

Datum:	17 september 2025
Onderwerp:	Opheffen bushaltes Woudenberg en Houtdijk
Kenmerk:	25.0913.1603
Pagina:	Pagina 1 van 2
Verzonden 1^e keer:	
Verzonden vanaf 2^e keer:	

Afzender: Selma Lagerlofweg 138, 3446 ZB Woerden

AAN: GEMEENTERAAD WOERDEN
ANTWOORDNUMMER 2136
3440 VB WOERDEN

Van:

Bijlage(n):

- Vervoerplan 2026 Utrecht Buiten Definitief
- Vervoerplan 2026 Utrecht Buiten Concept
- De bushaltes van lijn 102 die blijven en komen te vervallen
- Consultatienota vervoerplan 2026 Utrecht Buiten

Beste raadslid,

Volgens de nieuwe dienstregeling die op 14 december 2025 ingaat, zoals dat te lezen is in het document Vervoerplan 2026 Utrecht Buiten Definitief, gaan er voor lijn 102 een aantal haltes verdwijnen.

In het definitieve vervoerplan wordt medegedeeld dat de haltes Houtdijk en Woudenberg tussen Woerden en Harmelen worden opgeheven omdat er nagenoeg geen instappers/uitstappers zijn. De haltes Ir. Enschedeweg en Gerverscop blijven wel bestaan.

De vraag is alleen wel van, zijn jullie als Woerdense Gemeenteraad daar van tevoren over geïnformeerd? In het concept vervoerplan valt hierover niks te lezen. Ook niet bij de reacties en wensen van de Gemeente Woerden.

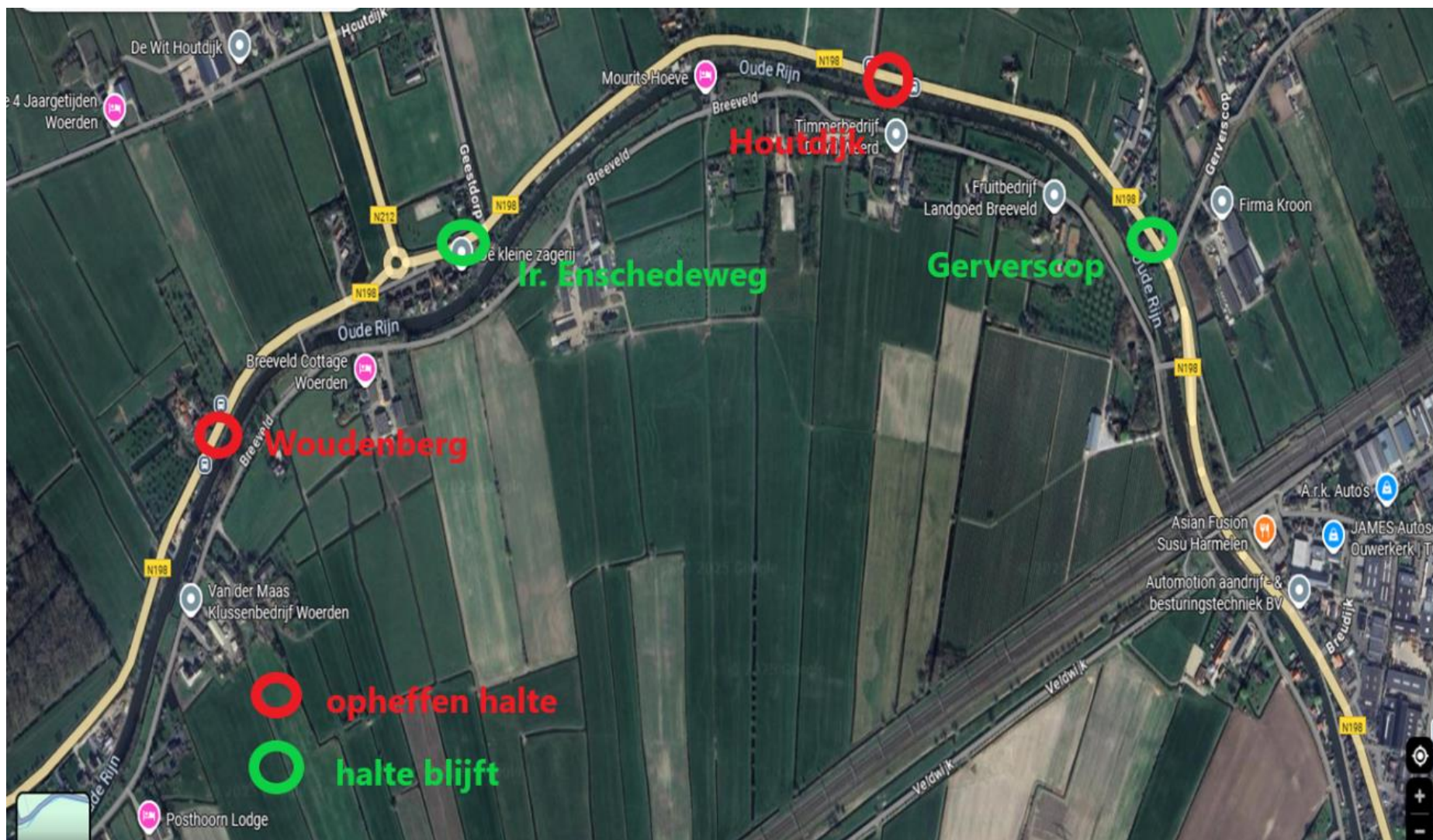
Datum:	17 september 2025
Onderwerp:	Opheffen bushaltes Woudenberg en Houtdijk
Kenmerk:	25.0913.1603
Pagina:	Pagina 2 van 2
Verzonden 1^e keer:	
Verzonden vanaf 2^e keer:	

De plannen voor het opheffen van de haltes van lijn 102 staan op blz. 102 van het definitieve vervoerplan.

Hopelijk heb ik u zo voldoende geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Op persoonlijke titel



De bushaltes van lijn 102 die blijven en komen te vervallen

2026

Concessie Utrecht Buiten

Definitief Vervoerplan

September 2025

u-ov.nl



Samenvatting

De concessie Utrecht Buiten is gegund aan Keolis Nederland en gaat van start op 14 december 2025 voor een periode van 10 jaar. Het busvervoer zal onder de naam U-OV rijden, wat zorgt voor uniformiteit en afstemming binnen de Provincie Utrecht. Dit vervoerplan bevat de voorgestelde wijzigingen voor de Concessie Utrecht Buiten, voor de concessie Utrecht Binnen is door Transdev een afzonderlijk vervoerplan gemaakt. Daar waar overlap zit wordt dit vermeld. In dit vervoerplan worden wijzigingen uit vervoerplan 2025 geëvalueerd en nieuwe wijzigingen aangedragen.

In de nieuwe concessie introduceert Keolis samen met de provincie Utrecht een aantal nieuwe productformules:

- U-link: Hoogwaardig openbaar vervoer in stedelijk gebied, met nadruk op snelheid, capaciteit, hoge frequenties, ruime bedieningsperioden, intuïtief reizen, ruime capaciteit en betrouwbaarheid.
- U-liner: OV-schakel tussen woon- en economische kerngebieden, met focus op snelheid, comfort, aantrekkelijke frequenties, ruime bedieningstijden, zitplaatsgarantie en betrouwbaarheid.
- U-bus: Maatwerk voor verschillende lijnen, van dragende tot spitslijnen, waarbij de situatie per lijn centraal staat.
- U-flex: Flexibel vraag gestuurd openbaar vervoer in 2 gebieden: Woerden en De Ronde Venen.

Daarnaast introduceert Keolis 3 nieuwe lijnen: lijnen 341 en 56 (overgekomen van de concessie Utrecht Binnen) en lijn 207 (spitslijn naar Utrecht Science Park vanaf de westzijde van de concessie). Keolis neemt afscheid van lijn 381 (Zeist – Driebergen-Zeist); deze lijn gaat over naar de concessie Utrecht Binnen en gaat rijden onder het lijnnummer 57.

Het huidige netwerk en de frequenties blijven minimaal in stand, zoals de provincie geëist heeft bij de aanbesteding, en daar bovenop biedt Keolis verbeteringen in de vorm van bijvoorbeeld hogere frequenties of langere bedieningsperiodes. Zo zullen de U-link lijnen in en rondom Amersfoort frequenter gaan rijden, zowel op doordeweekse dagen als in de weekenden. Op de U-link lijnen (2, 3, 15, 17 en 70) gaat ongeveer 35% meer dienstregelingen (DRU) gereden worden. Ook op de U-liner verbindingen (302, 307, 315, 326, 330, 341, 350, 376, 380 en 395) verhoogd Keolis het aantal DRU flink; ongeveer 25% meer. Daarnaast gaan meerdere U-bus verbindingen omhoog in frequenties of worden de bedieningsperioden flink uitgebreid. In totaliteit zet Keolis vanaf dienstregelingjaar 2026 ongeveer 15% meer dienstregelingen (DRU) in ten opzichte van 2025; een flinke uitbreiding van het busvervoer in Utrecht Buiten.

Belangrijke uitgangspunten zijn het behouden en versterken van de sociale functie van het OV, meer inzet van dienstregelingen door de hele concessie, een excellent aanbod op dragende lijnen, maatwerk, intuïtief reizen, goede bereikbaarheid van Utrecht Science Park en transitie naar Zero Emissie zonder negatieve gevolgen voor reizigers. Keolis blijft de komende 10 jaar continue door ontwikkelen in samenwerking met haar stakeholders.

Voor dit vervoerplan hebben alle stakeholders de mogelijkheid gehad om haar wensen en suggesties in te brengen. De binnengekomen wensen en suggesties van stakeholders zijn behandeld en beoordeeld.

Niet elke wens of suggestie is haalbaar gebleken; deze zijn opgenomen als onderzoeksopgave voor de langere termijn. Daarnaast heeft de provincie uitgangspunten opgesteld voor dit vervoerplan. Enkele van deze uitgangspunten zijn gezamenlijk uitgewerkt met de concessiehouder Utrecht Binnen, enkele zijn specifiek voor Keolis opgesteld en uitgewerkt.

In april en mei hebben ROCOV, gemeenten en reizigers de mogelijkheid gehad om te reageren op het concept vervoerplan tijdens de consultatieperiode. Deze consultatieperiode geeft ROCOV, gemeenten en reizigers

uitgebreid de mogelijkheid om te reageren. De provincie en Keolis nemen de consultatie serieus en dat blijkt uit de aanpassingen die zijn gedaan naar aanleiding van de consultatie.

Uit de resultaten van de consultatie is gebleken dat veel voorstellen positief zijn ontvangen. Enkele voorstellen werden kritisch ontvangen en deze zijn dan ook in samenwerking met de provincie en de desbetreffende gemeenten beoordeeld en waar nodig aangepast. Zo zal lijn 341 binnen Wijk bij Duurstede een alternatieve route gaan rijden, zal halte De Eemgaarde aangedaan blijven worden door lijn 9 en zal lijn 58 niet over de Schaerweijdelaan gaan rijden. Hoe deze aangepaste voorstellen eruitzien, is in dit vervoerplan terug te lezen.

Naast het ingeleverde vervoerplan voor de gunning van deze concessie, zijn er ook ontwikkelvoorstellen ingediend. Twee daarvan, Ontwikkelvoorstel Wijk bij Duurstede en Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort zijn onderdeel van dit concept vervoerplan.

Naast de ontwikkelingen en wijzigingen in het netwerk zijn per lijn de wijzigingen in route, frequenties, dienstregeling en infrastructuur toegelicht.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	6
1.1 Inleiding	6
1.2 Buskalender 2026	9
2 Gezamenlijke uitgangspunten	11
2.1 Terugblik en evaluatie doorgevoerde wijzigingen vervoerplan 2025	11
2.2 Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten	20
2.3 Klein regulier onderhoud	23
2.4 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen	23
2.5 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein Utrecht	24
2.6 Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid	24
2.7 OV-bediening Breukelen en Maarssen	25
2.8 Harmoniseren lijnnummers	25
2.9 Nachtnet	26
3 Uitgangspunten Utrecht Buiten (Keolis)	27
3.1 Ontwikkelpunten	27
3.2 Doortrekken lijn 126 (Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht) naar Uithoorn	38
3.3 Herijking lijnennet Woerden	41
3.4 Buurtbus 522 (Weesp – Vreeland): Snellere route	42
3.5 Evaluatie lijn 295 Utrecht CS – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug	42
3.6 Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)	44
4 Wijzigingen per lijn en frequenties	47
4.1 Bedieningsperioden	48
4.2 Stadslijnen Amersfoort	49
4.3 Stadslijnen Woerden	75
4.4 U-liner	78
4.5 U-bus streeklijnen	95
4.6 Buurtbussen, Scholierenlijnen, Nachtnet en U-Flex	110
5 Infrastructuur en rijtijden	113
5.1 Amersfoort	113
5.2 Veenendaal-De Klomp	114
5.3 Wijk bij Duurstede	115
5.4 Rijtijden	116
6 Ontwikkelagenda	117

7 DRU overzicht

Bijlage 1 Consultatienota

118

120

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Voor u ligt het definitieve vervoerplan 2026 voor de concessie Utrecht Buiten. Deze concessie is door de Provincie Utrecht gegund aan Keolis Nederland en gaat van start op zondag 14 december 2025 met een looptijd van 10 jaar.

Het busvervoer in de concessie Utrecht Buiten gaat vanaf 14 december 2025 rijden onder de naam U-OV. Hiermee zal het volledige openbaar vervoer in de Provincie Utrecht gaan rijden onder de naam U-OV. Samen met de concessiehouder van de concessie Binnen (Transdev) betekent dit op heel veel vlakken afstemming en uniformiteit zodat de reiziger ook daadwerkelijk één U-OV ervaart. In dit vervoerplan zal dan ook uitgebreid worden ingegaan op gezamenlijke uitgangspunten om samen met de concessiehouder van Binnen uniformiteit voor de reiziger te creëren. Verder zullen uitgangspunten die specifiek voor de concessie Buiten zijn opgesteld uitvoerig worden behandeld. Daarnaast zijn er nog wijzigingen die niet uit de uitgangspunten voortvloeien maar die wel een positieve impact op de dienstverlening gaan hebben.

In dit vervoerplan introduceren wij in samenwerking met de provincie een aantal nieuwe productformules die passen bij het U-OV concept dat in de concessie Buiten uitgerold zal worden:

U-link

U-link staat voor reizen in (groot)stedelijk gebied. Snelheid, capaciteit en reismogelijkheden zijn de pilaren waar deze productformule op steunt. Dit vertaalt zich in:

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

U-liner

U-liner is net als U-link een hoogwaardige productformule. Het is dé OV-schakel tussen Woongebieden en de economische kerngebieden. Voor U-liner hanteren we de volgende uitgangspunten:

- *Hoogwaardig OV voor alle doelgroepen:* Ook U-liner richt zich op alle doelgroepen. Het hoogwaardige aanbod is voor alle reizigers aantrekkelijk. Het zorgt voor de verbinding tussen stad en land waar geen treinverbindingen aanwezig zijn.
- *Maximale inzet op snelheid:* Routes zijn vooralsnog voorgeschreven, we streven in de doorontwikkeling naar maximale doorstromingsnelheid en gestrekte routes voor U-liner. We bieden hiermee een goed alternatief voor de auto.

- *Comfort*: De lijnen kenmerken zich door een gestrekte lijnvoering met langere reisafstanden. Extra comfort, boven op ons standaard hoge niveau van comfort, heeft hier daarom meer prioriteit dan op bijvoorbeeld U-link.
- *Aantrekkelijke frequenties*: Een ruim aanbod aan reismogelijkheden is cruciaal voor een hoogwaardig product. Frequenties zijn hoog maar passend bij de vraag.
- *Ruimte bedieningstijden*: We bieden aantrekkelijke bedieningsperioden om reizigers zo een ruim aanbod aan reismogelijkheden te geven.
- *Zitplaatsgarantie*: Op U-liner zijn reizigers altijd verzekerd van een zitplaats.
- *Betrouwbaar*: Een basisvoorwaarde dat we hanteren op al het OV

U-bus

U-bus is maatwerk van dragende lijnen, ontsluitende lijnen, tot lijnen met een spitsbediening en kleinere bussen. De productformule U-bus bevat lijnen met een breed pallet aan kenmerken. Ons hoofduitgangspunt voor deze productformule is dat we kijken naar de situatie per lijn.

U-flex

U-flex is het vraag gestuurde openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Zowel in de concessie Utrecht Buiten als in de concessie Utrecht Binnen rijdt in 2026 U-flex. In de concessie Utrecht Buiten gaat dit om Woerden e.o. en De Ronde Venen.

Inschrijving Utrecht Buiten

In het traject naar de gunning van de concessie Utrecht Buiten is er als onderdeel van het bid ook een vervoerplan opgesteld. Dit vervoerplan is gebaseerd op dienstregelingjaar en referentienetwerk 2023. De verbeteringen en wijzigingen die in dit vervoerplan zijn voorgesteld liggen deels niet meer in lijn met de wijzigingen en verbeteringen die in de periode 2023-2025 zijn doorgevoerd. Om de continuïteit van de dienstregeling te behouden, zullen deze wijzigingen niet worden teruggedraaid.

Uitgangspunt voor het vervoerplan 2026 is dan ook dat het huidige netwerk en bijbehorende frequenties minimaal in stand blijft. Daarbovenop volgen de verbeteringen die in het bij de aanbesteding aangeboden vervoerplan zijn voorgesteld.

Kortom: we koesteren wat we nu hebben en we groeien daar waar we mogelijkheden zien.

De vervoerkundige uitgangspunten waar dit vervoerplan op gebaseerd is, luiden als volgt:

- Het behouden en versterken van de sociale functie van het OV.
- Flink meer inzet van DRU's (dienstregelinguren) t.b.v. groeidoelstellingen van de provincie Utrecht.
- Een excellent aanbod op de dragende lijnen.
- Bouwen vanuit maatwerk.
- Het wegnemen van zwakkere schakels binnen het netwerk
- Intuïtief reizen: begrijpelijk en eenvoudig openbaar vervoer met aantrekkelijke bedienings- en patroontijden.
- Een goede bereikbaarheid van Utrecht Science Park.
- Transitie naar Zero Emissie (ZE) zonder negatieve gevolgen voor de reiziger.
- In samenwerking met onze stakeholders blijven we continue door ontwikkelen.

Naast de ambities die door de provincie Utrecht in haar uitgangspunten zijn vertaald, is er een uitvraag van wensen en suggesties gedaan naar alle mogelijke stakeholders. De uitvraag is onder andere uitgestuurd naar het ROCOV, naar gemeenten die binnen het netwerk liggen en naar collega vervoerders in aangrenzende concessies. Vele stakeholders hebben hun wensen en suggesties voor dit vervoerplan gedeeld. Deze wensen en suggesties zijn in samenwerking met de Provincie Utrecht behandeld en beoordeeld. Vanzelfsprekend kan niet elke wens of

suggestie een plek krijgen in dit vervoerplan; enkele punten zijn een vraagstuk voor de langere termijn, anderen blijken helaas niet haalbaar.

In dit vervoerplan zal allereerst worden ingegaan op de gezamenlijke uitgangspunten die de Provincie voor beide concessiehouders heeft opgesteld. Onderdeel hiervan is de terugblik op en evaluatie van de wijzigingen uit het vervoerplan 2025. Vervolgens zullen de uitgangspunten voor de concessie Utrecht Buiten worden behandeld. Verder zullen de wijzigingen per lijn en bijbehorende frequenties worden toegelicht. Als laatste zullen de infrastructurele aanpassingen worden behandeld.

