. Reizigers kunnen in de nachtelijke uren nu niet naar Utrecht CS of Utrecht-Centrum reizen.

- De nachtlijnen van de concessie Utrecht Buiten (gereden door Keolis) vormen een aanvulling op de nachtlijnen van 'Binnen' o.a. in de bediening van Overvecht, Papendorp en Maarssen. Daarentegen signaleren wij ook enkele (gedeeltelijke) dubbelingen in bediening o.a. bij De Meern, Veldhuizen en Soest.

Aanbevelingen

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

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

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

2.7 Kwaliteitsimpuls Breukelen

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

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

3 Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen

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

3.1 Tram naar Utrecht Science Park

Zoals aangekondigd in eerdere vervoerplannen zijn er plannen om de Uithoflijn frequenter en op meer momenten te rijden. De volgende uitbreidingen zijn voorzien:

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

Samen met provincie onderzoeken wij met welk tijdsplan deze uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden. De uitbreiding van de frequentie in de spits heeft hierbij de eerste prioriteit.

3.2 OV-bereikbaarheid nieuwbouwlocaties

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

Odijk Kersenweide

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

Soesterberg (Vliegbasis)

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

Utrecht Haarrijn

De nieuwbouwwijk Utrecht Haarrijn wordt ontsloten met lijn 128 Maarssen – Vleuten en met lijn 5 Maarssen Station – Terwijde – Leidsche Rijn – Utrecht CS. In het vervoerplan 2027 vinden er geen uitbreidingen plaats op deze lijnen.

Utrecht Merwedekanaalzone

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

Utrecht Tussen de rails

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

Utrecht Papendorp

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

In dit vervoerplan is er een uitbreiding op lijn 184 van en naar Papendorp:

Lijn 184 blijft in de zomer- en kerstperiode 4x per uur rijden tussen Utrecht CS en Papendorp in plaats van 2x per uur. Met deze uitbreiding ontstaat een betere bediening van Papendorp in de genoemde periode.

Utrecht Zuilense Vecht

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

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

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

3.3 Corridor Breda – Gorinchem – Utrecht (BGU)

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

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

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

3.4 Continuïteit lijn 122 (Utrecht – Nieuw-Loosdrecht)

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

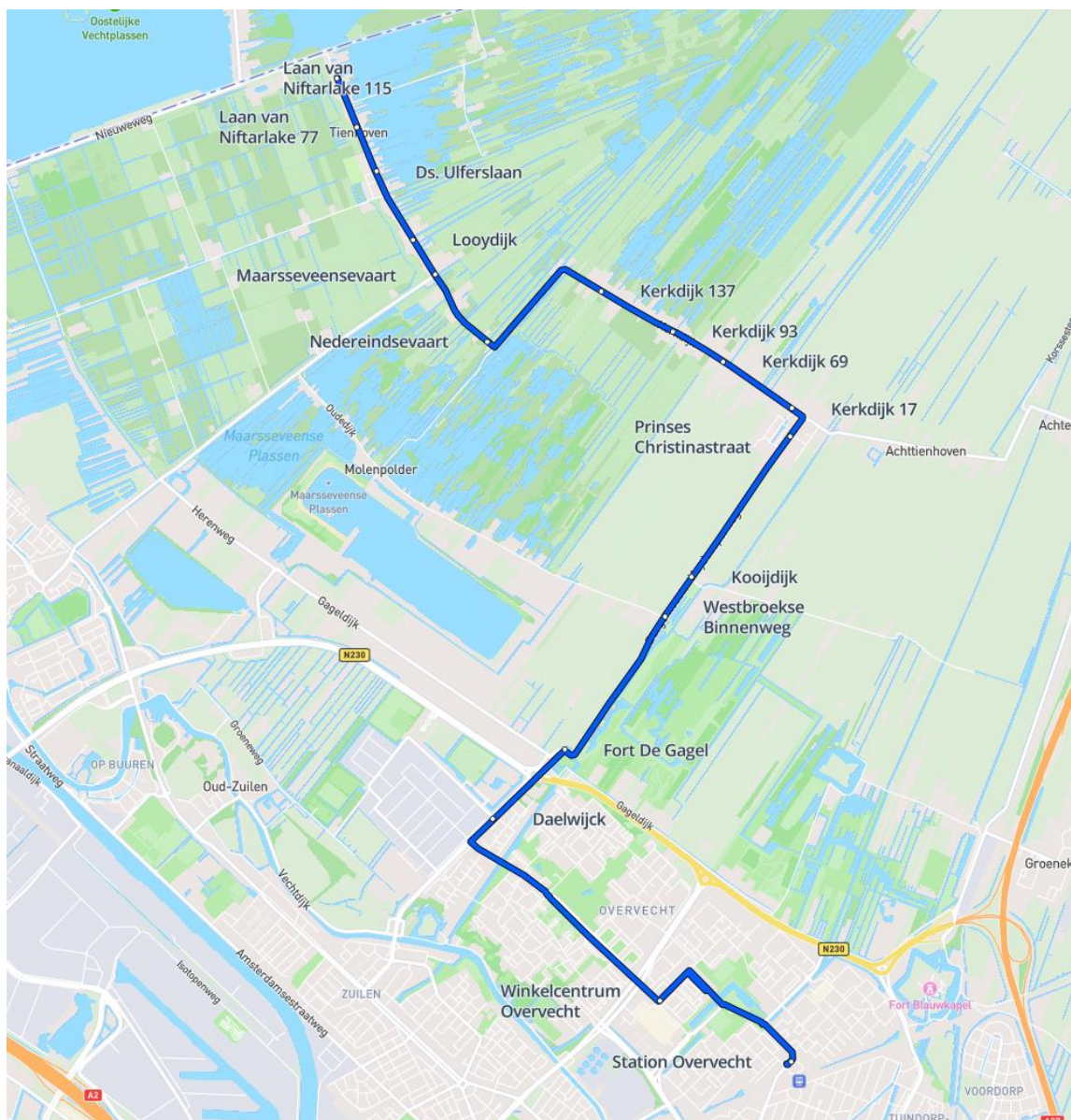
Het aantal reizigers op lijn 122 tussen Nieuw-Loosdrecht en Utrecht is zeer beperkt. Op het drukste deel van deze lijn, tussen Westbroek en Utrecht, reizen gemiddeld per dag in beide richtingen samen 17 reizigers. Dit is gemiddeld 0,65 reizigers per rit. Richting Loosdrecht reizen slechts 5 reizigers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

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

De bereikbaarheid van het landelijk gebied en de kleine kernen in de provincie is erg belangrijk in het kader van leefbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen. Gezien de zeer lage reizigersaantallen is het rijden van een vaste bus op deze verbinding echter niet meer verantwoord. In het concept-vervoerplan was daarom voorgesteld om lijn 122 te laten vervallen en de bereikbaarheid van de kleine kernen te borgen door (de uitbreiding van) U-flex in dit gebied.

Door een aangenomen motie in Provinciale Staten is het vervoerplan op dit punt aangepast. Op werkdagen overdag zal lijn 122 toch blijven rijden. De route van lijn 122 wordt aangepast. De route van lijn 122 zal in Utrecht wijzigen en worden verlengd naar station Utrecht Overvecht. Onderweg halteert lijn 122 hierbij ook nog bij het winkelcentrum Overvecht. Hierdoor worden het winkelcentrum en het station rechtstreeks bereikbaar.

Aan de andere zijde van de route zal lijn 122 rijden tot aan Tienhoven. Er ontstaat dus een nieuwe lijn 122 van Tienhoven naar Utrecht Overvecht via Oud-Maarsseveen, Westbroek en winkelcentrum Overvecht. De kleine kernen in de provincie Utrecht behouden hiermee hun vaste bus op werkdagen overdag naar Utrecht. Lijn 122 gaat hierbij 1x per uur rijden.



Het gedeelte van de oude lijn 122 binenn de provincie Noord-Holland tussen Tienhoven en Nieuw-Loosdrecht komt te vervallen. Reizigers van en naar dit gebied in Noord-Holland kunnen van U-flex gebruik maken om te reizen naar overstaphaltes van het openbaar vervoer.

In de avonduren en in het weekend, als lijn 122 niet rijdt, kunnen reizigers gebruik maken van U-flex. Zo is en blijft dit gebied bereikbaar; de hele week van 's-ochtends tot 's-avonds laat.

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

Tenslotte onderzoeken wij samen met de gemeente Wijdemeren of een extra halte gerealiseerd kan worden voor U-flex bij zwemstrand De Strook aan de Loosdrechtse Plassen.

3.5 Verbetering Maarssen e.o.

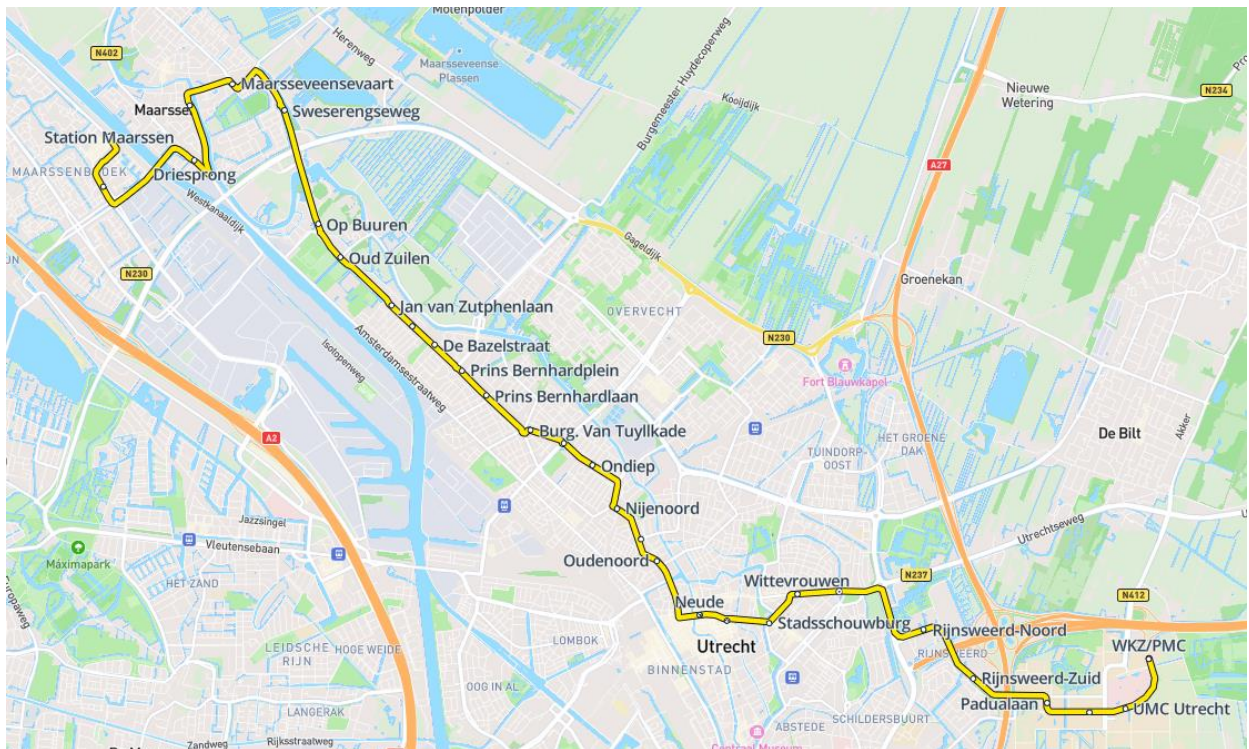
Niet als uitgangspunt door de provincie meegegeven, maar wel als ontwikkelvoorstel opgepakt, is het plan 'verbetering Maarssen e.o.'. Aanleiding voor het plan zijn een aantal elementen:

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

De opzet voor Maarssen en omgeving is als volgt:

Verlenging route lijn 27

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



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

Lijn 27 zal worden gereden met gelede bussen.

Lijn 27 ook in avond en weekend

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

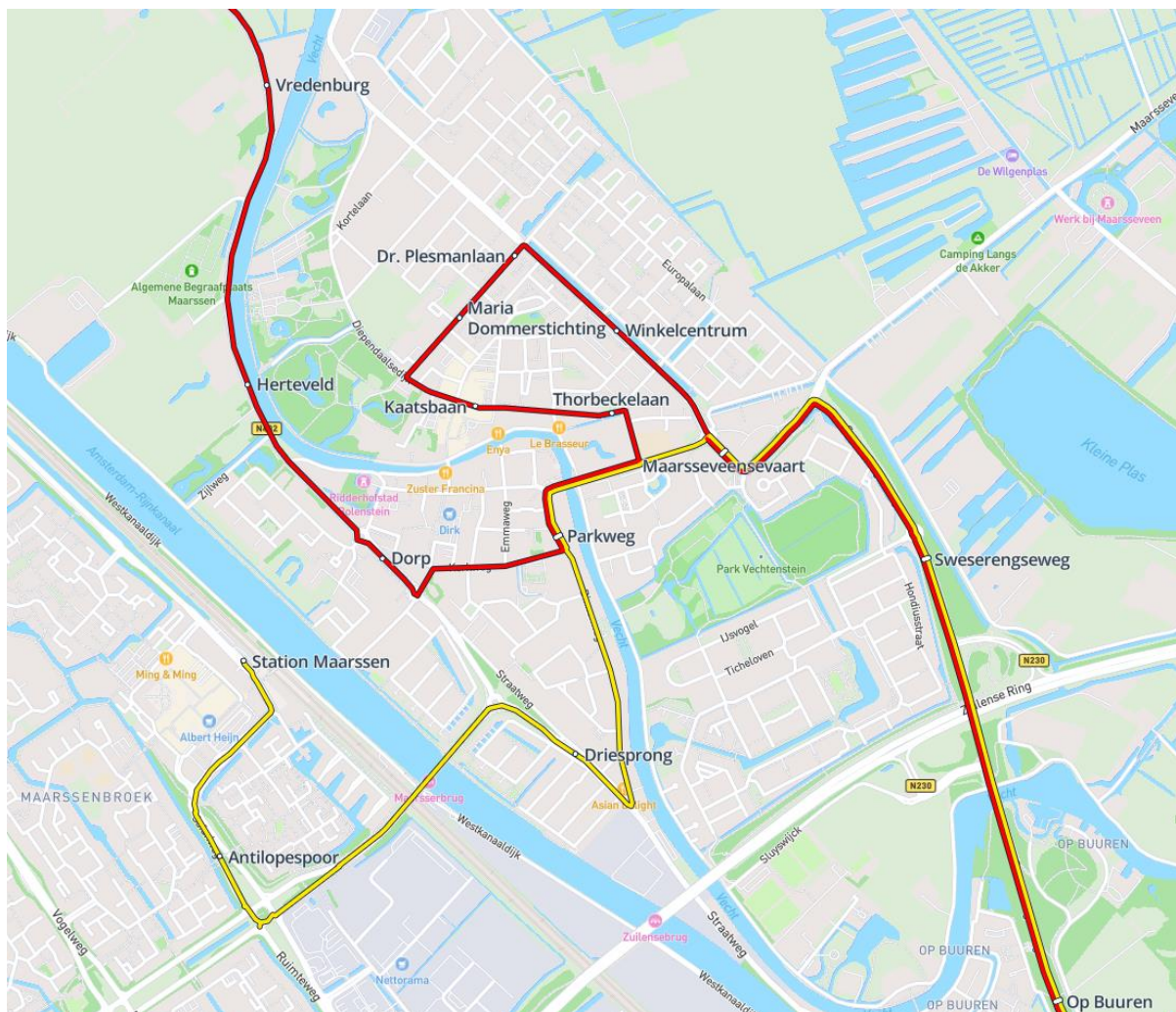
Koppeling lijn 27 met lijn 13 bij Maarssen Station

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

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

Lijn 12 verval

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



Uitbreiding lijn 120

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

Verbetering frequenties / reismogelijkheden

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

Reismogelijkheden Maarssen (ritten per uur)

Bestemming:	huidig	huidig	huidig	huidig	huidig	nieuw	nieuw	nieuw	nieuw	nieuw
	spits	dal	avond	zat	zon	spits	dal	avond	zat	zon
Utrecht CS via Zuilen	6	4	2	4	2	4	2	1	2	2
Utrecht CS via Zuilen / Maarssen NS	6	4	2	4	2	8 / 10	6	3	4	4
Station Maarssen	2	2	1	2	1	4 / 6	4	2	2	2
Centrum Utrecht	0	0	0	0	0	4 / 6	4	2	2	2
Science Park	0	0	0	0	0	4 / 6	4	2	2	2

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

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

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

3.6 Pluspakket

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

Om deze reden zijn de maatregelen voor invulling van het pluspakket niet opgenomen in de definitieve versie van dit vervoerplan.

4 Toelichting per lijn

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

Lijn 1 Overvecht – Utrecht CS – Hoograven

Geen wijzigingen.

Lijn 2 Utrecht CS – Museumkwartier – Utrecht CS

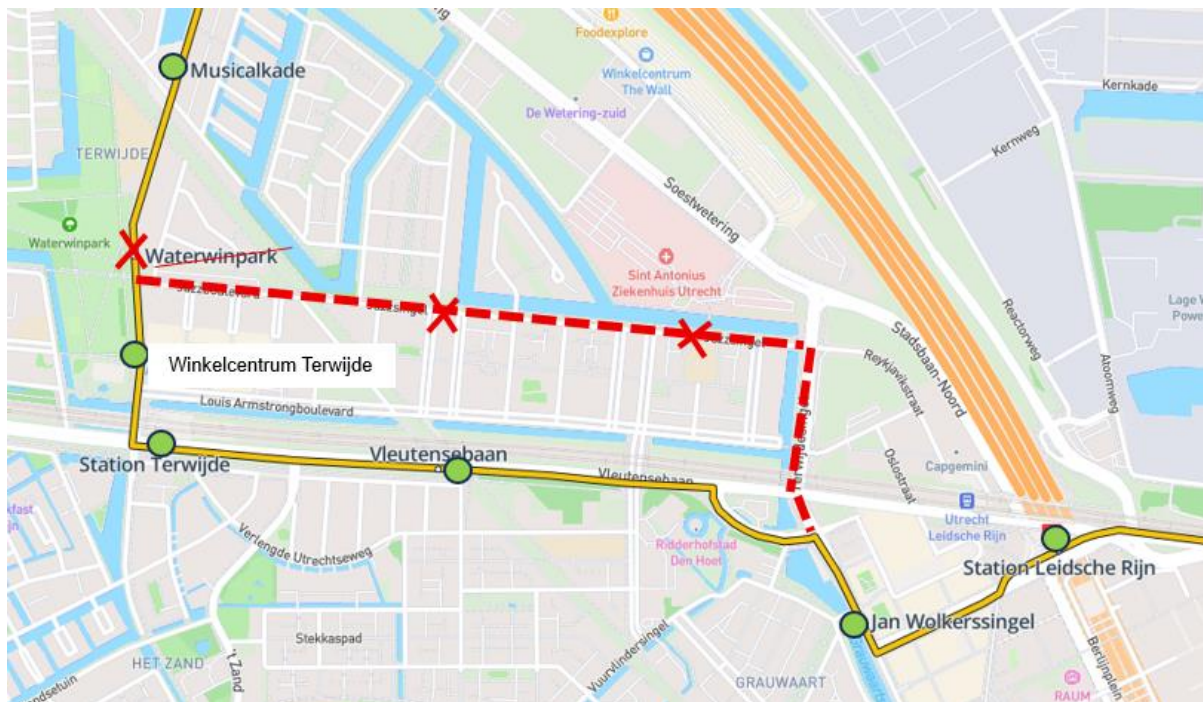
Geen wijzigingen.

Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht / Zuilen – Utrecht CS

Geen wijzigingen.

Lijn 5 Maarssen – Terwijde – Utrecht CS – Voordorp

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



De Jazzsingel is qua inrichting (30 km per uur en drempels) minder geschikt als busroute dan de Vleutensebaan. De haltes Duke Ellingtonstraat en Jazzsingel/Antonius Ziekenhuis vervallen voor lijn 5. Deze haltes blijven bediend door lijn 11 Vleuten – Leidsche Rijn – Utrecht Overvecht. Het Antonius Ziekenhuis blijft vanuit de richting Maarssen ook bereikbaar met lijn 48 en 73 via de halte Soestwetering / Antonius Ziekenhuis.

De halte Waterwinpark komt ook te vervallen. De gemeente heeft laten weten dat deze halte niet op de huidige locatie gehandhaafd kan blijven. De vervangende halte Winkencentrum Terwijde ligt op minder dan 200 meter. Deze halte wordt een gezamenlijke halte van lijn 5 en lijn 11.

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

Lijn 6 Terwijde – Utrecht CS – Overvecht

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

Lijn 7 Zuilen – Utrecht CS – Westraven

Geen wijzigingen.

Lijn 8 Wilhelminapark – Utrecht CS – Lunetten

De kruising Museumlaan / Prinsesselaan wordt door de gemeente Utrecht aangepast zodat lijn 8 via de Museumlaan naar de halte Oorsprongpark kan rijden. Dit voorkomt dat lijn 8 moet omrijden via de Biltstraat. Wanneer deze aanpassing is gerealiseerd zal de route van lijn 8 direct worden aangepast.

Lijn 9 Utrecht CS – Galgenwaard

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

Lijn 10 Lunetten – Papendorp – Leidsche Rijn

Geen wijzigingen.

Lijn 11 Vleuten – Leidsche Rijn – Overvecht

Geen wijzigingen.

Lijn 12 Utrecht CS – Zuilen – Maarssen

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

Lijn 13 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen

Geen wijzigingen.

Lijn 16 Utrecht CS – De Meern

Geen wijzigingen.

Lijn 18 Utrecht CS - Rijnsweerd

Geen wijzigingen.

Lijn 19 Utrecht CS – De Meern

Geen wijzigingen.

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

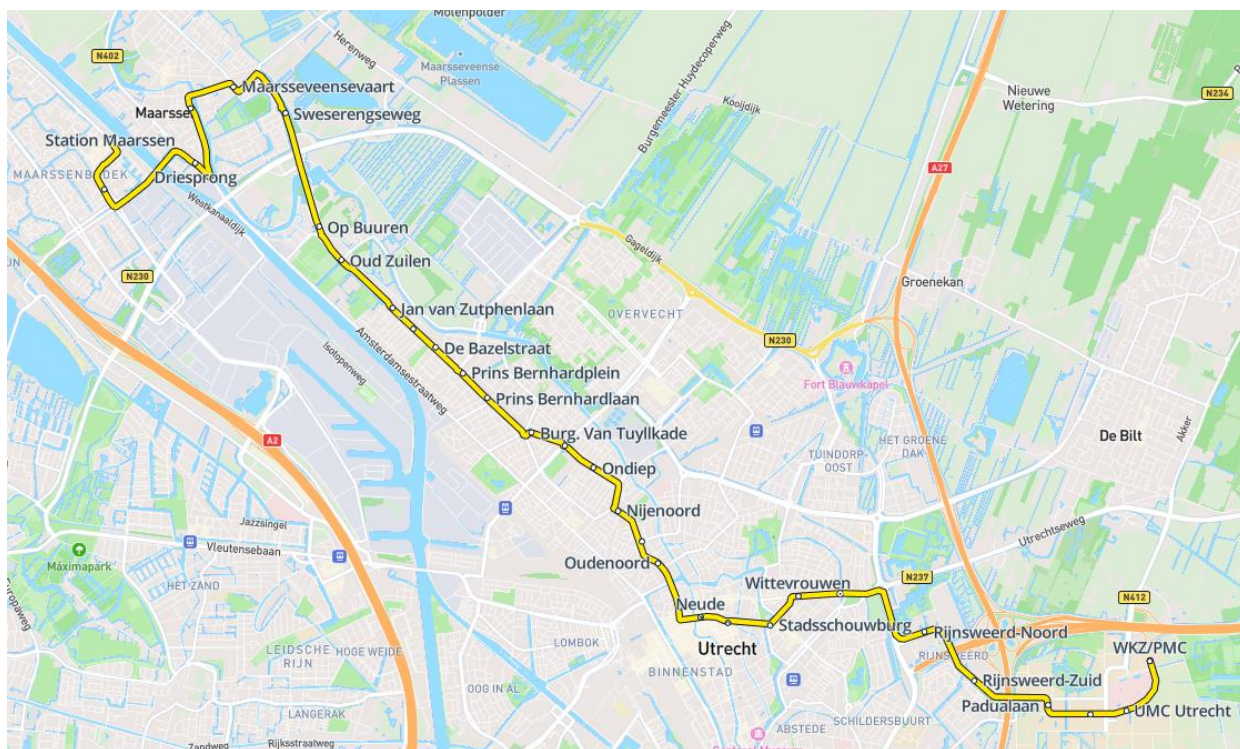
Zoals toegelicht in hoofdstuk 3.2 zijn er plannen om de Uithoflijn frequenter en op meer momenten te rijden. De uitbreiding betreft:

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

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

Lijn 27 Zuilen – Centrum – Science Park

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



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

Lijn 27 rijdt in Zuilen recht door over de Burgemeester Norbruislaan en niet meer via het lusje bij de Professor Bavinckstraat. Lijn 7 rijdt deze route nog wel. Hierdoor komen er minder bussen bij de halte Bavinckstraat en

wordt de verkeerssituatie bij deze halte overzichtelijker en verbeterd. Samen met de gemeente Utrecht onderzoeken wij of de situering van de haltes op de Burgemeester Norbruislaan verbeterd kan worden. Daar liggen de haltes aan weerszijde van de weg ver uit elkaar en ongunstig ten opzichte van toekomstige nieuwbouw op sportpark Elinkwijk.

Lijn 28 Vleuterweide – Utrecht CS – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 29 Vleuterweide – Vaartsche Rijn – Science Park – Bilthoven

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

Lijn 30 Overvecht – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 31 IJsselstein – Science Park

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

Lijn 32 Houten – Science Park

Geen wijzigingen.