1.2 Buskalender 2026

dec-25								jan-26								feb-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
49								1				1	2	3	4	5							1
50							14	2	5	6	7	8	9	10	11	6	2	3	4	5	6	7	8
51	15	16	17	18	19	20	21	3	12	13	14	15	16	17	18	7	9	10	11	12	13	14	15
52	22	23	24	25	26	27	28	4	19	20	21	22	23	24	25	8	16	17	18	19	20	21	22
53	29	30	31					5	26	27	28	29	30	31		9	23	24	25	26	27	28	
mrt-26								apr-26								mei-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
9							1	14			1	2	3	4	5	18					1	2	3
10	2	3	4	5	6	7	8	15	6	7	8	9	10	11	12	19	4	5	6	7	8	9	10
11	9	10	11	12	13	14	15	16	13	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17
12	16	17	18	19	20	21	22	17	20	21	22	23	24	25	26	21	18	19	20	21	22	23	24
13	23	24	25	26	27	28	29	18	27	28	29	30				22	25	26	27	28	29	30	31
14	30	31																					
jun-26								jul-26								aug-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
23	1	2	3	4	5	6	7	27			1	2	3	4	5	31						1	2
24	8	9	10	11	12	13	14	28	6	7	8	9	10	11	12	32	3	4	5	6	7	8	9
25	15	16	17	18	19	20	21	29	13	14	15	16	17	18	19	33	10	11	12	13	14	15	16
26	22	23	24	25	26	27	28	30	20	21	22	23	24	25	26	34	17	18	19	20	21	22	23
27	29	30						31	27	28	29	30	31			35	24	25	26	27	28	29	30
																36	31						
sep-26								okt-26								nov-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
36		1	2	3	4	5	6	40				1	2	3	4	44							1
37	7	8	9	10	11	12	13	41	5	6	7	8	9	10	11	45	2	3	4	5	6	7	8
38	14	15	16	17	18	19	20	42	12	13	14	15	16	17	18	46	9	10	11	12	13	14	15
39	21	22	23	24	25	26	27	43	19	20	21	22	23	24	25	47	16	17	18	19	20	21	22
40	28	29	30					44	26	27	28	29	30	31		48	23	24	25	26	27	28	29
																49	30						
dec-26																							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo																
49		1	2	3	4	5	6																
50	7	8	9	10	11	12																	
51																							
52																							
53																							

	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (geen 603, 695 en spits 106)
	Maandag t/m vrijdag Kerst- en Zomervakantie
	Maandag t/m vrijdag kleine vakanties
	Oudjaarsdag
	Koningsdag
	Bid- en dankdag (geen 603 en 695)
	Zaterdag
	Zondag

Keolis rijdt in basis op doordeweekse dagen de schoolperiode dienstregeling. Keolis wijkt hier op doordeweekse dagen vanaf op de volgende momenten:

- In de kerstvakantie (22/12/2025 t/m 2/1/2026) en de zomervakantie (12/7/2026 t/m 28/8/2026).
- In de korte schoolvakanties: voorjaarsvakantie (16/2/2026 t/m 20/2/2026), meivakantie (27/4/2026 t/m 1/5/2026) en herfstvakantie (19/10/2026 t/m 23/10/2026).

Op de volgende bijzondere dagen wordt een zondagsdienstregeling gereden:

- 25 december 2025 (Eerste Kerstdag)
- 26 december 2026 (Tweede Kerstdag)
- 1 januari 2026 (Nieuwjaarsdag)
- 6 april 2026 (Tweede Paasdag)
- 14 mei 2026 (Hemelvaartsdag)
- 25 mei 2026 (Tweede Pinksterdag)

2 Gezamenlijke uitgangspunten

De Provincie Utrecht heeft haar ambities voor de nieuwe concessies vertaald in onderzoeksopgaven die voor beide concessies gelden. In samenwerking met de concessiehouder van de concessie Utrecht Binnen zijn deze onderzoeksopgaven uitvoerig behandeld om te komen tot uniforme uitwerkingen, om te komen van het vervoerplan dat bij de aanbesteding is ingediend naar het concrete concept-Vervoerplan 2026 dat nu voor u ligt.

2.1 Terugblik en evaluatie doorgevoerde wijzigingen vervoerplan 2025

In het vervoerplan 2025 zijn een aantal wijzigingen voorgesteld en doorgevoerd. In deze paragraaf zal hierop worden teruggeblikt en geëvalueerd.

2.1.1 Bediening Bergkwartier Amersfoort

In het vervoerplan 2025 is vastgesteld dat een routewijziging van de lijnen 34, 202, 215 en 276 via de Koningin Wilhelminalaan en de Prins Frederiklaan wegens een langere rijtijd niet doorging. Wél is er een nieuwe halte aan de Daan Fockemalaan ter hoogte van de Prins Frederiklaan aangelegd ter ontsluiting van het Bergkwartier. De halte Prins Frederiklaan wordt aangedaan door de USP-lijnen 202, 215 en 276. Per werkdag stappen hier sinds start nieuwe dienstregeling (15 december 2024) ongeveer 25 reizigers op de bus richting Utrecht Science Park (34, 202, 215 en 276 gecombineerd). Richting Amersfoort CS zijn dit ongeveer 36 instappers per werkdag. Dit is zeker niet de drukste halte van deze corridor maar de halte lijkt wel degelijk een functie te hebben voor de wijk Bergkwartier. Dit zijn cijfers van de eerste anderhalve maand na ingebruikname.

Het gebruik van deze halte zal dan ook nauwlettend worden gemonitord de komende maanden.

2.1.2 Westelijke stadsboulevard

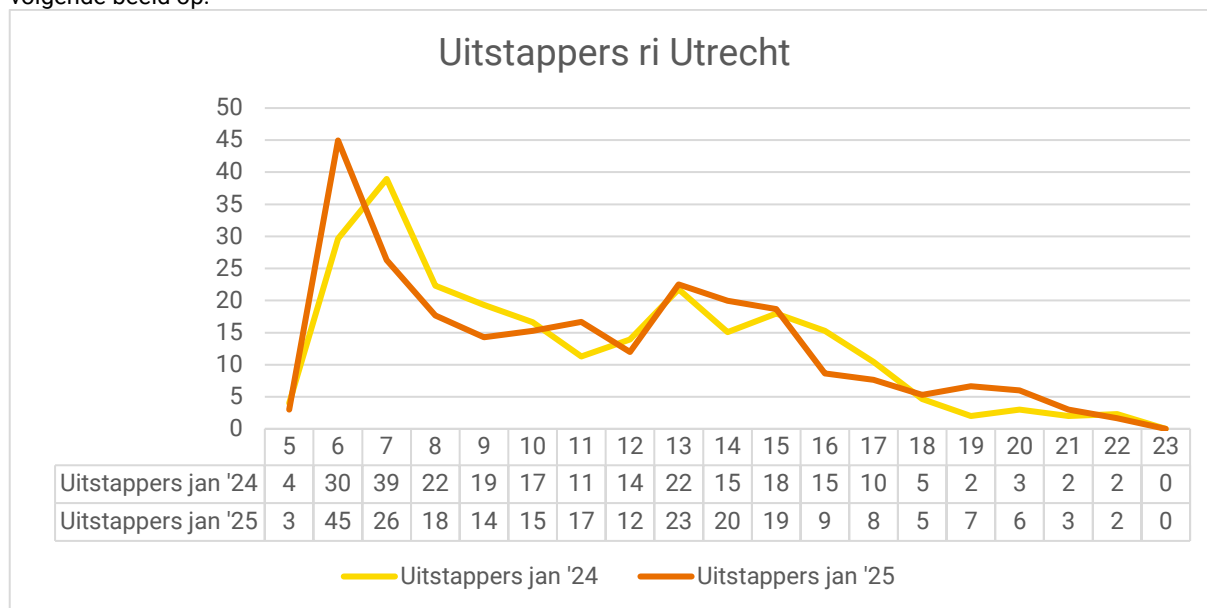
In het vervoerplan 2025 zijn diverse wijzigingen aangedragen rond de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht. Zo zouden voor lijn 120 (en lijnen 12, 28, 38 en 73 van U-OV) de haltes Van Koetsveldstraat en Majellapark worden samengevoegd ter hoogte van de Groeneweg. Dit is tot op heden nog niet aan de orde. De realisatie van de nieuwe halte ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen is ook nog niet gerealiseerd (halte Thomas à Kempisplantsoen). Deze zal in de loop van 2025 in gebruik worden genomen. Op moment van schrijven is deze halte al wel ingebouwd in ons planningssysteem; zodra de halte gereed is, kan deze direct worden aangedaan door lijn 120.

2.1.3 Gevolgen voor OV door afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

Keolis is en blijft scherp op de gevolgen voor het openbaar vervoer als het gaat om het afwaarderen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur en van 80 naar 60 kilometer per uur. In het kader van het vervoerplan 2025 zijn de lijnen en routes waarop afwaardering van de maximumsnelheid aan de orde is geweest, geanalyseerd en indien nodig opnieuw gemeten om zo de doorstroming en correcte rijtijden in de dienstregeling van het OV goed in beeld te hebben en te behouden. De afgelopen periode is Keolis veel in overleg geweest met wegbeheerders om de gevolgen van voorgestelde afwaarderingen in kaart te krijgen en waar nodig in gezamenlijkheid tot oplossingen te komen.

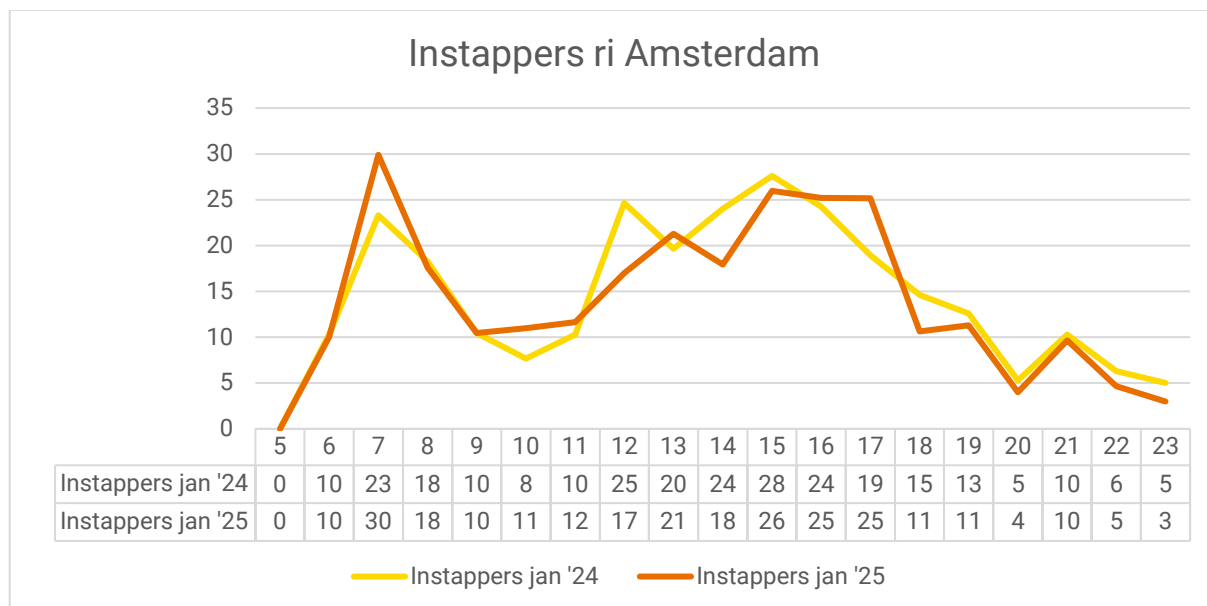
2.1.4 Aansluiting bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam

In overleg met U-OV is voor het vervoerplan 2025 besloten om lijn 120, samen met de U-OV lijnen die hierbij betrokken zijn, in patroontijd te schuiven (circa 10 minuten) zodat lijn 120 komende uit Amsterdam op station Breukelen nu ook een aansluiting heeft op de trein richting Utrecht Centraal. Reizigers uit Baambrugge, Loenen aan de Vecht en Breukelen-dorp kunnen met deze verbeterde aansluiting tot 20 minuten sneller op Utrecht Centraal zijn door in Breukelen op de trein richting Utrecht te stappen. Als het aantal uitstappers van lijn 120 op Station Breukelen in de richting van Utrecht van januari '25 wordt vergeleken met januari '24 dan levert dit het volgende beeld op:



Voornameijk in de ochtendspits stappen meer mensen uit op Station Breukelen. Daarnaast loopt het gedurende de dag min of meer synchroon met de situatie in 2024. Dit blijkt ook uit het feit dat het totaal aantal uitstappers op Station Breukelen precies gelijk is gebleven (250 per werkdag). Of de extra uitstappers in de ochtendspits ook daadwerkelijk in de trein richting Utrecht stappen is helaas niet 1 op 1 terug te leiden.

Naast de uitstappers richting Utrecht is ook gekeken naar het aantal instappers op Station Breukelen op lijn 120 richting Amsterdam Bijlmer ArenA. Dit levert de volgende cijfers op:



Ook deze richting laat weinig verschil zien t.o.v. de situatie in 2024. De kanttekening die hierbij gemaakt dient te worden is dat het gebruik van lijn 120 in januari 2025 iets lager lag dan in januari 2024 (6% lager). Deze daling is echter niet terug te zien op de in- en uitstappers op Station Breukelen. Dit zou kunnen betekenen dat de wijziging uit 2025 licht positief heeft uitgepakt.

2.1.5 Bediening Bovenduist & Hoefkwartier en doorontwikkeling HOV Amersfoort – USP

In het vervoerplan 2025 zijn de onderzoeksopgaven 'Mogelijkheid snel OV naar Utrecht Science Park (USP)' en 'Mogelijkheid stadslijn naar Amersfoort Centraal via de Outputweg' gecombineerd tot 1 onderzoeksopgave. Dit mondde uit in de ontwikkeling van lijn 15/215. Deze nieuwe lijn rijdt sinds 15 december 2024 van Vathorst via Zielhorst en de Outputweg naar Amersfoort CS. Op maandag tot en met vrijdag ondersteunt deze lijn de 202 tussen Amersfoort CS en Utrecht Science Park, onder lijnnummer 215. In de ochtendspits is dit in de richting van Utrecht Science Park, in de middagspits in de tegenrichting. In de daluren en in de tegenspitsrichting rijdt de lijn als stadslijn 15 tussen Station Vathorst en Amersfoort CS.

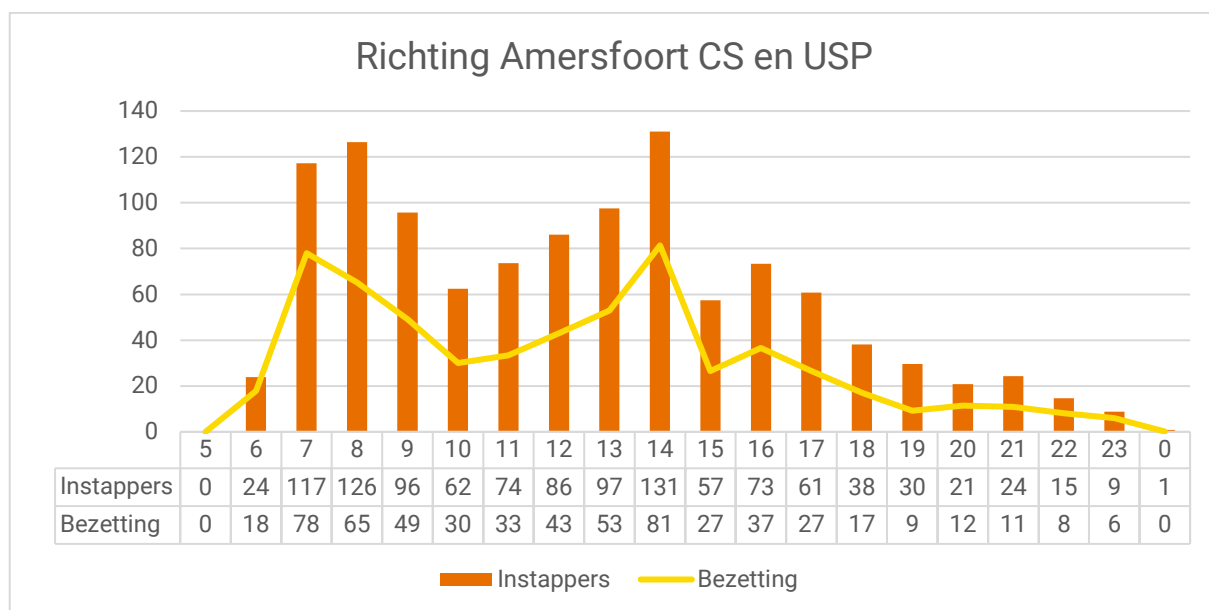
Deze nieuwe lijn bedient binnen Amersfoort het Hoefkwartier, naar de wens van de gemeente Amersfoort. Deze wijk wordt bediend door halte Hoefkwartier/De Hoef. Daarnaast is er nog een halte in aanleg ter hoogte van de Oude Lageweg ter bediening van de wijk Rustenburg: halte Rustenburg Oost. Deze halte is op het moment van schrijven nog niet in gebruik.

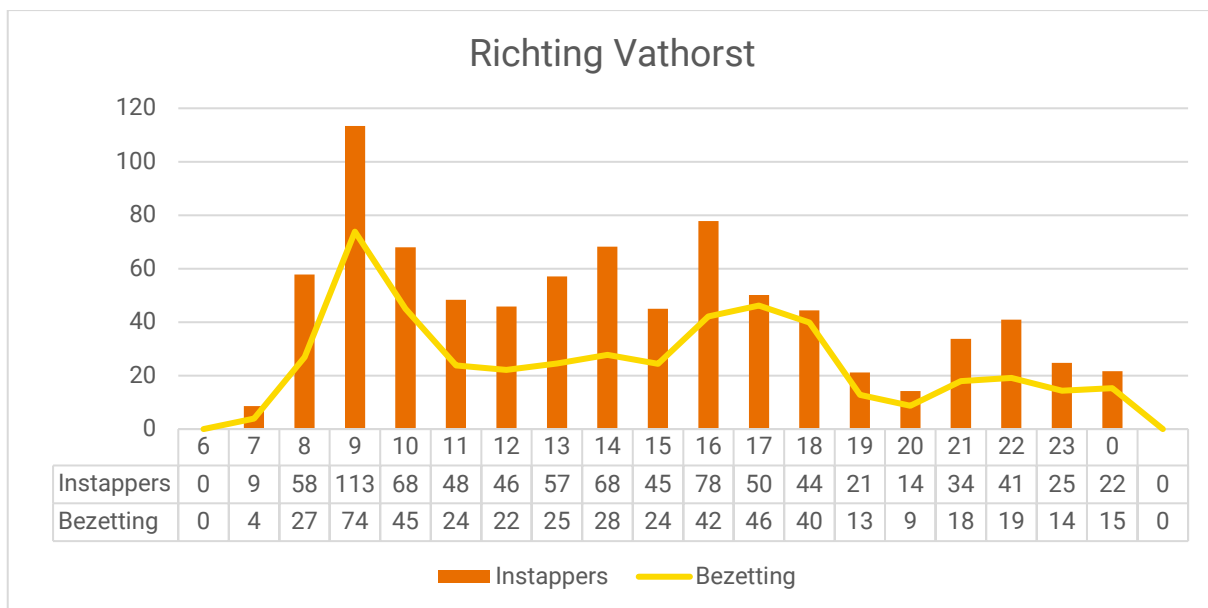
Het voorstel was daarnaast om lijn 15/215 op termijn te laten beginnen en eindigen in de nieuw aan te leggen wijk Bovenduist. Tot het moment dat de eerste woningen in gebruik worden genomen, heeft lijn 15/215 Station Vathorst nog als begin- en eindpunt.

Om deze nieuwe lijn DRU-neutraal te realiseren, zijn er een aantal aanpassingen in de lijnen 5, 7 en 203 gedaan:

- Lijn 5: Afwaardering tot een halfuursdienst (gehele dag) tussen Amersfoort CS en Vathorst
- Lijn 7: Standaard ingekort tot Station Schothorst, gehele dag halfuursdienst
- Lijn 203: Standaard ingekort tot Station Schothorst

Qua bezetting en instappers van lijn 15/215 zijn de cijfers als volgt:





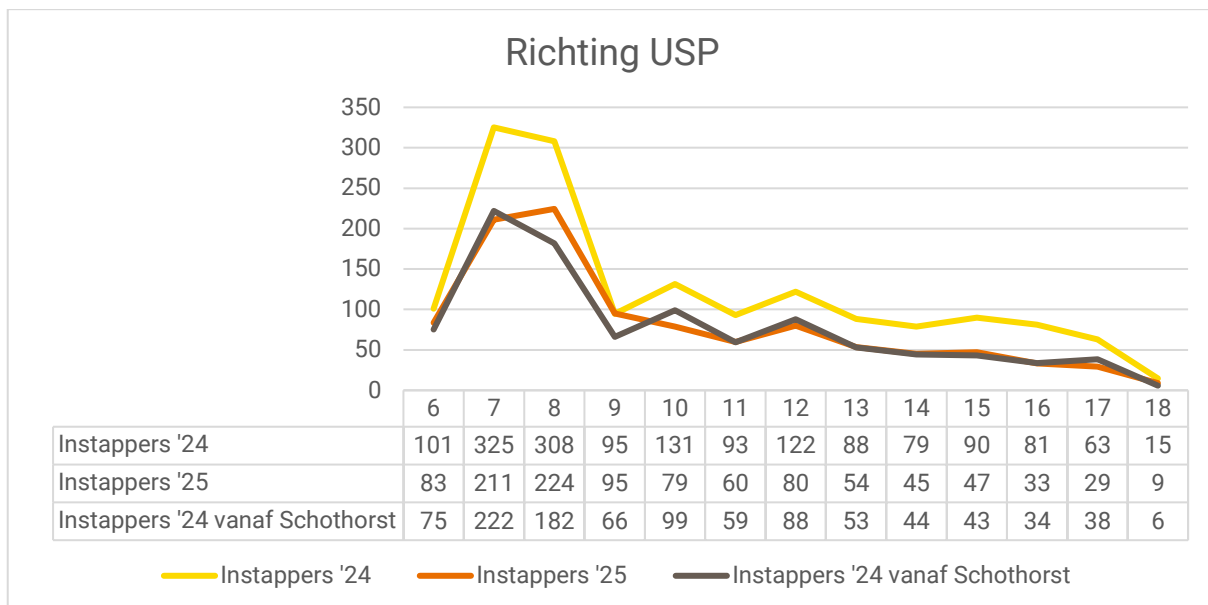
Voor een nieuwe lijn laat lijn 15/215 al flinke bezetting en instappers zien. Buiten de spits schommelt de bezetting tussen de 20 en 30 reizigers per uurblok en doet het daarmee ook goed.