Lijn 34 Utrecht Westraven – Science Park – Zeist - Amersfoort

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

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

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

Lijn 43 Houten – Odijk – Driebergen-Zeist

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

kan gebruik maken van lijn 43 door op te stappen bij de bestaande halte De Vork (via de toekomstige onderdoorgang onder de N229). Uitbreiding van de fietsvoorzieningen bij halte De Vork is daarbij gewenst.

Lijn 44 Houten – Nieuwegein – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 47 Utrecht CS – Houten

Geen wijzigingen.

Lijn 48 Houten – Nieuwegein – Maarssen

Geen wijzigingen.

Lijn 55 Utrecht CS – Groenekan – Maartensdijk

Geen wijzigingen.

Lijn 57 Driebergen-Zeist – Austerlitz – Zeist

Geen wijzigingen.

Lijn 64 Vianen Lekbrug – De Biezen – Hoef en Haag

Geen wijzigingen.

Lijn 65 Utrecht CS – Nieuwegein – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 66 Utrecht CS – Het Klooster

Geen wijzigingen.

Lijn 67 Utrecht CS – Nieuwegein City

Geen wijzigingen.

Lijn 73 Maarssen – Utrecht CS – Zeist

Geen wijzigingen.

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

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

Lijn 77 Nieuwegein – Utrecht CS – Bilthoven

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

Lijn 81 Meerkerk – Vianen

Geen wijzigingen.

Lijn 84 Hoef en Haag – Vianen – Utrecht CS

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

Lijn 85 Leerdam – Vianen – Utrecht CS

Geen wijzigingen.

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

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

Lijn 111 Vleuten – Kasteel De Haar - Breukelen

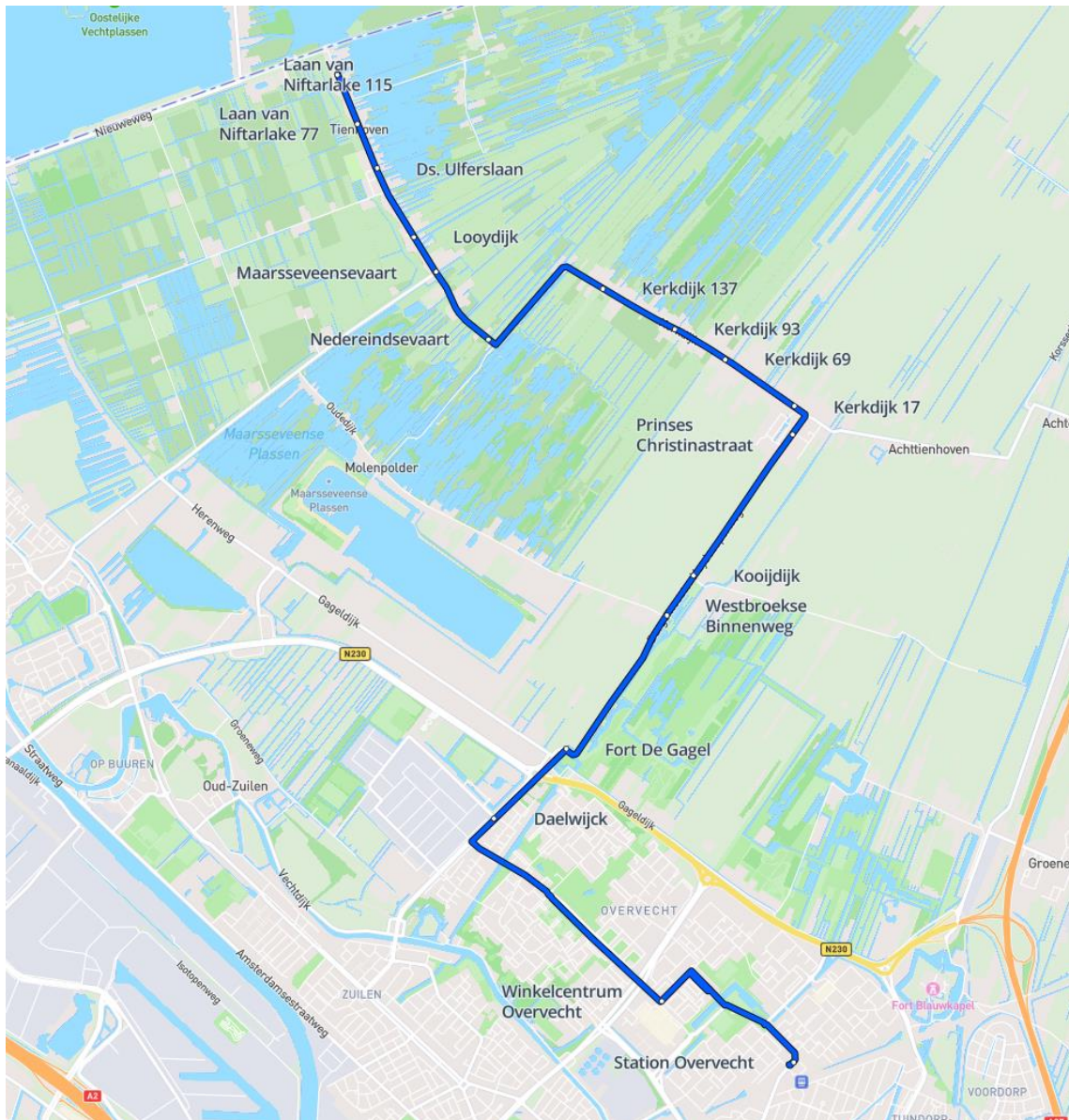
In Breukelen zal lijn 111 verhuizen naar de westzijde van het station, zodra het nieuwe busstation aan deze zijde van het spoor gereed is.

Lijn 122 Utrecht – Tienhoven

In het concept-vervoerplan 2027 kwam lijn 122 Nieuw-Loosdrecht – Utrecht te vervallen. De bereikbaarheid van de kleine kernen in dit gebied werd geborgd door het flexibele systeem U-flex, waarvan de reismogelijkheden werden uitgebreid.

Door een aangenomen motie in Provinciale Staten is het definitieve vervoerplan op dit punt aangepast. Op werkdagen overdag zal lijn 122 toch blijven rijden. De route van lijn 122 wordt aangepast. De route van lijn 122 zal in Utrecht wijzigen en worden verlengd naar station Utrecht Overvecht. Onderweg halteert lijn 122 hierbij ook nog bij het winkelcentrum Overvecht. Hierdoor worden het winkelcentrum en het station Overvecht rechtstreeks bereikbaar.

Aan de andere zijde van de route zal lijn 122 rijden tot aan Tienhoven. Er ontstaat dus een nieuwe lijn 122 van Tienhoven naar Utrecht Overvecht via Oud-Maarsseveen, Westbroek en winkelcentrum Overvecht. De kleine kernen in de provincie Utrecht behouden hiermee hun vaste bus naar Utrecht. Lijn 122 gaat hierbij 1x per uur rijden op werkdagen overdag. In de avonden en weekend kunnen reizigers gebruik maken van U-flex.



Het gedeelte van de oude lijn 122 binenn de provincie Noord-Holland tussen Tienhoven en Nieuw-Loosdrecht komt te vervallen. Reizigers van en naar dit gebied in Noord-Holland kunnen van U-flex gebruik maken.

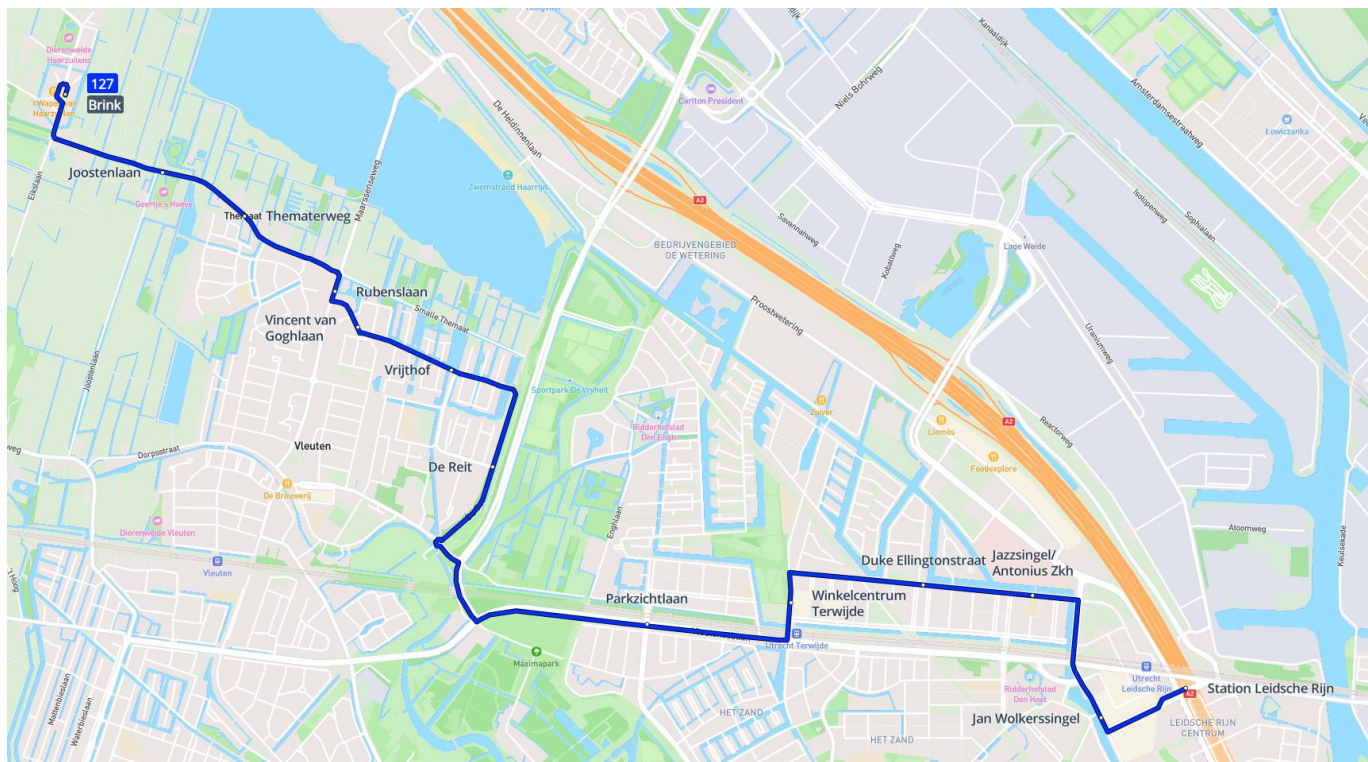
Het gebruik van lijn 122 zal worden gemonitord. Bezien moet worden of deze uitwerking van de motie duurzaam is of dat alternatieve oplossingen zoals een buurtbus of U-flex voor dit gebieden in de toekomst mogelijk zijn.

Lijn 127 Haarzuilens – Utrecht

Naar aanleiding van een aangenomen motie in Provinciale Staten gaat lijn 127 (opnieuw) rijden. Deze lijn kwam in het vervoerplan 2026 te vervallen. De reismogelijkheden van en naar kasteel De Haar en Kockengen zijn sinds het vervoerplan 2026 overgenomen door lijn 111 Breukelen – Kockengen – kasteel De Haar – Vleuten. Deze lijn blijft ook in het vervoerplan 2027 rijden. De bediening van de kern Haarzuilens en Vleuten Oost werd overgenomen door het flexible systeem U-flex.

Door de motie zal de vaste bus in Haarzuilens en Vleuten-Oost worden hersteld. Lijn 127 zal hierbij gaan rijden vanaf Haarzuilens via Vleuten Oost naar station Leidsche Rijn. Reizigers hebben bij Leidsche Rijn

overstapmogelijkheden op de trein en op bussen in alle richtingen. Lijn 127 rijdt hierbij via het Antonius Ziekenhuis, zodat dit ziekenhuis vanuit Vleuten en Haarzuilens rechtstreeks bereikbaar wordt.



Lijn 127 rijdt op werkdagen overdag in een frequentie van 1x per uur. In de avond en in het weekend rijdt lijn 127 niet en zijn Haarzuilens en Vleuten-Oost bereikbaar met U-flex.

Het gebruik van lijn 127 zal worden gemonitord. Bezien moet worden of deze uitwerking van de motie duurzaam is of dat alternatieve oplossingen zoals een buurtbus of U-flex voor dit gebied in de toekomst mogelijk zijn.

Lijn 128 Vleuten - Maarssen

Geen wijzigingen.

Lijn 158 Bilthoven – Berg en Bosch

Geen wijzigingen.

Lijn 184 Utrecht CS - Vianen

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

Lijn 565 Nieuwgein City – Vreeswijk

Geen wijzigingen.

Lijn N1 Utrecht – Leidsche Rijn – Vleuten – Maarssenbroek

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

Lijn N4 Utrecht – Houten

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

Lijn N5 Utrecht – Nieuwegein – Vianen – Hoef en Haag

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

Lijn N6 Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein

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

Lijn N9 Utrecht – Science Park – Zeist – Soest

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

U-flex

Per U-flex gebied worden de wijzigingen toegelicht:

U-flex Vijfheerenlanden-West

Geen wijzigingen.

U-flex Vijfheerenlanden-Oost

Geen wijzigingen.

U-flex Bilthoven

Geen wijzigingen.

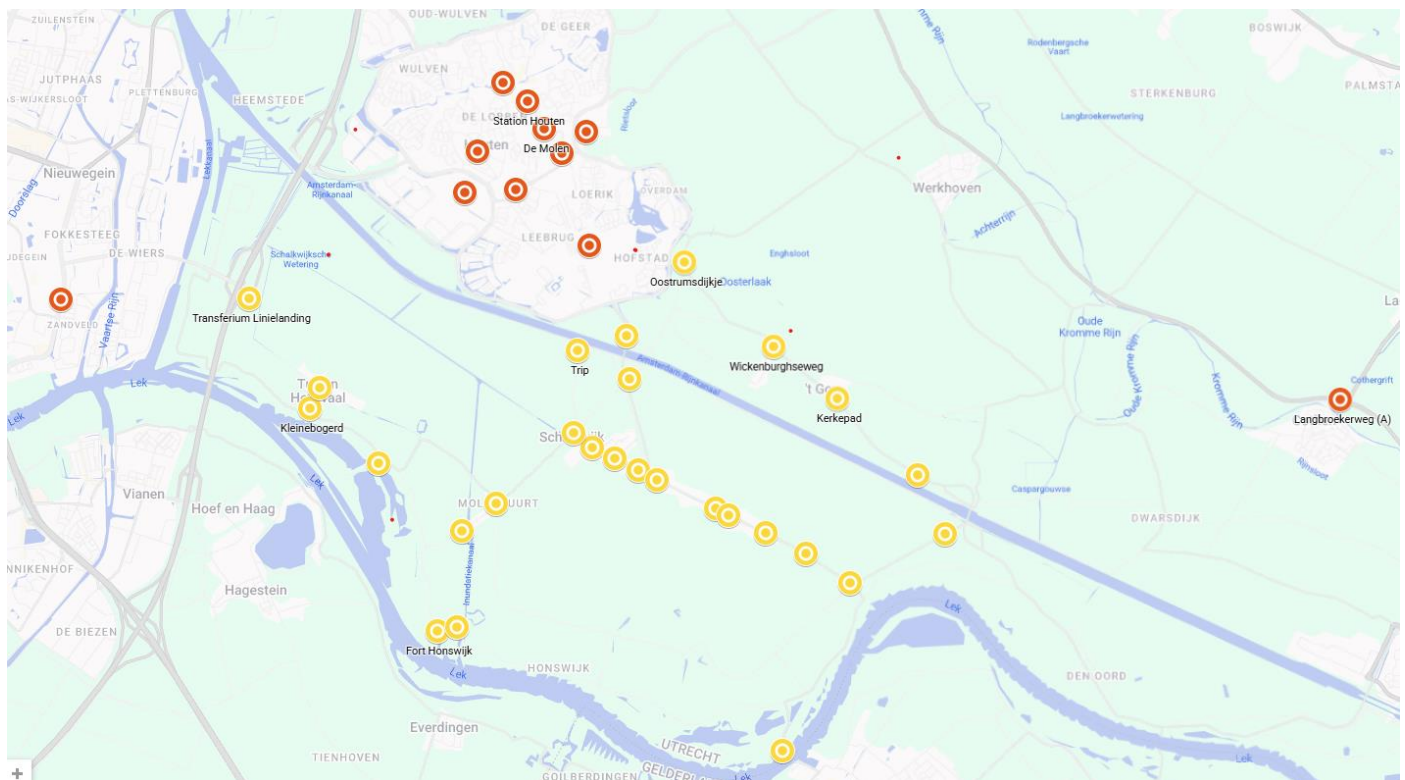
U-flex Maarssen

Geen wijzigingen.

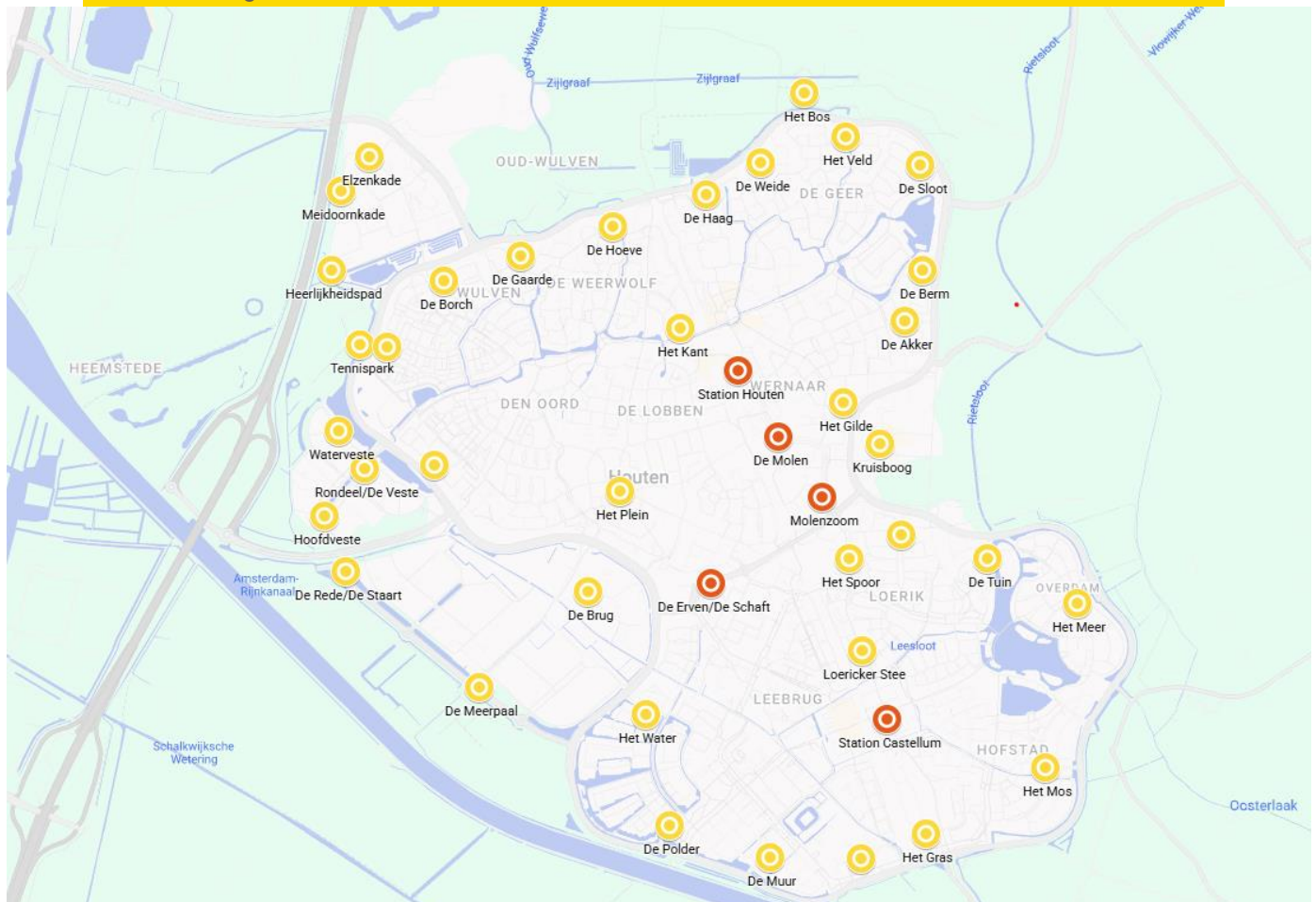
U-flex Houten – Schalkwijk

Het U-flex gebied Houten – Schalkwijk wordt gesplitst in twee U-flex-gebieden. De zuidelijke Rondweg rond Houten vormt de grens tussen beide gebieden. Vanuit het nieuwe U-flex gebied Schalkwijk / 't Goy blijft het mogelijk om naar de bestaande knooppunthaltes en bestemmingshaltes in Houten te reizen. Dit zijn station Houten Castellum, halte Erven / De Schaft, halte Molenzoom, station Houten, Houten Het Kant, Houten Het Plein, Houten Kruisboog en Houten De Brug. Aan U-flex gebied Schalkwijk / 't Goy wordt de halte Wiersdijk in Nieuwegein toegevoegd waardoor reizigers naar Nieuwegein een extra overstap in Houten wordt bespaard. Daarnaast wordt de halte Cothen Langbroekerweg toegevoegd aan het gebied Schalkwijk. Reizigers kunnen hier overstappen op de bus richting Wijk bij Duurstede en Doorn.

Nieuw U-flex gebied Schalkwijk / 't Goy



Nieuwe U-flex gebied Houten



U-flex Maartensdijk - Lage Vuursche

In overeenstemming met de wijzigingen in het vervoerplan van de concessie Buiten komt de halte Prins Hendriksoord in Lage Vuursche te vervallen. De halte Ernst Sillem Hoeve is het alternatief voor reizigers. Aan de oostkant van het gebied wordt de halte Soest, Soestdijk-Noord en de halte Lage Vuursche, Hoge Vuurseweg toegevoegd. Hier kunnen reizigers overstappen op o.a. lijn 70 en 71.

U-flex Westbroek - Tienhoven

De haltes Utrecht Winkelcentrum Overvecht, Station Overvecht en Nieuw-Loosdrecht Gemeentehuis worden toegevoegd aan dit U-flex gebied. Hierdoor krijgen reizigers meer reismogelijkheden. Deze nieuwe haltes worden 'rode haltes'; zogenaamde bestemmingshaltes. Het reizen tussen bestemmingshaltes onderling is niet mogelijk. Samen met de gemeente Wijdmeren onderzoeken wij of een extra halte gerealiseerd kan worden voor U-flex bij zwemstrand De Strook aan de Loosdrechtse Plassen.

U-flex Vleuten – Haarzuilens

Geen wijzigingen.

U-flex Soesterberg – Huis ter Heide

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

U-flex Austerlitz

Dit U-flex gebied zal worden uitgebreid met een nieuwe halte bij het verpleeghuis Zonnebos in Zeist. Hiermee is deze locatie voortaan goed bereikbaar voor bewoners, bezoekers en personeel.

5 Infrastructuur

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

5.1 Nieuwe haltes

Bunnik

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

De Bilt

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

Utrecht

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

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 wordt de route van lijn 5 verlegd van de Jazzsingel naar de Vleutensebaan. In verband met deze routewijziging is een nieuwe halte nodig op de Vleutensebaan ter hoogte van de kruising Rijnkennemerlaan.

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

Vijfheerenlanden

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

Zeist

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

Soest

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

Stichtse Vecht

Samen met de gemeente Stichtse Vecht onderzoeken wij graag of een extra halte gerealiseerd kan worden voor U-flex bij zwemstrand De Strook aan de Loosdrechtse Plassen.

5.2 Vervallen haltes

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

- Bilthoven, RIVM / 1^e Brandenburgerweg (vervalt na verhuizing RIVM)
- Bilthoven, Duivenlaan (haltes op de 1^e Brandenburgerweg) (vervalt na verhuizing RIVM)
- Nieuwegein, Centrum/Zuidstedeweg (vervalt na ingebruikname nieuwe busstation City)
- Utrecht, Adelaarstraat (vervalt na herinrichting van de weg)
- Utrecht, Aziëlaan (halte op de Columbuslaan)
- Utrecht, Franciscusdreef - C (halte op de Mississippi dreef)
- Utrecht, Kanaleneiland-Zuid – E (halte op de Europalaan) (vervalt na realisatie keerlus Europalaan)
- Utrecht, Paranadreef (haltes op de Arizonadreef)
- Utrecht, Strijkviertel-Zuid
- Utrecht, Texel (halte op de Brennerbaan)
- Utrecht, P+R Westraven - E (halte op de Griffioenlaan) (vervalt na realisatie keerlus Europalaan)
- Utrecht, Waterwinpark (halte op de Musicallaan)
- Amersfoort, Warande
- Lage Vuursche, Prins Hendriksoord

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

5.3 Wijziging haltenamen

De volgende haltes krijgen een andere naam:

- Bilthoven, RIVM / Soestdijkseweg wijzigt in Antonie van Leeuwenhoeklaan
- Oud-Maarsseveen, Maarsseveensevaart wijzigt in Looydijk 3
- Soesterberg, Oude Tempellaan (haltes voor lijn 34) wijzigt in Banningstraat
- Utrecht, Socrateslaan wijzigt in Zuiderbrug
- 't Goy, Café De Eng wijzigt in Kerkepad
- 't Goy, Odijk wijzigt in Beusichemseweg 144
- Zeist, Slotlaan (halte op de 1^e Hogeweg) wijzigt in 1^e Hogeweg
- Zeist, Hogeweg wijzigt in 2^e Hogeweg

5.4 Overige aanpassingen infrastructuur

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

Gemeente Utrecht

Doorstromingsmaatregelen

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

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

- Theemsdreef / Moezeldreef aanpassing middengeleider
- Mississippi-dreef / fietsoversteek: bus in de voorrang
- De Lessepstraat verplaatsing verkeersbord
- Humbertdreef / Theemsdreef aanpassing middengeleider
- Romerostraat / Sartreweg: aanpassing voorrangssituatie
- Station Terwijde: verlenging haltekom
- Halte Aziëlaan opheffen
- Prinsesselaan / Museumlaan: aanpassing kruising en wijziging busroute
- Halte Texel opheffen
- Bedrijventerrein Oudenrijn: aanpassing voorrangssituatie op drie kruisingen
- Samenvoegen haltes Rijnzathe en Strijkviertel-Zuid
- Doorstromingsmaatregelen Kardinaal de Jongweg / Sartreweg

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

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

Werkzaamheden Lombokplein

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

Zuilen

Daarnaast vragen wij de gemeente om de locatie van de haltes op de Burgmeester Norbruislaan te herzien / verbeteren in relatie tot de verlenging van lijn 27 en het niet meer rijden via de Professor Bavinckstraat van lijn 27.

Provincie Utrecht

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

Gemeente Vijfheerenlanden

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

Daarnaast vragen wij de gemeente de mogelijkheid te onderzoeken voor een extra halte op de Hagenweg ter hoogte van de Tuijnmanweg. Hiermee wordt de omgeving van de Tuijnmanweg op het bedrijventerrein beter bereikbaar via lijn 74.

Tenslotte vragen wij aan de gemeente om de beoogde nieuwe haltes op de Helsdingse Achterweg ook daadwerkelijk te realiseren, zodat wij deze haltes kunnen opnemen in de route van lijn 74.

Gemeente Bunnik

Vanwege de realisatie van de nieuwbouwwijk Kersenweide in Odijk vragen wij de gemeente om bij de halte Odijk, De Vork extra fietsenklemmen te realiseren. Daarnaast vragen wij de gemeente om te onderzoeken of een extra halte op de Burgweg gerealiseerd kan worden voor de bediening van de zuidkant van de nieuwbouwwijk Kersenweide.

6 Dienstregeling

6.1 Dienstregelingperiodes

Dienstregelingjaar 2027 kent de volgende dienstregelingperiodes:

Winterdienst 1:

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

Voorzomerdienst:

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

Vakantiedienst:

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

Winterdienst 2:

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

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

Op de volgende dag wordt gereden als op zaterdag:

- Dinsdag 27 april 2027 (Koningsdag)

Op de volgende dagen wordt gereden als op zondag:

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

6.2 Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet

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

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

- 5m: een taxibus met maximaal acht zitplaatsen en geen staanplaatsen,
- 9m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 25 staanplaatsen
- 10m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 30 staanplaatsen

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

6.3 Aansluitingen

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

Utrecht CS

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

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

Overige stations

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

Treinaansluitingen sprinterstations

Halte	Bus	Trein	Overstaptijd
Station Amersfoort	34 Zeist	Intercity Hilversum / Deventer	7-8 min.
Station Breukelen	111 Vleuten	Sprinter Amsterdam	4-14 min.
Station Bilthoven	29 Science Park	Sprinter Zwolle	5 min.
	77 Nieuwegein	Sprinter Zwolle / Baarn	5-8 min.
	158 Berg en Bosch	Sprinter Zwolle / Utrecht	5 min.
Station Driebergen-Zeist	43 Houten	Intercity Arnhem	5 min.
	57 Zeist	Sprinter Breukelen	5-7 min.
Station Houten	47 Houten	Sprinter Geldermalsen	5 min.
	48 Maarssen	Sprinter Geldermalsen	7-8 min.
Station Leerdam	85 Utrecht	R-net Dordrecht / Geldermalsen	5 min.
Station Maarssen	13 Utrecht	Sprinter Amsterdam	5 min.
	27 Utrecht	Sprinter Amsterdam	5 min.
	48 Houten	Sprinter Amsterdam	5 min.
	73 Zeist	Sprinter Amsterdam	5-8 min.
	128 Vleuten	Sprinter Amsterdam	5 min.
Station Utrecht Lunetten	10 Leidsche Rijn	Sprinter Geldermalsen	5 min.
Station Utrecht Terwijde	6 Voordorp	Sprinter Gouda	5-8 min.
Station Utrecht Overvecht	30 Science Park	Sprinter Hilversum	5 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter Geldermalsen	5-8 min.
Station Vleuten	111 Breukelen	Sprinter Utrecht	5-8 min.
	128 Maarssen	Sprinter Utrecht	5-7 min.

7 Bijlagen

Bij het Vervoerplan 2027 Utrecht Binnen horen de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet per lijn

Bijlage 2: Consultatienota

Bijlage 3: Advies ROCOV en reactie daarop

Winterdienst 1 en 2 2027

Lijn en (deel)traject	Frequenties						Exploitatie tijden				Materieel
	Weekdagen ochtendspits	Weekdagen overdag	Weekdagen avonds spits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Weekdagen eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
1 Hoograven – Overvecht v.v.	6	6	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	2	2	2	-	2	2	06.30	09.00	09.00	19.00	10m
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	6	6	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	01.00	18m
5 Voordorp - Utrecht CS v.v.	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
5 Utrecht CS – Terwijde v.v.	2	2	2	2	2	2	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
5 Terwijde – Maarssen v.v.	2	2	2	-	-	-	05.30	-	-	19.30	12/18m
6 Overvecht – Terwijde v.v.	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
7 Westraven – Zuilen v.v.	6	6	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	6	6	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
9 Utrecht CS – Galgenwaard	8	4	4	-	4	4	08.00	08.00	09.00	19.00	12/18m
9 Galgenwaard – Utrecht CS	4	4	8	-	4	4	07.45	08.15	09.15	19.00	12/18m
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.15	08.15	00.45	12/18m
11 Overvecht – Vleuten v.v.	2	2	2	-	2	2	06.45	09.15	09.15	19.00	9/12m
13 Utrecht CS – Maarssen	6	2	4	2	2	2	05.45	07.00	08.00	01.00	12/18m
13 Maarssen – Utrecht CS	4	2	6	2	2	2	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
16 De Meern – Utrecht CS	4	-	-	-	-	-	07.30	-	-	09.15	18m
16 Utrecht CS – De Meern	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	18.30	18m
18 Utrecht CS – Rijnsweerd	8	-	-	-	-	-	07.45	-	-	09.30	18m
18 Rijnsweerd – Utrecht CS	-	-	8	-	-	-	14.45	-	-	18.15	18m
19 Utrecht CS – De Meern	4	-	-	-	-	-	06.00	-	-	09.45	12/18m
19 De Meern – Utrecht CS	-	-	4	-	-	-	14.45	-	-	18.15	12/18m
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	08.00	00.00	Tram
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	4	4	4	2	4	2	05.30	06.30	07.30	00.30	Tram
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	12	12	12	4	-	-	06.00	-	-	21.30	Tram
27 Maarssen – Science Park	6	4	4	2	2	2	06.30	07.00	08.00	00.00	18m
27 Science Park – Maarssen	4	4	6	2	2	2	06.30	06.30	07.30	00.00	18m
28 Vleuten – Science Park	8	8	8	4 / 6 ¹	8	8	05.30	06.30	07.30	00.30	24m
29 Vleuten – De Meern	4	2	2	2	2	2	06.15	07.30	09.30	00.00	12/18m
29 De Meern – Science Park	8	4	6	2	2	2	06.30	07.45	09.45	21.30	12/18m
29 Science Park – Bilthoven	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.30	12/18m
29 Bilthoven – Science Park	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.30	12/18m
29 Science Park – De Meern	4	4	6	2	2	2	06.45	07.45	09.45	21.30	12/18m
29 De Meern – Vleuten	2	2	2	2	2	2	06.30	07.00	09.00	00.00	12/18m
30 Overvecht – Science Park v.v.	4	4	4	-	-	-	06.00	-	-	19.00	12/18m
31 IJsselstein – Science Park	6	2	4	-	-	-	06.15	-	-	19.00	12/18m
31 Science Park – IJsselstein	4	2	4	-	-	-	07.00	-	-	20.00	12/18m
32 Houten – Science Park	2	-	-	-	-	-	07.00	-	-	10.30	12m
32 Science Park – Houten	-	-	2	-	-	-	15.45	-	-	18.15	12m
34 Westraven – Zeist v.v.	8	6	8	2	2	2	06.00	07.15	09.45	20.15	12/18m
34 Zeist – Amersfoort v.v.	4	2	4	2	2	2	06.15	07.30	10.00	20.15	12/18m
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00	9m
44 Vianen – Houten v.v.	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	18.30	9m
47 Utrecht CS – Houten v.v.	4	2	4	-	2	1	06.15	06.45	09.00	18.45	12/18m
48 Houten – Nieuwegein v.v.	2	2	2	1	2	1	06.15	07.45	08.45	00.00	12m
48 Nieuwegein – Leidsche Rijn v.v.	4	2	4	-	-	-	06.15	-	-	19.30	12m
48 Leidsche Rijn – Maarssen v.v.	4	2	4	-	-	-	06.15	-	-	18.30	12m
55 Maartensdijk – Utrecht CS v.v.	2	2	2	1	2	1	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
57 Zeist – Austerlitz v.v.	1	1	1	-	-	-	07.00	-	-	20.00	9m
64 Vianen – Hoef en Haag	2	2	-	-	-	-	06.45	-	-	14.15	18m
64 Hoef en Haag – Vianen	-	2	2	-	-	-	09.00	-	-	18.00	18m
65 / 66 / 67 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg v.v.	8	6	8	6	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	2	2	2	2	2	2	05.45	06.45	07.45	01.00	18m
66 Nieuwegein Plettenburg – Het Klooster v.v.	2	2	2	2	-	-	05.30	-	-	00.00	18m
67 Nieuwegein Plettenburg – Nieuwegein City v.v.	4	2	4	2	2	2	06.15	07.30	08.30	00.30	18m
73 Maarssen – Zeist v.v.	8	6	8	4	6	6	05.30	06.30	07.15	00.30	18m
74 Hoef en Haag – Vianen Lekbrug	-	2	2	2	2	2	05.15	06.15	07.15	00.15	18m
74 Vianen Lekbrug – Hoef en Haag	2	2	-	2	2	2	06.30	07.30	08.30	01.30	18m
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein City v.v.	4	4	4	2	4	2	06.00	06.45	07.45	01.00	18m
74 Nieuwegein City – Utrecht CS v.v.	8	4	8	4	4	4	05.45	06.45	07.45	00.30	18m
74 Utrecht CS – Zeist v.v.	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
77 Nieuwegein – Utrecht Westraven v.v.	8	4	8	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
77 Utrecht Westraven – Sartreweg v.v.	8	8	8	4	8	8	05.45	06.45	07.45	00.45	18m
77 Utrecht Sartreweg – Bilthoven v.v.	8	4	8	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m

Winterdienst 1 en 2 2027

Lijn en (deel)traject	Frequenties						Exploitatie tijden				Materieel
	Weekdagen ochtendspits	Weekdagen overdag	Weekdagen avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Weekdagen eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
81 Meerkerk – Vianen v.v.	2	1	2	-	1	-	06.30	08.45	-	19.30	9m
84 Hoef en Haag – Utrecht CS	4	-	-	-	-	-	06.45	-	-	09.30	18m
84 Utrecht CS – Hoef en Haag	-	-	4	-	-	-	14.45	-	-	18.30	18m
85 Leerdam – Utrecht	8	2	4	1	2	1	05.15	06.15	07.15	00.00	12/15m
85 Utrecht – Leerdam	4	2	4	1	2	1	06.00	07.00	08.00	01.00	12/15m
90 Ameide – Utrecht CS ³	-	-	-	-	-	-	07.30	-	-	07.30	9m
90 Ameide – Vianen v.v. ³	-	-	-	1	-	-	20.00	20.00	20.00	00.00	9m
111 Vleuten – Breukelen v.v.	1	1 / 2 ⁴	1 / 2 ⁴	-	2	2	06.30	07.30	08.30	19.00	9m
122 Tienhoven - Utrecht Overvecht	1	1	1	-	-	-	07.00	-	-	18.00	5m
127 Haarzuilens - Utrecht Leidsche Rijn	1	1	1	-	-	-	07.00	-	-	18.00	5m
128 Vleuten – Maarssen v.v.	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00	9m
158 Bilthoven – Berg en Bosch v.v.	2	-	2	-	-	-	07.00	-	-	18.00	5m
184 Utrecht CS – Vianen Lekbrug	4	-	-	-	-	-	07.30	-	-	09.15	18m
184 Vianen Lekbrug – Utrecht CS	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	18.00	18m
N1 Utrecht – Leidsche Rijn – Maarssen	3x in de nachten do/vr, vr/za en za/zo						-	-	02.00	04.30	18m
N4 Utrecht – Houten	3x in de nachten do/vr, vr/za en za/zo						-	-	02.00	04.30	18m
N5 Utrecht – Nieuwegein – Vianen – Hoef en Haag	3x in de nachten do/vr, vr/za en za/zo						-	-	02.00	04.30	18m
N6 Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein	3x in de nachten do/vr, vr/za en za/zo						-	-	02.00	04.30	18m
N9 Utrecht – Soest	3x in de nachten do/vr, vr/za en za/zo						-	-	02.00	04.30	18m

¹ weekdagen: 6x/u, zaterdag en zondag: 4x/u

² weekdagen tot 21.30 4x/u, weekdagen na 21.30 en weekend 2x/u

³ betreft ritten gereden door U-OV

⁴ rijdt op weekdagen alleen in de kerstvakantie en tussen Pasen en het einde van de zomervakantie regio midden 2x/u

Voorzomerdienst 2027

Lijn en (deel)traject	Frequenties						Exploitatietijden				Materieel
	Weekdagen ochtendspits	Weekdagen overdag	Weekdagen avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Weekdagen eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
1 Hoograven – Overvecht v.v.	6	4	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	Rijdt de winterdienst										10m
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	6	4	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	01.00	18m
5 Voordorp – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Utrecht CS – Oog in Al	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Oog in Al – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Oog in Al – Terwijde v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Terwijde – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
6 Overvecht – Terwijde v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
7 Westraven – Zuilen v.v.	6	4	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
8 Lunetten – Wilhelminalpark v.v.	6	4	6	4	6	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
9 Utrecht CS – Galgenwaard	Rijdt de winterdienst										12/18m
9 Galgenwaard – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
11 Overvecht – Vleuten v.v.	Rijdt de winterdienst										9/12m
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										12m
13 Utrecht CS – Maarssen	Rijdt de winterdienst										12/18m
13 Maarssen – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
16 De Meern – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										18m
16 Utrecht CS – De Meern	Rijdt de winterdienst										18m
18 Utrecht CS – Rijsweerd	4	-	-	-	-	-	07.45	-	-	00.30	18m
18 Rijsweerd – Utrecht CS	-	-	4	-	-	-	14.45	-	-	18.15	18m
19 Utrecht CS – De Meern	Rijdt de winterdienst										12/18m
19 De Meern – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										Tram
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										Tram
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	Rijdt de winterdienst										Tram
27 Maarssen – Science Park	Rijdt de winterdienst										18m
27 Science Park – Maarssen	Rijdt de winterdienst										18m
28 Vleuten – Science Park	8	6	8	4	8	8	05.30	06.30	07.30	00.30	24m
29 Vleuten – De Meern	Rijdt de winterdienst										12/18m
29 De Meern – Science Park	Rijdt de winterdienst										12/18m
29 Science Park – Bilthoven	Rijdt de winterdienst										12/18m
29 Bilthoven – Science Park	Rijdt de winterdienst										12/18m
29 Science Park – De Meern	Rijdt de winterdienst										12/18m
29 De Meern – Vleuten	Rijdt de winterdienst										12/18m
30 Overvecht – Science Park v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
31 IJsselstein – Science Park	Rijdt de winterdienst										12/18m
31 Science Park – IJsselstein	Rijdt de winterdienst										12/18m
32 Houten – Science Park	Rijdt de winterdienst										12m
32 Science Park – Houten	Rijdt de winterdienst										12m
34 Westraven – Zeist v.v.	6	4	6	2	2	2	06.00	07.15	09.45	20.15	12/18m
34 Zeist – Amersfoort v.v.	4	2	4	2	2	2	06.15	07.30	10.00	20.15	12/18m
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
44 Vianen – Houten v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
47 Utrecht CS – Houten v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
48 Houten – Nieuwegein v.v.	Rijdt de winterdienst										12m
48 Nieuwegein – Leidsche Rijn v.v.	Rijdt de winterdienst										12m
48 Leidsche Rijn – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										12m
55 Maartensdijk – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
57 Zeist - Austerlitz v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
64 Vianen – Hoef en Haag	Rijdt de winterdienst										18m
64 Hoef en Haag – Vianen	Rijdt de winterdienst										18m
65 / 66 / 67 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg v.v.	6	6	6	6	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	2	2	2	2	2	2	06.45	06.45	07.45	01.00	18m
66 Nieuwegein Plettenburg – Het Klooster v.v.	2	2	2	2	-	-	05.30	-	-	00.00	18m
67 Nieuwegein Plettenburg – Nieuwegein City v.v.	2	2	2	2	2	2	06.15	07.30	08.30	00.30	18m
73 Maarssen – Zeist v.v.	6	4	6	4	6	6	05.30	06.30	07.15	00.30	18m
74 Hoef en Haag – Vianen Lekbrug	-	2	2	2	2	2	05.15	06.15	07.15	00.15	18m
74 Vianen Lekbrug – Hoef en Haag	2	2	-	2	2	2	06.30	07.30	08.30	01.30	18m
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein City v.v.	4	4	4	2	4	2	06.00	06.45	07.45	01.00	18m
74 Nieuwegein City – Utrecht CS v.v.	6	4	6	4	4	4	05.45	06.45	07.45	00.30	18m
74 Utrecht CS – Zeist v.v.	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m

Voorzomerdienst 2027

[illegible]

Kerst- en hoogzomerdienst 2027

Lijn en (deel)traject	Frequenties						Exploitatie tijden				Materieel
	Weekdagen ochtendspits	Weekdagen overdag	Weekdagen avonds spits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Weekdagen eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
1 Hoograven – Overvecht v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	Rijdt de winterdienst										10m
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	01.00	18m
5 Voordorp – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Utrecht CS – Oog in Al	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Oog in Al – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Oog in Al – Terwijde v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
5 Terwijde – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
6 Overvecht – Terwijde v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
7 Westraven – Zuilen v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
9 Utrecht CS – Galgenwaard	4	4	4	-	4	4	08.00	08.00	09.00	19.00	12/18m
9 Galgenwaard – Utrecht CS	4	4	4	-	4	4	07.45	08.15	09.15	19.00	12/18m
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
11 Overvecht – Vleuten v.v.	Rijdt de winterdienst										9/12m
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										12m
13 Utrecht CS – Maarssen	4	2	4	2	2	2	05.45	07.00	08.00	01.00	12/18m
13 Maarssen – Utrecht CS	4	2	4	2	2	2	05.30	06.30	07.30	00.30	12/18m
16 De Meern – Utrecht CS v.v.	Rijdt niet										-
18 Utrecht CS – Rijnswaard v.v.	Rijdt niet										-
19 Utrecht CS – De Meern	Rijdt de winterdienst										12/18m
19 De Meern – Utrecht CS	Rijdt de winterdienst										12/18m
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	08.00	00.00	Tram
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	4	4	4	2	4	2	05.30	06.30	07.30	00.30	Tram
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	8	8	8	4	-	-	06.00	-	-	21.30	Tram
27 Maarssen – Science Park	4	2	4	2	2	2	06.30	07.00	08.00	00.00	18m
27 Science Park – Maarssen	4	2	4	2	2	2	06.30	06.30	07.30	00.00	18m
28 Vleuten – Science Park	6	6	6	4	6	6	05.30	06.30	07.30	00.30	24m
29 Vleuten – De Meern	2	2	2	2	2	2	06.15	07.30	09.30	00.00	12/18m
29 De Meern – Science Park	4	2	4	2	2	2	06.30	07.45	09.45	21.30	12/18m
29 Science Park – Bilthoven	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.30	12/18m
29 Bilthoven – Science Park	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.30	12/18m
29 Science Park – De Meern	4	2	4	2	2	2	06.45	07.45	09.45	21.30	12/18m
29 De Meern – Vleuten	2	2	2	2	2	2	06.30	07.00	09.00	00.00	12/18m
30 Overvecht – Science Park v.v.	2	2	2	-	-	-	06.00	-	-	19.00	12/18m
31 IJsselstein – Science Park	2	2	2	-	-	-	06.15	-	-	19.00	12/18m
31 Science Park – IJsselstein	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	20.00	12/18m
32 Houten – Science Park	Rijdt de winterdienst										12m
32 Science Park – Houten	Rijdt de winterdienst										12m
34 Westraven – Zeist v.v.	4	4	4	2	2	2	06.00	07.15	09.45	20.15	12/18m
34 Zeist – Amersfoort v.v.	2	2	2	2	2	2	06.15	07.30	10.00	20.15	12/18m
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
44 Vianen – Houten v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
47 Utrecht CS – Houten v.v.	2	2	2	-	2	1	06.15	06.45	09.00	00.30	12/18m
48 Houten – Nieuwegein v.v.	2	2	2	1	2	1	06.15	07.30	09.00	00.00	12m
48 Nieuwegein – Leidsche Rijn v.v.	2	2	2	-	-	-	06.15	-	-	19.30	12m
48 Leidsche Rijn – Maarssen v.v.	2	2	2	-	-	-	06.15	-	-	18.30	12m
55 Maartensdijk – Utrecht CS v.v.	Rijdt de winterdienst										12/18m
57 Zeist – Austerlitz v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
64 Vianen – Hoef en Haag	Rijdt de winterdienst										18m
64 Hoef en Haag – Vianen	Rijdt de winterdienst										18m
65 / 66 / 67 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg v.v.	6	6	6	6	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	2	2	2	2	2	2	05.45	06.45	07.45	01.00	18m
66 Nieuwegein Plettenburg – Het Klooster v.v.	2	2	2	2	-	-	05.30	-	-	00.00	18m
67 Nieuwegein Plettenburg – Nieuwegein City v.v.	2	2	2	2	2	2	06.15	07.30	08.30	00.30	18m
73 Maarssen – Zeist v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.15	00.30	18m
74 Hoef en Haag – Vianen Lekbrug	-	2	2	2	2	2	05.15	06.15	07.15	00.15	18m
74 Vianen Lekbrug – Hoef en Haag	2	2	-	2	2	2	06.30	07.30	08.30	01.30	18m
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein City v.v.	4	4	4	2	4	2	06.00	06.45	07.45	01.00	18m
74 Nieuwegein City – Utrecht CS v.v.	4	4	4	4	4	4	05.45	06.45	07.45	00.30	18m
74 Utrecht CS – Zeist v.v.	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
77 Nieuwegein – Utrecht Westraven v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
77 Utrecht Westraven – Sartreweg v.v.	4	4	4	4	4	4	05.45	06.45	07.45	00.45	18m

Kerst- en hoogzomerdienst 2027

Lijn en (deel)traject	Frequenties						Exploitatietijden				Materieel
	Weekdagen ochtendspits	Weekdagen overdag	Weekdagen avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Weekdagen eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit	
77 Utrecht Sartreweg – Bilthoven v.v.	4	4	4	4	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	18m
81 Meerkerk – Vianen v.v.	1	1	1	1	1	-	06.30	08.45	-	19.30	9m
84 Hoef en Haag – Utrecht CS	4	-	-	-	-	-	06.45	-	-	09.30	18m
84 Utrecht CS – Hoef en Haag	-	-	4	-	-	-	14.45	-	-	18.30	18m
85 Leerdam – Utrecht	4	2	2	1	2	1	05.15	06.15	07.15	00.00	12/15m
85 Utrecht – Leerdam	4	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	01.00	12/15m
90 Ameide – Utrecht CS ¹	Rijdt niet										-
90 Ameide – Vianen v.v. ¹	-	-	-	1	-	-	20.00	20.00	20.00	00.00	9m
111 Vleuten – Breukelen v.v.	1	2	2	-	2	2	06.30	07.30	08.30	19.00	9m
122 Tienhoven - Utrecht Overvecht	Rijdt de winterdienst										5m
127 Haarzuilens - Utrecht Leidsche Rijn	Rijdt de winterdienst										5m
128 Vleuten – Maarssen v.v.	Rijdt de winterdienst										9m
158 Bilthoven – Berg en Bosch v.v.	Rijdt de winterdienst										5m
184 Utrecht CS – Vianen Lekbrug	4	-	-	-	-	-	07.30	-	-	09.15	18m
184 Vianen Lekbrug – Utrecht CS	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	18.00	18m
N1 Utrecht – Leidsche Rijn – Maarssen	Rijdt de winterdienst										18m
N4 Utrecht – met Job en Richard naar terras	Rijdt de winterdienst										18m
N5 Utrecht – Nieuwegein – Vianen – Hoef en Haag	Rijdt de winterdienst										18m
N6 Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein	Rijdt de winterdienst										18m
N9 Utrecht – Soest	Rijdt de winterdienst										18m

¹ betreft ritten gereden door U-OV

2027

Consultatienota Vervoerplan 2027

Concessie Utrecht-Binnen



u-ov.nl

U ov
neemt je mee

1 Inleiding

Begin 2027 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 kan worden ingespeeld. Het concept-vervoerplan is op 20 april verstuurd naar gemeenten en het ROCOV. Dezelfde dag is het plan gepubliceerd op de website van de provincie Utrecht en startte de publieksconsultatie.