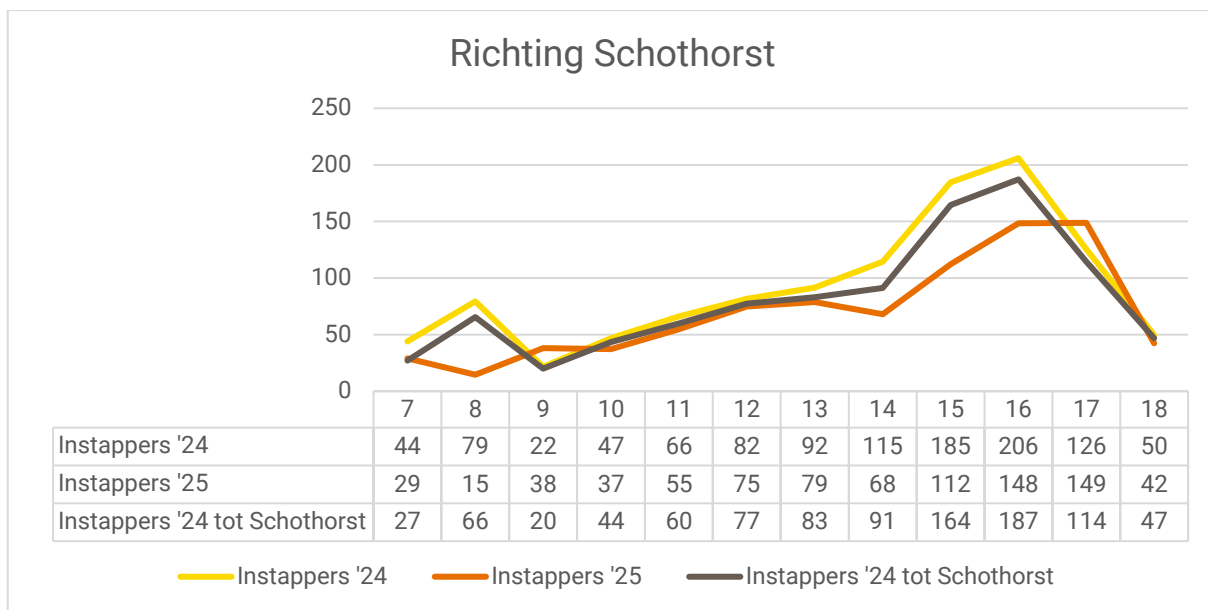
Per werkdag stappen richting Amersfoort CS/Utrecht Science Park 1143 reizigers in. Per rit loopt dit op tot 80 instappers per rit.

Richting Vathorst zijn dit 842 instappers per werkdag. Per rit loopt dit op tot 70 instappers per rit.

Lijn 203 is zoals gezegd ingekort tot Station Schothorst. Reizigers vanaf Vathorst reizen nu met lijn 3 naar centrum/station voor een overstap op een USP-lijn.

De instappers van januari '24 en januari '25 zijn met elkaar vergeleken om een beeld te krijgen van wat de inkorting heeft gedaan met het aantal instappers. Dit levert de volgende instappers per uurblok per richting op:





Instappers 203

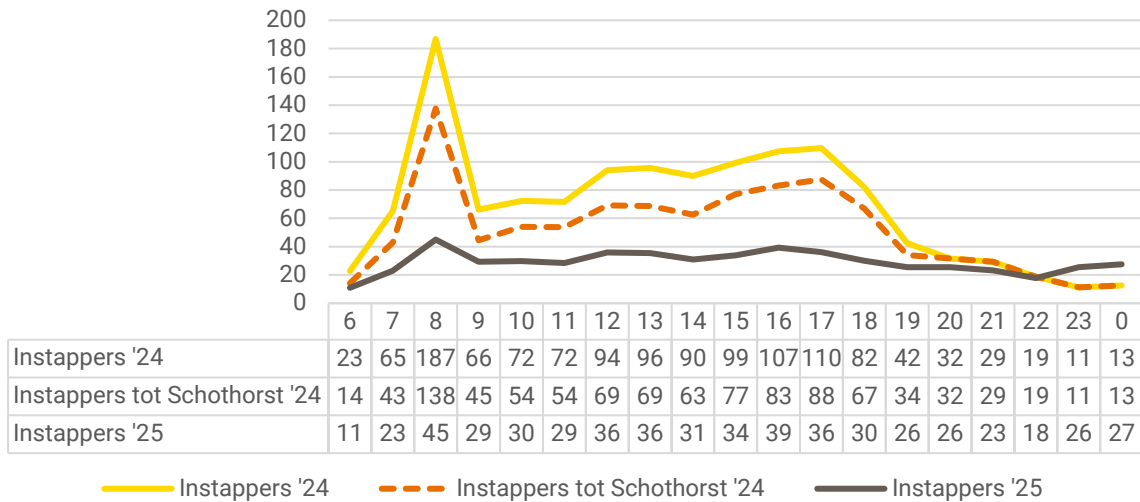
Lijn 203	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag van/tot Schothorst 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Utrecht Science Park	1592	1009	1050
Richting Vathorst/Schothorst	1134	1003	867

In de richting van Utrecht Science Park laat de 203 in totaliteit een flinke daling van het aantal instappers zien. Dit ligt in de lijn der verwachting doordat de lijn is ingekort vanaf Station Schothorst. Als we de instappers vanaf Schothorst in 2025 vergelijken met 2024 dan zien we een stijging van 41 instappers per werkdag. In de andere richting zien we ook een (verwachte) flinke daling van het aantal instappers.

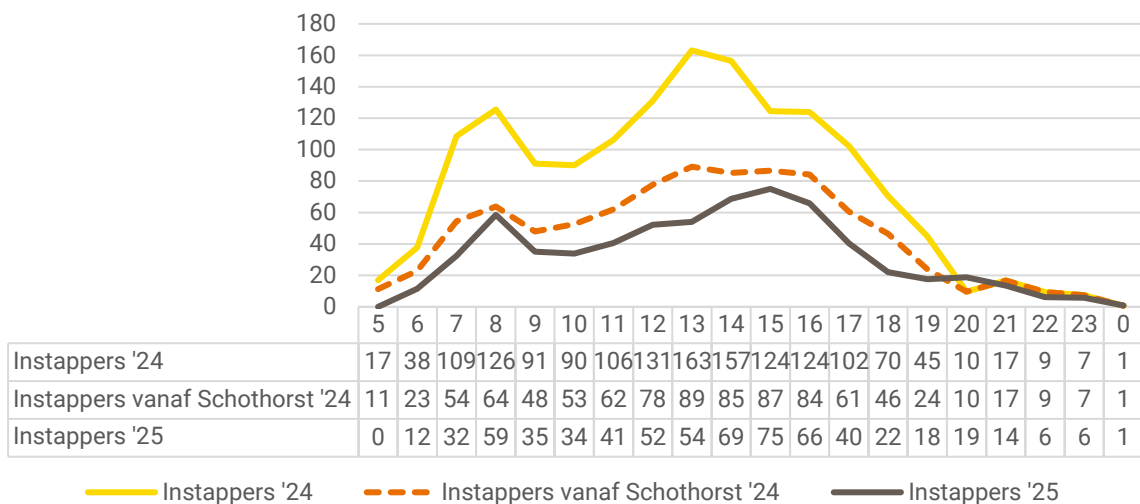
Het effect van de wijziging op lijn 5 qua instappers in januari '25 t.o.v. januari '24 wordt nog nader geanalyseerd.

Het effect van de wijziging op lijn 7 qua instappers in januari '25 t.o.v. januari '24 is al wel geanalyseerd. Dit leverde de volgende cijfers op:

Richting Schothorst/Vathorst



Richting Amersfoort CS



Instappers 7

Lijn 7	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag tot Schothorst 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Schothorst/Vathorst	1309	1001	554
Richting Amersfoort CS	1537	913	653

Zoals te zien is in de cijfers, is het gebruik van lijn 7 flink afgenomen. Dit komt uiteraard doordat lijn 7 flink is ingekort en de frequentie is verlaagd.

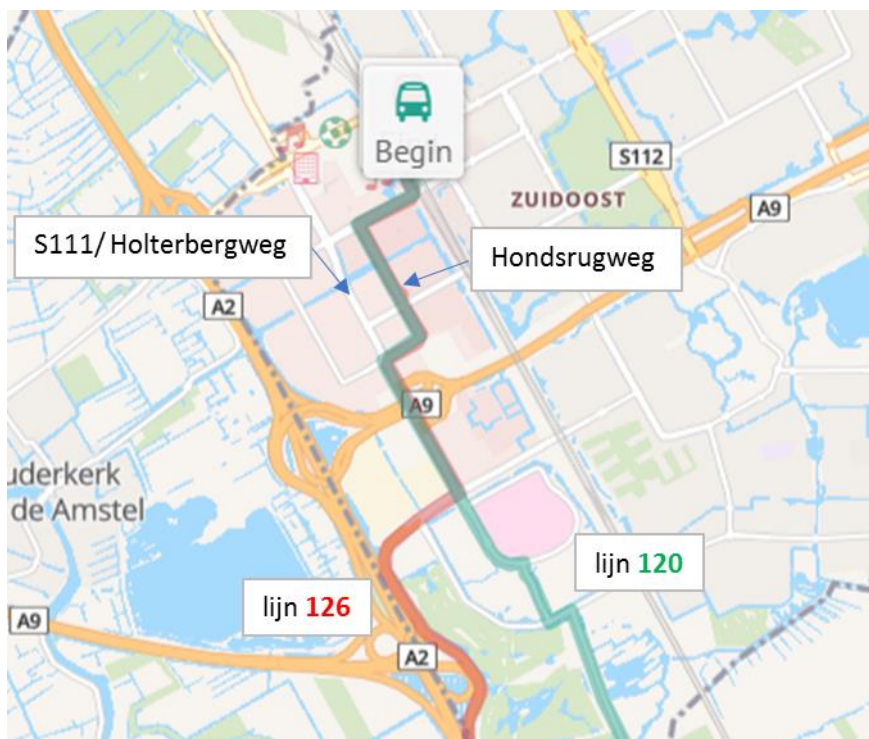
Onderaan de streep is de uitkomst als volgt:

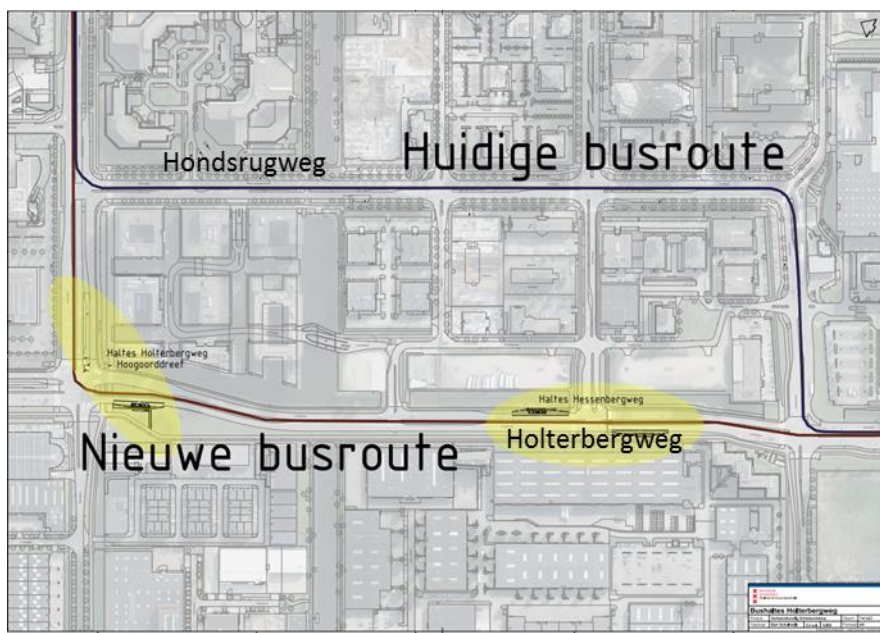
De combinatie lijn 7/203 vervoerde in 2024 richting CS/USP 2505 reizigers (vanaf Schothorst) per werkdag. In de andere richting was dit 2135 reizigers per dag.

De combinatie 7/203/(2)15 vervoert in 2025 richting CS/USP 2846 reizigers per werkdag. In de andere richting is dit 2263 reizigers per dag. In totaliteit een groei in reizigers van respectievelijk 13% en 6%.

2.1.6 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg

In het vervoerplan 2025 is de alternatieve route voor de lijnen 120 en 126 in Amsterdam Zuidoost reeds behandeld. De insteek was dat deze wijziging gedurende dienstregelingjaar 2025 doorgevoerd zou worden. Tot op heden is dit echter nog niet het geval. De gemeente Amsterdam heeft recent laten weten dat de wijziging van de route per juli 2026 in gaat. Dit betekent dat tot die tijd de route via de Hondsrugweg loopt, vanaf juli 2026 zal de route gewijzigd worden naar de Holterbergweg; deze route is DRU-neutraal. Keolis blijft in nauw contact staan met de Gemeente Amsterdam voor wat betreft de precieze ingangsdatum van de gewijzigde route.





2.1.7 Quick-win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost

Bunschoten-Spakenburg – Zeewolde

In 2025 is de dienstregeling van buurtbus 503 (Eemdijk – Nijkerk) afgestemd op de dienstregeling van lijn 142 (Zeewolde – Amersfoort Vathorst) van RRReis (EBS). Hiermee is een aansluiting ontstaan op Station Nijkerk voor een verbinding tussen Zeewolde en Bunschoten-Spakenburg, 1x per uur tussen 9-18 uur. Hiermee is een wens van de Gemeente Bunschoten-Spakenburg ingewilligd.

Lopikerwaard

- Verplaatsen halte Montfoort, Groen naar Julianalaan/De Bleek (woningbouwlocatie) voor lijnen 5/107/505: Dit is nog niet uitgevoerd; er zijn nog geen nieuwe woningen opgeleverd. Er blijft nauw contact met de Gemeente Montfoort per wanneer deze verplaatsing nuttig en logisch gaat zijn.
- Verkleinen halteafstand Montfoort, Keizerrijk door ligging op rijbaan t.h.v. nr. 21: hiervoor zal eveneens nauw contact plaatsvinden met de Gemeente Montfoort en de provincie Utrecht.
- Samenvoegen halte De Meern, Oranjelaan naar De Meern, Laan 1954: deze wijziging is reeds doorgevoerd.

Noordwest

Met de wegbeheerder wordt contact opgenomen over het verplaatsen van de halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk Eerste Bedijking. Verplaatsing heeft nog niet plaatsgevonden maar ook hierover gaat Keolis in gesprek met de wegbeheerder.

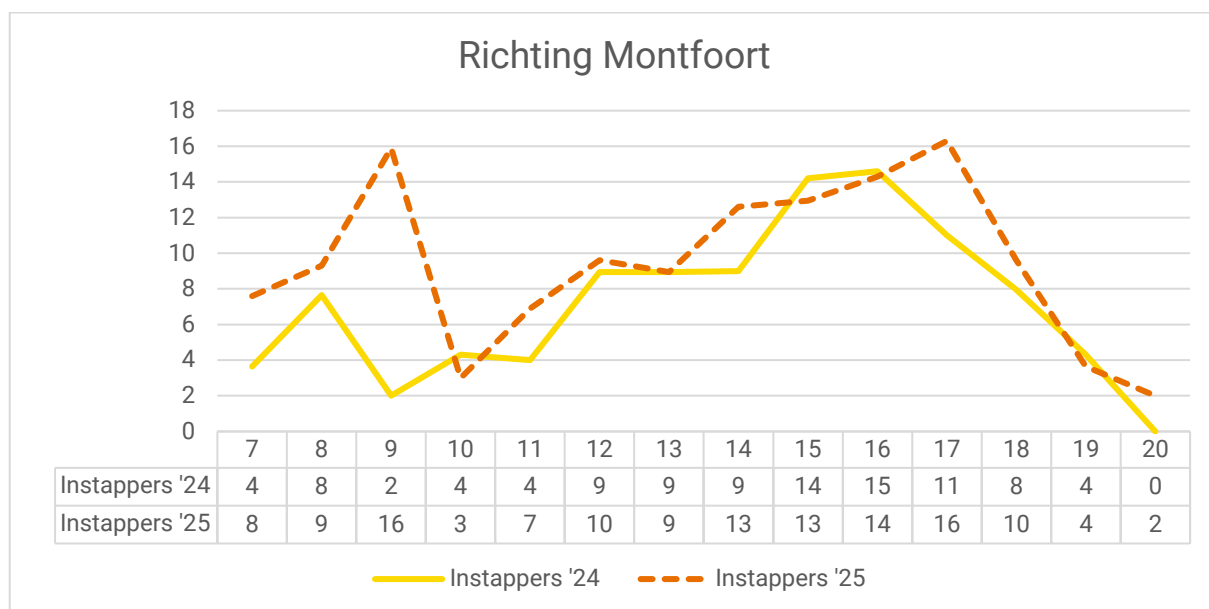
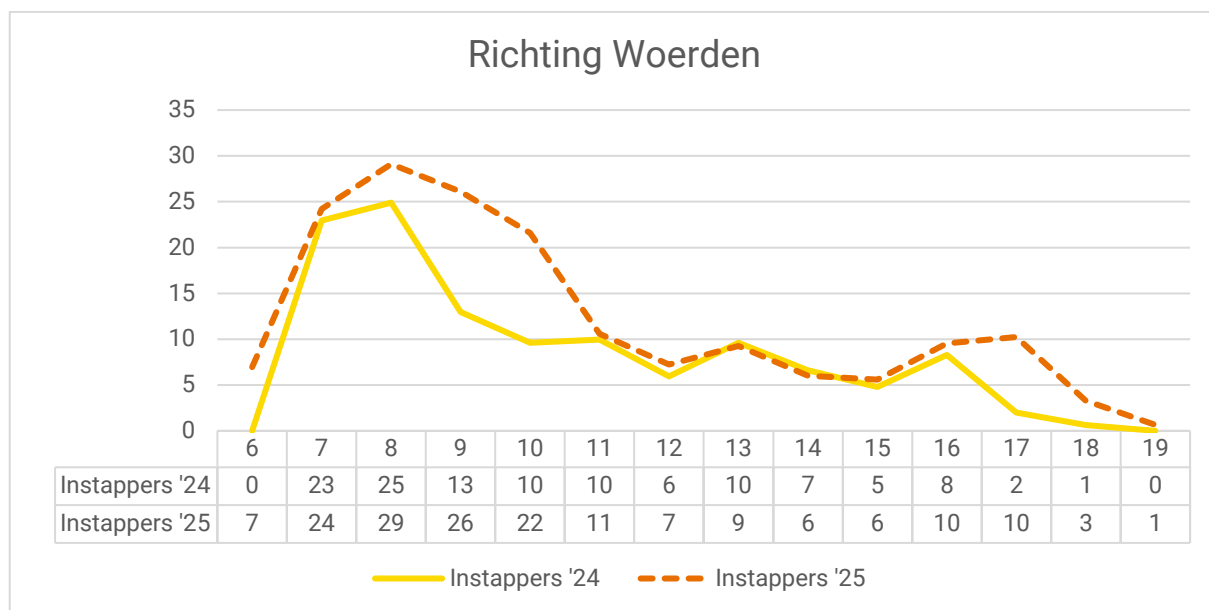
2.1.8 Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland

In het vervoerplan 2025 is het doortrekken van lijn 126 naar Twistvlied (en op termijn naar Het Oosterland) reeds behandeld. Dit stond in verband met de nieuw aan te leggen woonwijk Oosterland in Mijdrecht. Voorwaarde hiervoor was een keermogelijkheid op korte afstand van de halte Mijdrecht Centrum. Tot op heden is deze wijziging nog niet doorgevoerd. Verderop in dit vervoerplan zal verder worden ingegaan op deze onderzoeksopgave.

2.1.9 Lijn 5 Montfoort – Woerden: uitbreiding van de spitsfrequentie

Lijn 107 tussen Montfoort en Utrecht Centraal kent een erg hoge bezetting. Om verlichting op deze lijn te bieden, zijn er conform vervoerplan 2025 spitsritten aangeboden op lijn 5 naar station Woerden. Hierdoor ontstaat een halfuursfrequentie in de ochtend- en middagspits. Er wordt aangesloten op de intercity van/naar Utrecht Centraal. De reistijd vanaf Montfoort blijft gelijk; er dient echter wel een keer overgestapt te worden.

Het effect, gebaseerd op de instappers in januari '24 vs januari '25, van de uitbreiding van de frequentie in de spits is als volgt:



Instappers lijn 5 Woerden - Montfoort

Lijn 5 Woerden - Montfoort	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Woerden	119	171
Richting Montfoort	101	133

Het aantal instappers op lijn 5 tussen Woerden en Montfoort is sinds de uitbreiding van de frequentie flink gestegen. Richting Woerden stappen 44% meer reizigers op de bus, richting Montfoort weten 32% meer reizigers de bus te vinden. Reden genoeg om deze wijziging in 2026 ook in stand te houden. Keolis blijft monitoren of de geboden capaciteit nog voldoet aan de vraag.

2.1.10 Verbeteren grensoverschrijdend openbaar vervoer Veenendaal – Kesteren

In het vervoerplan 2025 is de wens van de Gemeente Veenendaal om lijn 87 te verlengen naar Kesteren uitvoerig behandeld. Ook voor dit vervoerplan is deze wens ingediend. Gezien de onzekerheid omtrent de vertragsgevoeligheid van de Rijnbrug bij Rhenen in combinatie met het hoge aantal extra DRU's dat voor deze verlenging benodigd is (2900 DRU per jaar), is besloten om deze wens ook in dit vervoerplan nog niet uit te werken. Keolis blijft de situatie nauwlettend in de gaten houden en blijft graag in gesprek met betrokken stakeholders om te onderzoeken wanneer deze verlenging eventueel wel doorgang kan vinden. De provincie Gelderland verleent vooralsnog geen goedkeuring voor het doortrekken van lijn 87 naar Kesteren. Keolis en de provincie Utrecht gaan dit gesprek wel voeren omdat het vervoerkundig een interessante verbinding is.

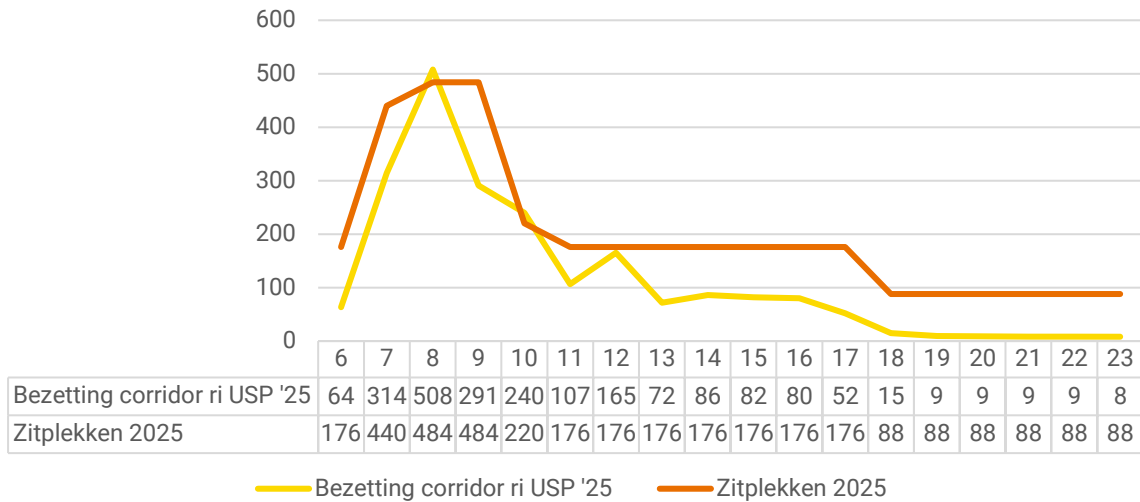
2.2 Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten

De Provincie Utrecht heeft de beide concessiehouders gevraagd om te onderzoeken of er per ingang dienstregeling 2026 capaciteitsknelpunten worden verwacht met eventuele stijging van het aantal reizigers. Waar mogelijk dienen deze knelpunten te worden voorkomen en, indien het al optreedt, te worden opgelost. Er wordt specifiek aandacht gevraagd voor de bediening van Utrecht Science Park. Daarnaast is op de U-liner verbindingen een zitplaatsgarantie aangeboden. Op de huidige lijnen 50, 107 en 295 zijn enkele ritten te druk. Met de voorgestelde groei in DRU's van deze lijnen én de inzet van groter materieel (15-meter en 18-meter bussen), zal een zitplaats gegarandeerd kunnen worden, ook op de drukste momenten.

Utrecht Science Park staat bij Keolis overduidelijk op de radar als het gaat om capaciteitsknelpunten. Keolis heeft een zitplaatsgarantie aangeboden, wat inhoudt dat de geboden capaciteit moet matchen met de gevraagde capaciteit.

Op de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park rijden op dit moment lijnen 202 (Hoogland – Amersfoort CS – Utrecht Science Park – Vianen), 215 (Vathorst – Amersfoort CS – Utrecht Science Park) en 276 (Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS - Utrecht Science Park). In januari 2025, de meest recente volledige cijfers van de nieuw ingerichte corridor, was de bezetting per uurblok vs het aantal aangeboden zitplekken als volgt:

Bezetting vs aanbod corridor Amersfoort - USP

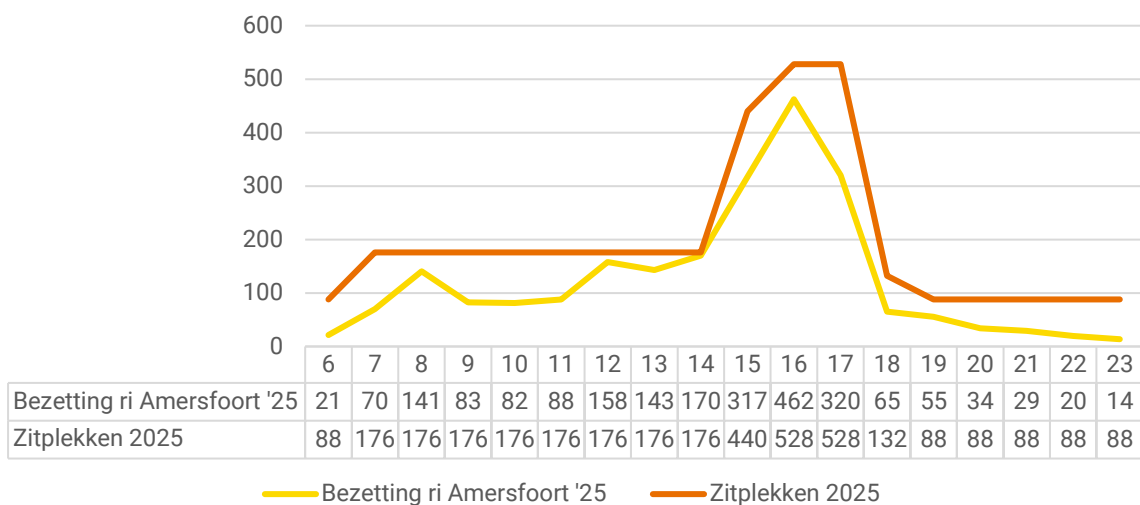


Zoals te zien is, lijkt enkel de aangeboden capaciteit in het uurblok 8.00 – 9.00 net niet toereikend (508 reizigers tegenover 484 aangeboden zitplekken). In de huidige situatie bieden wij versterkingsritten (zogenaamde 'wachtbussen') aan wanneer blijkt dat de geplande capaciteit niet toereikend is. Hiermee kunnen de pieken, zoals het uurblok 8.00 – 9.00, worden opgevangen.

Lijn 215 heeft in de ochtendspits 7 ritten van Vathorst naar Utrecht Science Park via Amersfoort CS. Slechts 1 van deze 7 ritten komt met een bezetting van meer dan 40 reizigers aan op Amersfoort CS. De overige 6 ritten komen met 35 of minder reizigers aan op Amersfoort CS; lijn 215 heeft dus wel degelijk een functie voor het afvangen van reizigers op de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park.

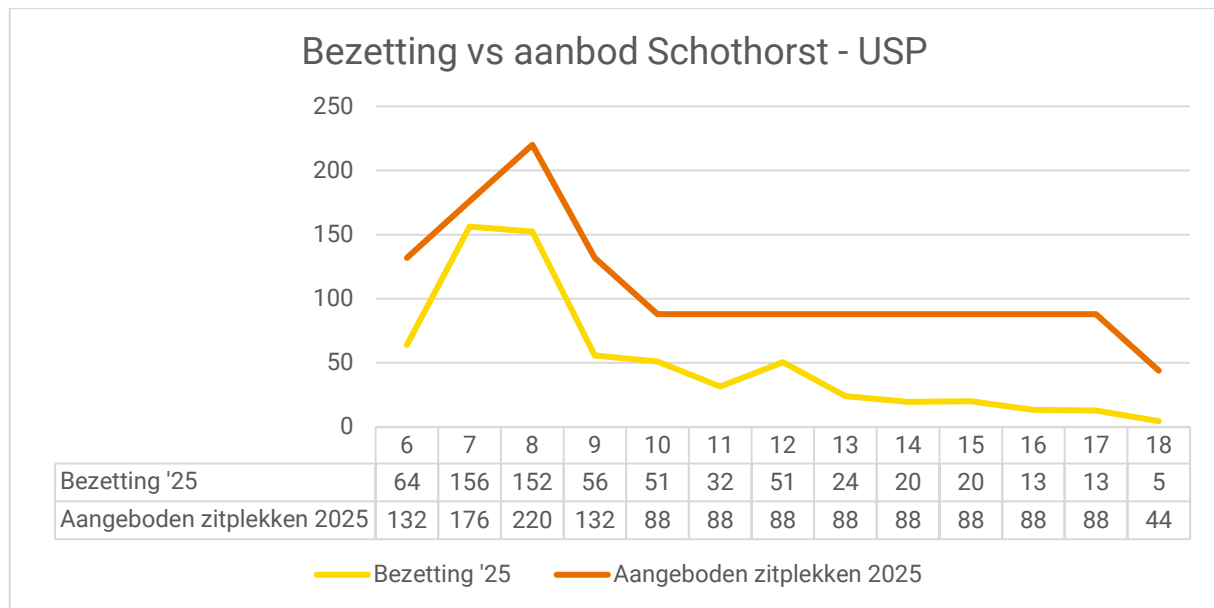
In de andere richting is het beeld op de corridor als volgt:

Bezetting vs aanbod corridor USP - Amersfoort



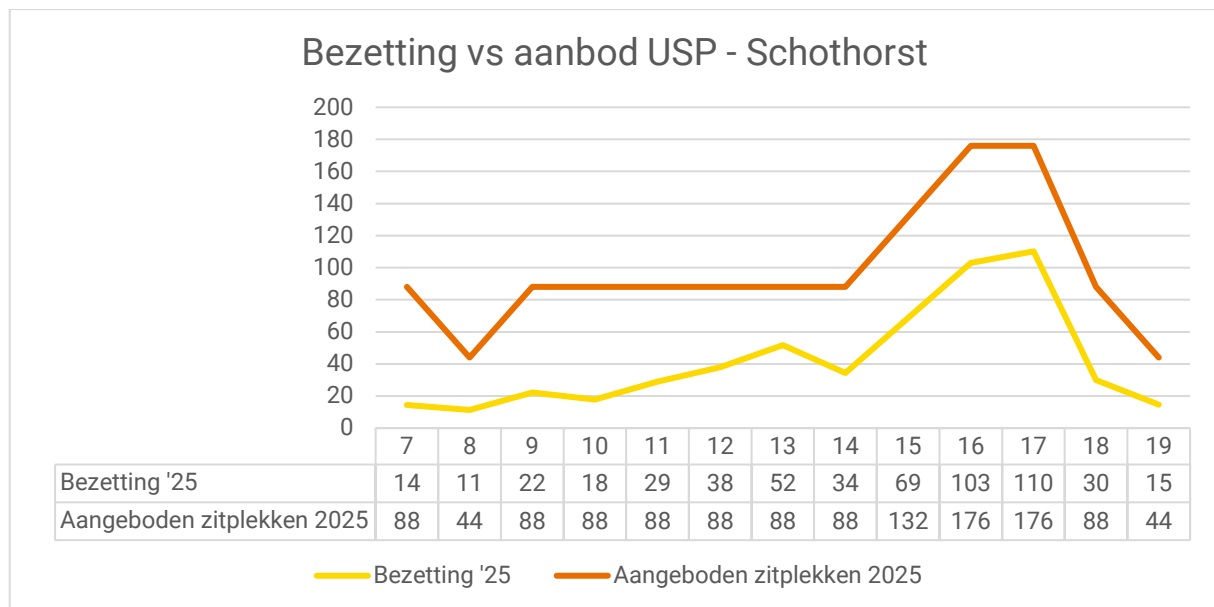
Uit de cijfers blijkt dat vanuit Utrecht Science Park richting Amersfoort/Bunschoten-Spakenburg de geboden capaciteit voldoende is. Ook deze situatie wordt nauwlettend in de gaten gehouden om eventuele groei op te vangen met extra capaciteit.

Voor lijn 203 is eenzelfde analyse gemaakt. Deze lijn rijdt vanaf Amersfoort Schothorst naar Utrecht Science Park (niet via Amersfoort CS). De vraag afgezet tegen het aanbod richting Utrecht Science Park is als volgt:



Uit de grafiek blijkt dat het aantal aangeboden plekken in 2025 toereikend is voor de vraag op deze lijn.

In de tegenrichting is het beeld als volgt:



Ook in deze richting blijkt het aanbod aan zitplekken voldoende te zijn voor de vraag per uurblok. Lijn 203 wordt evenals de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park nauwlettend in de gaten gehouden om op tijd extra capaciteit te bieden indien nodig.

De overige lijnen naar Utrecht Science Park, 272 (Baarn – Utrecht Science Park), 298 (Woudenberg – Utrecht Science Park) en 299 (Leusden – Utrecht Science Park) bieden eveneens voldoende zitplekken. Sinds eind augustus 2024 worden op deze lijnen een extra vroege rit aangeboden ter bediening van het UMC (aankomst op

Utrecht Science Park rond 6.45). Deze ritten zijn redelijk bezet (gemiddeld 5 per rit) en blijven we dan ook aanbieden in 2026.

2.3 Klein regulier onderhoud

Net als voorgaande jaren zal Keolis proactief inspelen op de volgende zaken:

- Gerealiseerde en verwachte vervoergroei- of afname in het netwerk. Dit verhoudt zich tot een continue analyse van de bezetting van ritten om onder- en overbezetting spoedig op het spoor te komen
- Actuele wensen en klachten worden meegenomen in besluitvormingen
- Rijtijden worden geanalyseerd om de toenemende drukte op het wegennet tijdig in kaart te brengen
- Nieuwe infrastructuur
- Geplande werkzaamheden
- De nieuwe NS-dienstregeling 2026 (tijdsligging, frequentie, aansluitingen etc.)
- Afstemming van tijdsligging op samenloopcorridors met andere vervoerders
- Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor de bovengenoemde en andere ontwikkelingen in 2026 zal Keolis actuele informatie en planningen opvragen bij betrokken stakeholders, dit doet Keolis in nauwe samenwerking met de provincie. Dit zal voornamelijk gaan om kleine aanpassingen in het bestaande netwerk, denk aan extra ritten, nieuwe of verplaatste haltes, kleine routewijzigingen of inzet van extra of ander materieel.

2.4 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

In de eerste helft van 2025 onderzoekt de provincie de beschikbaarheid van het OV in kleinere kernen, landelijke gebieden en bedrijventerreinen. Hieruit moet blijken of er witte vlekken zitten in het huidige OV-netwerk.

Een voorbeeld hiervan is de verdere optimalisatie van het Flexvervoer in de gemeenten De Ronde Venen (Utrecht Buiten) en Bilthoven (Utrecht Binnen). Het gebied waar U-Flex wordt aangeboden wordt uitgebreid en ook de bedieningstijden worden verruimd.

Uitgangspunt is om het Flexvervoer in de gemeente De Ronde Venen op deze manier aantrekkelijker te maken.

Naast het optimaliseren van het Flexvervoer, heeft de provincie ook uitgevraagd om met beide concessiehouders de OV-bediening van Kockengen en Haarzuilens te onderzoeken. In het vervoerplan Utrecht Binnen staat een concreet voorstel voor de ontwikkeling van dit gebied. Buurtbus 524 zal blijven rijden tussen Noorden en Breukelen via Woerden.

Goed op Weg zal ingezet worden om het OV-aanbod beter onder de aandacht van werkgevers en werknemers te brengen om zo het gebruik aan te moedigen. In gezamenlijkheid blijven wij kansen signaleren.

2.5 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein Utrecht

De provincie schreef in haar uitgangspunten het volgende:

Op een van de belangrijkste aders van het Utrechts bus- en tramvervoer, het Smakkelaarsveld nabij Utrecht CS, vindt de komende jaren grootschalige stedenbouwkundige ontwikkeling plaats. De voorbereidende werkzaamheden zijn in 2024 gestart en vanaf medio 2025 vindt de grootste hinder plaats. De werkzaamheden zullen naar verwachting aanhouden tot eind 2026. In een overeenkomst met de gemeente Utrecht en de aannemer van de werkzaamheden is vastgelegd dat de hinder vanaf medio 2025 zoveel mogelijk op vaste dagen zal plaatsvinden. Op de maandagen, en in zomer van 2026 drie maanden op dinsdag, rijden er geen bussen en trams over het Smakkelaarsveld. Dit betekent voor de tramreiziger dat zij voor de trams richting Utrecht Science Park moeten opstappen op CS Centrumzijde. Reizigers voor Nieuwegein en IJsselstein stappen op de tram aan de Jaarbeurszijde. Bussen rijden op maandagen om via de Daalsetunnel en rijden een afgeschaalde dienstregeling. De door de omleiding ontstane extra DRU's dienen elders te worden gecompenseerd zodat door de werkzaamheden geen extra DRU's hoeven te worden ingezet. Dit betekent ook dat er zoveel mogelijk hetzelfde aantal bussen en chauffeurs wordt ingezet als in de normale situatie. De DRU-compensatie dient zo veel mogelijk op lijnen in de stad Utrecht te worden gezocht.

Ook starten in 2026 werkzaamheden aan het Lombokplein aan de westkant van Utrecht CS. De werkzaamheden zullen plaatsvinden tussen 2026 en 2029. Meerdere buslijnen die over de Graadt van Roggenweg rijden, zullen moeten omrijden via de Van Zijstweg en Overste den Oudenlaan. Zoals nu voorzien moeten deze omleidingen DRU neutraal gereden kunnen worden.

Keolis zal proactief inspelen op de ontwikkelingen omtrent deze werkzaamheden aan het Smakkelaarsveld. De omleiding is alleen op maandag geldig en treft dus enkel lijn 350. De effecten op lijn 350 zullen operationeel worden opgevangen.

2.6 Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

De provincie heeft over dit onderwerp de volgende punten meegegeven:

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Deze mogelijke afwaardering van gemeentelijke wegen kan effecten hebben op de doorstroming van het OV. Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie en gemeenten hierover in overleg te gaan. Zoals nu bekend is o.a. de gemeente Utrecht voornemens om versneld 30 km/u in te gaan voeren wat in 2026 gevolgen kan hebben voor de OV-doorstroming en rijtijden. De gemeente Amersfoort doet op dit moment onderzoek naar invoering van 30 km/h en de effecten daarvan op o.a. het OV.

De vervoerders dienen samen met de provincie de impact inzichtelijk te maken: op welke wegen speelt dit, welke OV-lijnen rijden er en wat zijn de gevolgen. Dit geldt ook voor provinciale wegen waar met het vastgestelde Netwerkperspectief Wegen ook op een aantal trajecten sprake is, en nog gaat zijn, van snelheidsverlaging. Mocht een afwaardering betekenen dat er ondanks de gezamenlijke inspanningen toch extra rijtijd voor het OV (en dus extra DRU's) benodigd zijn dan treden vervoerder, provincie en gemeente hierover in overleg. Insteek daarbij is dat de extra DRU's binnen de gemeente waar de afwaardering plaatsvindt gecompenseerd worden.

Samen met de betrokken gemeenten kijkt Keolis proactief naar de gevolgen van de afwaardering voor wegen. In de uitvraag is de vraag opgenomen waar en per wanneer gemeenten voornemens zijn om wegen af te

waarderen. De gevolgen van deze afwaardering zal door Keolis intern worden doorgerekend en beoordeeld. Keolis gaat graag in gesprek met betrokken gemeenten en de provincie over de gevolgen van afwaardering en de oplossing voor de eventuele extra DRU's die voortvloeien uit de afwaardering.