De publieksconsultatie liep tot 17 mei waarbij iedereen de gelegenheid had 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 website van U-OV en provincie Utrecht en door middel van schermen in bus en tram. In de enquête werd elk wijzigingsvoorstel kort toegelicht, gevolgd door een meerkeuzevraag met de antwoordmogelijkheden 'eens', 'oneens' en 'geen mening'. Aan het eind van de enquête konden respondenten in een vrij invulveld verduidelijkingen, overige opmerkingen, vragen en wensen kwijt. In totaal hebben ongeveer 1.100 belangstellenden (totaal Utrecht Binnen en -Buiten) de moeite genomen de enquête in te vullen.

Naast de reacties op de online-enquête zijn reacties ontvangen van het ROCOV en de MRU-gemeenten. Sommige gemeenten hebben daarnaast ook individueel op de plannen gereageerd. ROCOV en gemeenten/MRU konden tot 24 mei reageren op de voorstellen in het vervoerplan.

Samen met provincie Utrecht zijn de binnengekomen reacties bekeken en is besproken welke aanpassingen in het definitieve vervoerplan nog mogelijk en / of noodzakelijk waren. In deze consultatienota behandelen we eerst de reacties op de uitvraag wensen en aandachtspunten van gemeenten en het ROCOV van begin 2026, daarna de ontvangen reacties van gemeenten en MRU op het concept-vervoerplan, vervolgens de resultaten van de enquête en tot slot reageren we op alle overige binnengekomen vragen, opmerkingen en wensen van bewoners en bedrijven. Voor de leesbaarheid zijn reacties met eenzelfde strekking gebundeld. Het advies van het ROCOV en de reactie daarop is integraal opgenomen in bijlage 3 van het definitieve vervoerplan.

De reacties op het concept-vervoerplan zijn aanleiding geweest de plannen op een aantal punten te verduidelijken. Daarnaast zijn mede naar aanleiding van de consultatie in het definitieve vervoerplan de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Toevoeging van de U-flex halte Zeist verpleeghuis Zonnbos voor het U-flexgebied Zeist / Austerlitz.
- Toevoeging van de U-flex halte Cothen Langbroekerweg voor het U-flexgebied Schalkwijk
- Lijn 6 route in Overvecht blijft ongewijzigd
- Handhaven van lijn 122 met aangepaste route: Tienhoven – Westbroek Utrecht Station Overvecht
- Herintroductie van lijn 127 met aangepaste route: Haarzuilens- Vleuten Dorp – Utrecht Leidsche Rijn
- Het pluspakket is komen te vervallen: een betrouwbare uitvoering met lage rituitval heeft nu prioriteit

2 Uitvraag wensen gemeenten en het ROCOV

Eind december 2025 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2026 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.

Gemeente De Bilt

Wens: Gemeente vraagt om bussen vanuit oogpunt van sociale veiligheid in de late avonduren bij alle haltes op de Utrechtseweg te laten stoppen.

Reactie: Het onnodig stoppen bij alle haltes onderweg is een ongewenste actie vanuit het oogpunt van zowel reizigers (langere reistijd) als chauffeurs (onnodig rijbewegingen). Wij zullen dus niet meegaan in deze wens van de gemeente.

Gemeente Bunnik

Wens: Gemeente wil graag in gesprek over (ruimtelijke) ontwikkelingen langs de route van lijn 43.

Reactie: Uiteraard zijn wij bereid om in gesprek te gaan met de gemeente.

Gemeente Houten

Wens: Gemeente ziet graag dat tangentiële oost-westverbinding Houten – Nieuwegein - IJsselstein wordt verbeterd en stelt voor bestaande lijnen te versnellen en vaker te rijden.

Reactie: In het vervoerplan 2027 worden geen hogere frequenties voorgesteld. Wel zullen wij aandacht leggen op de overstapmogelijkheden tussen lijn 31 en 48.

Wens: Bedieningstijden lijn 158 beter laten aansluiten bij schooltijden op Berg en Bosch.

Reactie: Op dit moment zijn er geen extra ritten opgenomen op lijn 158.

Gemeente IJsselstein

Wens: Dienstregeling lijn 31 verder uitbreiden, bijvoorbeeld door deze lijn ook op zaterdag te rijden.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is geen uitbreiding van lijn 31 opgenomen. Wij houden uw wens in gedachten voor toekomstige uitbreidingen.

Wens: Verbetering van de verbinding IJsselstein – Houten, bijvoorbeeld door het verbeteren van de aansluiting tussen lijn 31 en 48 in Nieuwegein.

Reactie: De dienstregelingen van lijn 31 en 48 kennen ieder hun eigen opbouw qua aansluitingen en tijdliggingen. Specifieke afstemming bij Nieuwegein City tussen beide lijnen is helaas niet mogelijk.

Wens: Verbetering bereikbaarheid bedrijventerreinen langs de Baronieweg.

Reactie: In het vervoerplan van Utrecht Buiten is een voorstel opgenomen om lijn 195 een routewijziging te geven waardoor het bedrijventerrein beter ontsloten wordt.

Wens: Onderzoek naar mogelijkheden voor een directe verbinding tussen IJsselstein en Leidsche Rijn

Reactie: De huidige reismogelijkheden tussen IJsselstein en Leidsche Rijn verlopen via de tram en overstap op de bus in Nieuwegein of Utrecht. Voor een aanvullende rechtstreekse verbinding naar Leidsche Rijn zien wij momenteel geen mogelijkheden.

Gemeente Nieuwegein

Wens: Verbeteren verbinding IJsselstein – Vianen d.m.v. bieden van aansluiting tussen lijn 31 en 74 bij halte Poort van Nieuwegein.

Reactie: De dienstregelingen van lijn 31 en 74 kennen ieder hun eigen opbouw qua aansluitingen en tijdliggingen. Beide lijnen hebben daarnaast afwijkende frequentie en aantal ritten. Specifieke afstemming op Poort van Nieuwegein tussen beide lijnen is helaas niet mogelijk.

Wens: Frequentieverhoging op lijn 48 in de spits tussen Houten en Nieuwegein.

Reactie: Deze frequentieverhoging is op dit moment niet opgenomen in het vervoerplan 2027. Wij houden uw wens in gedachten voor toekomstige uitbreidingen.

Wens: Verbeteren verbinding IJsselstein – Houten door bieden van overstap tussen lijn 31 en 48 op busstation Nieuwegein City.

Reactie: De dienstregelingen van lijn 31 en 48 kennen ieder hun eigen opbouw qua aansluitingen en tijdliggingen. Specifieke afstemming bij Nieuwegein City tussen beide lijnen is helaas niet mogelijk.

Wens: Verlenging van lijn 31 naar Woerden.

Reactie: Het verlengen van lijn 31 betekent een exponentiele toename in rijtijd (DRU), voertuigen en chauffeursinzet. Het aantal potentiële reizigers staat o.i. niet in relatie hiertoe. Wij zien dan ook geen mogelijkheden om lijn 31 te verlengen naar Woerden.

Wens: Verlengen pilot lijn 66.

Reactie: Lijn 66 is ook in het vervoerplan 2027 opgenomen en heeft een blijvend karakter gekregen.

Suggestie: Gemeente stelt voor om na ingebruikname van het nieuwe busstation City en herstel van de oorspronkelijke route lijn 74 de route lijn 48 te verleggen van de Noordstedeweg naar de Batauweg-Zuid en Zuidstedeweg, ten behoeve van de bereikbaarheid van buurten Driften/Gaarden-Zuid.

Reactie: De buurten Driften / Gaarden-Zuid worden, in de situatie na ingebruikname van het nieuwe busstation, goed bediend via de haltes Noordstedeweg (lijn 48 en 77) en Poort van Nieuwegein (lijn 31 en 74). Het verleggen van de route van lijn 48 zou betekenen dat deze lijn een langere rijtijd krijgt wat een negatief effect heeft op de reistijd van (doorgaande) reizigers en de kosten. Wij gaan dan ook niet mee met uw suggestie.

Suggestie: I.v.m. werkzaamheden op o.a. de Noordstedeweg in 2027 stelt gemeente voor om lijn 67 tijdelijk via de Zuidstedeweg te rijden i.p.v. via de Binnenwal en Noordstedeweg.

Reactie: De door u gesuggereerde omleidingsroute lijkt ons ook zeer logisch. De uiteindelijke omleidingsroute zal in samenspraak met betrokkenen worden vastgesteld.

Vraag: Gemeente vindt route lijn 77 niet BRT-waardig, heeft ideeën voor verbetering en gaat hierover graag in gesprek.

Reactie: Wij gaan graag in gesprek met de gemeente.

Gemeente Stichtse Vecht

Wens: Een snellere / directe verbinding tussen Maarsen-Dorp en Utrecht CS [*Centrum?*].

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen om lijn 27 te verlengen naar Maarssen. Hiermee ontstaat de door u gewenste rechtstreekse verbinding met het centrum van Utrecht. Naar Utrecht CS kunnen reizigers gebruik maken van lijn 120 van de concessie Buiten of van de koppeling lijn 27 met lijn 13 bij Maarssen Station.

Gemeente Utrecht

Wens: Frequentieverhoging lijn 8 en lijn 10 ten behoeve van nieuw op te leveren woningen rond station Lunetten.

Reactie: Een frequentie verhoging op lijn 8 en lijn 10 voor deze nieuwe woningen is op dit moment niet nodig. De frequentie en beschikbare capaciteit is voldoende.

Opmerking: Gemeente gaat omgeving halte Janskerkhof herinrichten en wil graag in gesprek over de toekomst en/ of locatie van deze halte.

Reactie: Wij gaan graag in gesprek met de gemeente.

Wens: Gemeente wil graag onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om lijn 2 een rol te geven in de bereikbaarheid van station Vaartsche Rijn en het Spoorwegmuseum. In dit onderzoek zou ook lijn 8 betrokken kunnen worden.

Reactie: Er zijn reeds gesprekken gaande met de gemeente over lijn 2 en lijn 8.

Wens: Frequentieverhoging en een uitbreiding van de bedieningsperioden op de Uithoflijn.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen voor de uitbreiding van de tram op de Uithoflijn in de spits en in het weekend.

Opmerking: Zorgen over mogelijk toekomstige capaciteitsknelpunten op lijnen naar USP wanneer het RIVM en de Internationale School Utrecht zich hier vestigen.

Reactie: Wij volgen samen met u en andere betrokkenen de ontwikkelingen bij het Science Park. We monitoren hierbij blijven de bezetting van de ritten naar het USP en voeren gericht verbeteringen door waar nodig. In het vervoerplan 2027 is een uitbreiding van de tram naar het USP opgenomen. Wij passen de route van lijn 77 in Bilthoven aan na de verhuizing van het RIVM.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid Westkanaaldijk en Sophialaan op Lage Weide

Reactie: Gezien de beschikbare infrastructuur en beschikbare routes zien wij op dit moment geen mogelijkheden om busroutes te wijzigen of de bereikbaarheid te verbeteren. Reizigers kunnen gebruik maken van de bestaande haltes op de Atoomweg.

Vraag: Graag onderzoek naar bereikbaarheid Welgelegen en toekomstige route lijn 7. In dit gebied worden nieuwe woningen gebouwd en de doorgang onder de Sowetobrug vervalt in de toekomst voor autoverkeer.

Reactie: Welgelegen is op dit moment bereikbaar met lijn 5, 6 en 7 (halte 24 Oktoberplein). We gaan graag in gesprek over de plannen voor dit gebied en mogelijkheden om de bereikbaarheid van dit gebied in de toekomst te verbeteren.

Suggestie: Onderzoek samenvoegen haltes Niels Bohrweg en Ambachtsweg, samenvoegen van haltes Kaap Hoordreef en Paranadreef en evt. opheffen van eenzijdige halte Aziëlaan.

Reactie: Wij gaan graag in gesprek met de gemeente over toekomst van bovenstaande haltes.

Suggestie: Een directe verbinding tussen Overvecht en Lage Weide.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen van de verlenging van lijn 27 en de koppeling met lijn 13 bij station Maarssen. Hierdoor ontstaat de door u gewenste verbinding tussen Utrecht-Noord en Lage Weide.

Suggestie: Eerste fase herziening route lijn 3, verleggen naar Carnegiedreef i.c.m. opwaardering lijn 30.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is de huidige route van lijn 3 gecontinueerd. Graag gaan wij met de gemeente in gesprek over de busroutes in Overvecht in relatie tot HOV Overvecht.

Suggestie: Verleggen van route lijn 6 van Elbedreef naar Moldaudreef.

Reactie: In het concept-vervoerplan 2027 was het voorstel opgenomen om de route van lijn 6 te verleggen naar de Moldaudreef. De nieuwe route voor de bus levert bij nader inzien minder voordelen op dan beoogd. Wij zullen de routewijziging op lijn 6 niet doorvoeren en in beide richtingen de huidige route blijven rijden.

Wens: Na herinrichting verleggen route lijn 7 van Afrikalaan naar Amerikalaan.

Reactie: De route van lijn 7 kan verlegd worden van de Afrikalaan naar Amerikalaan indien deze route geschikt gemaakt wordt voor busverkeer, o.a. met voldoende wegbreedte en doorstroming.

Wens: Onderzoek bereikbaarheid Mobiliteitshub XL voor bewoners Beurskwartier en Merwedekanaalzone.

Reactie: De bereikbaarheid van de mobiliteitshub is onderdeel van gesprekken met de gemeente en de provincie Utrecht.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid De Wetering en Haarrijn in de avonduren en het weekend.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen om de bediening van lijn 5 naar De Wetering en Haarrijn uit te breiden in de avond en weekend.

Suggestie: Verleggen van route lijn 5 en / of 11 van de Jazzsingel naar de Vleutensebaan.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen om de route van lijn 5 te verleggen van de Jazzsingel naar de Vleutensebaan. Op de nieuwe route van lijn 5 op de Vleutensebaan is een extra halte gewenst. Graag gaan wij met u in gesprek hierover.

Opmerking: Gemeente onderzoekt toekomst busroutes door Vleuten-Dorp. Afhankelijk van de uitkomst kunnen mogelijk lijn 29 en 128 worden gekoppeld.

Reactie: Graag vernemen wij van de gemeente de uitkomsten van dit onderzoek.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid bedrijven Papendorp-Zuid d.m.v. het toevoegen van een extra halte.

Reactie: Uit eerdere verkenningen van de gemeente is gebleken dat een extra halte zeer lastig inpasbaar is in de bestaande infrastructuur. Als er meer duidelijkheid is over mogelijkheden van een extra halte op deze locatie dan vernemen wij dat graag van de gemeente.

Wens: I.v.m. parkeerproblematiek in omgeving halte Professor Bavinckstraat onderzoeken of eindhalte lijn 7 / 27 kan worden verlegd naar Oud-Zuilen of Maarssen.

Reactie: In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen waarbij lijn 27 wordt verlengd naar Maarssen en hierbij niet langer het eindpunt Bavinckstraat als eindhalte heeft.

Gemeente Vijfheerenlanden

Wens: Instellen van noord-zuid verbinding langs de oostkant van Vianen en Hoef en Haag (via A27).

Reactie: Op dit moment zien wij geen mogelijkheden voor een aanvullende verbinding aan de oostkant van Vianen. Het netwerk is nu gericht op het knooppunt Vianen Lekbrug waarbij reizigers in alle richtingen kunnen reizen.

Gemeente Zeist

Wens: Een directe verbinding van Utrecht naar het Diakonessenhuis in Zeist.

Reactie: Het Diakonessenhuis ligt op een ongunstige locatie aan de rand van Zeist. De infrastructuur tussen de haltes Busstation en Ziekenhuis is ongeschikt voor een frequente busverbinding. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur in Kerckebosch. Het verlengen en / of verleggen van lijnen naar halte Ziekenhuis is bovendien niet mogelijk zonder forse uitbreiding van het aantal dienstregelingen. We zien daarom op dit moment helaas geen mogelijkheden voor een directe vaste verbinding tussen Utrecht het Diakonessenhuis Zeist.

Wens: Het verleggen van één van de lijnen tussen Amersfoort en USP naar de Amersfoortseweg, zodat voor (nieuwe) bewoners van Dijnseburg, Huis ter Heide en Sterrenberg een snellere verbinding ontstaat.

Reactie: Vanuit de concessie Utrecht Binnen rijdt lijn 34 tussen USP en Amersfoort. Deze lijn heeft een functie voor Huis ter Heide en het Handelscentrum in Zeist. De door u voorgestelde routewijziging nemen wij voor lijn 34 daarom niet over. Voor de lijnen in de concessie Buiten tussen USP en Amersfoort verwijzen wij u naar de consultatienota van Utrecht Buiten.

Wens: Herintroductie lijn 35 (Zeist – Science Park)

Reactie: Zowel lijn 350 als lijn 34 rijden met hoge frequenties. Overstappen tussen beide lijnen kan bij halte Jordanlaan. In het vervoerplan is daarom geen aparte directe verbinding tussen Driebergen-Zeist en Science Park opgenomen.

Wens: Verbetering bereikbaarheid defensierrein Camp New Amsterdam

Reactie: In het vervoerplan 2027 van de concessie Utrecht Buiten is een voorstel opgenomen voor een routewijziging van lijn 59 en het verbeteren van de bereikbaarheid van Camp New Amsterdam.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid (nieuwbouw) Huis ter Heide-Zuid d.m.v. realisatie nieuwe bushalte op de Huis ter Heideweg t.h.v. de sportvelden SV Zeist.

Reactie: Wij zijn geen voorstander voor een extra halte op lijn 34 op de door u genoemde locatie. Hiermee zou deze halte te dicht op de bestaande haltes Prins Alexanderstichting en Handelscentrum komen te liggen. Het verplaatsen van de halte Prins Alexanderstichting naar de Korte Bergweg zou een oplossing zijn om zowel de nieuwbouw als de bestaande bebouwing Huis ter Heide goed te bedienen. Graag gaan wij hierover met u in gesprek.

Wens: Op verzoek van provincie onderzoekt gemeente de mogelijkheden voor een nieuwe halte op de Dijsselburgerlaan t.h.v. de Titus Brandsmalaan. Gemeente ziet graag dat de (op korte afstand gelegen) halte Johannes Postlaan voorlopig bediend blijft.

Reactie: Het uitgangspunt van de nieuwe halte is om lijn 34 een betere halte dekking te geven, niet om extra haltes te creëren (waardoor lijn 34 langzamer zou worden). In het vervoerplan is opgenomen dat de halte Johannes Postlaan vervalt zodra de nieuwe halte gereed is.

ROCOV

Wens: Een directe verbinding van Utrecht naar het Diaconessenhuis in Zeist

Reactie: Het Diaconessenhuis ligt op een ongunstige locatie aan de rand van Zeist. De infrastructuur tussen de haltes Busstation en Ziekenhuis is ongeschikt voor een frequente busverbinding. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur in Kerckebosch. Het verlengen en / of verleggen van lijnen naar halte Ziekenhuis is bovendien niet mogelijk zonder forse uitbreiding van het aantal dienstregelingen. We zien daarom op dit moment helaas geen mogelijkheden voor een directe vaste verbinding tussen Utrecht het Diaconessenhuis Zeist.

Wens: Herintroductie lijn 35 (Zeist – Science Park)

Reactie: Het vervoerplan voorziet niet in een directe verbinding tussen Driebergen-Zeist en Science Park. Zowel lijn 350 als lijn 34 rijden met hoge frequenties. Overstappen tussen beide lijnen kan bij halte Jordanlaan. In het vervoerplan is daarom geen aparte directe verbinding tussen Driebergen-Zeist en Science Park opgenomen.

Wens: Het ROCOV ondersteunt het voornemen van de gemeente Zeist om de halte Johannes Postlaan te verplaatsen richting Titus Brandsmalaan

Reactie: In het vervoerplan 2027 is het voorstel opgenomen om de nieuwe halte in gebruik te nemen voor lijn 34, waarbij de oude halte Johannes Postlaan komt te vervallen.

Wens: Het ROCOV vraagt om de ingezette wijzigingen rondom Kockengen met lijn 111 terug te draaien en lijn 124 naar Breukelen te laten rijden.

Reactie: In het vervoerplan 2027 handhaven wij de nieuwe opzet voor lijn 111. In de nieuwe opzet zijn er veel verbeteringen en nieuwe reismogelijkheden voor reizigers.

Suggestie: Verschuif de tijdligging van lijn 111 met een kwartier voor betere aansluitingen in Breukelen.

Reactie: Door het schuiven met een kwartier wordt er in Vleuten geen aansluiting meer gegeven op de sprinter van en naar Utrecht en in Breukelen niet meer op de trein van en naar Amsterdam. Wij nemen uw suggestie dan ook niet over.

NB De door u genoemde sprinter vanuit Utrecht aankomend op Vleuten 'op het andere kwartier' rijdt niet op dit tijdstip. NS hanteert op werkdagen een aankomst op Vleuten waarbij de treinen 10-12 minuten na elkaar aankomen. Bovendien rijdt deze treinserie niet in het weekend.

Suggestie: Ga in overleg met de gemeente Bunnik over ontsluiting van de wijk Kersenweide in Odijk

Reactie: Wij zijn in overleg met de gemeente Bunnik hierover.

Wens: Verbetering aansluiting op kleine stations met langere looptijden

Reactie: Bij de overstaptijden tussen bus en trein houden wij rekening met de specifieke omstandigheden en loopafstanden op de betreffende locatie.

U10

Wens: Betrouwbare en volledige uitvoering van het vervoerplan.

Reactie: Een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling heeft bij ons ook de hoogste prioriteit.

3 Reacties gemeenten op concept-vervoerplan

Verschillende gemeenten hebben na publicatie van het concept-vervoerplan op de wijzigingsvoorstellen gereageerd. Hieronder zijn de binnengekomen reacties weergegeven en voorzien van een antwoord.

Gemeente Nieuwegein

Wens: Verbeteren verbinding IJsselstein – Vianen d.m.v. bieden van aansluiting tussen lijn 31 en 74 bij halte Poort van Nieuwegein.

Reactie: We zullen in de communicatie aandacht besteden aan de overstapmogelijkheden tussen beide lijnen, zodat deze overstap meer bekendheid krijgt. Daarnaast kan deze reis worden afgelegd met de tram en lijn 74 met een overstap bij de halte Doorslag.

Gemeente IJsselstein

Wens: Gemeente wil graag overleg over mogelijkheden voor ontsluiting van de nieuwbouwlocatie IJsseloovers met een buslijn.

Reactie: Deze inbreidingslocatie ligt op loopafstand van de tramhaltes Clinckhoeff en Eiteren. Een aanvullende buslijn naast de bestaande tram is niet opportuun.

Wens: Aandacht in communicatie over geschikte overstaplocatie tussen lijn 31 en 48.

Reactie: We zullen de mogelijkheden hiervoor onderzoeken. Bijvoorbeeld door overstapinformatie te tonen op schermen in de bus.

Gemeente Utrecht

Verzoek: Verduidelijking over wat de basis is en uitgangspunt voor het vervoerplan 2027

Reactie: Vertrekpunt van het vervoerplan 2027 is de omvang van het vervoeraanbod (DRU's) van het oorspronkelijke vervoerplan 2026. Dus zonder rekening te houden met de tijdelijke afschalingen. De maatregelen die in de zomer van 2026 zijn doorgevoerd ter compensatie van de 'versnelde invoer 30 km/uur' in de gemeente Utrecht maken wel onderdeel uit van het basispakket. Deze compensatiemaatregelen worden ook in 2027 gecontinueerd.

Vraag: Worden tijdelijke verkeersmaatregelen, zoals Europalaan Zuid, en omleidingsroutes ook meegenomen in het concept-vervoerplan?

Reactie: Verkeersmaatregelen en omleidingen die tijdelijk van aard zijn worden in principe niet meegenomen in het vervoerplan. Bij grote omleidingen volgt separaat overleg en afstemming tussen de vervoerder, provincie en gemeente (en aannemer). De werkzaamheden Smakkelaarsveld hebben een grote impact op het openbaar vervoer in de stad en omliggende kernen, waarbij de werkzaamheden een lange periode duren. De provincie heeft deze specifieke werkzaamheden daarom in de uitgangspunten meegegeven.

Verzoek: De gemeente wil graag overleg over de toekomstbestendigheid van de voorgenomen infrastructurele wijzigingen bij de rotonde Heldammersingel voor lijn 29 in relatie tot de voorstellen in het pluspakket.

Reactie: Wij zullen dit op korte termijn met de gemeente bespreken.

Vraag: Is de uitbreiding van lijn 29 in de avonden nog nodig in relatie tot de mogelijke uitbreiding van de tram naar het Science Park?

Reactie: Lijn 29 kent een ander bedieningsgebied, o.a. Papendorp en De Meern, dan de tram. De uitbreiding op de tram sluit de uitbreiding op lijn 29 niet uit; ze kunnen elkaar juist aanvullen.

Opmerking: Op basis van de gebruikscijfers van de vernieuwde lijn 111 en U-flex is de gemeente van mening dat met deze nieuwe combinatie het systeem naar behoren werkt.

Reactie: Wij delen de zienswijze van de gemeente.

Vraag: Kan U-flex overgedragen worden aan de Regiotaxi?

Reactie: U-flex en de Regiotaxi zijn twee verschillende systemen met eigen productkenmerken en financieringsmethodiek. Integratie van beide systemen is op dit moment niet mogelijk. Boeken en betalen van U-flex moet binnen U-OV mogelijk zijn. Wel zoeken wij op rustige momenten de combinatie in de uitvoering / inzet van de voertuigen.

Opmerking: De gemeente ontvangt signalen uit Haarzuilens dat zij de bus met een dienstregeling missen.

Reactie: Lijn 127 zal wordt geïntroduceerd: een vaste bus op werkdagen overdag tussen Haarzuilens, Vleuten Dorp en Utrecht Leidsche Rijn.