Gedurende het vervoerplanproces 2025 zijn de rijtijden binnen de concessie al uitgebreid geanalyseerd en waar nodig aangepast. Een eerste analyse van deze nieuwe rijtijden laat zien dat deze geen grote aanpassingen behoeven.

2.7 OV-bediening Breukelen en Maarssen

De bediening van station Breukelen met lijn 120 en de aansluiting op de treinen krijgt een optimalisatieslag. De tijdligging van lijn 120 wordt afgestemd met de concessiehouder Binnen om op het traject Maarssen – Utrecht CS een voor de reiziger zo optimaal mogelijke dienstregeling aan te bieden. Deze afstemming heeft reeds plaatsgevonden en zal worden voortgezet gedurende de looptijd van de concessie(s). Op het traject Maarssen – Utrecht zal een tienminutendienst/6x per uur (4x 120, 2x 12), een kwartiersdienst/4x per uur (2x 120, 2x12) en een halfuursdienst/2x per uur (1x 120 en 1x 12) worden geboden.

2.8 Harmoniseren lijnnummers

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

Dit heeft geleid tot onderstaande opzet voor de lijnnummering:

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

Door de nieuwe systematiek worden onderstaande lijnnummers in de concessie Buiten hernummers:

- De nieuwe U-liners worden omgenummerd naar een 300 nummer
 - Lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) wordt lijn 341
 - Lijn 50 (Veenendaal/Wageningen – Utrecht CS) wordt lijn 350
 - Lijn 76 (Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS) wordt lijn 376
 - Lijn 107 (Gouda – Utrecht CS) wordt lijn 307
 - Lijn 126 (Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA) wordt lijn 326
 - Lijn 130 (Uithoorn – Breukelen) wordt lijn 330
 - Lijn 202 (Amersfoort Hoogland – Vianen) wordt lijn 302
 - Lijn 215 (Amersfoort Vathorst – USP) wordt lijn 315

- Lijn 276 (Bunschoten-Spakenburg – USP) wordt eveneens lijn 376
- Lijn 280 (Veenendaal Centrum – Amersfoort CS) wordt lijn 380
- Lijn 295 (Rotterdam Capelsebrug – Utrecht CS) wordt lijn 395
- Lijn 217 (sneldienst Leusden – Amersfoort CS) wordt lijn 117
- Om dubbelingen te voorkomen, wordt lijn 74 (Soestdijk Noord – Soestdijk Zuid) omgenummerd naar lijn 71. Lijn 74 in de concessie Binnen (Zeist – Vianen) blijft hier mee lijn 74.

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

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

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

2.9 Nachtnet

Over het nachtnet heeft de provincie de volgende punten meegegeven aan de beide vervoerders:

Het nachtnet in de stad Utrecht en regio daaromheen bestaat uit zowel lijnen van Transdev als Keolis. Het nachtnet is hier complementair aan elkaar. We vragen de vervoerders gezamenlijk te onderzoeken hoe het nachtnet op elkaar aansluit en of het voor de reiziger logisch en duidelijk is. Keolis rijdt naast in Utrecht en omgeving ook nachtlijnen in Amersfoort en Amsterdam. De nachtlijnen van Keolis lieten al voor de coronapandemie ruimte zien voor groei en zijn sinds het weer opstarten in augustus 2023 nóg minder goed bezet. Keolis wordt gevraagd de nachtlijnen te analyseren, mogelijke voorstellen voor optimalisatie te doen en eventueel bepaalde nachtlijnen te heroverwegen. Het nachtnet in de stad Utrecht is door Qbuzz pas in december 2024 weer opgestart. Transdev wordt gevraagd om op basis van het gebruik in de eerste maanden een analyse te maken voor het vervolg van het nachtnet in vervoerplan 2026

Daarnaast zijn er overleggen geweest met de provincie en de concessiehouder Binnen over de bediening van het nachtnet rondom stad Utrecht. Hieruit is geconcludeerd dat er gaten in de bediening zitten op de donderdag. Dit komt doordat de concessiehouder Binnen nachtritten op donderdag heeft aangeboden, Keolis heeft dit enkel op vrijdag en zaterdag aangeboden.

Op basis van uitvraag binnen de operatie blijkt dat het nachtnet rijden op donderdag qua personele bezetting zou passen. Als pilot wil Keolis de volgende nachtlijnen op donderdag gaan rijden om zo de gaten in de nachtelijke uren rondom stad Utrecht op te vullen:

- N7, korte slag tot de Meern Zuid
- N20, korte slag tot Maarssen
- N50, tot station Driebergen-Zeist

Een uitgebreide evaluatie van het nachtnet volgt in het vervoerplan 2027.

3 Uitgangspunten Utrecht Buiten (Keolis)

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

3.1 Ontwikkelplannen

De provincie Utrecht heeft uitgevraagd om de ontwikkelplannen voor Amersfoort en Wijk bij Duurstede uit te werken voor dit vervoerplan.

3.1.1 Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort

Met onder andere talrijke stadslijnen en een flink aantal lijnen die de regio rondom Amersfoort bedienen, is het OV-netwerk in en rond Amersfoort een zeer belangrijke schakel binnen het concessiegebied. Keolis stelt samen met de gemeente Amersfoort dan ook een groot aantal verbeteringen voor om het OV-netwerk rondom Amersfoort een flinke impuls te geven. Dit ligt in lijn met de woningbouwopgave die deze regio de komende jaren kent. Al eerder in dit vervoerplan is de productformule U-link toegelicht. In dienstregelingjaar 2025 wordt deze productformule nog niet gereden rondom Amersfoort; bij ingang dienstregeling 2026 zal U-link op een flink aantal lijnen worden geïntroduceerd.

Lijn 1

Lijn 1 zal later in de vervoerplan nog worden behandeld in de evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501). Deze 2 lijnen hangen nauw met elkaar samen en zullen dan ook gezamenlijk worden geëvalueerd.

Lijn 2 (U-link)

Lijn 2 (Amersfoort CS – Nieuwland) wordt een U-link lijn. Dit houdt in dat de bedieningsperiodes flink uitgebreid worden en de frequenties op alle dagen omhoog gaan. Daarnaast zal er geen vakantiedienstregeling meer worden gereden op lijn 2. De precieze uitwerking van de uitbreidingen volgt in hoofdstuk 4. Arcadis is op het moment van schrijven bezig met een infraonderzoek. Voor lijn 2 kan dit betekenen dat er een efficiëntieslag plaats zal vinden op het aantal haltes op deze lijn, conform de uitgangspunten van U-link formule. Verder zal er niks gewijzigd worden aan de route van lijn 2.

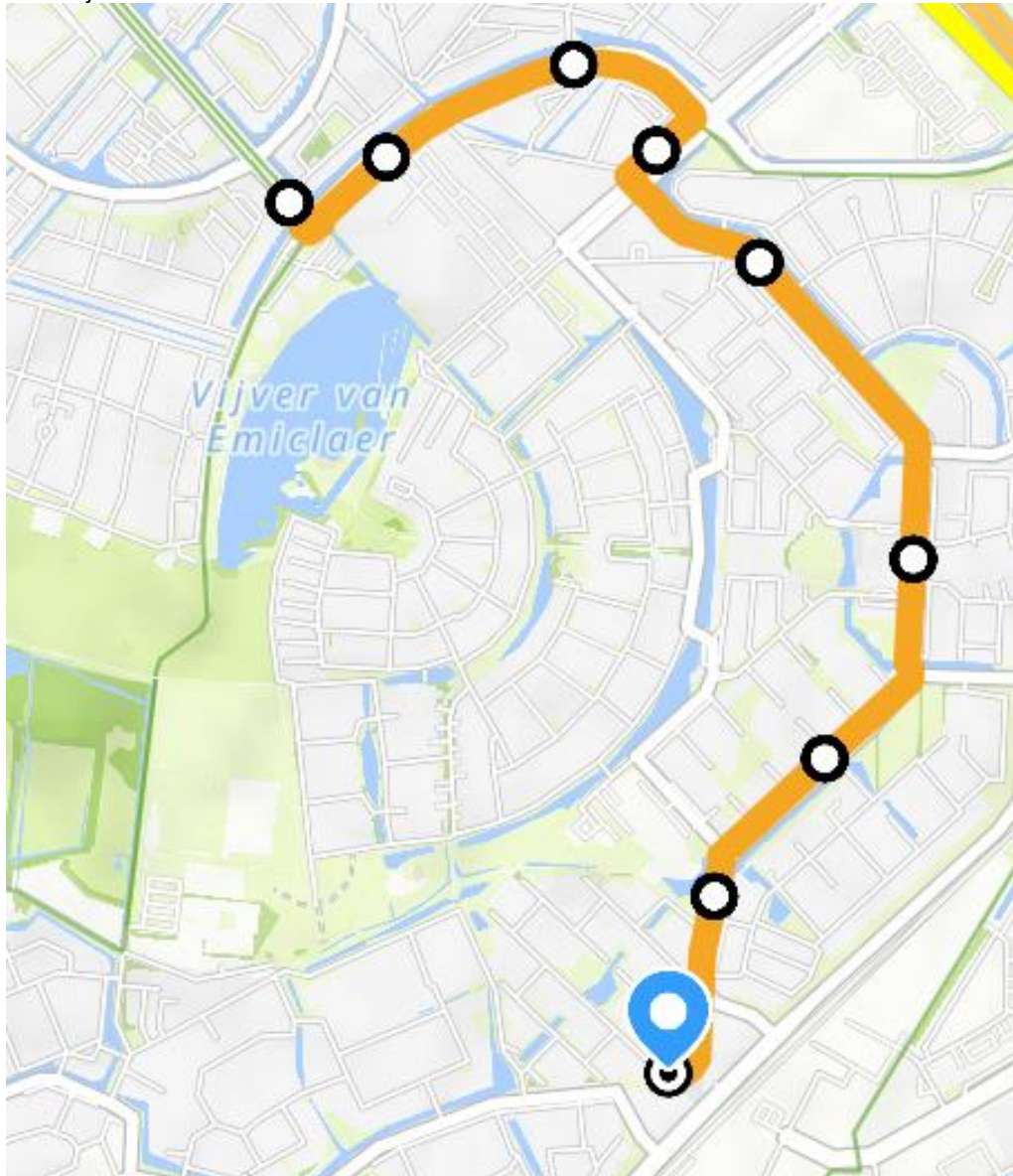
Lijn 3 (U-link)

Ook lijn 3 (Amersfoort CS – Vathorst) wordt een U-link verbinding. Ook op deze lijn wordt de bedieningsperiode uitgebreid en de frequentie op alle dagen verhoogd. Lijn 3 kent vanaf 2026 geen vakantiedienstregeling meer: op alle werkdagen in het jaar wordt dezelfde dienstregeling gereden. De uitgebreide uitwerking van lijn 3 zal volgen in hoofdstuk 4. Lijn 3 kent geen infrastructurele wijzigingen in 2026.

Lijn 4 (U-bus)

Lijn 4 (Amersfoort CS – Kattenbroek/Schothorst) wordt een U-bus verbinding. Keolis heeft als doel om lijn 4 door te trekken en te koppelen aan lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst). Hierdoor zal de wijk Kattenbroek een snellere directe verbinding krijgen met een treinstation (Station Schothorst). De koppeling met lijn 7 wordt dan als volgt:

Na halte Het Duin zal lijn 4 bij de rotonde voor halte Het Masker linksaf Het Masker oprijden. Vervolgens zal bij de kruising met de Laan van Emiclaer rechtsaf worden geslagen om zo de route van lijn 5 richting station Schothorst op te pakken. Vanaf station Schothorst wordt lijn 4 gekoppeld aan lijn 7. De andere kant op is de route bijna identiek:



Lijn 4 zal tot de kruising met Het Masker de route van lijn 5 volgen. Vervolgens slaat lijn 4 linksaf en blijft op Het Masker tot de halte Het Masker wordt bereikt. Vanaf daar pakt lijn 4 de huidige route van lijn 4 weer op richting Amersfoort CS. De aankomst- en vertrektijden van lijn 4 en 7 worden op elkaar afgestemd om deze koppeling mogelijk te maken. Doordat lijn 4 doordeweeks tussen 7.00 – 20.00 een kwartiersdienst (4x/uur) en lijn 7 een halfuursdienst (2x/uur) rijdt, zal tussen 7.00 – 20.00 2x per uur lijn 4 vanaf Schothorst doorrijden als lijn 7 naar Amersfoort CS en 2x per uur zal lijn 4 op zichzelf keren. In de vroege ochtend, in de avond en in het weekend is lijn 4 altijd gekoppeld aan lijn 7 daar beide lijnen met een halfuursfrequentie rijden.

Lijn 5 (U-bus)

Lijn 5 (Amersfoort CS – Vathorst) zal een U-bus verbinding worden. De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4

Lijn 6 (U-bus)

Lijn 6 (Amersfoort CS – Rustenburg/Liendert) zal een U-bus verbinding worden. Vanuit de gemeente Amersfoort en het ROCOV leeft de wens om lijn 6 op te splitsen in 2 losse lijnen om zo de wijken Rustenburg en Liendert sneller en efficiënter te verbinden met Amersfoort CS. Dit vergt nogal wat infrastructurele aanpassingen en dit komt voor 2026 te vroeg. Voor het vervoerplan 2027 zal dit een onderzoeksopgave worden. Bedieningsperiode en frequenties zijn in hoofdstuk 4.

Lijn 7 (U-bus)

Lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst) zal een U-bus verbinding worden. Zoals bij de toelichting op lijn 4 reeds is beschreven, zal lijn 7 worden gekoppeld aan lijn 4. De aankomst- en vertrektijden van lijn 7 zal worden afgestemd op lijn 4 om zo de koppeling te waarborgen. Deze koppeling is onder andere mogelijk omdat beide lijnen een U-bus verbinding worden en dus met hetzelfde materieel gereden zullen worden.

Lijn 8 (U-bus)

Lijn 8 (Amersfoort CS – Rustenburg) zal een U-bus verbinding worden. De geboden frequenties en bedieningsperiodes zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 9 (U-bus)

Lijn 9 (Amersfoort CS – Leusderkwartier) zal een U-bus verbinding worden. Er is gebleken dat de Dorresteinseweg een uitdaging vormt voor bussen en fietsers. Dit is een drukke doorgaande fietsroute en door parkeervakken aan de zijkant is het passen en meten voor bus en fietser. Samen met de gemeente Amersfoort is onderzocht hoe dit traject veiliger gemaakt kon worden. De halte De Eemgaarde niet meer aandoen bleek vanwege de ontstane (on)bereikbaarheid van wooncomplex de Eemgaarde geen optie. De gemeente Amersfoort is nu voornemens om de parkeervakken langs de Dorresteinseweg op te heffen. Hiermee kan de weg verbreed worden en kunnen bus en fietser elkaar veiliger passeren.



De hierboven getoonde afbeelding toont de situatie van het verplaatsen van de halte De Eemgaarde naar de Diamantweg. Dit voorstel komt te vervallen.

De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 10 (U-bus)

Lijn 10 (Amersfoort CS – Hoornbeeck/Van Lodenstein) zal een U-bus verbinding worden. Lijn 10 zal in de tegenrichting ook stoppen op de haltes Vondellaan en Bergkerk. De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 15 (U-link)

Lijn 15 (Amersfoort CS – Vathorst via De Hoef) zal een U-link verbinding worden. Lijn 15 heeft direct vanaf de start van de dienstregeling 2025 laten zien dat het een uitstekende zet was om deze nieuwe lijn te introduceren. Waar een nieuwe lijn vaak nog een periode van gewenning nodig heeft, wordt deze lijn vanaf dag 1 goed gevonden. Dit in combinatie met de route en uitstraling van lijn 15 maakt dat dit een U-link waardige lijn is. Dit betekent dat de frequenties en bedieningsperioden van lijn 15 zullen worden uitgebreid conform de U-link productformule. Hoe deze verbeteringen er precies gaan uitzien, zal worden uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Lijn 17 (U-link)

Lijn 17 (Amersfoort CS – Leusden) zal een U-link verbinding worden. Lijn 17 is één van de sterkst bezette lijnen rondom Amersfoort en derhalve een logische U-link verbinding. Lijn 17 is gekoppeld aan lijn 117. Deze koppeling wordt in 2027 doorgezet bij een minimale bezetting van 5 reizigers op lijn 117. De frequenties en bedieningsperioden van lijn 17 zullen flink opgewaardeerd worden en er zal geen aparte vakantiedienstregeling meer worden gereden; uitwerking hiervan zal terugkomen in hoofdstuk 4.

Lijn 19 (U-bus)

Lijn 19 (Amersfoort CS – Rusthof) zal een U-bus verbinding worden. Keolis is voornemens om deze lijn als pilot ook op zaterdag te rijden, naar aanleiding van een wens van de gemeente Amersfoort. Hiermee zal op jaarbasis ongeveer 208 DRU extra gemoeid zijn; een geringe investering voor een extra bedieningsdag. Verdere uitwerking van frequenties en bedieningsperioden zullen volgen in hoofdstuk 4.

Lijn 117 (U-bus)

Lijn 117 (Amersfoort CS – Leusden) zal een U-bus verbinding worden. Omdat deze lijn exploitatief gekoppeld is aan U-link 17, zal lijn 117 met U-link materieel gereden worden. Deze koppeling wordt in 2027 doorgezet bij een minimale bezetting van 5 reizigers op lijn 117. Daarbuiten is het een gewone U-bus lijn. De bijbehorende frequenties en bedieningsperioden zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

Lijn 70 (U-link)

Lijn 70 (Amersfoort CS – Soest – Hilversum) zal een U-link verbinding worden. Dit gaat gepaard met frequentieverhogingen, uitbreiding van de bedieningsperioden en het vervallen van een vakantiedienstregeling. Uitwerking van lijn 70 zal terug te vinden zijn in hoofdstuk 4.

Lijn 376 (U-liner)

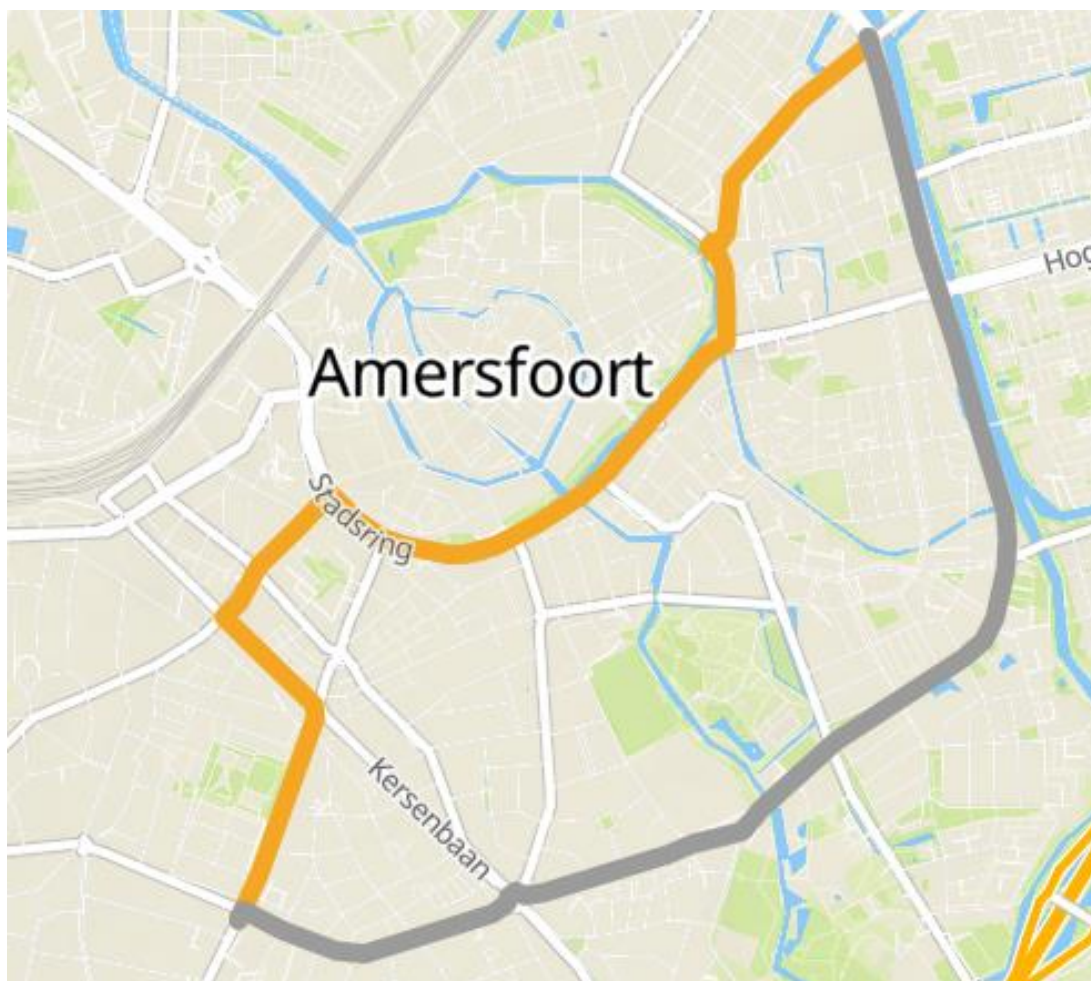
De huidige lijn 76 (Amersfoort CS – Bunschoten-Spakenburg) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 376 (conform de lijnnummering systematiek) en worden samengevoegd met de huidige lijn 276; de huidige ochtendspitsritten van lijn 276 zullen in 2026 worden voorgezet maar dan onder het lijnnummer 376. Deze lijn past qua uitstraling binnen het U-liner concept met onder andere: hoogwaardig OV, maximale inzet op snelheid en een veel comfort. De bedieningstijden zullen verruimd worden en de frequenties zullen worden verhoogd. Uitwerking van lijn 376 zal terugkomen in hoofdstuk 4.

Lijn 302 (U-liner)

Lijn 202 (Nieuwland -Amersfoort CS – USP – Vianen) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 302, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. Deze lijn is een bijzonder drukbezette lijn en past volledig binnen het U-liner concept. De hoogwaardige frequenties zoals ze in 2025 gereden worden zullen voortgezet worden in 2026. Precieze uitwerking volgt in hoofdstuk 4.

Lijn 203 (U-bus)

Lijn 203 (Schothorst – USP) zal een U-bus verbinding worden. Qua route zal er een aanpassing plaatsvinden: in plaats van de route via de Van Randwijkcklaan en de Stadsring zal lijn 203 doorrijden via de Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan, de Everard Meysterweg en de Daltonstraat (grijze route) om vervolgens de reguliere route richting de A28 weer op te pakken. Deze route is qua afstand even lang maar minder congestiegevoelig.



Voor de nieuwe route zullen er nieuwe haltes aangelegd moeten worden aan de Ringweg Randenbroek, aan de Gasthuislaan en aan de Ringweg Kruiskamp. De gemeente Amersfoort heeft reeds aangegeven hier tijdig mee te willen starten zodat de haltes gereed zijn voor aanvang van de nieuwe dienstregeling in december 2025. Uitwerking van de frequenties en bedieningsperioden van lijn 203 zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

Lijn 315 (U-liner)

Huidige lijn 215 (Vathorst – Amersfoort CS – USP) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 315, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. De route van lijn 315 blijft hetzelfde waardoor lijn 315 op de corridor Amersfoort CS – USP versterking zal bieden aan lijn 302. Voor de langere termijn onderzoekt Keolis of lijn 315 versnelt richting USP kan rijden door niet meer langs Amersfoort Centraal te rijden. De capaciteit van lijn 315 vanaf Amersfoort CS richting USP is op dit moment echter nog hard nodig om een zitplaatsgarantie te bieden op deze corridor.

De totale frequentie op de corridor Amersfoort CS – USP zal met lijnen 302, 315 en 376 gelijk zijn aan de huidige situatie om op die manier een zitplaatsgarantie te bieden.

Daarnaast zal lijn 315 binnen Amersfoort gekoppeld zijn aan U-link 15 om ze de gezamenlijke frequentie van 4x/uur tussen Vathorst en Amersfoort Centraal te waarborgen.

Uitwerking van de frequenties en bedieningsperioden zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.

Lijn 380 (U-liner)

Huidige lijn 280 (Amersfoort CS – Veenendaal Centrum) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 380, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. Lijn 380 zal ook tussen de ochtend- en

middagspits gaan rijden om zo overdag een verbeterde verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal te bieden. Uitbreiding van de bedieningsperiode en frequenties zullen nader worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Overige streeklijnen van/naar Amersfoort CS

De overige streeklijnen vanaf Amersfoort CS zullen allemaal een U-bus verbinding worden:

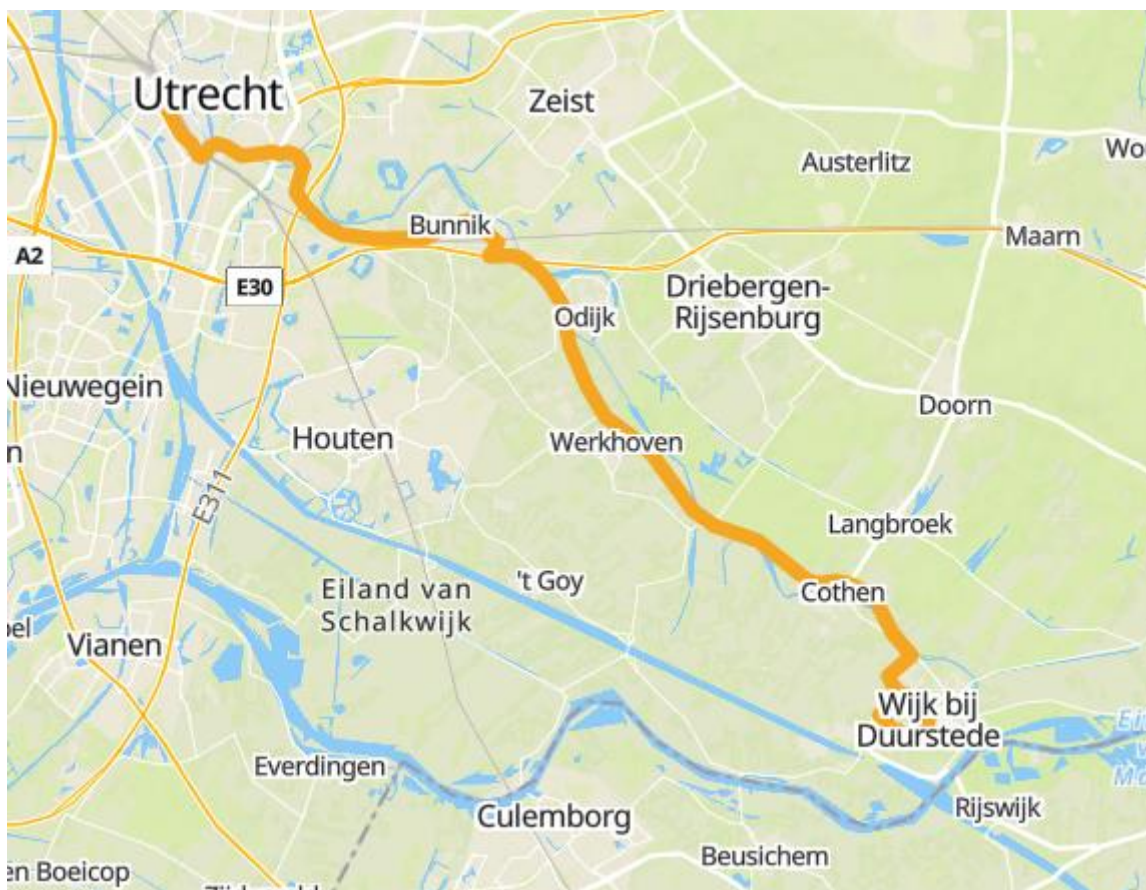
- Lijn 56 (Amersfoort CS – Wijk bij Duurstede) keert weer terug in het lijnenpakket van de concessie Utrecht Buiten. De route loopt van Amersfoort CS via Soesterberg, Zeist, station Driebergen – Zeist, Doorn naar Wijk bij Duurstede. Uitwerking van deze nieuwe lijn in de concessie is terug te vinden in hoofdstuk 4. De route is als volgt:



- Lijn 80 (Amersfoort CS – Veenendaal De Klomp). Frequenties en bedieningsperiode zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.
- Lijn 82 (Amersfoort CS – Doorn). Frequenties en bedieningsperiode zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.

3.1.2 OV-bediening Wijk bij Duurstede

In de nieuwe concessie Utrecht Buiten komen 2 lijnen over van de concessie Utrecht Binnen: lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) en de eerder benoemde lijn 56 (Amersfoort CS – Wijk bij Duurstede). Lijn 41 is een druk bezette lijn die vanaf december 2025 als U-liner verbinding wordt aangeboden. Conform de hernieuwde lijnnummer systematiek zal lijn 41 veranderen naar lijn 341. De route blijft voor het grootste gedeelte gelijk aan de huidige.



De huidige route van lijn 41

In aanloop naar de gunning van de concessie Utrecht Buiten heeft Keolis een ontwikkelvoorstel gedaan voor lijnen (3)41 en 56 binnen Wijk bij Duurstede. De provincie heeft zelf ook een ontwikkelvoorstel gedaan over de route binnen Wijk bij Duurstede. Naar aanleiding van beide ontwikkelvoorstellen is er in samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede een ontwikkelplan opgesteld voor de lijnen (3)41 en 56.

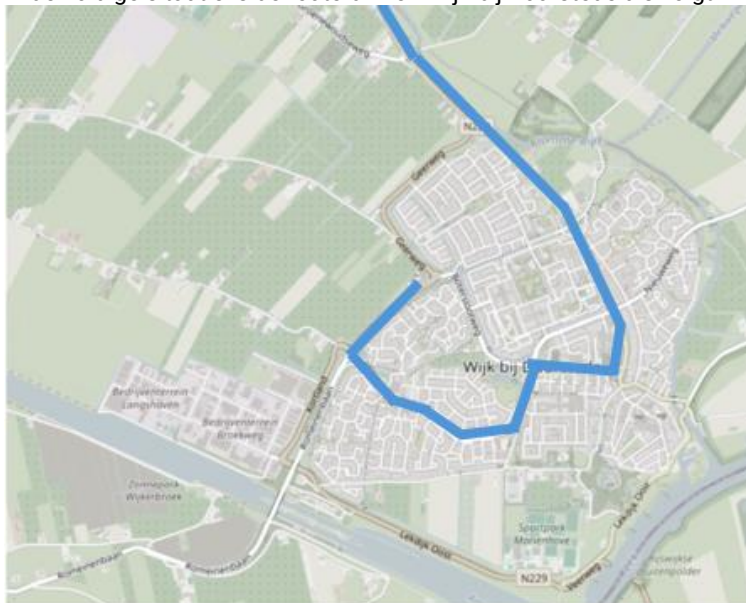
Ontwikkelplan Wijk bij Duurstede

Het ontwikkelplan voor de buslijnen 341 en 56 biedt efficiëntere routes door Wijk bij Duurstede, wat resulteert in hogere frequenties met minder DRU's. Keolis verhoogt de spitsfrequenties van lijn 341 tot 12 keer per uur en lijn 56 rijdt vaker in de ochtendspits. De eerste bus van lijn 341 vertrekt eerder met een kwartiersdienst vanaf de start van de dienstregeling.

De voordelen van het plan zijn onder andere een efficiëntere inzet van DRU's, een snellere reistijd voor reizigers richting Utrecht Centraal, hogere frequenties, ov-bediening van industrieterrein Broekweg en voorbereid zijn op nieuwe woningbouw in De Geer III.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de route binnen Wijk bij Duurstede als volgt:



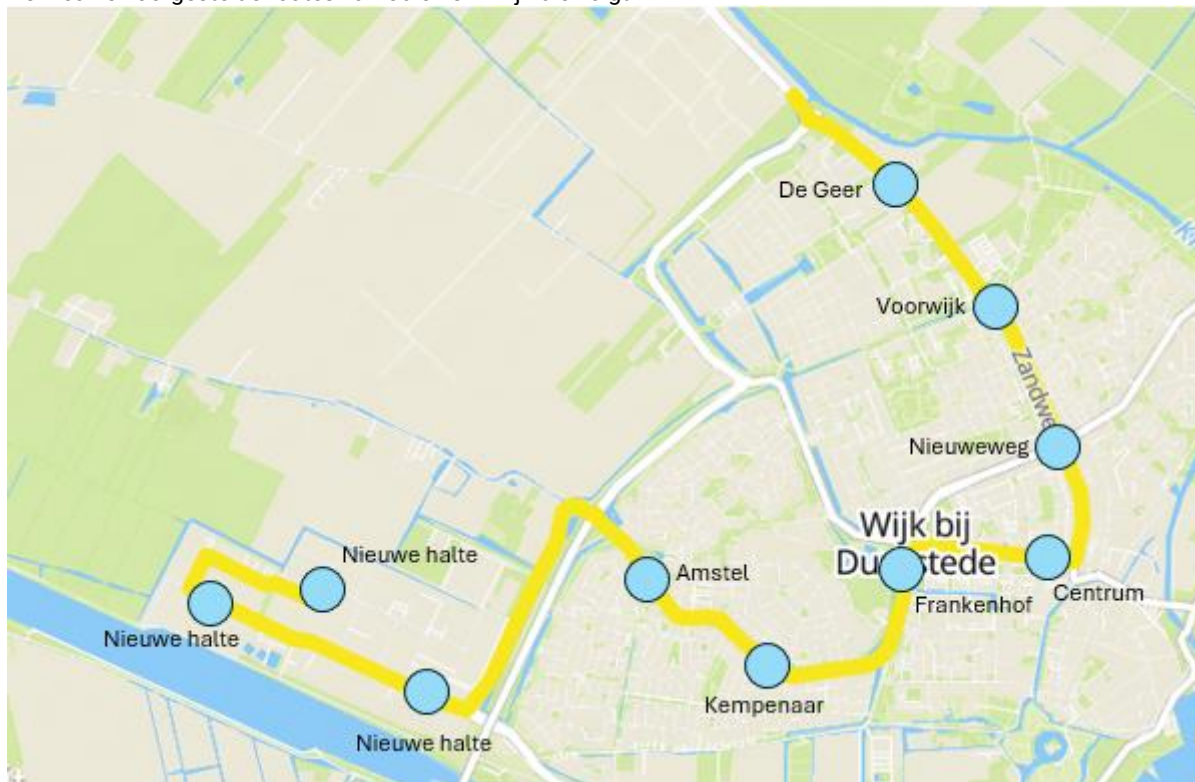
Huidige route lijn 41



Huidige route lijn 56

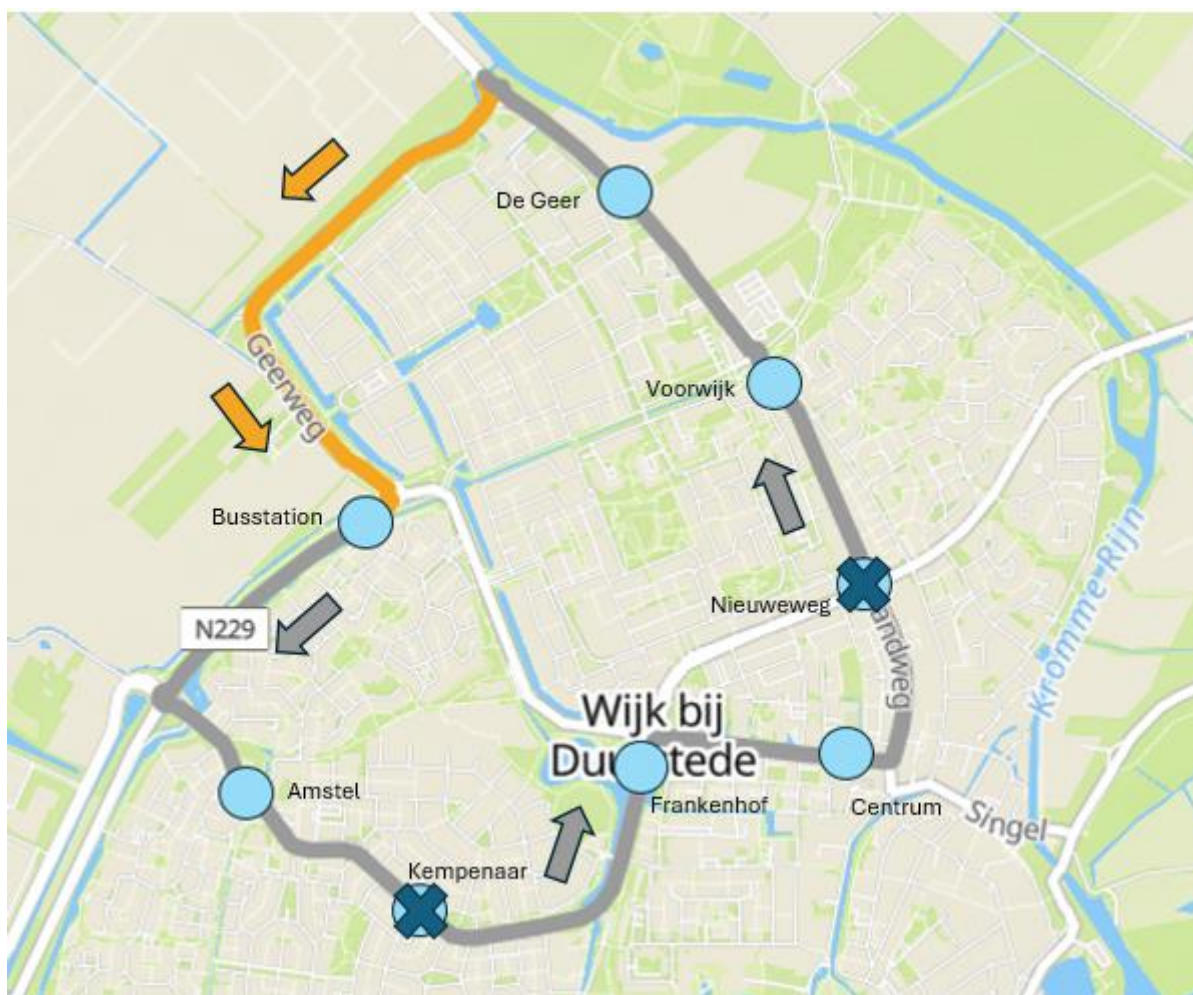
Nieuwe voorgestelde routes

De nieuwe voorgestelde routes van 56 en 341 zijn als volgt:



Voorstel nieuwe route lijn 56

Lijn 56 rijdt tot aan halte Amstel de huidige route. Na halte Amstel rijdt lijn 56 via Kortland naar Molenvliet, Hagenaar, Keulenaar en eindigt op Lage Maat. De exacte route en daarmee de locaties van de nieuwe haltes op industrieterrein Broekweg voor lijn 56 worden eind juni/begin juli 2025 in samenwerking met de gemeente en de bedrijven op het industrieterrein bepaald.



Voorstel nieuwe route lijn 341

Lijn 341 gaat een lus tegen de klok in rijden binnen Wijk bij Duurstede. Dit levert met name vanuit Utrecht naar Wijk bij Duurstede een tijdswinst op van maximaal 8 minuten. In vergelijking met het eerdere voorstel zal de vertraging op de rotonde worden ontlopen. Daarnaast zal er tijdswinst worden behaald door het opheffen van 2 haltes binnen Wijk bij Duurstede.

Het oorspronkelijke voorstel is naar aanleiding van de consultatie aangepast. Met name het niet meer bedienen van de oostelijke haltes was een veel gehoord pijnpunt in de consultatie. In samenwerking met de provincie en de gemeente Wijk bij Duurstede is een aangepast voorstel uitgewerkt dat wél volledig tegemoetkomt aan de wensen die naar voren zijn gekomen tijdens de consultatieperiode.

Dit betekent concreet dat in tegenstelling tot het eerdere voorstel blijft lijn 341 de haltes Steenstraat/Centrum, Voorwijk en De Geer aandoen. Om toch een kortere reistijd binnen Wijk bij Duurstede te realiseren, zullen de haltes Kempenaar en Nieuweweg komen te vervallen (lijn 56 blijft deze haltes nog wel aandoen). Dit zijn de haltes met minder instappers (maximaal 80 per dag) t.o.v. de andere haltes (tot 200 per dag). Met dit voorstel wordt met name de reis van Utrecht naar Wijk bij Duurstede flink sneller.

Effecten

Lijn 341 zal in slechts 2 minuten vanaf de rotonde op de N229 (begin bebouwde kom) naar het busstation rijden, wat een tijdswinst van 8 minuten oplevert. Dit is o.a. erg gunstig voor de verwachte reizigersgroei door nieuwe woningen in De Geer III.

Een rekenmodel dat in samenwerking met data consultancybureau Lynxx is gemaakt, voorspelt een reizigersgroei van 25% voor lijn 341, wat neerkomt op 200 auto's minder op de weg per dag. Het plan verbetert ook de bereikbaarheid van industrieterrein Broekweg, dat nu direct bereikbaar wordt vanuit Wijk bij Duurstede en omliggende dorpen via lijn 56. Dit kan de verkeersdruk op de N229 verminderen. Voor de gemeente Wijk bij Duurstede is de kortere reistijd vanaf bepaalde haltes belangrijk, vooral gezien de geplande woningbouw. Haltes die niet meer bediend worden door lijn 341 liggen op acceptabele afstand van de overige haltes, waardoor de impact op reizigers beperkt blijft.