Opmerking: De gemeente vraagt aandacht voor trillinghinder in relatie tot inzet van elektrisch materieel.

Reactie: Zero-emissie voertuigen (elektrische bussen) hebben geen uitstoot van schadelijke stoffen en dus een zeer positief effect op de leefbaarheid. Samen met de gemeente kijken wij graag naar de weginrichting en wegverharding op bestaande en toekomstige busroutes, om zo eventuele trillinghinder van bussen te beperken.

Opmerking: De gemeente zal de start van de werkzaamheden Lombokplein aan de vervoerder communiceren.

Reactie: Wij wachten het bericht van de gemeente af.

Opmerking: De gemeente vraagt aandacht voor de betrouwbaarheid van het nachtnet in relatie tot de promotie ervan.

Reactie: De betrouwbaarheid van het nachtnet (en ander openbaar vervoer) is een basisvoorwaarde voor reizigers. Bij de promotie van het nachtnet zullen wij hierbij rekening houden.

Verzoek: De gemeente legt bij de uitbreiding van de bediening van de tram naar het Science Park de prioriteit bij uitbreiding in het weekend.

Reactie: De provincie Utrecht heeft aangegeven de prioriteit juist bij de uitbreiding in de spits te leggen. Alle genoemde uitbreidingen zijn uiteraard wenselijk.

Verzoek: De gemeente vraagt aandacht voor de betrouwbaarheid van lijn 8 in relatie tot de ontwikkeling van het aantal reizigers.

Reactie: Betrouwbaarheid van de dienstuitvoering is onze eerste prioriteit. Het aantal reizigers op lijn 8 zullen wij monitoren.

Vraag: Kunnen de DRU's van het pluspakket worden ingezet voor de compensatie van invoering 30 km/uur?

Reactie: Nee, dit is niet de beleidskeuze van de provincie. De provincie Utrecht heeft als standpunt dat de toename van DRU door de versnelde invoer van 30 km per uur in Utrecht voor rekening dient te komen van de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht heeft aangegeven dit niet financieel te willen compenseren. Deze compensatie is daarom doorgevoerd in het voorzieningenniveau op een aantal lijnen om weer DRU-neutraal te zijn. Het pluspakket is in het definitieve vervoerplan 2027 komen te vervallen: prioriteit wordt gelegd bij een betrouwbare dienstuitvoering en lage rituitval.

Vraag: Worden de 18m gelede bussen ook volgend jaar ingezet?

Reactie: Ja. De uitvraag van de provincie bij de aanbesteding voorziet in een minimum percentage gelede voertuigen. Hierdoor worden er naar verhouding meer gelede bussen ingezet in de concessie dan in de voorgaande concessie. Ook komende jaren zullen deze gelede bussen ingezet worden.

Verzoek: De gemeente verzoekt om te kijken naar de route van lijn 2.

Reactie: Met de gemeente en provincie zijn we momenteel in gesprek over de route van lijn 2.

Opmerking: De gemeente meldt dat er nog geen definitief besluit genomen is over de routewijziging van lijn 5.

Reactie: De routewijziging op lijn 5 is voortgekomen uit een inventarisatie van doorstromingsmaatregelen om de effecten van de versnelde invoer 30km per uur te dempen. Deze inventarisatie is in samenwerking met de OV-alliantie opgesteld. Graag gaan wij verder in gesprek over realisatie van deze maatregelen.

Opmerking: De gemeente meldt dat er nog geen definitief besluit genomen is over de routewijziging van lijn 6.

Reactie: De routewijziging op lijn 6 is voortgekomen uit een inventarisatie van doorstromingsmaatregelen om de effecten van de versnelde invoer 30km per uur te dempen. Deze inventarisatie is in samenwerking met de OV-alliantie opgesteld. De nieuwe route voor de bus levert bij nader inzien minder voordelen op dan beoogd. Wij zullen de routewijziging op lijn 6 niet doorvoeren en in beide richtingen de huidige route blijven rijden.

Opmerking: De gemeente geeft aan de aanpassing van de kruising Prinsesselaan / Museumlaan mogelijk niet in 2026 gereed is.

Reactie: De aanpassing van de kruising is voortgekomen uit een inventarisatie van doorstromingsmaatregelen om de effecten van de versnelde invoer 30km per uur te dempen. Deze inventarisatie is in samenwerking met de OV-alliantie opgesteld. Graag gaan wij verder in gesprek over realisatie van deze maatregelen.

Verzoek: Verzoek om de mogelijkheden te verkennen voor de inzet van ander / kleiner materieel op lijn 128.

Reactie: Op lijn 128 worden elektrische midi-bussen ingezet. Dit zijn de kleinste elektrische voertuigen die wij kunnen inzetten.

Opmerking: Gemeente stelt dat de wens voor een extra halte Ledig Erf onjuist is.

Reactie: Wij zijn momenteel in gesprek met gemeente en provincie over lijn 2. De extra halte op het Ledig Erf is een wens van ons als vervoerder en maakt onderdeel uit van het gesprek.

Opmerking: De gemeente is niet akkoord met het laten vervallen van alle haltes op de lijst van te vervallen haltes ter mitigatie van invoering 30 km per uur.

Reactie: Het voorstel met de lijst van te vervallen haltes is voortgekomen uit een inventarisatie van doorstromingsmaatregelen om de effecten van de versnelde invoer 30km per uur te dempen. Deze inventarisatie is in samenwerking met de OV-alliantie opgesteld. Graag gaan wij verder in gesprek over realisatie van deze maatregelen.

Opmerking: Gemeente geeft een update van de uitvoering van de doorstromingsmaatregelen in het kader van mitigatie van invoering 30 km per uur. Niet alle maatregelen zijn of worden in 2026 uitgevoerd.

Reactie: Dank voor de update. De maatregelen zijn voortgekomen uit een inventarisatie van doorstromingsmaatregelen om de effecten van de versnelde invoer 30km per uur te dempen. Deze inventarisatie is in samenwerking met de OV-alliantie opgesteld. Graag gaan wij verder in gesprek over realisatie van deze maatregelen.

Opmerking: De maatregelen om de route via de Van Zijstweg te versnellen zullen worden uitgevoerd voor de start werkzaamheden Lombokplein. Exacte datum is nog niet bekend.

Reactie: Indien de datum bekend is worden wij hier graag over geïnformeerd.

Gemeente Houten

Verzoek: De gemeente wil graag in gesprek over de promotie van de nachtlijnen.

Reactie: Wij zullen bij de promotie van de nachtlijnen de samenwerking met de gemeente zoeken.

Opmerking: De gemeente is blij met de uitbreiding van U-flex naar Nieuwegein maar wil meer uitleg over de splitsing in 2 gebieden van U-flex bij Houten.

Reactie: Een overleg heeft reeds plaatsgevonden. Extra uitleg is gegeven en aanvullende informatie is verstrekt over de 2 gebieden.

Wens: De gemeente wil graag voor het nieuwe U-flex gebied Schalkwijk een extra overstaphalte aan de oostkant van het gebied voor overstap richting o.a. Wijk bij Duurstede.

Reactie: We zullen de halte Cothen Langbroekerweg aan het gebied toevoegen zodat reizigers vanuit het U-flex gebied Schalkwijk daar kunnen overstappen op lijn 341 richting Wijk bij Duurstede of lijn 56 richting Doorn.

Gemeente Stichtse Vecht

Opmerking: Gemeente is blij met het voorstel van de verlenging van lijn 27 van Zuilen naar Maarssen Station, waardoor de rechtstreekse verbinding tussen Maarssen en Utrecht-Centrum en Science Park ontstaat.

Reactie: Waarvan akte.

Verzoek: Gemeente verzoekt het voorstel om lijn 122 te laten vervallen en opnieuw tegen het licht te houden. Indien lijn 122 toch vervalt is het verzoek om de aanmeldtijd van U-Flex voor inwoners van dit gebied te verkorten van een uur naar een half uur.

Reactie: Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht.

Gemeente Zeist

Opmerking: Gemeente is blij met de uitbreiding van het aantal ritten op lijn 74 in de avond.

Reactie: Waarvan akte.

Verzoek: Verzoek tot bewonerspeiling over de voorstellen voor verplaatsing van de haltes Prins Alexanderstichting en Lageweg.

Reactie: Deze voorstellen zijn niet in het concept-vervoerplan 2027 opgenomen en dus ook niet opgenomen in de publieksenquête van de provincie voor het vervoerplan 2027. Het verplaatsen van de halte Lageweg is nodig om deze halte toegankelijk te maken (en gebeurt op verzoek van de gemeente zelf). Het verplaatsen van de halte Prins Alexanderstichting is een idee van de gemeente waar wij en de provincie geen voorstander van zijn. Het staat de gemeente uiteraard vrij om zelf haar inwoners te raadplegen over onderwerpen en ideeën.

Opmerking: De gemeente stelt dat er een afspraak is om de halte Johannes Postlaan niet op te heffen als nieuwe halte t.h.v. de Titus Brandsmalaan is aangelegd.

Reactie: Deze afspraak herkennen wij niet. Het uitgangspunt van de nieuwe halte is om lijn 34 een betere haltedekking te geven, niet om extra haltes te creëren (waardoor lijn 34 langzamer zou worden). Dit staat als zodanig in het vervoerplan verwoord. NB: het voorstel om de halte Johannes Postlaan dan op te heffen is positief ontvangen in de publieksconsultatie en positief op geadviseerd door ROCOV.

Verzoek: Gemeente wil graag inzicht in de reizigersaantallen van de nieuwe U-flex gebieden gedurende het jaar.

Reactie: Wij zullen de gemeente blijven informeren over de ontwikkeling van het gebruik van U-flex in de nieuwe gebieden.

Wens: Den Dolder en Austerlitz ook in het weekend bedienen met lijnbus i.p.v U-flex

Reactie: In het huidige dienstregelingjaar 2026 hebben we U-flex geïntroduceerd en/of uitgebreid in Den Dolder en Austerlitz. Hiermee zijn de haltes in dit gebied sinds dit jaar ook op alle dagen van de week en ook in de avond bereikbaar. Het aantal reizigers is nog niet erg hoog. Omzetten van U-flex naar een vaste bus is op dit moment dan ook niet aan de orde.

Wens: Het verlengen van lijn 73 naar het Diaconessenhuis in Zeist

Reactie: Het Diaconessenhuis ligt op een ongunstige locatie aan de rand van Zeist. De infrastructuur tussen de haltes Busstation en Ziekenhuis is ongeschikt voor een frequente busverbinding. Voor het verlengen van ritten naar het Diaconessenhuis is bovendien een behoorlijk aantal dienstregelingen nodig die op dit moment niet beschikbaar zijn. We zien daarom op dit moment geen mogelijkheden voor een directe verbinding tussen Utrecht het Diaconessenhuis Zeist.

MRU west

Opmerking: De MRU dringt aan op een betrouwbare dienstuitvoering, zonder grote rituitval, om het vertrouwen van reizigers te behouden en terug te winnen.

Reactie: Een betrouwbare dienstuitvoering en het terugdringen van rituitval heeft inderdaad de hoogste prioriteit. Bij elke opschaling en uitbreiding van de dienstregeling moet geborgd worden dat deze ook uitvoerbaar is.

Opmerking: De MRU is teleurgesteld in de omvang van het pluspakket, omdat hierdoor veel wensen nog niet ingevuld kunnen worden.

Reactie: Het pluspakket is in het definitieve vervoerplan 2027 komen te vervallen: prioriteit wordt gelegd bij een betrouwbare dienstuitvoering en lage rituitval.

Opmerking: De MRU wil graag een terugkoppeling van de ingediende wensen en de uitwerking hiervan in het vervoerplan.

Reactie: In onderhavige consultatienota worden alle ingediende wensen en reacties besproken en toegelicht.

Opmerking: De MRU legt bij de uitbreiding van de bediening van de tram naar het Science Park de prioriteit bij uitbreiding in het weekend.

Reactie: De provincie Utrecht heeft aangegeven de prioriteit juist bij de uitbreiding in de spits te leggen. Alle genoemde uitbreidingen zijn uiteraard wenselijk.

Opmerking: De MRU vraagt prioriteit te geven aan het verbeteren van de betrouwbaarheid van U-flex.

Reactie: Een betrouwbare dienstuitvoering waarbij alle aangemelde ritten ook worden uitgevoerd en op tijd worden uitgevoerd is een basissvoorwaarde voor het flex-systeem en heeft de hoogste prioriteit.

Opmerking: De MRU vraagt aandacht voor de communicatie over U-flex. Gemeenten in het gebied willen graag de samenwerking aangaan met betrekking tot communicatie over U-flex en de reismogelijkheden in het gebied.

Reactie: Bij de communicatie over U-flex zullen wij de samenwerking zoeken met de betreffende gemeenten.

Opmerking: De MRU wil graag het gesprek aan over de Oost-West verbinding tussen Houten, Nieuwegein en IJsselstein (de Zuidlob).

Reactie: Wij gaan graag dit gesprek aan om te bezien welke verbetermogelijkheden er zijn op de genoemde verbinding.

Opmerking: De MRU verzoekt om de voorgestelde wijziging op lijn 74 en 84 binnen Vianen niet door te voeren, gezien het aantal reizigers vanuit Hoef en Haag.

Reactie: Het merendeel van de reizigers uit Vianen en Hoef en Haag reist in de spits naar Utrecht. In het voorstel behouden deze reizigers hun rechtstreekse verbinding in de spits 4x per uur. Aanvullend binnen Vianen nog eens 4x per uur rijden op lijn 74 parallel met lijn 84 is gezien het aantal reizigers op dit moment niet opportuun.

Opmerking: De MRU is zeer verheugd over de voorstellen voor bediening van de nieuwbouwlocaties zoals Rijnhuizen en Ruimtekwartier.

Reactie: Waarvan akte.

Opmerking: De MRU wil graag in gesprek over de mogelijkheden voor combinatie van leerlingenvervoer met regulier vervoer.

Reactie: Wij zijn uiteraard bereid om het gesprek aan te gaan.

Opmerking: De MRU en gemeenten willen graag (via overleg met de provincie) geïnformeerd blijven over de voortgang van het verbeterplan om de betrouwbaarheid en uitvoering van het openbaar vervoer te verbeteren.

Reactie: Via de provincie wordt u geïnformeerd over de voortgang.

4 Resultaten enquête publieksconsultatie

In de enquête zijn in totaal 9 voorstellen uit de concessie Utrecht Binnen voorgelegd. De uitkomsten van de enquête zijn samengevat in onderstaande tabel. Hierin zijn de voorstellen gesorteerd op de verhouding tussen respondenten dat het wel / niet eens is met de maatregel. Met de eerstgenoemde maatregel zijn dus relatief de minste respondenten het eens, met het laatstgenoemde voorstel zijn relatief de meeste respondenten het eens.

Beoordeling wijzigingsvoorstellen publieksconsultatie			
Serie:	Aantal eens	Aantal oneens	Verhouding eens/oneens
Lijn 122 laten vervallen / U-flex alternatief	93	116	1,25
Lijn 5 routewijziging Vleutensebaan	162	93	0,57
Lijn 6 routewijziging Moldaudeef	161	64	0,40
Lijn 74 binnen Vianen niet in spits, wel lijn 84	212	78	0,37
Lijn 27 verlengen, lijn 12 vervalt	284	89	0,31
Lijn 77 routevariant RIVM vervalt	185	49	0,26
Lijn 29 ochtendspits Bilthoven 2x per uur + versterkingsrit	187	48	0,26
Lijn 34 halte Johannes Postlaan vervalt na realisatie nieuwe halte	206	30	0,17
Lijn 9 ritten vervallen, lijn 341 alternatief	392	65	0,15

Conclusie internet-enquête

De enquêteresultaten laten zien dat met, uitzondering van het voorstel om lijn 122 te vervangen door U-flex, alle voorstellen overwegend positief worden ontvangen. 116 respondenten hebben aangegeven tegen het voorstel van lijn 122 te zijn. Dit is meer dan het aantal van 93 respondenten die voor het voorstel zijn. Mede op basis van deze uitkomst van de publieksconsultatie is besloten om lijn 122 te handhaven. De route wordt aangepast: van Tienhoven via Westbroek naar Utrecht Overvecht.

Naast de voorgelegde voorstellen konden respondenten in het veld 'overige opmerkingen' aanvullende opmerkingen, wensen en verzoeken indienen. Mede naar aanleiding van door respondenten geplaatste overige opmerkingen worden enkele wijzigingen doorgevoerd in het definitieve vervoerplan. Deze wijzigingen worden toegelicht in hoofdstuk 1 van dit document.

5 Overige reacties enquête publieksconsultatie

In de internet-enquête konden respondenten in een vrij invulveld verduidelijkingen, overige opmerkingen, vragen en wensen kwijt. Hieronder zijn alle reacties samengevat en voorzien van een antwoord. Voor de leesbaarheid zijn reacties met eenzelfde strekking gebundeld.

Wens: betere aansluiting lijn 1 op treinen bij station Overvecht (1x)

Wanneer op een station veel treinen uit verschillende richtingen aankomen, er geen dominante overstaprelatie bestaat en het aantal overstappers relatief laag is in vergelijking tot het aantal instappers elders op een lijn, dan is het niet zinvol / gewenst de dienstregeling van buslijnen af te stemmen op de treindienst. Dit is van toepassing op lijn 1 bij station Overvecht. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: hogere frequentie op lijn 5 naar Oog in Al (5x)

We monitoren continu het gebruik van alle lijnen in de concessie. Waar dat in verband met het passagiersaanbod noodzakelijk is, zullen we meer capaciteit inzetten of de frequentie verhogen. Voor niet noodzakelijke uitbreidingen van het vervoeraanbod is op dit moment helaas geen financiële ruimte.

Bezwaar: niet eens met voorgestelde routewijziging lijn 5 in Terwijde (1x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan wordt lijn 5 versneld in het kader van de invoering van 30 km/h in de stad Utrecht. Lijn 11 blijft de haltes op de Jazzsingel wel bedienen. Reizigers naar Utrecht CS / Utrecht-Centrum kunnen afhankelijk van hun bestemming gebruik maken vervangende haltes op de Musicallaan, Vleutensebaan of Rijkswetering of gebruik maken van lijn 11 i.c.m. een overstap op station Leidsche Rijn. We zien daarom geen aanleiding om het voorstel met betrekking tot lijn 5 te heroverwegen.

Opmerking: eens met voorgestelde routewijziging lijn 5 in Terwijde (2x)

Waarvan akte.

Suggestie: voeg haltes Waterwinpark en Winkelcentrum Terwijde samen op nieuwe locatie rondom kruising Jazzsingel (1x)

Het klopt dat halte Winkelcentrum Terwijde en Waterwinpark op zeer korte afstand van elkaar liggen. In het definitieve vervoerplan stellen we een variant op deze suggestie voor: halte Waterwinpark wordt opgeheven. Op deze manier blijft een halte beschikbaar bij de ingang van Winkelcentrum Terwijde, houden reizigers die gebruik maken van lijn 11 een halte in de buurt van station Terwijde en blijft de halte dekking in de omgeving van de kruising Jazzsingel / Musicallaan op voldoende niveau.

Wens: afstemmen lijn 5 en 11 op gezamenlijk traject (1x)

In het vervoerplan stellen we voor de route van lijn 5 te verleggen van de Jazzsingel naar de Vleutensebaan. Hiermee hebben lijn 5 en 11 geen gezamenlijk traject meer.

Wens: afstemmen lijn 5 en 55 op gezamenlijk traject (1x)

Waar mogelijk stemmen we de dienstregeling van lijnen met een gezamenlijk traject op elkaar af. Op lijn 5 en 55 is dit helaas niet goed mogelijk doordat lijn 55 een lusroute rijdt in Maartensdijk en lijn 5 op weekdays overdag een vaste aankomst- en vertrektijd heeft op station Maarssen.

Wens: lijn 6 (lijndeel Terwijde – CS) weer koppelen met lijn 5 (lijndeel CS – Voordorp) (3x)

De huidige lijnkoppelingen van lijn 6 en 5 faciliteren de meest gebruikte reismogelijkheden voor het reizen naar zowel andere wijken 'over het station heen' als rechtstreeks naar de binnenstad. Wij handhaven daarom de bestaande lijnkoppelingen.

Bezwaar: niet eens met voorgestelde routewijziging lijn 6 in Overvecht (3x)

De nieuwe route voor de bus levert bij nader inzien minder voordelen op dan beoogd. Wij zullen de routewijziging op lijn 6 niet doorvoeren en in beide richtingen de huidige route blijven rijden.

Suggestie: route lijn 6 alleen richting Utrecht CS wijzigen i.v.m. matige doorstroming kruising Neckardreef (1x)

De nieuwe route voor de bus levert bij nader inzien minder voordelen op dan beoogd. Wij zullen de routewijziging op lijn 6 niet doorvoeren en in beide richtingen de huidige route blijven rijden.

Bezwaar: niet eens met laten vervallen halte Tamarinde (4x)

De nieuwe route voor de bus levert bij nader inzien minder voordelen op dan beoogd. Wij zullen de routewijziging niet doorvoeren en de halte Tamarinde niet laten vervallen.

Wens: hogere frequentie lijn 6 (CS – Overvecht) in de spits (1x)

In het vervoerplan 2027 worden extra ritten geboden in de spits op lijn 6. We blijven de bezetting op lijn 6 monitoren en nemen indien nodig gericht maatregelen.

Wens: lijn 7 ook laten halteren bij halte Remiseweg (1x)

De route van lijn 7 loopt tot halte P+R Westraven. In de nabije toekomst wordt een keerlus op de Europalaan aangelegd. Hierdoor hoeft lijn 7 niet meer door te rijden naar Nieuwegein. Halte Remiseweg in Nieuwegein nemen wij daarom niet op in de route van lijn 7.

Wens: ruimere bedieningstijden op lijn 10 (1x)

Op het moment van de enquête rijdt lijn 10 nog niet de volledige dienstregeling. De volledige dienstregeling voorziet in een ruimere bedieningsperiode met o.a. ook bediening in de avonden.

Vraag: wordt de route van lijn 11 in Vleuten nog gewijzigd? (4x)

We zijn in afwachting van een onderzoek van de gemeente Utrecht over de busroutes in Vleuten. Afhankelijk van deze uitkomst zal besloten worden om de route wel of niet te wijzigen.

Wens: hogere frequentie / ruimere bedieningstijden op lijn 11 (1x)

Op dit moment is geen uitbreiding van frequentie of bedieningstijden op lijn 11 voorzien.

Opmerking: ruimere bedieningstijden op lijn 11 zijn niet nodig (1x)

Op dit moment is geen uitbreiding van frequentie of bedieningstijden op lijn 11 voorzien.

Suggestie: voeg halte op bestaande route lijn 11 toe t.h.v. kruising Haarrijnse Rading (1x)

Er is weinig tot geen bebouwing of voorzieningen op de kruising Haarrijnse Rading / Vleutensebaan. Daarnaast is een halte op deze locatie moeilijk inpasbaar. Wij zien geen noodzaak voor een halte op deze locatie. Indien uw wens voortkomt uit het gebruik van lijn 11 vanuit Vleuten-Dorp: samen met de gemeente onderzoeken wij de mogelijkheid om de route van lijn 11 te wijzigen via Haarrijnse Rading en Vleuten-Dorp.

Wens: herstel busroute door Zandweg-Oostwaard (14x)

Met ingang van dienstregeling 2023 is de route door Zandweg-Oostwaard vervallen. Het alternatief is halte Sweserengseweg aan de rand van de wijk. In vervoerplan 2024 is deze maatregel geëvalueerd. Deze evaluatie gaf geen aanleiding de routewijziging te heroverwegen.

Wens: busroute door Zandweg-Oostwaard niet herstellen (1x)

Met ingang van dienstregeling 2023 is de route door Zandweg-Oostwaard vervallen. Het alternatief is halte Sweserengseweg aan de rand van de wijk. In vervoerplan 2024 is deze maatregel geëvalueerd. Deze evaluatie gaf geen aanleiding de routewijziging te heroverwegen.

Wens: geen gelede bussen op route door Maarssen-Dorp (2x)

In het vervoerplan 2027 is het voorstel opgenomen om met lijn 120 (concessie Buiten) de route door Maarssen-Dorp te gaan rijden. Lijn 120 rijdt hierbij met standaard bussen, niet met gelede bussen.

Wens: een frequentere bediening van de lus door Maarssen-Dorp (1x)

In het vervoerplan 2027 is het voorstel opgenomen om met lijn 120 (concessie Buiten) de route door Maarssen-Dorp te gaan rijden. Hierbij gaat de frequentie in de spitsuren van 2 naar 4x per uur.

Wens: een frequentere verbinding in de avonduren tussen Utrecht en Maarssen-Dorp (1x)

In het vervoerplan 2027 is het voorstel opgenomen om lijn 27 te verlengen naar Maarssen. Deze lijn gaat 2x per uur rijden in de avonduren. Daarnaast wordt de lusroute in Maarssen-Dorp gereden door lijn 120 met in de avond een frequentie van 1x per uur. Hogere frequenties dan dit zijn niet voorzien in het vervoerplan.

Wens: hogere frequentie / ruimere bedieningstijden op lijn 13 (2x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen uitbreidingen op lijn 13 opgenomen. De wens tot uitbreiding is logisch en zullen wij bij toekomstige planvorming in ogenschouw nemen.

Wens: bussen op station Maarssen beter aan laten sluiten op de treinen (1x)

Op station Maarssen sluiten de bussen aan op de sprinter naar Amsterdam. De frequentie van de buslijnen is echter hoger dan de frequentie van de sprinters. Niet elke busrit kan hierdoor goed aansluiten op de trein.

Wens: hogere frequentie op lijn 19 / meer ritten naar Papendorp (2x)

Op dit moment is er geen uitbreiding van het aantal ritten naar Papendorp voorzien in het vervoerplan. Wij monitoren de bezetting van de bussen en nemen indien nodig gericht maatregelen.

Bezwaar: niet eens met voorgestelde frequentieverlaging lijn 29 Bilthoven – Science Park (3x)

Lijn 29 blijft bij Bilthoven aansluiten op de drukste trein van en naar Amersfoort. De extra ritten in de ochtendspits vanuit Bilthoven sluiten nu niet aan op de trein vanuit Amersfoort en rijden ook alleen in de ochtend. Hierdoor worden deze ritten veel minder gebruikt. Wij handhaven daarom dit voorstel. In plaats van deze ritten rijden wij een extra rit op het drukste moment in de ochtend aansluitend op de trein uit Amersfoort.

Wens: hogere frequentie lijn 29 (3x)

Op het moment van de enquête rijdt lijn 29 nog niet de beoogde volledige dienstregeling. In de volledige dienstregeling worden er meer ritten geboden op lijn 29.

Wens: bij frequentieverlaging lijn 29 Bilthoven – Science Park regelmatig interval verderop op de lijn handhaven (1x)

De ritten op lijn 29 tussen Science Park en De Meern zullen wij zo goed mogelijk verdelen over het uur.

Wens: verbetering aansluiting tussen lijn 29 en lijn 31 op Science Park (1x)

Lijn 29 en 31 kennen afzonderlijk ieder hun eigen afstemming en tijdligging. Daarnaast rijden deze lijnen niet een gelijk aantal ritten en frequentie. Aansluiting tussen beide lijnen is hierdoor niet mogelijk en niet voorzien in het vervoerplan 2027.

Wens: Leidsche Rijn Centrum en Utrecht CS opnemen in route lijn 29 (1x)

De verbinding met Leidsche Rijn en Utrecht CS geschied door andere lijnen in het busnetwerk. Lijn 29 heeft een andere rol en bedieningsgebied. De route van lijn 29 zullen wij niet wijzigen.

Opmerking: hogere frequentie lijn 30 (1x)

Op de drukste momenten rijden wij extra ritten boven op de 4x per uur frequentie. Hogere frequenties op lijn 30 zijn niet voorzien in het vervoerplan 2027. We blijven de bezetting van lijn 30 monitoren en nemen indien nodig gericht maatregelen.

Opmerking: betere aansluiting lijn 30 op werktijden UMC (1x)

Lijn 30 sluit bij station Utrecht Overvecht aan op de trein uit Hilversum. De tijdligging en aankomsttijden op het Science Park worden hierdoor bepaald.

Wens: verbetering aansluiting tussen lijn 31 en lijn 395 in IJsselstein (1x)

Lijn 31 en 395 kennen afzonderlijk ieder hun eigen aansluitingen en tijdligging. Aansluiting tussen beide lijnen is hierbij niet mogelijk en niet voorzien in het vervoerplan 2027.

Wens: lijn 32 doortrekken naar Houten-Zuid (1x)

Er zijn momenteel geen plannen om de route van lijn 32 door te trekken naar Houten-Zuid.

Wens: dienstregeling lijn 34 en 56 op het gezamenlijke traject beter afstemmen (2x)

Samen met Keolis gaan wij bezien of een betere afstemming tussen beide lijnen mogelijk is.

Wens: Onderscheid maken tussen verschillende haltes Oude Tempellaan in Soesterberg (1x)

Om het onderscheid tussen de haltes van lijn 34 en die van lijn 56 te verduidelijken wijzigen we de haltenaam van de haltes lijn 34.

Wens: alle haltes langs de Amersfoortsestraat opnemen op lijn 34 (1x)

Lijn 34 doet niet alle haltes aan omdat lijn 34 als snelle verbinding naar Amersfoort is gepositioneerd. Het aantal instappers op de haltes die worden overgeslagen is beperkt: zij kunnen gebruik maken van buslijn 56 die wel bij deze haltes stopt.

Suggestie: lijn 34 in Utrecht laten keren d.m.v. lusroute via Blokhoeve-Noord en tramhalte Zuilenstein (1x)

Lijn 34 heeft als eindpunt Utrecht Westraven. Een verlenging van de route op lijn 34 is niet voorzien in het vervoerplan 2027.

Wens: deel ritten lijn 34 buiten Soesterberg om rijden (1x)

Vanwege de duidelijkheid naar reizigers toe, rijdt lijn 34 altijd dezelfde route door Soesterberg.

Vraag: gaat lijn 34 de haltes in Huis ter Heide weer aandoen nadat de werkzaamheden hier zijn afgerond? (1x)

Ja, sinds 10 mei rijdt lijn 34 weer de normale route waarbij ook de haltes Prins Alexanderstichting, Prins Alexanderweg en Dolderseweg weer worden aangedaan.

Wens: lijn 34 doortrekken naar Nieuwegein City (1x)

Lijn 34 heeft als eindpunt Utrecht Westraven. Een verlenging van de route op lijn 34 is niet voorzien in het vervoerplan 2027. Reizigers tussen Nieuwegein City en Science Park kunnen sneller en directer reizen met lijn 31. Tussen Westraven en Nieuwegein kunnen reizigers gebruik maken van lijn 74, 77 en de tram.

Wens: eerste aankomst lijn 34 vanuit Zeist op Science Park op weekdays voor 6.30 (1x)

In de dienstregeling komt de eerste rit op lijn 34 vanuit Zeist eerder aan dan 6.30 uur aan op het Science Park.

Wens: lijn 43 ook rijden 's avonds en in het weekend (2x)

In het vervoerplan 2027 zijn er geen voorstellen om lijn 43 uit te breiden in avond en weekend.

Wens: route lijn 43 in Odijk wijzigen zodat voormalige halte Rijneland weer wordt bediend (1x)

De halte Odijk-Zuid ligt op loopafstand van Rijneland. Wij zien geen noodzaak om de route van lijn 43 te wijzigen.

Wens: aankomst- en vertrektijd lijn 43 op station Driebergen-Zeist kwartier schuiven (1x)

Lijn 43 sluit bij station Driebergen-Zeist aan op de intercity naar Arnhem. Bij een kwartier schuiven vervalt deze aansluiting. Wij zullen de tijdligging van lijn 43 dan ook niet wijzigen.

Wens: kleiner materieel inzetten op lijn 43 (1x)

Op lijn 43 worden elektrische midi-bussen ingezet. Dit zijn de kleinste elektrische bussen die beschikbaar zijn in onze vloot.

Suggestie: route lijn 47 verleggen van Koedijk naar Rondweg (1x)

Indien de route van lijn 47 wordt verlegd naar de Rondweg vervallen er 2 haltes onderweg. Echter zijn er wellicht mogelijkheden voor een extra halte op de Rondweg t.h.v. de woningen bij 'De Campen'. Wij zullen uw suggestie bespreken met de gemeente Houten.

Wens: lijn 47 's avonds en in het weekend vaker rijden (2x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen voor uitbreidingen op lijn 47.

Wens: lijn 48 in het weekend ook rijden tussen Nieuwegein en Maarssen (3x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen voor uitbreidingen op lijn 48.

Wens: lijn 48 tussen Houten en Nieuwegein vaker rijden (2x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen voor uitbreidingen op lijn 48.

Wens: een extra vroege rit lijn 48 op weekdays van Houten naar Nieuwegein (1x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen voor uitbreidingen op lijn 48.

Suggestie: lijn 55 rijden via station Overvecht (1x)

Het toevoegen van station Overvecht aan de bestaande route van lijn 55 is op dit moment niet aan de orde, omdat de reistijd voor een (naar verwachting) veel grotere groep doorgaande reizigers hierdoor wordt verlengd. Om de reistijd voor doorgaande reizigers gelijk te houden, zal lijn 55 bij het toevoegen van station Overvecht aan de route via de Willem van Noortstraat of Talmalaan moeten rijden. In dat geval vervalt de directe verbinding tussen Maartensdijk en de oostkant van het centrum van Utrecht. We verwachten dat reizigers uit Maartensdijk meer baat hebben bij een directe verbinding met haltes de oostkant van het centrum van Utrecht, dan bij een directe verbinding met station Overvecht. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: groter materieel inzetten op lijn 55 (1x)

Planmatig worden standaardbussen ingezet op lijn 55. Gelet op het aantal reizigers is het inzetten van groter materieel op deze lijn niet nodig.

Wens: lijn 55 doortrekken naar Hilversum of Amersfoort (1x)

Er zijn geen plannen om lijn 55 te verlengen naar Hilversum of Amersfoort.

Wens: ruimere bedieningstijden lijn 57 (1x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen voor uitbreidingen op lijn 57.

Als lijn 57 niet rijdt dan kan men reizen met U-flex. Op deze manier zijn de haltes ook buiten de bedieningstijden van lijn 57 bereikbaar.

Suggestie: lijn 67 laten rijden via De Liesbosch / Ravenswade (1x)

De busverbinding over bedrijventerrein De Liesbosch is in 2019 onder andere vervallen omdat deze route erg vertragsgevoelig is. Daarnaast wordt de nieuwbouw op Plettenburg minder goed ontsloten wanneer lijn 67 via De Liesbosch rijdt. We nemen de suggestie daarom niet over.

Suggestie: lijn 67 met voorrang opschalen (1x)

De volgorde van opschalen is onderwerp van gesprek tussen ons en de provincie.

Suggestie: lijn 73 knippen op CS om betrouwbaarheid te verhogen (1x)

De doorgaande verbinding voor reizigers 'over station Utrecht heen' biedt juist een meerwaarde voor reizigers. Verschillende bestemmingen zoals de binnenstad van Utrecht zijn hierdoor rechtstreeks bereikbaar. Wij nemen uw suggestie dan ook niet over.

Wens: huidige frequenties lijn 73 handhaven (2x)

De bestaande frequenties van lijn 73 zullen wij minimaal handhaven. Op het moment van de enquête rijden wij niet de volledige dienstregeling. Bij de volledige dienstregeling zijn hogere frequenties beoogd.

Suggestie: wanneer lijn 74 naar Maarssen gaat rijden, lijn 73 inkorten tot Leidsche Rijn (1x)

In het vervoerplan 2027 worden geen wijzigingen in de routes van lijn 73 en 74 voorgesteld. Beide lijnen blijven hun huidige route rijden.

Wens: verbeteren overstap tussen lijn 73 en lijnen 65/66/74/77 op Utrecht CS (1x)

Lijn 73 is o.a. afgestemd op de trein bij Maarssen. De lijnbundel 65/66/74/77 is onderling afgestemd op het traject Utrecht CS – Kanaleneiland. Beide lijnen/lijdelen hebben hierbij afzonderlijk ieder hun eigen afstemmingen. Daarnaast hebben zij afwijkende frequenties. De genoemde aansluiting kunnen wij dan ook niet realiseren. Gezien de hoge frequenties zal de overstap tussen beide lijnen/lijdelen kort zijn.

Wens: aansluiting tussen lijn 73 en lijn 47 op Utrecht CS handhaven (1x)

Lijn 73 en 47 kennen ieder hun eigen aansluiting en afstemming. Specifieke aansluiting tussen beiden in de dienstregeling is niet voorzien in het vervoerplan. Grote verschuivingen in tijdligging zijn echter ook niet voorzien, dus de bestaande 'aansluiting' zal hoogstwaarschijnlijk gehandhaafd blijven.

Wens: kwartierdienst lijn 74 in Zeist handhaven (1x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen voorstellen opgenomen om de frequentie van lijn 74 in Zeist te verlagen.

Wens: lijn 74 niet laten vervallen (1x)

Lijn 74 zullen wij niet laten vervallen. Wel zal de dubbeling van lijn 74 met lijn 84 binnen Vianen komen te

vervallen. Reizigers binnen Vianen kunnen in de spits(richting) gebruik maken van lijn 84.

Wens: verbeteren aansluiting tussen lijn 74/84 en lijn 65 op de Lekbrug (1x)

Bij het uitwerken van de dienstregeling zullen wij bezien of de aansluitingen verbeterd kunnen worden.

Wens: lijnen door de Merwedekanaalzone beter onderling afstemmen (1x)

Bij de uitwerking van de dienstregeling zullen wij de onderlinge afstemming tussen de lijnen zo goed mogelijk inregelen.

Suggestie: bij uitval lijn 74 bussen van lijn 73 en 350 laten halteren bij haltes aan de Utrechtseweg (1x)

Inspanningen zijn er op gericht om het openbaar vervoer, dus ook lijn 74, betrouwbaar uit te voeren. Dus met zo min mogelijk rituitval. Het laten halteren van lijn 73 of 350 is hierbij geen optie aangezien dan onduidelijk zou zijn wanneer wel en niet wordt gehalteerd en dit zou bovendien verstoringen in de uitvoering van lijn 73 en 350 in de hand werken.

Vraag: blijft lijn 74 rijden van Doorslag naar Utrecht CS? (1x)

Ja, de route van lijn 74 blijft ongewijzigd.

Bezwaar: oneens met vervallen lijn 74 tussen Hoef en Haag en de Lekbrug in de spits(richting) (2x)

Gezien het aantal reizigers is het dubbel rijden van lijn 74 en 84 tussen Hoef en Haag niet wenselijk. Reizigers kunnen met lijn 84 reizen in de spits tussen Hoef en Haag, Vianen Lekbrug en Utrecht CS. Bij Vianen Lekbrug zijn er overstapmogelijkheden op lijn 74 naar Nieuwegein.

Wens: lijn 77 weer doortrekken naar De Leyen (4x)

Er is geen routewijziging van lijn 77 opgenomen in het vervoerplan. Reizigers richting De Leyen kunnen gebruik maken van U-flex of een halte waar lijn 77 stopt.

Wens: uitbreiding van de verbinding Vreeswijk – City c.q. herstel van lijn 77 (5x)

Er is geen routewijziging van lijn 77 opgenomen in het vervoerplan. Vreeswijk is bereikbaar met lijn 565 en lijn 65.

Wens: lijn 77 rijden met groter materieel (3x)

Lijn 77 wordt in principe gereden met gelede 18m-bussen. De voertuiginzet is afhankelijk van het aantal reizigers per rit.

Opmerking: RIVM verhuist voorlopig niet, routevariant lijn 77 handhaven (1x)

Pas als het RIVM daadwerkelijk verhuist is naar het Science Park zal de routevariant van lijn 77 in Bilthoven komen te vervallen. Tot die tijd blijft de routevariant intact.

Wens: lijn 81 vaker en/of ook 's avonds rijden (2x)

In het vervoerplan 2027 is geen uitbreiding van lijn 81 opgenomen. Als lijn 81 niet rijdt, kunnen reizigers gebruik maken van U-flex.

Wens: een extra late rit 's middags op lijn 84 (1x)

Ten tijde van de enquête rijdt lijn 84 nog niet de beoogde volledige dienstregeling. Bij de volledige dienstregeling rijdt lijn 84 latere ritten in de middag.

Wens: lijn 85 vaker rijden (4x)

Ten tijde van de enquête rijdt lijn 85 nog niet de beoogde volledige dienstregeling. Bij de volledige dienstregeling rijdt lijn 85 meer ritten.

Wens: lijn 85 in Leerdam doortrekken naar Broekgraaf (2x)

Er zijn geen plannen om lijn 85 door te trekken. Gezien de infrastructuur in de wijk is het ook niet mogelijk daar met een bus te rijden. Reizigers uit Broekgraaf kunnen gebruik maken van de halte Pauluskerk van lijn 85 of met de fiets naar station Leerdam reizen.

Wens: verbeteren aansluiting lijn 85 op lijn 34 bij Kanaleneiland-Zuid (1x)

Beide lijnen hebben ieder zelf hun eigen aansluiting en tijdligging. Daarnaast hebben beide lijnen afwijkende frequenties. Het bieden van een vaste aansluiting bij Kanaleneiland is hierdoor helaas niet mogelijk.

Wens: lijn 90 's avonds 2x/u rijden (1x)

De huidige frequentie van 1x per uur op lijn 90 is afdoende voor het aantal reizigers wat van deze lijn gebruik maakt. Een frequentieverhoging is niet opgenomen in het vervoerplan 2027.

Bezwaar: niet eens met het laten vervallen van de verdichtingsrit in de ochtend op lijn 90 (1x)

Gezien het aantal reizigers en het alternatief van de bestaande halfuurdienst op lijn 90, komt deze verdichtingsrit te vervallen.

Wens: verbeteren aansluiting lijn 90 op lijn 85 op Vianen Lekbrug in de avonduren (1x)

Deze aansluiting tussen lijn 90 en lijn 85 is in de dienstregeling opgenomen. Bij de uitwerking van de dienstregeling zullen we bezien of deze aansluiting robuuster opgenomen kan worden.

Bezwaar: oneens met voorstel om lijn 122 niet meer te rijden (20x)

Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht.

Opmerking: eens met voorstel om lijn 122 niet meer te rijden (1x)

Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht.

Suggestie: eindpunt lijn 122 verleggen van Utrecht naar Maarssen (4x)

Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht. Met U-flex kunnen reizigers ook reizen naar Maarssen.

Suggestie: lijn 122 een lus laten rijden (Overvecht – Westbroek – Nieuw-Loosdrecht – Hollandse Rading – Westbroek - Overvecht), waarbij 's ochtends rechtsom wordt gereden en 's middags linksom (1x)

Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht. Met U-flex kunnen reizigers rechtstreeks naar Nieuw-Loosdrecht en Hollandse Rading reizen.

Wens: aansluiting lijn 122 op lijn 104 en 121 in Nieuw-Loosdrecht (1x)

Lijn 122 zal blijven rijden op werkdagen overdag in een uur-frequentie. De route wordt aangepast: lijn 122 rijdt vanaf Tienhoven via Westbroek naar Utrecht station Overvecht. Reizigers naar Nieuw-Loosdrecht kunnen gebruik maken van U-flex. In Nieuw-Loosdrecht heeft U-flex enkele haltes die ook door lijn 104 en 121 worden bediend en waar reizigers kunnen overstappen op deze lijnen.

Opmerking: U-flex is geen goed alternatief voor vaste buslijn (4x)

Afhankelijk van het aantal reizigers kan U-flex wel een goed alternatief zijn voor een vaste buslijn.

Opmerking: betrouwbaarheid U-flex moet beter (1x)

De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, waaronder U-flex, heeft bij ons de hoogste prioriteit.

Wens: het opnieuw instellen van een vaste lijn door Vleuten-Oost en/of Haarzuilens (2x)

Lijn 127 zal wordt geherintroduceerd: een vaste bus op werkdagen overdag tussen Haarzuilens, Vleuten Dorp en Utrecht Leidsche Rijn.

Suggestie: inzet kleiner materieel op lijn 111 (1x)

Op lijn 111 worden zowel standaard bussen als kleinere midi-bussen ingezet. De inzet is mede afhankelijk van het aantal reizigers dat wordt verwacht.

Wens: lijn 128 ook rijden in het weekend (1x)

Een uitbreiding van lijn 128 in het weekend is niet opgenomen in het vervoerplan 2027. Wij zullen deze wens in gedachten houden bij toekomstige uitbreidingen.

Wens: directe verbinding tussen Maarssenbroek en Science Park via de Zuilense Ring (1x)

In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen om lijn 27 uit te breiden en te verlengen naar Maarssen / Maarssenbroek. Hiermee ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Maarssenbroek en Science Park.

Wens: een directe verbinding tussen Maarssen-Dorp en Utrecht-Centrum (1x)

In het vervoerplan 2027 is een voorstel opgenomen om lijn 27 uit te breiden en te verlengen naar Maarssen / Maarssenbroek. Hiermee ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Maarssen en Utrecht-Centrum.

Opmerking: eens met voorgestelde wijzigingen lijn 12/ 27 /120 in Maarssen (6x)

Waarvan akte.

Bezwaar: niet eens doortrekken lijn 27 naar Maarssen omdat deze lijn te druk is binnen Utrecht (1x)

Met het doortrekken van lijn 27 ontstaan er diverse nieuwe reismogelijkheden voor reizigers. Wij zullen het aantal reizigers in de ritten van lijn 27 monitoren en waar nodig maatregelen treffen.

Bezwaar: niet eens met voorgestelde wijzigingen lijn 12/ 27 /120 in Maarssen (1x)

Met het doortrekken van lijn 27 ontstaan er diverse nieuwe reismogelijkheden voor reizigers. Wij handhaven dan ook het voorstel in het vervoerplan 2027.

Opmerking: bij opheffen lijn 12 vervalt verbinding Maarssen-Dorp – Utrecht CS (3x)

De verbinding tussen Maarssen Dorp en Utrecht CS zal in het voorstel worden overgenomen door lijn 120 van Keolis. De verbinding blijft hiermee in stand.

Suggestie: lijn 27 i.p.v. lijn 120 Maarssen-Dorp laten bedienen (4x)

Lijn 27 wordt gereden met gelede bussen en rijdt in een hoge frequentie. Gezien de beschikbare infrastructuur is het niet wenselijk om met lijn 27 door Maarssen-Dorp te rijden. Reizigers vanuit Maarssen-Dorp kunnen gebruik maken van de haltes Maarsseveensevaart of Parkweg van lijn 27.

Opmerking: wat worden de frequenties van lijn 27 en 120 in de nieuwe opzet? (2x)

Lijn 27 gaat in de spits 6x per uur rijden en 2x per uur in de daluren, avond en weekend. Lijn 120 rijdt 4x per uur in de spits, 2x per uur in de dalperiode en 1x per uur in de (late) avond.

Opmerking: hoe kan het dat met het opheffen van lijn 12 toch meer ritten worden gereden naar Utrecht CS? (1x)

De verbinding met Utrecht CS wordt overgenomen door lijn 120. Daarnaast is Utrecht CS bereikbaar met de koppeling lijn 27 + lijn 13 bij Maarssen station. Doordat deze lijnen op elkaar doorrijden, kan er ook via station Maarssen zonder overstappen naar Utrecht CS worden gereisd met nagenoeg dezelfde reistijd. Gezamenlijk rijden deze lijnen een hogere frequentie.

Suggestie: bij koppeling 27-13 routes lijn 13 en 73 in Maarssenbroek wisselen (2x)

De koppeling tussen lijn 13 en 27 blijft in ons voorstel gehandhaafd. Door de koppeling met lijn 13 ontstaat juist een snelle verbinding met Utrecht CS en Lage Weide, wat met lijn 73 niet het geval is.

Wens: hogere frequentie tussen Utrecht CS en Science Park (1x)

Ten tijde van de enquête wordt nog niet de volledige dienstregeling gereden. Bij de volledige dienstregeling worden meer ritten gereden tussen Utrecht CS en Science Park. Daarnaast is in het vervoerplan 2027 het voorstel opgenomen om de tram uit te breiden tussen Utrecht CS en het Science Park.

Bezwaar: vertrektijden van de tram op Science Park in de middag beter aansluiten op de werktijden (1x)

De tram rijdt in hoge frequenties vanaf het Science Park. Er is geen afstemming op specifieke werktijden.

Wens: tram doortrekken naar Zeist, Amersfoort en / of Vianen (3x)

Er zijn op dit moment geen plannen om de tram te verlengen naar Zeist, Vianen of Amersfoort.

Wens: Uithoflijn ook rijden in de avonduren en het weekend (3x)

In het vervoerplan 2027 is het voorstel opgenomen om de tram ook in de avonduren en in het weekend te rijden tussen Utrecht CS en Science Park.

Wens: frequentie UHL in het weekend kan met lagere frequentie dan voorgesteld (1x)

De frequentie van 4x per uur in het weekend zien wij als minimum frequentie voor de tram. De frequentie in het weekend op de tram wordt daarnaast mede bepaald door de afstemming met tramlijn 20 en tramlijn 21 op Utrecht CS. Dit resulteert in een frequentie van 8x per uur op zaterdag overdag.

Wens: behouden rechtstreekse tramverbinding Nieuwegein – Science Park (1x)

De bestaande rechtstreekse tramverbinding tussen Nieuwegein en Science Park blijft in het vervoerplan 2027 ongewijzigd.

Wens: verbeteren betrouwbaarheid tram d.m.v. stallen reservestellen op eindpunten Nieuwegein / IJsselstein (1x)

De betrouwbaarheid van de uitvoering van de tram wordt niet zozeer bepaald door de locatie van de stallingen. Uw suggestie nemen wij niet over.

Wens: betere alternatieven Nieuwegein-Zuid bij uitval tram (1x)

Bij een geplande buitendienststelling van de tram wordt vervangend busvervoer gepland. Bij ongeplande, kortdurende uitval van de tram kunnen reizigers gebruik maken van bestaande buslijnen in Nieuwegein-Zuid, zoals lijn 65 en 74.

Wens: Tram opnemen in avondknoop (1x)

In het vervoerplan 2027 is de tram nog niet opgenomen in de avondknoop. Bij de uitwerking van toekomstige vervoerplannen zullen we deze wens in gedachten houden.

Wens: retourritten nachtnet ook openstellen voor reizigers richting Utrecht (4x)

In het vervoerplan 2027 blijven de ritten van de nachtlijnen in 1 richting rijden. Samen met Keolis en de provincie gaan wij onderzoeken welke verbeteringen aan het nachtnet mogelijk zijn. Het in 2 richtingen rijden van de nachtlijnen zullen wij in dit onderzoek betrekken.

Wens: nachtbus naar Bilthoven (1x)

In het vervoerplan 2027 blijven de routes van het nachtnet ongewijzigd. Samen met Keolis en de provincie gaan wij onderzoeken welke verbeteringen aan het nachtnet mogelijk zijn. Het bedienen van Bilthoven door de nachtlijnen zullen wij in dit onderzoek betrekken.

Suggestie: wisselen van routes N5 en N6 tussen Westraven en City (1x)

In het vervoerplan 2027 blijven de routes van het nachtnet ongewijzigd. Samen met Keolis en de provincie gaan wij onderzoeken welke verbeteringen aan het nachtnet mogelijk zijn. De te rijden routes in Nieuwegein door de nachtlijnen zullen wij in dit onderzoek betrekken.