Reistijdverbeteringen

Het ontwikkelplan voor de buslijnen 341 en 56 in Wijk bij Duurstede brengt aanzienlijke reistijdverbeteringen voor veel haltes. De belangrijkste veranderingen zijn:

Busstation: 8 minuten reistijdwinst vanuit Utrecht richting Wijk bij Duurstede. Lijn 56 stopt hier niet meer.

Amstel: 1 minuut reistijdwinst richting Utrecht en 5 minuten richting Wijk bij Duurstede. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56)

Kempenaar: Wordt niet meer aangedaan door lijn 341. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

De Engk/Frankenhof: 1 minuut reistijdwinst richting Utrecht. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

Centrum: 1 minuut reistijdwinst richting Utrecht. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

Nieuweweg: Wordt niet meer aangedaan door lijn 341. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

Voorwijk: Reistijd blijft intact. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

De Geer: Reistijd blijft intact. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg (lijn 56).

Reizigersaandeel

Het plan voorspelt een reizigersgroei van 200 extra reizigers per dag door de verbeterde frequenties en snellere routes. Daarnaast krijgen gemiddeld ruim 450 reizigers per dag een snellere reis binnen Wijk bij Duurstede.

Alternatief en conclusie

Het ontwikkelplan biedt kortere reistijden en hogere frequenties voor de meeste reizigers, met voldoende alternatieven voor de haltes die niet meer worden aangedaan. Dit zal naar verwachting leiden tot een aanzienlijke reizigersgroei en een efficiëntere inzet van het openbaar vervoer in de regio.

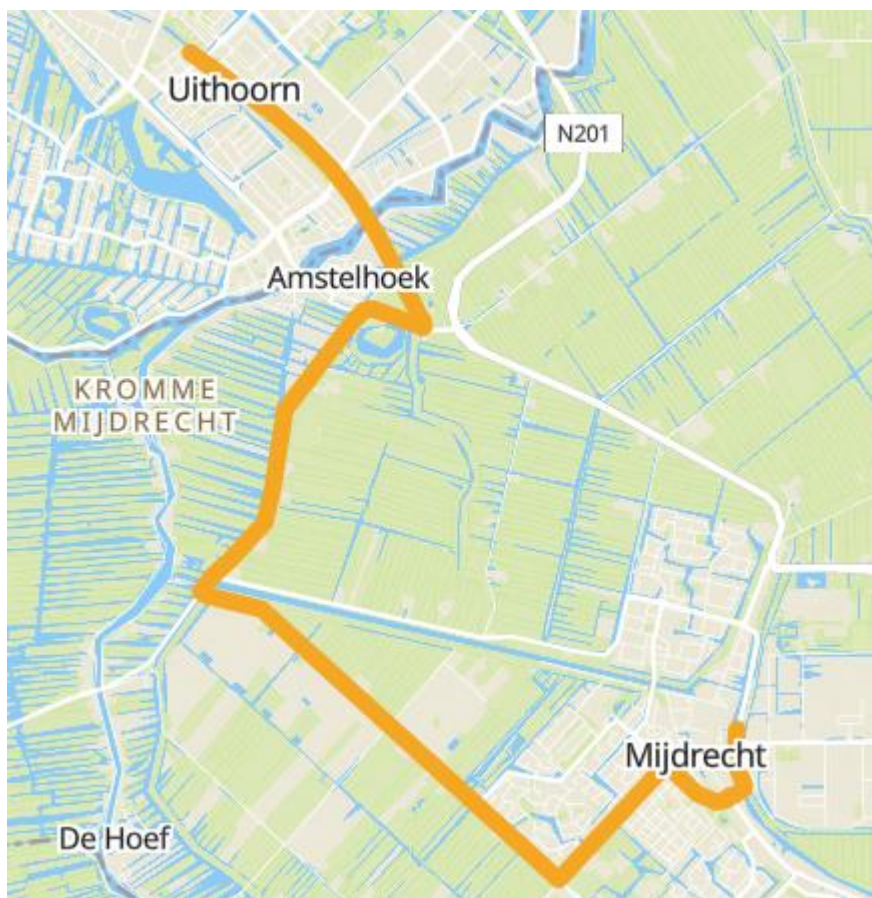
3.2 Doortrekken lijn 126 (Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht) naar Uithoorn

Vanwege woningbouwontwikkeling in de wijk Oosterland in Mijdrecht zou lijn 126 medio 2025 doorrijden naar deze wijk met daar het eindpunt. Tot op heden is deze verlenging nog niet gerealiseerd. Voor eind 2026 is het de bedoeling dat deze verlenging gerealiseerd wordt en dus in het vervoerplan 2027 terecht komt. Voorwaarde hiervoor is de keermogelijkheid bij halte Mijdrecht Centrum.

Daarnaast heeft de provincie Keolis gevraagd te onderzoeken of het zinvol is om lijn 126 (vanaf december 2025 lijn 326 conform nieuwe lijnnummer systematiek) van Oosterland door te trekken naar Uithoorn Busstation en welke infrastructurele maatregelen dan gewenst zijn. De route binnen Mijdrecht zou als volgt zijn:



De verlenging tot Uithoorn zal er als volgt uit komen te zien:



Vanaf de rotonde bij Amstelhoek dient een infrastructurele oplossing te komen voor het bereiken van de busbaan richting de brug over de Amstel. Zie onderstaande afbeelding:



Keolis gaat graag in aanloop naar het vervoerplan 2027 in gesprek met de gemeente De Ronde Venen en de provincie of deze verbinding voldoende meerwaarde biedt en hoe deze verbinding tot stand kan komen. De eventuele extra DRU's die bij deze wijziging horen, worden t.z.t. uitgewerkt.

3.3 Herijking lijnennet Woerden

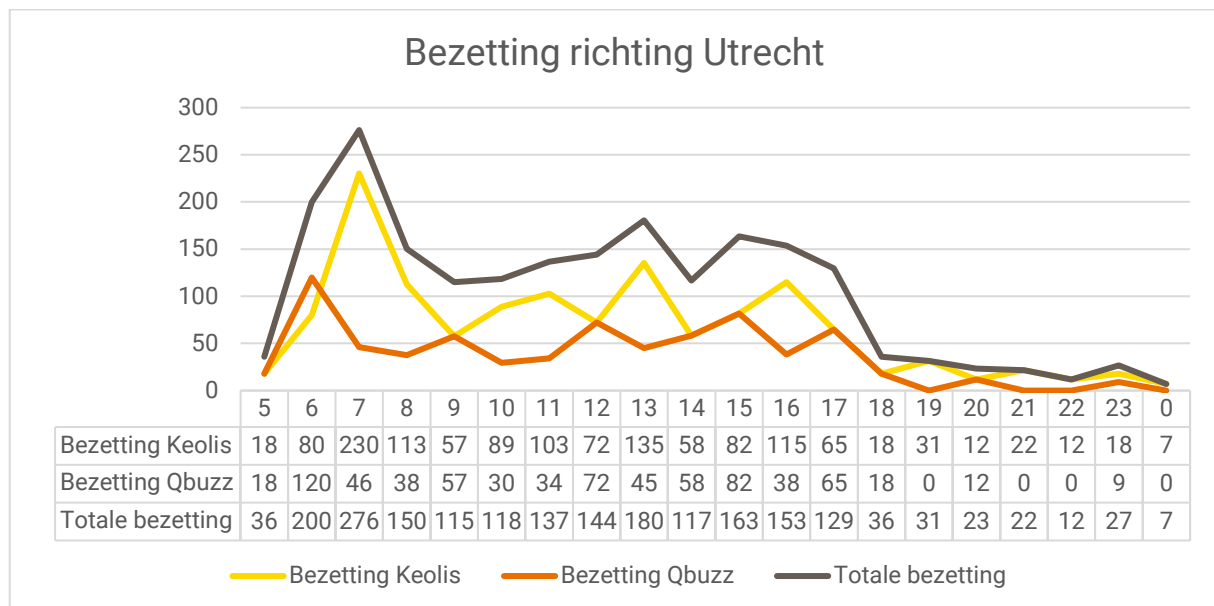
Samen met de gemeente Woerden, de provincie Utrecht en Goed op Weg wordt onderzocht hoe het lijnennet in Woerden beter kan aansluiten op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Woerden. Er zijn plannen om het stationsgebied Woerden aan te pakken; de ontwikkelingen van station Woerden spelen een grote rol binnen de eventuele herijking van het lijnennet in Woerden. Keolis volgt deze ontwikkelingen op de voet. Zodra er meer duidelijkheid komt over de plannen rondom station Woerden, gaat Keolis graag in gesprek met haar stakeholders om verbeteringen te onderzoeken en uit te werken. Op dit moment zijn er echter nog te veel onzekerheden om met een goed onderbouwd voorstel te komen; dit wordt dan ook een ontwikkelopgave voor de langere termijn.

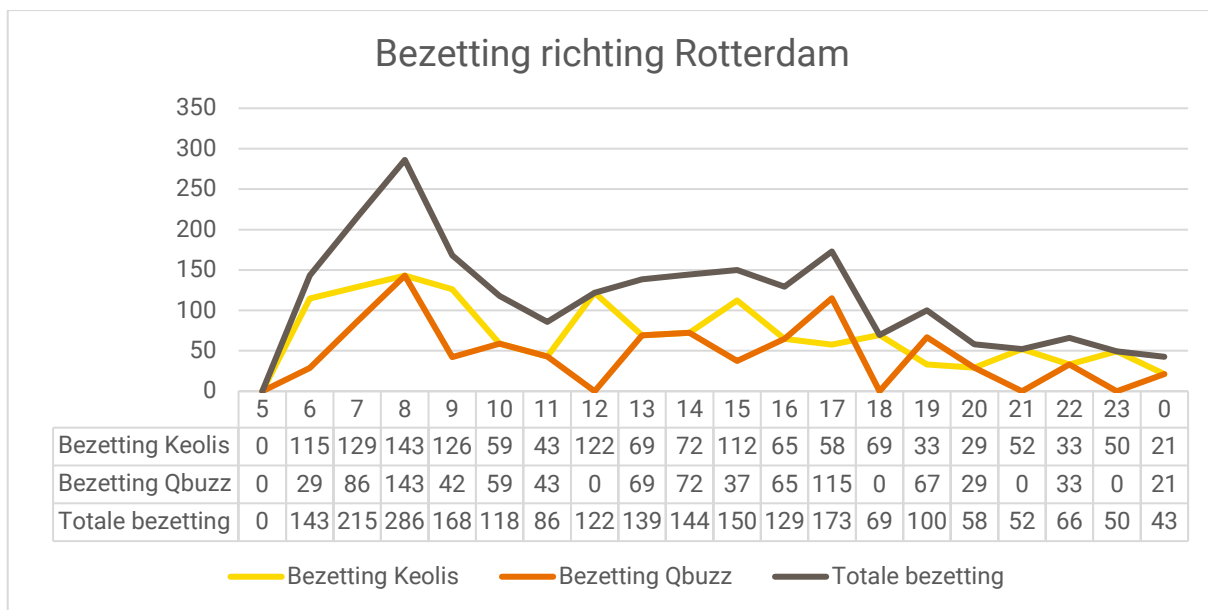
3.4 Buurtbus 522 (Weesp – Vreeland): Snellere route

De provincie heeft uitgevraagd om in samenwerking met de buurtbusvereniging en de gemeente Stichtse Vecht te onderzoeken of een snellere route van buurtbus 522 mogelijk is door vanaf Amsterdam-Rijnkanaal via Spoorlaan eerst naar Vreeland te rijden en pas daarna naar Kerklaan en Loenen. Het uiteindelijke doel van deze wijziging is om de dienstregeling naar een vast uurpatroon te brengen. Samen met de buurtbusvereniging is deze route test gereden. De voorgestelde nieuwe route via de Spoorlaan bleek onhaalbaar. Voor nu zal de huidige route gehandhaafd worden; in het vervoerplanproces 2027 zal worden onderzocht hoe er op een andere manier een uursfrequentie kan worden bewerkstelligd.

3.5 Evaluatie lijn 295 Utrecht CS – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug

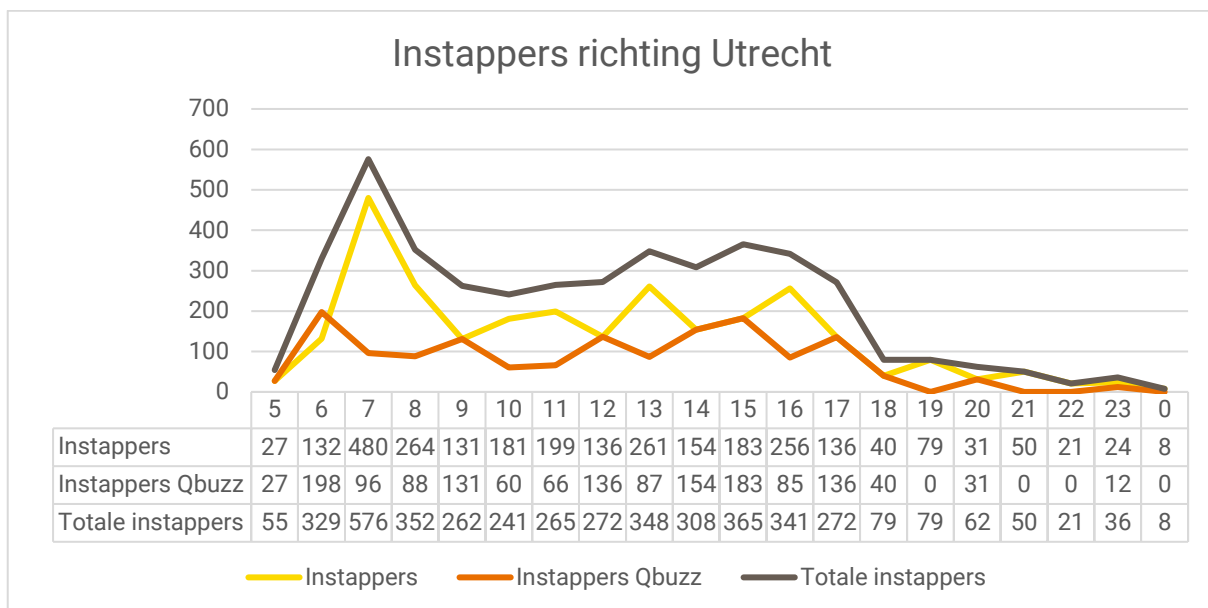
Lijn 295 is één van de best presterende lijnen van de concessie Utrecht Buiten; alle reden om deze lijn vanaf 14 december 2025 aan te bieden als een U-liner verbinding. Derhalve zal het lijnnummer ook aangepast worden naar lijn 395, conform de hernieuwde lijnnummer systematiek. Op moment van schrijven waren de analyses van de concessiehouder Zuid-Holland Noord (Qbuzz), die een deel van de ritten rijdt, nog niet binnen. Om toch een evaluatie te kunnen maken van deze lijn, is een theoretische benadering (gebaseerd op de bezetting van de Keolis ritten) gebruikt om de bezetting van de ritten die door Qbuzz gereden worden te kunnen bepalen. De resultaten met de cijfers uit januari 2025 zijn als volgt:

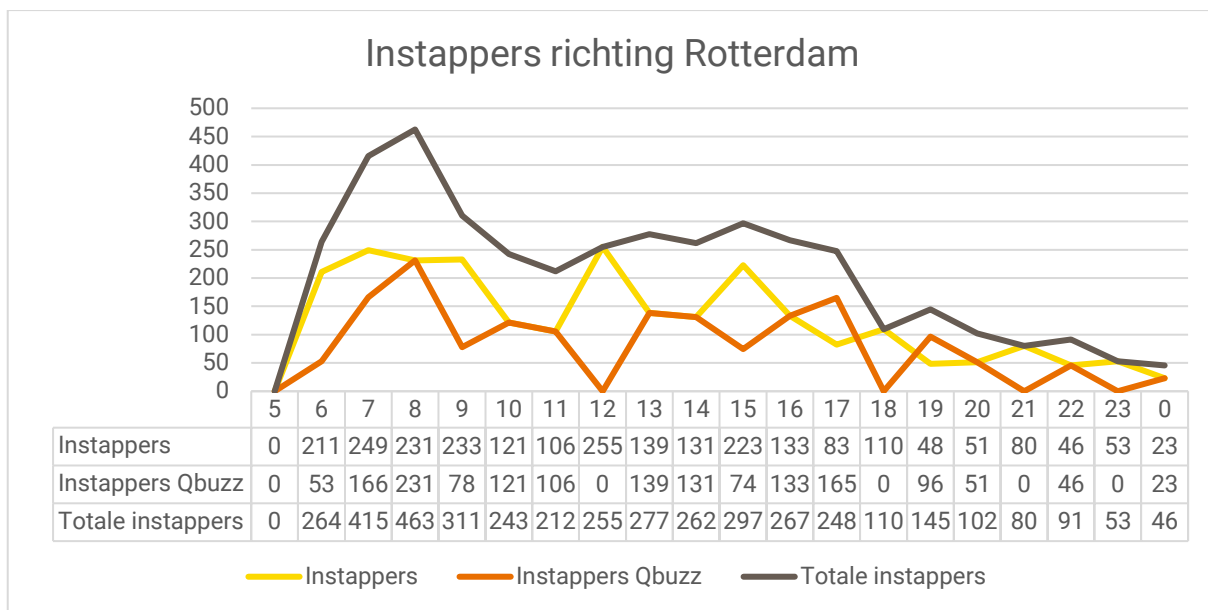




Zoals terug te zien is in de cijfers, kent deze lijn een bijzonder sterke bezetting. In de spitsen loopt de bezetting op tot 300 reizigers per uurblok maar ook in de dalperioden kent de lijn een keurige bezetting.

Ook voor het aantal instappers per uurblok per richting is een theoretische analyse gemaakt. Deze ziet er als volgt uit:





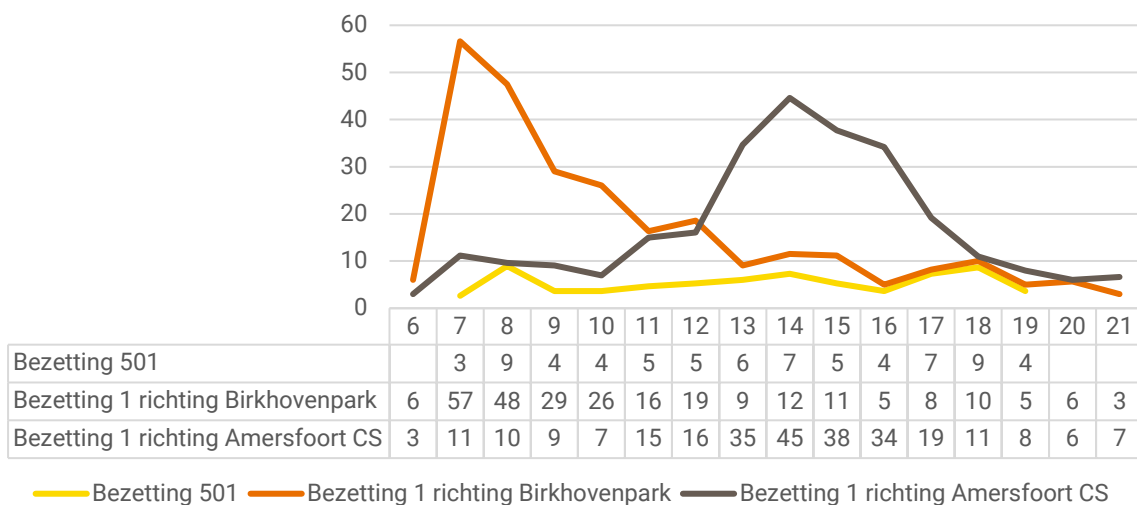
Instappers 295 (395)			
Lijn 295 (395)	Instappers per werkdag Keolis	Instappers per werkdag Qbuzz (theoretisch)	Instappers per werkdag Totaal
Richting Utrecht CS	2793	1530	4333
Richting Rotterdam	2526	1614	4140

In hoofdstuk 4 zullen de geboden frequenties op lijn 395 worden toegelicht. Uitgangspunt is uiteraard dat het geplande aantal zitplekken past bij de capaciteitsvraag. Gezien de inzet van groter materieel (zowel door Keolis als door Qbuzz), lijkt de capaciteit voldoende voor de vraag.