Opmerking: blij met uitbreiding U-flex naar Austerlitz (1x)

Waarvan akte.

Bezwaar: oneens met splitsing U-flex-gebied Houten – Schalkwijk in twee gebieden (1x)

Vanuit Houten kan men al met vast OV (lijn 44 en 48) naar Nieuwegein reizen. Het buitengebied van Houten heeft deze mogelijkheid niet. Daarom wordt voorgesteld om voor het buitengebied van Houten een (overstap)halte in Nieuwegein als bestemming voor U-flex toe te voegen zodat men zonder extra overstap in Houten naar Nieuwegein kan reizen. Vanuit Houten zelf is deze toevoeging niet gewenst omdat daar al de vaste bus naar Nieuwegein rijdt.

Daarom is de splitsing gemaakt in gebieden gemaakt: om het reizen van het buitengebied Houten naar Nieuwegein mogelijk te maken zonder dat parallelle reismogelijkheden ontstaan met de vaste bus.

In de twee nieuwe gebieden zijn de belangrijkste en meest gebruikte bestemmingen met U-flex gewoon nog bereikbaar.

Wens: een directe verbinding van Soesterberg naar Utrecht-Centrum (2x)

In het vervoerplan 2027 is geen voorstel opgenomen voor een directe verbinding. Bij de ontwikkeling van toekomstige vervoerplannen houden we deze suggestie in het achterhoofd.

Wens: een directe verbinding van de Utrechtse Heuvelrug / Zeist naar Science Park (3x)

Vanuit Zeist is het Science Park rechtstreeks bereikbaar met lijn 34. Een aanvullende rechtstreekse buslijn vanuit de Utrechtse Heuvelrug naar Science Park is niet voorzien in het vervoerplan 2027. Reizigers kunnen bij halte Jordanlaan overstappen op lijn 34.

Wens: een vaste busverbinding tussen Nieuwland en Meerkerk (1x)

Gezien het aantal reizigers is een nieuwe vaste busverbinding tussen Nieuwland en Meerkerk niet opportuun. De betreffende verbinding is rechtstreeks mogelijk met U-flex.

Wens: een directe verbinding tussen Meerkerk en het ziekenhuis in Gorinchem (1x)

Vanuit Meerkerk kunt u met lijn 81 naar de halte Meerkerk N214 reizen. Daar vandaan kunt u met lijn 387 of 80 naar Gorinchem reizen. Gezien het aantal reizigers is een aanvullende rechtstreekse verbinding met Gorinchem niet opportuun.

Wens: een directe verbinding tussen Hoef en Haag en Utrecht via de A27 (1x)

Op dit moment zien wij geen mogelijkheden voor een aanvullende verbinding aan de oostkant van Vianen. Het netwerk is nu gericht op het knooppunt Vianen Lekbrug waarbij reizigers in alle richtingen kunnen reizen.

Wens: een directe verbinding tussen Bunnik en Zeist (5x)

Op dit moment zijn er geen mogelijkheden voor een aanvullende rechtstreekse busverbinding tussen Bunnik en Zeist. Reizigers kunnen vanuit Bunnik reizen met de trein naar Driebergen-Zeist en daar overstappen op lijn 74, 56 of 350 naar Zeist.

Wens: een betere ontsluiting van verpleeghuis Zonnebos in Zeist (1x)

Wij zullen met de gemeente Zeist overleggen over een extra U-flex halte bij het verpleeghuis. Met deze halte kunnen bewoners en bezoekers van het verpleeghuis van U-flex gebruik maken en wordt deze locatie met OV beter bereikbaar.

Wens: een vaste busverbinding tussen Gageldijk in Maarssen en Utrecht CS (1x)

Gezien het aantal reizigers op deze verbinding is een aanvullende vaste buslijn niet opportuun. Reizigers kunnen met U-flex reizen naar overstaplocaties in Utrecht zoals Overvecht Station of Winkelcentrum Overvecht.

Wens: een vaste busverbinding tussen Maarssen en winkelcentrum Overvecht (1x)

Gezien het aantal reizigers op deze verbinding is een aanvullende vaste buslijn niet opportuun. Reizigers vanuit Maarssen naar het winkelcentrum kunnen reizen met lijn 27 of 120 en in Utrecht overstappen op lijn 3.

Wens: een directe verbinding tussen Houten en halte Centrum/Zuidstedeweg in Nieuwegein (1x)

Vanuit Houten is de halte Nieuwegein City rechtstreeks bereikbaar met lijn 48. Deze halte ligt op loopafstand van de halte Centrum / Zuidstedeweg.

Wens: een directe verbinding tussen Leidsche Rijn en Amsterdam-Zuid (1x)

Vanaf Leidsche Rijn kan men met de bus of trein naar Utrecht CS reizen en vanaf daar met de trein naar Amsterdam. Er zijn geen plannen voor een aanvullende rechtstreekse busverbinding tussen beiden.

Wens: een extra buslijn tussen Hoograven en Utrecht CS (1x)

De bestaande buslijnen 1 en 47 hebben al een goede dekking van de wijk Hoograven. Een aanvullende buslijn is hierbij niet noodzakelijk.

Wens: een directe verbinding tussen Lunetten en Science Park (1x)

Een rechtstreekse buslijn tussen Lunetten en Science Park is niet voorzien. Reizigers kunnen reizen met lijn 8 of de trein naar Vaartsche Rijn en daar overstappen op de tram naar het Science Park.

Wens: een directe verbinding tussen IJsselstein en Leidsche Rijn (1x)

De huidige reismogelijkheden tussen IJsselstein en Leidsche Rijn verlopen via de tram en overstap op de bus in Nieuwegein of Utrecht. Voor een aanvullende rechtstreekse verbinding naar Leidsche Rijn zien wij momenteel geen mogelijkheden.

Wens: meer tangentiële lijnen (bijv. De Meern-Zeist en IJsselstein – Houten) (1x)

In het vervoerplan 2027 zijn er geen voorstellen voor aanvullende lijnen in het netwerk. Het creëren van tangentiële lijnen in het netwerk kan een waardevolle oplossing zijn om drukke radiale lijnen te ontlasten. Uw suggestie houden wij in gedachten bij toekomstige netwerkontwikkeling.

Wens: een directe verbinding tussen IJsselstein en Vijfheerenlanden (1x)

In het vervoerplan 2027 zijn geen aanvullende buslijnen opgenomen. Uw suggestie houden wij in gedachten bij toekomstige netwerkontwikkeling.

Wens: een vaste busdienst tussen verschillende wijken in Houten (1x)

Er zijn op dit moment geen plannen voor aanvullende buslijnen tussen wijken in Houten. Tussen de wijken kan gereisd worden met U-flex.

Wens: een vaste busdienst naar Houten-Zuid (1x)

Er zijn op dit moment geen plannen voor aanvullende buslijnen tussen wijken in Houten.

Wens: een vaste busdienst naar Leerdam Noord en / of Oost (2x)

Er zijn op dit moment geen plannen voor aanvullende buslijnen in Leerdam. Reiziger kunnen gebruik maken van U-flex om naar station Leerdam te reizen. Hier zijn er overstapmogelijkheden op ander OV.

Wens: een directe verbinding tussen IJsselstein en Utrecht (2x)

Deze rechtstreekse verbinding is beschikbaar met de tram IJsselstein – Utrecht en met buslijn 395.

Wens: een snellere verbinding tussen Vianen en Utrecht (2x)

In de spitsperiode rijdt lijn 84 rechtstreeks en snel tussen Vianen en Utrecht. In de dalperiode kunnen reizigers vanuit Vianen bij de Lekbrug overstappen op snelle buslijnen naar Utrecht CS.

Wens: een directe verbinding tussen Vianen en Houten (2x)

Vanaf Vianen Lekbrug is er een directe verbinding naar Houten met lijn 44. Binnen Vianen kunnen reizigers met de buslijnen 46, 64, 65 en 74 naar de Lekbrug reizen.

Wens: verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein De Hagen (Lange Dreef) (1x)

Het bedrijventerrein De Hagen (Lange Dreef) is bereikbaar de lijnen 46 en 64. Aanvullende lijnen zijn op dit moment niet voorzien.

Wens: een directe verbinding tussen Monnikenhof en Vianen-Centrum (1x)

Reizigers vanuit Monnikenhof naar Vianen-Centrum kunnen gebruik maken van buslijn 74 naar Vianen-Centrum. De bestaande halte Ruinkamp en een nieuwe halte op de Helsingse Achterweg (Benedictushof) op lijn 74 liggen bij de wijk Monnikenhof.

Suggestie: formule U-link heroverwegen: onderscheid met andere formules onduidelijk (1x)

De productformules binnen U-OV zijn opgesteld door de provincie Utrecht en recent ge-update. Wij verwachten hierin op korte termijn geen wijzigingen.

Wens: doorstroming verbeteren door aanleg mee busbanen (1x)

Deze wens leeft ook bij de vervoerders en wordt regelmatig gedeeld met de betreffende wegbeheerders, inclusief concrete wensen en verbeteringen.

Opmerking: bussen lopen vertraging op doordat verkeerslichten niet worden beïnvloed (2x)

Wij zijn in continu overleg met wegbeheerders (gemeenten) om de doorstroming bij verkeerslichten te verbeteren.

Wens: verzoek voor het plaatsen van DRIS op diverse haltes (2x)

Deze verzoeken worden doorgegeven aan de provincie.

Opmerking: DRIS staat op diverse haltes uit (2x)

Deze opmerkingen worden doorgegeven aan de provincie.

Opmerking: U-flex ritten vervuilen DRIS op station Vleuten (1x)

Wij zullen de ritten van U-flex niet langer vermelden op de DRIS.

Wens: meer buslijnen laten stoppen bij halte Archimedeslaan (2x)

Lijn 74 (Zeist – Hoef en Haag) stopt bij de halte Archimedeslaan. In het vervoerplan 2027 staan geen voorstellen om andere lijnen die deze halte passeren hier te laten stoppen.

Wens: lijn 85 en / of 77 ook laten stoppen bij halte Dr. M.A. Tellegenlaan (2x)

Gezien de lengte van de haltes en de frequenties van alle passerende buslijnen is het helaas niet mogelijk om alle buslijnen hier te laten halteren. De halte Lanslaan of Koningin Wilhelminalaan is hierbij een alternatieve halte voor de buslijnen die niet kunnen halteren bij de halte Dr. M.A. Tellegenlaan.

Wens: lijn 77 ook laten stoppen bij halte Vredenburg (1x)

Gezien de lengte van de haltes en de frequenties van alle passerende buslijnen is het helaas niet mogelijk om alle buslijnen hier te laten halteren. De halte Neude is hierbij een alternatieve halte voor de buslijnen die niet kunnen halteren bij de halte Vredenburg.

Vraag: waarom ligt halte Dr. M.A. Tellegenlaan op een onlogische plek buiten de busbaan? (1x)

De halte Tellegenlaan heeft een haltekom naast de busbaan. Hierdoor kunnen bussen die niet halteren bij de halte andere bussen inhalen die wel bij de halte stoppen. De busbaan blijft hierbij vrij voor rijdende bussen.

Wens: meer voorzieningen en haltekom bij halte Jan Wolkerssingel (1x)

Wij zullen uw verzoek doorgeven aan de gemeente. Een haltekom is overigens geen voorziening die nodig is bij een halte. Een bus kan ook prima op de rijbaan halteren.

Suggestie: bushalte Vaartsche Rijn verplaatsen naar het noorden en rechterrijstrook wijzigen in busstrook (1x)

Wij zullen uw suggestie doorgeven aan de gemeente.

Wens: bewaakte fietsenstalling bij halte Nieuwe Rijksweg in Lexmond voor reizigers van / naar Ameide (1x)

Wij zullen uw suggestie doorgeven aan de wegbeheerder.

Suggestie: op rustige momenten gelede bussen vervangen door standaardbussen (3x)

Op rustige momenten trachten wij zo veel mogelijk de voertuiginzet aan te passen aan het aantal reizigers en dan standaardbussen in te zetten. Echter: het grootste deel van de vloot betreft gelede bussen. Dus op veel buslijnen blijft de inzet van gelede bussen ook op rustige momenten de praktijk.

Wens: bussen graag goed aan laten sluiten op ander vervoer (7x)

Bij de uitwerking van de dienstregeling wordt met nadruk gekeken naar aansluitingen op ander vervoer zoals de trein.

Wens: de volledige dienstregeling rijden / niet afschalen (3x)

Basisvoorwaarde is een betrouwbare dienstuitvoering. Zodra voldoende personeel beschikbaar is zal de dienstregeling worden opgeschaald.

Wens: Niet meer aflossen op tussenhaltes, enkel op eindpunten (1x)

Om de dienstregeling zo efficiënt mogelijk te kunnen uitvoeren is het noodzakelijk om ook op tussenhaltes chauffeurs te laten aflossen.

Wens: verbeteren betrouwbaarheid dienstuitvoering (69x)

Een betrouwbare dienstuitvoering heeft de hoogste prioriteit. Een belangrijke oorzaak momenteel van de rituitval is een tekort aan beschikbaar personeel. Op dit moment wordt een afgeschaalde dienstregeling gereden om het aantal ritten meer passend te maken bij het aantal beschikbare chauffeurs. Daarnaast zijn we druk bezig om meer personeel te werven en op te leiden. Ook worden chauffeurs van uitzendbureaus en tijdelijk chauffeurs uit andere regio's ingezet. Daarnaast worden de diensten van chauffeurs verbeterd en vereenvoudigd; met minder aflossingen op bepaalde momenten en op handiger locaties.

Wens: correcte / actuele reisinformatie (11x)

Het correct weergeven of vermelden van reisinformatie is inderdaad heel belangrijk. Er wordt gewerkt aan het verder beteren van de reisinformatie in de apps, schermen in de bussen en op haltes.

Opmerking: zorgen over personeelstekort / haalbaarheid uitvoering vervoerplan (3x)

Basisvoorwaarde is een betrouwbare dienstuitvoering. Zodra voldoende personeel beschikbaar is zal de dienstregeling worden opgeschaald en worden uitgebreid.

Opmerking: opzet enquête kan beter (5x)

Het is elk jaar een uitdaging een omvangrijk vervoerplan samen te vatten in een enquête. We beseffen ons dat niet elke wijziging voor iedereen die de enquête invult even relevant is. Toch willen we graag iedereen de gelegenheid bieden om op alle wijzigingen, hoe groot of klein ook, te reageren. Samen met de provincie bespreken we welke verbeteringen we bij een volgende vervoerplan-enquête kunnen doorvoeren.

Opmerking: website / enquête slecht bruikbaar op mobiele telefoons (1x)

We onderzoeken de mogelijkheden om een volgende vervoerplan-enquête beter leesbaar te maken op mobiele telefoons.

Opmerking: tevreden met de manier waarop reizigers worden betrokken bij de vervoerplannen (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: tevreden met de voorstellen in het vervoerplan (4x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Ecotransferium

Opmerking: Heel positief dat lijn 5 wordt uitgebreid in avond en weekend

Reactie: Waarvan akte

Wens: Doorgaande buslijn over Hertogswetering en Proostwetering

Reactie: Er zijn geen plannen voor een aanvullende buslijn over de Hertogswetering en Proostwetering. Bedrijven langs deze wegen zijn goed bereikbaar met lijn 5 en 48.

Wens: Halte Meijewetering ook aan overzijde van de weg.

Reactie: Er zijn geen plannen voor een halte aan de overzijde van de weg. Het alternatief is de halte The Food Spot welke op nog geen 150 meter afstand ligt.

Wens: Extra halte op de Proostwetering tussen de haltes Rioolwaterzuivering en Rijpwetering.

Reactie: Dit deel van de Proostwetering is geen busroute. Lijn 5 rijdt via de halte Walter Kollolaan in plaats van via de Proostwetering waardoor lijn 5 ook een functie heeft voor de woningen in De Wetering. Er zijn geen plannen om de route van lijn 5 te wijzigen.

Wens: Halte op de Hertogswetering ter hoogte van The Wall.

Reactie: De Hertogswetering is geen route voor buslijnen. Er zijn geen plannen voor een aanvullende buslijn over de Hertogswetering. Bedrijven langs deze wegen zijn goed bereikbaar met lijn 48 en 73 via de haltes Rijpwetering en Soestwetering / Antonius Ziekenhuis.

Gemeente Utrecht / Wijkbureau Noordwest

Wens: halte op de Laan van Chartroise ter hoogte van Bakker Boonzaaijer.

Reactie: Op de Anton Geesinkstraat ter hoogte van de bakker ligt al een halte van lijn 6. Reizigers die met lijn 7 of 27 willen reizen, kunnen gebruik maken van de halte Ondiep op de Laan van Chartroise. Deze halte ligt op minder dan 250 meter van de kruising met de Anton Geesinkstraat.

Lisman Vorkheftrucks

Wens: Verbetering bereikbaarheid bedrijventerreinen IJsselstein ter hoogte van kruising Lageweg / Industrieweg.

Reactie: In het vervoerplan van Utrecht Buiten is een voorstel opgenomen om lijn 195 een routewijziging te geven waardoor het bedrijventerrein beter ontsloten wordt.

SDB

Wens: meer haltes in nabijheid van de diverse werklocaties in IJsselstein.

Reactie: Er zijn geen plannen voor nieuwe buslijnen of extra haltes in IJsselstein opgenomen in het vervoerplan 2027 van Utrecht Binnen. In het vervoerplan van Utrecht Buiten is een voorstel opgenomen om lijn 195 een routewijziging te geven waardoor het bedrijventerrein bij de Baronieweg beter ontsloten wordt.

Heritage Auctions Europe

Wens: Verbetering bereikbaarheid bedrijventerreinen IJsselstein ter hoogte van kruising Lageweg / Industrieweg.

Reactie: In het vervoerplan van Utrecht Buiten is een voorstel opgenomen om lijn 195 een routewijziging te geven waardoor het bedrijventerrein beter ontsloten wordt.

Buurtbusvereniging Woerden Breukelen

Wens: Een routewijziging voor lijn 111 tussen Kockengen en Breukelen op de momenten dat Buurtbus lijn 524 ook op dit traject rijdt.

Reactie: U stelt voor om de route van lijn 111 te wijzigen om zo dubbelingen in de route en reismomenten met Buurtbus 524 te voorkomen. In algemeenheid zien wij een buurtbus als een waardevolle voorziening en als aanvulling op het reguliere busvervoer. Indien een reisrelatie met regulier openbaar vervoer wordt geboden, dan zou een Buurtbus op deze relatie niet nodig zijn. In het geval van de relatie Kockengen – Breukelen wordt de verbinding (weer) geboden door de reguliere lijn 111. We waarderen de tijd, energie en inzet die de buurtbusvrijwilligers plegen. We vinden het daarom ook belangrijk dat de inzet van de Buurtbus en haar vrijwilligers plaatsvindt op plekken waar dit van de grootste toegevoegde waarde is. De suggestie voor een routewijziging van lijn 111 zullen wij niet overnemen. De mogelijkheden van een routewijziging van Buurtbus 524 zullen wij aan Keolis doorgeven.

ROCOV Utrecht

Per email

Datum	23 juni 2026	Behandeld door	René Smaal
Uw kenmerk	RS01-230626	Doorkiesnummer	0652411973
Onderwerp	Advies concept-vervoerplan 2027	E-mail	Rene.smaal@transdev.nl

Geachte leden van het ROCOV,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide reactie op het concept-vervoerplan 2027 voor de concessie Utrecht Binnen. In uw reactie reageert u positief op veel door ons voorgestelde wijzigingen, aangevuld met enkele adviezen over specifieke voorstellen. In deze brief willen wij graag reageren op de door u ingebrachte voorstellen, adviezen en aandachtspunten.

U geeft aan dat u waardeert dat in het vervoerplan de focus wordt gelegd op stabiliteit en relatief kleine verbeteringen in het netwerk. U geeft aan dat behoefte is aan rust en betrouwbaarheid van de dienstuitvoering. Wij onderschrijven deze punten; een stabiele en betrouwbare dienstuitvoering heeft ook bij ons de hoogste prioriteit.

U geeft de suggestie om een plan B te ontwikkelen met onderbouwde frequenties voor het geval de beschikbaarheid van personeel zodanig is dat per start van het nieuwe vervoerplan de beoogde plannen niet uitgevoerd kunnen worden. Wij zullen uw suggestie ter harte nemen.

In uw reactie adviseert u positief op onderstaande voorstellen in het concept-vervoerplan 2027:

- Lijn 31 route via busstation Nieuwegein City zodra infra gereed is
- Het vervallen van dubbel rijden van lijn 74 en 84 in Vianen
- Frequentieverhoging van lijn 85 in avond en weekend (pluspakket)
- Het laten vervallen van de losse versterkingsrit lijn 90 van Ameide naar Utrecht
- Extra halte voor lijn 43 in Odijk voor nieuwbouwwijk Kersenweide
- Bediening nieuwe halte Dijnselburgerlaan in Zeist in plaats van de halte Johannes Postlaan
- Frequentieverhoging lijn 74 tussen Utrecht en Zeist in avond naar 4x per uur (pluspakket)
- Laten vervallen van RIVM-routevariant in Bilthoven i.v.m. verhuizing RIVM
- Uitbreiding van lijn 27 in avonduren en weekend
- Koppeling van lijn 27 aan lijn 13 in Maarssen
- Uitbreiding van lijn 5 naar Maarssen in avond en weekend (pluspakket)
- Uitbreiding van lijn 13 naar 4x per uur overdag (pluspakket)
- Frequentieverhoging tram in spits en uitbreiding in avond en weekend

Transdev Nederland N.V.

Stationsplein 13, 1211 EX Hilversum
Postbus 224, 1200 AE Hilversum

T +31 (0)88 625 16 00
KvK-nummer: 32083680

wijzijntransdev.nl

Connexxion, Hermes en Witte Kruis zijn onderdeel van Transdev Nederland
Classificatie



- Lijn 29 frequentie van 2x per uur vanuit Bilthoven in aansluiting op de trein
- Uitbreiding van lijn 29 in avond en weekend (pluspakket)
- Halteren van lijn 34 bij P+R Westraven op de Europalaan na gereedkomen keerlus
- Aanpassing van vertrektijden nachtlijnen voor betere treinaansluiting
- Splitsen van het U-flex gebied Houten in twee gebieden
- Toevoeging van de halte Justitieel Complex in Zeist voor U-flex.

Naast bovenstaande punten waarop u positief adviseert geeft u ook aantal adviezen over specifieke voorstellen:

Adviezen:

Onderzoek mogelijkheden om lijn 146 door te trekken van Vianen naar Utrecht

Lijn 146 is een buslijn van de concessie Rivierenland. Wij zullen uw verzoek doorgeven aan de concessiehouder Rivierenland en de provincie Gelderland. Wij adviseren u om uw wens ook zelf kenbaar te maken in de consultatie van het vervoerplan 2027 van de concessie Rivierenland.

Suggestie bediening Dijnseburg met lijn 34 i.p.v. lijn 59

Het omwisselen van de route van lijn 34 en 59 bij Zeist zou ons inziens leiden tot een verslechtering voor bestaande reizigers. Huis ter Heide, het handelscentrum en de bewoners van omgeving Dijnseburgerlaan zouden dan een lagere frequentie krijgen en de rechtstreekse verbinding met Utrecht / Science Park verliezen. Wij nemen uw suggestie dan ook niet over.

Wens afstemming van lijn 34 en lijn 56 op gezamenlijke traject

Hoewel de route van lijn 34 en 56 niet geheel gelijk is, zou voor een deel van de inwoners van Soesterberg een dergelijke afstemming mogelijk een verbetering zijn. Het deel van de 'gezamenlijke' route van lijn 34 en 56 is veel korter dan het niet gezamenlijke deel van beide lijnen. Lijn 34 (concessie Binnen) en lijn 56 (concessie Buiten) kennen daarnaast operationeel verschillende uitgangspunten: lijn 34 is opgebouwd op het keren bij Amersfoort, terwijl lijn 56 is opgebouwd op keren bij Wijk bij Duurstede. Dit maakt het afstemmen op een klein deeltraject lastig uitvoerbaar. Wij zullen met Keolis in overleg gaan om de mogelijkheden voor afstemming te onderzoeken.

Wens route van lijn 27 via Maarssen Dorp i.v.m. bediening centrum Utrecht

Lijn 27 rijdt in een frequentie van 6x per uur met gelede bussen. Vanuit de gemeente (en bewoners langs de route) is het gezien de infrastructuur niet gewenst om structureel en met een hoge frequentie met gelede bussen via de Dr. Ariënslaan en Nassaustraat te rijden. Wij nemen uw suggestie dan ook niet over. Lijn 120 van de concessie Buiten zal deze route door Maarssen Dorp gaan rijden.

De reizigers die naar het centrum van Utrecht willen reizen kunnen gebruik maken van onder andere de haltes Maarsseveensevaart en Parkweg van lijn 27. Deze haltes zijn vanuit het grootste deel van Maarssen Dorp goed bereikbaar.

Routewijziging van lijn 5 alleen bij doortrekken lijn 10 van Leidsche Rijn naar het Antoniusziekenhuis i.v.m. bereikbaarheid vanuit Utrecht West

U koppelt de routewijziging van lijn 5 aan de bereikbaarheid van het ziekenhuis vanuit 'Utrecht West'. De routewijziging maakt onderdeel uit van versnellingsmaatregelen om de effecten van invoering 30 km per uur te dempen. Het weer verlengen van een andere buslijn doet deze



versnellingsmaatregel in DRU weer teniet. De bereikbaarheid van het ziekenhuis moet uiteraard worden geborgd. Zoals u zelf ook stelt, kan de nieuwe halte van lijn 5 op de Vleutensebaan een rol blijven spelen in de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor reizigers uit Oog en Al. Vanuit 'Utrecht West' blijft het ziekenhuis dan ook bereikbaar met de routewijziging.

Uw voorwaardelijkheid en koppeling met lijn 10 kunnen wij niet helemaal duiden omdat deze door een heel ander gebied in Utrecht rijdt en lijn 10 nu ook niet bij het ziekenhuis komt.

Het ziekenhuis is naast lijn 5 ook bereikbaar met lijn 11, 48 en 73 met haltes nabij het ziekenhuis. Reizigers vanuit lijn 10 kunnen bij Leidsche Rijn overstappen, zoals nu ook het geval is. Lijn 10 zullen wij niet aanpassen in relatie tot de routewijziging van lijn 5.

Halte Vleutensebaan meer oostwaarts voor eenvoudige looproute voor inwoners Oog en Al

Wij begrijpen uw wens en hebben dit besproken met de gemeente Utrecht. Helaas is het realiseren van een halte ter hoogte van de onderdoorgang Erroll Garnerstraat niet inpasbaar in de infrastructuur. Dit vanwege het talud van het treinspoor. Onderzocht wordt nu of de halte gerealiseerd kan worden bij de onderdoorgang van de Rijnkennemerlaan.

Verplaatsen halte Winkelcentrum Terwijde zuidelijker in plaats van halte Terwijde Station

In dat geval zouden de haltes Winkelcentrum en Station te dicht bij elkaar komen te liggen. De huidige bushalte Station Terwijde voldoet prima voor de relatie met het station. Wij gaan dan ook niet mee met uw suggestie.

Routewijziging van lijn 111 via Haarzuilens en Vleuten Dorp in relatie tot Buurtbus 524.

U stelt voor om de route van lijn 111 te wijzigen om zo dubbelingen in de route en reismomenten met Buurtbus 524 te voorkomen. In algemeenheid zien wij een buurtbus als een waardevolle voorziening en als aanvulling op het reguliere busvervoer. Indien een reisrelatie met regulier openbaar vervoer wordt geboden, dan zou een Buurtbus op deze relatie niet nodig zijn. In het geval van de relatie Kockengen – Breukelen wordt de verbinding (weer) geboden door de reguliere lijn 111. We waarderen de tijd, energie en inzet die de buurtbusvrijwilligers plegen. We vinden het daarom ook belangrijk dat de inzet van de Buurtbus en haar vrijwilligers plaatsvindt op plekken waar dit van de grootste toegevoegde waarde is. De suggestie voor een routewijziging van lijn 111 zullen wij niet overnemen. De mogelijkheden van een routewijziging van Buurtbus 524 zullen wij aan Keolis doorgeven.

Avondritten van lijn 9 behouden tot moment dat lijn 341 uitgebreid wordt

Het aantal reizigers in de avond op de ritten van lijn 9 is dusdanig dat deze qua capaciteit mee kunnen met de bestaande ritten van lijn 341. Dus ook zonder de uitbreiding van lijn 341 van het pluspakket. De aangekondigde vervallen ritten van lijn 9 in de avond blijven dan ook in het vervoerplan 2027 gehandhaafd.

Naast de positieve adviezen en adviezen over specifieke voorstellen heeft u ook enkele negatieve adviezen gegeven. Daar geven wij u graag een toelichting op.

Lijn 122 laten vervallen en vervangen door U-flex

U adviseert een herkomst-bestemming onderzoek en daarna een beter voorstel voor het betreffende gebied. Zoals u zelf ook stelt functioneert lijn 122 nu als voortransport met overstapmogelijkheid op ander openbaar vervoer. De uiteindelijke bestemming van reizigers die thans gebruik maken van lijn 122 zal divers zijn en zal inderdaad niet het overstappunt Utrecht



Vechtse Banen zijn. Het doorrijden naar (een ander) overstappunt zoals Utrecht CS zou betekenen dat parallel met ander OV gereden wordt. Daarnaast zouden de kosten fors toenemen (verdubbelen), omdat een extra voertuig en chauffeur nodig zou zijn op lijn 122. Deze extra kosten zouden nooit in verhouding staan tot een potentiële toename van het aantal reizigers.

Gezien de huidige reizigersaantallen op lijn 122 is het omzetten van lijn 122 naar U-flex een verklaarbare stap. Wij begrijpen dat voor een deel van de reizigers een vaste buslijn prevaleert boven een flexibel systeem. Een flexibel systeem vergt enige voorbereiding en planning. Daarentegen kunnen reizigers zelf hun vertrektijd bepalen en kan men naar meer bestemmingen en overstaplocaties reizen. Wij handhaven daarom het voorstel om lijn 122 te vervangen door U-flex.

Het laten vervallen van de halte Prins Hendriksoord; handhaven halte alleen voor U-flex.

Deze halte komt te vervallen voor lijn 59 vanwege het zeer lage gebruik en de nabijheid van de alternatieve halte Ernst Sillemhoeve op nog geen 300 meter. Het handhaven van 1 halte alleen voor U-flex (met dus haltes voor regulier OV in de nabijheid) vinden wij voor de reizigers niet duidelijk. Daarnaast ontbreken er bij deze halte voorzieningen zoals een halteperron, abri en opstelplaats voor voertuigen. Wij nemen uw suggestie dan ook niet over.

Het aanmerken als 'rode halte' van de nieuwe haltes Winkelcentrum Overvecht, Overvecht station en Loosdrecht Gemeentehuis.

Bij U-flex worden haltes als 'rode halte' aangemerkt als voor reizen tussen deze haltes al alternatieve reismogelijkheden bestaan met vast OV. Het niet als 'rode halte' markeren zou betekenen dat U-flex de concurrentie aangaat met het vaste OV, terwijl U-flex juist als aanvulling geldt.

In het geval van de haltes in Overvecht bestaat het alternatief van de stadslijnen en voor de verbinding Nieuw-Loosdrecht – Utrecht geldt het alternatief van reizen via Hilversum met buslijn 104 uit de concessie Gooi & Vechtstreek van de provincie Noord-Holland.

Hoogachtend,

René Smaal
vervoerkundige

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Deelnemers:

Diaconessenhuis / Gehandicap-
ten- en Patiëntenplatform Zeist /
Hogeschool Utrecht / KBO, pro-
vincie Utrecht / Natuur- en Mili-
eufederatie / Onbeperkt Amers-
foort / ROVER / Samenwer-
kende groeperingen Leefbaar
Amersfoort / Stedelijk Overleg
Lichamelijk Gehandicapten
Utrecht / U op leeftijd / Utrechts
Fiets Overleg / Vervoerscom-
missie UMC / Vidijs Studenten-
unie

Secretariaat:

Arie Noordermeer
Rochus Meeuwiszstraat 9
3554 VR Utrecht
(06) 129 29 894

www.rocovutrecht.nl

secretariaat@rocovutrecht.nl

ADVIES over Vervoersplannen 2027 voor Utrecht Binnen en Utrecht Buiten

Aan de vervoerders
Keolis en Transdev

Utrecht, 26 mei 2026

Dames en Heren,

ROCOV Utrecht adviseert hierbij op de concept-vervoerplannen en bijbe-
horende 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 wijzi-
gingsmomenten zien wij vooral een behoefte aan rust en geen over-
haaste 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 be-
trouwbaarder 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 vervoer-
ders een helder plan B klaar te hebben liggen, zodat onderbouwd fre-
quenties kunnen worden bijgesteld wanneer nodig.

De prioriteit zou daarbij naar onze mening moeten liggen in het zo volle-
dig mogelijk zelf kunnen uitvoeren van de dienstregeling, gezien wij bij
uitbestede ritten geregeld negatieve effecten waarnemen op de punctu-
aliteit 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 com-
penseran.

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.

I. Amsterdam – Abcoude – Breukelen

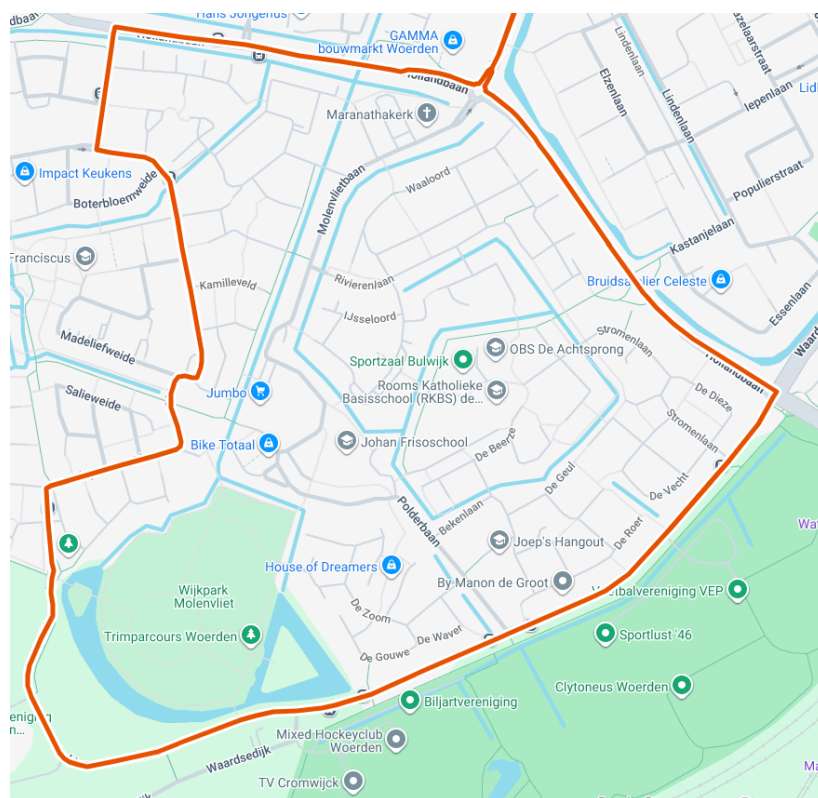
- Lijn 120 sluit nu zowel in Abcoude als Breukelen aan op de treinen. Vanuit reizigers ontvangen wij echter geluiden dat de overstap in Abcoude zeer onbetrouwbaar is doordat de overstap krap is en de halte bij het station geen tijdhalte. Het ROCOV adviseert te bekijken hoe deze overstap betrouwbaarder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

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.

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 Waardsebaan 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.



Figuur 1 Voorgestelde lusroute voor lijn 4 in Woerden Molenvliet

- 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 Korenmolenlaan/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.

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 voldoende tijd hebben om hun trein te halen.

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.

V. Vijfheerenlanden / Houten / Nieuwegein

- Voorgesteld wordt om lijn 31 in Nieuwegein via het busstation City te laten rijden zodra dit gereed is. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- In Vianen komt het dubbel rijden van de lijnen 74 en 84 in de spitsuren te vervallen. Het ROCOV is hiermee akkoord.
- Voorgesteld wordt om lijn 84 en 184 in de zomer- en kerstperiode 4x/uur te laten rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- In het pluspakket wordt voorgesteld lijn 85 in de avonduren en op zondag in frequentie te verhogen naar 2x/uur. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- In overleg met Qbuzz wordt de versterkingsrit van Ameide naar Utrecht in de ochtendspits opgeheven. Het ROCOV is hiermee akkoord.
- Vanuit de Utrechtse dorpen Hagestein en Everdingen en de gemeenten net over de provinciegrens bestaat al jaren de wens lijn 146 door te trekken van Vianen naar Utrecht. Het ROCOV adviseert om de mogelijkheden hiertoe in samenspraak met de concessiehouder in Rivierenland en de provincie Gelderland te onderzoeken.

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 rijtijdverdeling 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.

- In Odijk wordt voorgesteld een nieuwe halte voor lijn 43 op de Burgweg ter hoogte van de Weteringsdijk te realiseren, voor de bediening van de westzijde van de nieuwbouwwijk Kersenweide. Het ROCOV adviseert hierop positief.

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.
- 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.
- Ter verbetering van de bediening van Dijnseburg wordt voorgesteld de route van lijn 59 langs deze nieuwe wijk te verleggen. Het ROCOV is positief over de ontsluiting van Dijnseburg met het OV, maar vraagt zich wel af of een bus met slechts een uurdienst 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.
- 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.
- In Zeist gaat lijn 34 zodra de halte gerealiseerd is op de Dijnseburgerlaan stoppen in plaats van bij de huidige halte Johannes Postlaan, het ROCOV adviseert hierop positief.
- In het pluspakket wordt voorgesteld om lijn 74 tussen Zeist en Utrecht altijd 4x/uur te rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Vanwege de verhuizing van het RIVM wordt voorgesteld om de routevariant via de huidige RIVM-locatie in Bilthoven te laten vervallen en deze ritten de reguliere route te laten rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Voor lijn 122 wordt voorgesteld deze te laten vervallen en te vervangen door U-Flex. Het ROCOV mist bij deze maatregel een analyse waarom deze lijn momenteel zo

weinig reizigers trekt. Immers moest deze lijn nog niet gek lang geleden tot Westbroek in de spits notabene nog versterkt worden met een tweede busje. Daarnaast zijn in een zo spaarzaam bewoonde omgeving als hier natuurlijk nooit heel grote reizigersaantallen te verwachten.

De inkorting van deze lijn tot de Vechtsebanen lijkt hier een grote impact gehad te hebben, gezien hierdoor een overstap op een kaal industrieterrein noodzakelijk is geworden. Daarnaast speelt onbetrouwbaarheid in de uitvoering en een gebrekkige aansluiting in Nieuw-Loosdrecht een rol.

Het ROCOV ziet veel meer potentie in deze verbinding wanneer de bus daadwerkelijk zou rijden van waar de reizigers zijn naar waar ze heen willen in plaats van tot het eerst mogelijke overstappunt op een reguliere lijn. Tevens zien wij geen enkel voordeel aan U-Flex in de omgeving waar lijn 122 nu rijdt. Immers ligt er in dit plassen-gebied maar één dijk en zal ook een U-Flex busje dus altijd dezelfde route moeten afleggen als de vaste lijndienst nu al aflegt.

Alles overwegende adviseert het ROCOV daarom **negatief** op het opheffen en door U-Flex vervangen van lijn 122. Wij adviseren hier eerst een herkomst-bestemmings-onderzoek uit te voeren onder de potentiële reizigers en aan de hand daarvan met een beter voorstel te komen.

- In het pluspakket wordt een uitbreiding van het aantal ritten op lijn 158 voorgesteld. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Tussen Zeist en Amersfoort rijden de lijnen 34 en 56 via vrijwel dezelfde route momenteel vrijwel gelijktijdig. Het ROCOV adviseert om het kwartiesinterval tussen deze twee lijnen te herstellen.

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 Barneveldsestraat.

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.

- Voor reizigers vanuit Scherpenzeel en Renswoude is de reistijd richting Utrecht Centraal veruit 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.
- 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

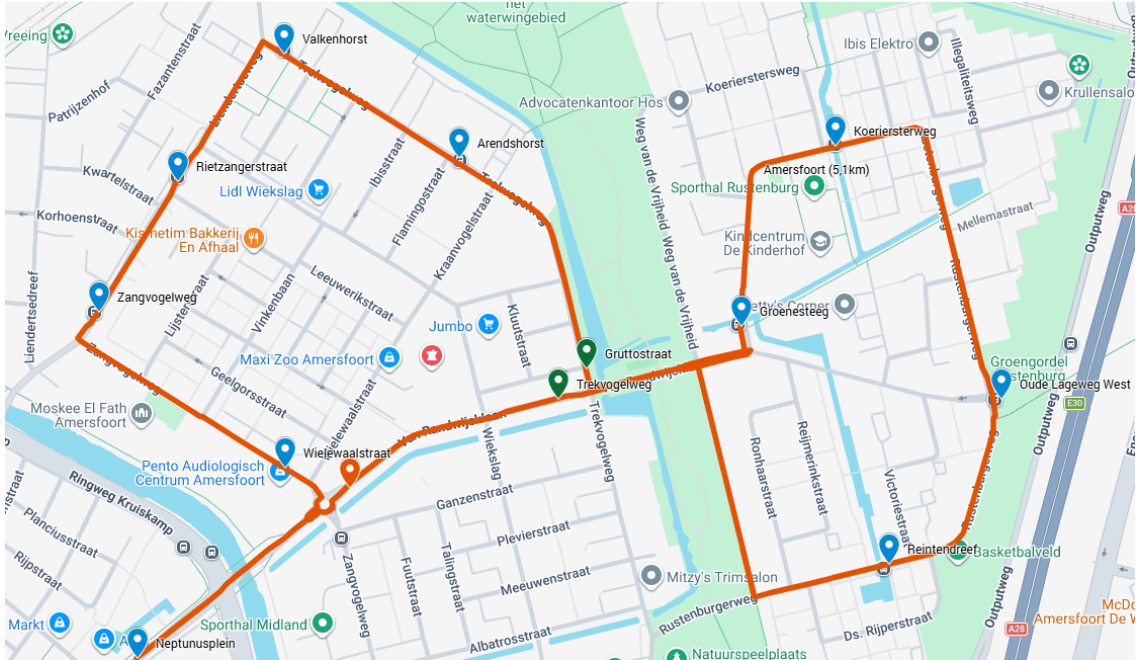
maken en gelijktijdig de druk op deze halte te verlagen. Het ROCOV denkt hier graag over mee.

- 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.
- 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 haltekomen bij De Pyramide van Austerlitz wordt gemist.
- 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.

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.
- Voorgesteld wordt om op lijn 4 de halte Het Masker op te heffen, gezien de beperkte afstand naar de haltes hiervoor en hierna. Het ROCOV is hiermee akkoord.
- Vanwege problemen met het toegankelijk maken van de halte Warande wordt voorgesteld deze halte op te heffen. Het ROCOV herkent de grote overlap in het gebied wat de drie achtereenvolgende haltes op de Barchman Wuytierslaan bedienen en kan daarom met deze wijziging akkoord gaan, hoewel we het volledig opheffen wel betreuren. Een voorwaarde bij dit positieve advies is wel dat lijn 34 in plaats van halte Warande bij de halte Groen van Prinsterlaan gaat stoppen, zodat de loopafstanden voor reizigers richting Soesterberg en Zeist niet al te veel toenemen.
- 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.
- 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.



Figuur 2 Voorstel aangepaste haltelocaties op de door Keolis voorgestelde route. Voorgesteld worden een verplaatste halte Ganzenstraat (rood) en een haltepaar Trekvogelweg/Gruttostraat (groen) ter optimalisatie van de reistijden vanuit het centrale deel van Liendert in beide richtingen.

- 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.
- Voor lijn 19 wordt een extra halte aan de Dodeweg voor de bediening van de Sovjet Ereveld Experience voorgesteld, het ROCOV adviseert hierop positief.
- 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.
- 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 hiermee 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 daardoor 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.

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 zowel 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).

- Als onderdeel van de wijzigingen in Maarssen wordt voorgesteld om lijn 27 ook te laten rijden in de avonden en het weekend en deze doordeweeks te koppelen aan lijn 13, het ROCOV adviseert hierop positief.
- Voor de route van lijn 5 wordt voorgesteld deze om te leggen via de Vleutensebaan in plaats van de Jazzsingel. Het ROCOV heeft hierover gemengde gevoelens en kan niet positief adviseren, gezien met name vanuit Utrecht West het Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn een belangrijke bestemming is.

Een voorwaarde om met deze wijziging akkoord te kunnen gaan is het doortrekken van lijn 10 van station Leidsche Rijn naar het ziekenhuis, zodat de verbinding van/naar Utrecht West wel behouden blijft.

Als onderdeel van deze wijziging worden een nieuwe halte op de Vleutensebaan voorgesteld. Het ROCOV adviseert deze nieuw halte één kruising oostelijker aan te leggen dan in het vervoerplan ingetekend, zodat voor reizigers uit Oog in Al een eenvoudiger looproute vanaf lijn 5 naar het Antonius Ziekenhuis blijft bestaan. Mogelijk is het verplaatsen van de halte Winkelcentrum Terwijde in zuidelijke rich-

ting (die reeds bestaat voor lijn 11) naar een locatie tegenover de halte in de tegenrichting een optie om met lijn 5 station Terwijde in beide richtingen te bedienen. Immers wordt op die manier voorkomen dat een reiziger die op de trein wil overstappen twee keer de Vleutensebaan moet oversteken (één keer met de bus en daarna nog een keer te voet)

- In het pluspakket wordt voorgesteld om lijn 5 ook in de avonduren en het weekend naar station Maarssen te laten rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Voor lijn 111 worden, anders dan de verhuizing naar de westzijde van station Breukelen, geen wijzigingen voorgesteld.

Het ROCOV adviseert de dienstregeling van deze lijn zodanig aan te passen dat in Vleuten een snelle overstap ontstaat op de Sprinter uit Utrecht op het andere kwartier. Hierdoor ontstaat een aansluiting op een Sprinter die in Utrecht op de IC uit Amsterdam aansluit, waarmee een veel snellere verbinding Amsterdam – Kasteel de Haar mogelijk wordt als ooit via station Breukelen te realiseren zal zijn. Door de verplaatsing van de halte bij station Breukelen kan hier dan ook goed op de trein richting Utrecht worden aangesloten, wat voor de reizigers vanuit Kockengen weer snellere reismogelijkheden biedt zodat de hier waargenomen groei voortgezet kan worden.

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. Aangezien 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.

XI. USP, Stad Utrecht

- Voorgesteld wordt om, vanwege het beperkte gebruik, lijn 9 's avonds na 19.00 uur niet meer te rijden en dit op te vangen middels extra ritten van lijn 341 zodat reizigers naar Wijk bij Duurstede ook meer reismogelijkheden krijgen.
Het ROCOV constateert echter dat de uitbreiding van lijn 341 in het pluspakket plaatsvindt, terwijl de vermindering van het aantal ritten op lijn 9 reeds in het basispakket plaatsvindt. Om capaciteitsproblemen te voorkomen en de frequentie waarmee het Diakonessenhuis bedient wordt op peil te houden adviseert het ROCOV om de avondritten van lijn 9 te behouden tot het moment dat lijn 341 uitgebreid kan worden.
- Op lijn 6 wordt een routewijziging via de Moldaudreef en Neckardreef in plaats van Oderdreef en Elbedreef voorgesteld. Het ROCOV adviseert hierop positief. Wel lijkt de voorgestelde halte Moldaudreef vrij dicht op halte Atlasdreef te liggen. Ter verbetering van de verdeling van de haltes en als alternatief voor halte Tamarinde stellen wij voor deze nieuwe halte iets westelijker te realiseren.
Op het verlengen van de versterkingsrit van de Taagdreef naar station Overvecht en de verdichtingsrit in de middagspits adviseren wij positief.
- Voorgesteld wordt om lijn 13 in het pluspakket voortaan 4x/uur te rijden, het ROCOV adviseert hierop positief.

- Voor de tram wordt voorgesteld de frequentie in de spits, avonduren en weekend naar het Science Park te verhogen. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Voor lijn 29 wordt voorgesteld om in de spits nog maar 2x/uur vanuit Bilthoven te rijden en de drukste rit in aansluiting op de trein uit Amersfoort te versterken met een extra bus. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- In het pluspakket wordt voorgesteld lijn 29 ook 's avonds en in het weekend op het volledige traject te rijden. Het ROCOV constateert dat lijn 29 in het weekend reeds op tussen Vleuten en het Science Park rijdt, maar adviseert positief op de uitbreiding in de avonduren en de extra vroege ritten op zaterdag.
- Na het realiseren van een keerlus gaat lijn 34 bij P+R Westraven op de Europalaan halteren. Het ROCOV adviseert hierop positief.

XII. Scholierenlijnen

- Voorgesteld wordt om lijn 603 op te heffen vanwege een gemiddelde bezetting van slechts één reiziger. Het ROCOV is hiermee akkoord.

XIII. Nachtlijnen

- Voor de nachtlijnen N1, N4, N5, N6 en N9 wordt voorgesteld de vertrektijden op alle dagen aan te passen zodat beter wordt aangesloten op de nachttreinen uit Amsterdam. Het ROCOV adviseert hierop positief.

XIV. U-Flex

- Voorgesteld wordt het gebied Houten – Schalkwijk te splitsen in twee gebieden. Het ROCOV ziet hier geen nadelige effecten op reizigers van en adviseert positief.
- In het gebied Maartensdijk – Lage Vuursche wordt voorgesteld de halte Prins Hendriksoord te laten vervallen. Het ROCOV ziet U-Flex hier juist als alternatief voor het vervallen van de halte voor lijn 59 en adviseert hierop **negatief**.
- Aan het gebied Westbroek – Tienhoven wordt voorgesteld de haltes Winkelcentrum Overvecht, Station Overvecht en Nieuw-Loosdrecht Gemeentehuis als “rode haltes” toe te voegen. Het ROCOV adviseert positief op de toevoeging van deze haltes maar **negatief** op het toevoegen als rode halte. Reizen vanuit Nieuw-Loosdrecht Gemeentehuis naar de andere twee haltes zou ons inziens mogelijk moeten zijn.
- Voor U-Flex Vleuten / Haarzuilens worden geen wijzigingen voorgesteld. Het ROCOV adviseert om, zoals hierboven reeds beschreven, de ritten van lijn 111 die doubleren met lijn 524 nuttiger in te zetten als bediening van Vleuten en Haarzuilens in plaats van U-Flex.
- Aan het gebied Soesterberg – Huis ter Heide wordt een nieuwe halte bij Justitieel Complex Zeist toegevoegd, het ROCOV adviseert hierop positief.

Tot zover het advies van ROCOV Utrecht over de Vervoerplannen 2027 voor Utrecht Binnen en Utrecht Buiten.

Met belangstelling zie we uw reactie en besluit tegemoet.

Met vriendelijke groeten,



R. Coveen,
Waarnemend voorzitter ROCOV Utrecht