3.6 Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)

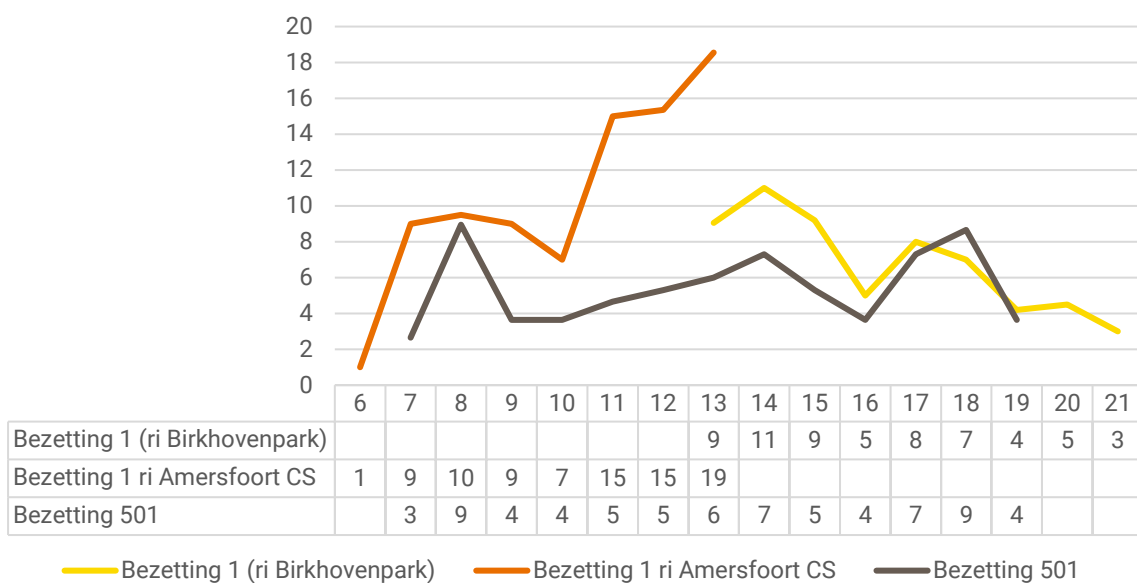
De provincie Utrecht heeft uitgevraagd om de wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (501) te evalueren. Deze wijkbus bedient de wijk Soesterkwartier en heeft nauw verband met lijn 1, welke ook een deel van Soesterkwartier bedient. De gecombineerde bezettingen van beide lijnen is als volgt:

Bezetting lijn 1 en 501

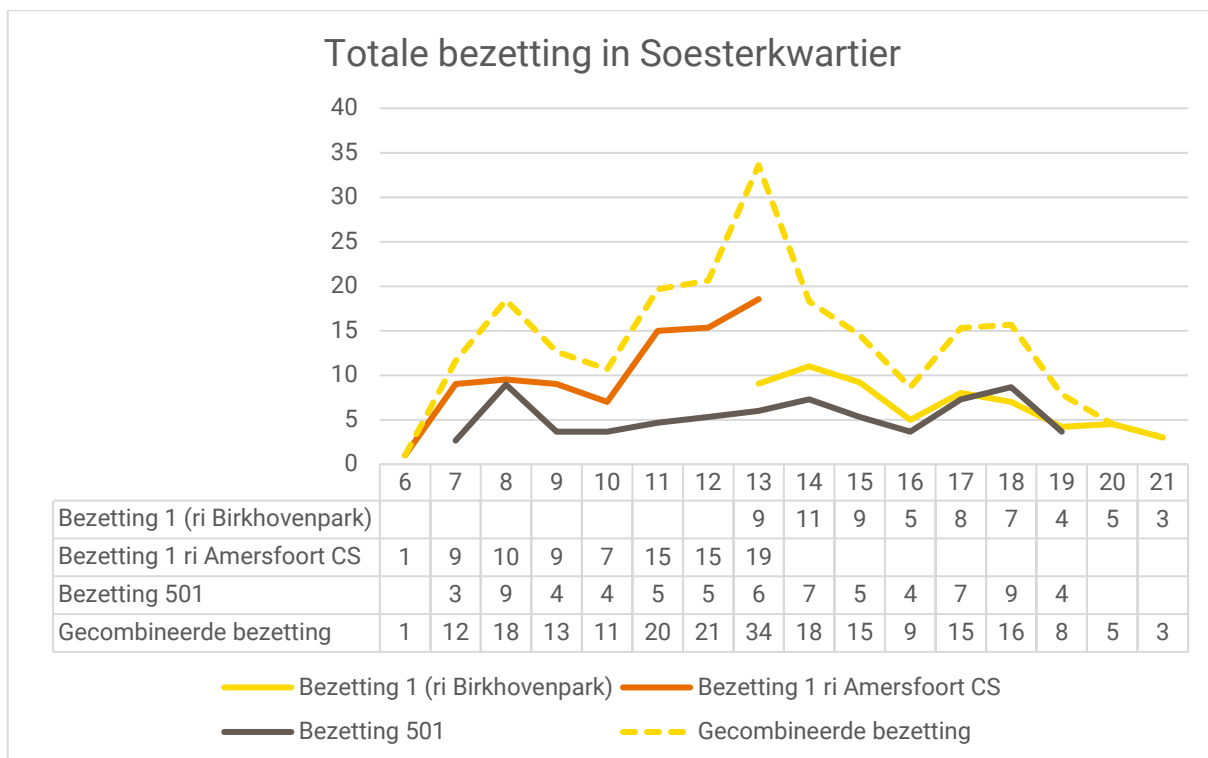


Binnen de wijk Soesterkwartier is de bezetting in lijn 1 en 501 als volgt:

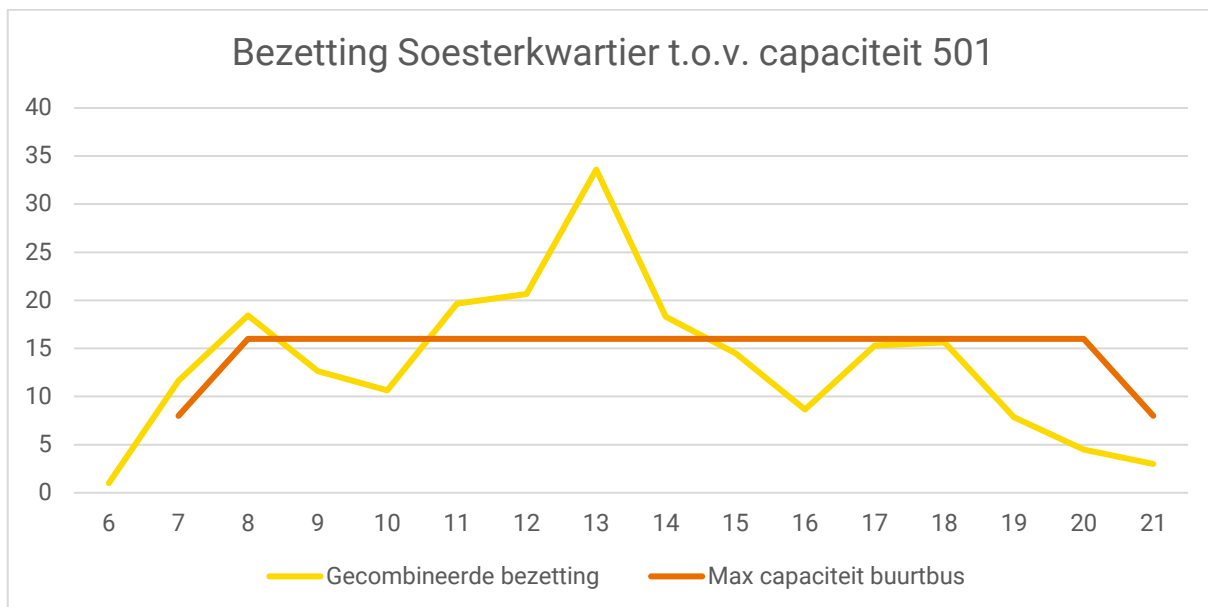
Bezetting in Soesterkwartier



De totale bezetting van lijn 1 en 501 samen binnen Soesterkwartier is als volgt:



Als deze totale bezetting van lijn 1 en 501 wordt vergeleken met de capaciteit van 501 per uurblok (16 zitplekken per uurblok) dan ontstaat het volgende beeld:



De capaciteit van lijn 501 is op grote delen van de dag niet toereikend voor de vraag binnen Soesterkwartier. Dit blijkt ook uit het aantal meldingen van een (te) volle bus op lijn 501.

Er kan op dit moment dus geconcludeerd worden dat lijn 1 niet opgeheven kan worden binnen Soesterkwartier. De capaciteit van lijn 1 is hard nodig om lijn 501 te versterken binnen Soesterkwartier. De conclusie is dat beide lijnen in 2026 blijven bestaan zoals ze nu zijn ingericht. In het vervoerplan 2027 zal dit nogmaals worden beschouwd.

4 Wijzigingen per lijn en frequenties

In dit hoofdstuk zullen de wijzigingen per lijn en de bijbehorende frequentiewijzigingen worden toegelicht.

Deze wijzigingen zullen per lijn in 4 categorieën worden toegelicht:

- Wijzigingen in de route
- Wijzigingen in de frequentie
- Wijzigingen in de dienstregeling
- Wijzigingen in de infrastructuur

4.1 Bedieningsperioden

dec-25								jan-26								feb-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
49								1				1	2	3	4	5							1
50							14	2	5	6	7	8	9	10	11	6	2	3	4	5	6	7	8
51	15	16	17	18	19	20	21	3	12	13	14	15	16	17	18	7	9	10	11	12	13	14	15
52	22	23	24	25	26	27	28	4	19	20	21	22	23	24	25	8	16	17	18	19	20	21	22
53	29	30	31					5	26	27	28	29	30	31		9	23	24	25	26	27	28	
mrt-26								apr-26								mei-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
9							1	14			1	2	3	4	5	18					1	2	3
10	2	3	4	5	6	7	8	15	6	7	8	9	10	11	12	19	4	5	6	7	8	9	10
11	9	10	11	12	13	14	15	16	13	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17
12	16	17	18	19	20	21	22	17	20	21	22	23	24	25	26	21	18	19	20	21	22	23	24
13	23	24	25	26	27	28	29	18	27	28	29	30				22	25	26	27	28	29	30	31
14	30	31																					
jun-26								jul-26								aug-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
23	1	2	3	4	5	6	7	27			1	2	3	4	5	31						1	2
24	8	9	10	11	12	13	14	28	6	7	8	9	10	11	12	32	3	4	5	6	7	8	9
25	15	16	17	18	19	20	21	29	13	14	15	16	17	18	19	33	10	11	12	13	14	15	16
26	22	23	24	25	26	27	28	30	20	21	22	23	24	25	26	34	17	18	19	20	21	22	23
27	29	30						31	27	28	29	30	31			35	24	25	26	27	28	29	30
																36	31						
sep-26								okt-26								nov-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
36		1	2	3	4	5	6	40				1	2	3	4	44							1
37	7	8	9	10	11	12	13	41	5	6	7	8	9	10	11	45	2	3	4	5	6	7	8
38	14	15	16	17	18	19	20	42	12	13	14	15	16	17	18	46	9	10	11	12	13	14	15
39	21	22	23	24	25	26	27	43	19	20	21	22	23	24	25	47	16	17	18	19	20	21	22
40	28	29	30					44	26	27	28	29	30	31		48	23	24	25	26	27	28	29
																49	30						
dec-26																							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo																
49		1	2	3	4	5	6																
50	7	8	9	10	11	12																	
51																							
52																							
53																							

	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (geen 603, 695 en spits 106)
	Maandag t/m vrijdag Kerst- en Zomervakantie
	Maandag t/m vrijdag kleine vakanties
	Oudjaarsdag
	Koningsdag
	Bid- en dankdag (geen 603 en 695)
	Zaterdag
	Zondag

4.2 Stadslijnen Amersfoort

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

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 4843 2026: 4859
Verbeteringen	-

Route

Geen routewijzingen op lijn 1.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 1 richting Birkhovenpark (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 1 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 1 richting Birkhovenpark (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 1 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur

Lijn 2 (U-link) Amersfoort CS – Nieuwland

Voertuig	12m U-link
DRU	2025: 13557 2026: 18255 (+35%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging, ruimere bedieningsperioden

- 35% meer DRU op lijn 2
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	6	6	4	4	4	4	4	4	5	6	6	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	4	5	6	4	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	3
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Dienstregeling

Extra vroege en late ritten op zowel doordeweekse dagen als op zaterdag en zondag. Op deze lijn 35% meer dienstregelinguren op jaarbasis.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 3 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-link
DRU	2025: 18189 2026: 25055 (+38%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging, ruimere bedieningsperioden

- 38% meer DRU op lijn 3
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag en zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	4	5	6	4	4	4	4	4	4	5	6	6	5	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	4	6	5	4	4	4	4	4	4	6	6	5	4	4	4	4	4	3	3

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3

Dienstregeling

Extra vroege en late ritten op zowel doordeweekse dagen als op zaterdag en zondag. Op lijn 3 38% meer dienstregelinguren op jaarbasis.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 13962 2026: 18164 (+30%)
Verbeteringen	Doortrekken lijn 4 naar Station Schothorst.

Route

Verlenging van de route naar station Amersfoort Schothorst conform paragraaf 3.1.1 t.b.v. doorkoppeling met lijn 7.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 4 wordt doorgetrokken naar Station Schothorst. Zo krijgen reizigers uit Kattenbroek een snellere rechtstreekse verbinding met een treinstation.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 5 (U-bus) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 13577 2026: 13589
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 11323 2026: 11339
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 7 (U-bus) Amersfoort CS – Schothorst

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 6301 2026: 6307
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Doorkoppelen met lijn 4 op station Schothorst.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 8 (U-bus) Amersfoort CS – Schuilenburg

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 5307 2026: 6286 (+19%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 19% meer DRU op lijn 8
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	3	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Zondag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Lijn 8 gaat op doordeweekse dagen omhoog in de frequentie (van 2x naar 4x per uur in de spits). Dit betekent 19% meer dienstregelinguren op lijn 8.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 9 (U-bus) Amersfoort CS – Leusderkwartier

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 5880 2026: 6722 (+15%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 15% meer DRU op lijn 9
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	3	4	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	2	3	4	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	0

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 9 gaat op doordeweekse dagen omhoog in de frequentie (van 2x naar 4x per uur in de spits). Dit betekent 15% meer dienstregelinguren op lijn 9.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	18m U-bus
DRU	2025: 1560 2026: 1561
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 10 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	6	4
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	6	4

Geboden frequenties lijn 10 richting Hoornbeeck/Van Lodenstein College (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14
Aantal ritten 2025	1	7	5	4	4	4	4	4
Aantal ritten 2026	1	7	5	4	4	4	4	4

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 15 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-link
DRU	2025: 11566 2026: 15806 (+37%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden

- 37% meer DRU op lijn 15
- Hogere frequentie in de (brede) spits (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere en latere ritten op doordeweekse dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

De gezamenlijke frequentie op het traject Vathorst – Amersfoort CS v.v. van lijnen 15 en 315 is als volgt:

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	4	4	4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	0	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 15 krijgt een flinke impuls en gaat 37% meer dienstregelinguren rijden op jaarbasis. Wij zien in lijn 15 veel potentie als U-link lijn. Daarnaast zal er op doordeweekse dagen eerder gestart worden met de dienstregeling en ook aan het einde van de dag rijdt lijn 15 langer door.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 17 (U-link) Amersfoort CS – Leusden

Voertuig	12m U-link
DRU	2025: 17785 2026: 20093 (+13%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden.

- 13% meer DRU op lijn 17
- Hogere frequentie in de spits (van 6x naar 8x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 3x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 3x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	8	8	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	6	6	4	4	3	3	3	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	5	7	8	8	6	4	4	4	4	3	2

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	0
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3

Dienstregeling

U-link 17 gaat vaker en frequenter rijden met 13% meer dienstregelinguren t.o.v. 2025. Een flinke groei voor een sterke U-link lijn in de regio Amersfoort.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 19 (U-bus) Amersfoort CS – Rusthof

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 1910 2026: 2639 (+38%)
Verbeteringen	Bediening op zaterdag

- 38% meer DRU op lijn 19
- 2x per uur in het dal
- Bediening op zaterdag

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 19 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 19 richting Rusthof (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Als proef wil Keolis lijn 19 ook op zaterdag aanbieden in een uursfrequentie startende vanaf 9.00 tot 19.00. Op jaarbasis zijn hier 223 DRU mee gemoeid.

Geboden frequenties lijn 19 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 19 richting Rusthof (Zaterdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-link
DRU	2025: 26685 2026: 40823 (+53%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden

- 53% meer DRU op lijn 70
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag en zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Hilversum - Soest 2025		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Soest - Amersfoort 2025	1	2	6	6	4	4	4	4	4	4	4	6	6	4	2	2	2	2	2
Hilversum - Soest 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2
Soest - Amersfoort 2026	1	4	6	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Amersfoort - Soest 2025	2	6	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	4	2	2	2	2	2	1
Soest - Hilversum 2025	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Amersfoort - Soest 2026	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	4	4	4	4	1
Soest - Hilversum 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	0

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Dienstregeling

U-link 70 krijgt 53% meer dienstregelinguren. De frequenties gaan op alle dagen van de week flink omhoog en de bedieningsperioden worden uitgebreid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 117 (U-bus) Amersfoort CS – Leusden

Voertuig	12m U-bus/12m U-link
DRU	2025: 650 2026: 1164 (+79%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 79% meer DRU op lijn 117
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 117 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 117 richting Leusden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8
Aantal ritten 2025	2	2
Aantal ritten 2026	4	4

Dienstregeling

Lijn 117 krijgt een stijging van 79% meer dienstregelinguren. De frequenties gaan flink omhoog tot wel 4x per uur.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.3 Stadslijnen Woerden

Lijn 3 (U-bus) Woerden Station – Middelland – Molenvliet

Voertuig	9m U-bus
DRU	2025: 805 2026: 805 (ongewogen)
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 3 richting Molenvliet (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8
Aantal ritten 2025	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2

Geboden frequenties lijn 3 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	9m U-bus
DRU	2025: 969 2026: 969 (ongewogen)
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 4 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9
Aantal ritten 2025	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 4 richting Molenvliet (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 5 (U-bus) Woerden Station – Montfoort

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 3638 2026: 3638 (ongewogen)
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 5 richting Montfoort (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 5 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.4 U-liner

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

Voertuig	15m U-liner/18m U-liner
DRU	2025: 24973 2026: 24858
Verbeteringen	-

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park/Vianen (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Nieuwland - Amersfoort CS 2025	1	2	2	2						2	2	2	2					
Amersfoort CS - USP 2025	2	7	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
USP - Vianen 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
Nieuwland - Amersfoort CS 2026	1	2	2	2						2	2	2	2					
Amersfoort CS - USP 2026	2	7	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
USP - Vianen 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS/Nieuwland (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Vianen - USP 2025	2	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
USP - Amersfoort CS 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	7	8	8	3	2	2	2	2	2
Amersfoort CS - Nieuwland 2025										2	2	2	2					
Vianen - USP 2026	2	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
USP - Amersfoort CS 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	7	8	8	3	2	2	2	2	2
Amersfoort CS - Nieuwland 2026										2	2	2	2					

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park (Zondag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 307 (U-liner) Utrecht CS – Gouda

Voertuig	15m U-liner/18m U-liner
DRU	2025: 29258 2026: 37960 (+30%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden

- 30% meer DRU op lijn 307
- Hogere frequentie in de spits (van 5x naar 8x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag overdag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	5	5	4	2	2	2	2	3	4	4	3	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	4	8	8	3	2	2	2	2	3	6	6	6	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	5	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	1	1	1
Aantal ritten 2026	3	4	6	6	2	2	2	2	2	4	6	6	6	4	4	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

U-liner 307 gaat flink omhoog in de frequenties en bedieningsperioden. Hiermee is een groei van 30% in de dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 2665 2026: 2626
Verbeteringen	-

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 315 richting Amersfoort CS/Utrecht Science Park (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	7	8	9	10
Aantal ritten 2025	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 315 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	15	16	17
Aantal ritten 2025	1	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2

Dienstregeling

Lijn 315 vult tussen Vathorst en Amersfoort v.v. CS lijn 15 aan om tot de gewenste frequentie op het traject te komen.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 326 (U-liner) Uithoorn – Amsterdam Bijlmer

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 17281 2026: 22110 (+28%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 28% meer DRU op lijn 326
- Hogere frequentie in het dal (van 2x naar 4x per uur)
- Langer een halfuursfrequentie op zaterdag
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Wijziging van de route zoals voorgesteld in paragraaf 3.2.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	3	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	3	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

U-liner 326 gaat op doordeweekse dagen tussen 7u-19u 4x per uur rijden. Keolis zet 28% meer dienstregelinguren in op U-liner 326.

Infrastructuur

Ingebruikname van de bushalte bij de Maricken II, te Wilnis ter vervanging van de halte Marickenlaan bij de start van de zomerdienstregeling 2026 na oplevering per 30 juni 2026.

Lijn 330 (U-liner) Breukelen – Uithoorn

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 20103 2026: 20896 (+4%)
Verbeteringen	-

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)
- Geen aparte kerst- en zomervakantie dienstregeling meer.
- Extra vroege ritten op zondagochtend richting Uithoorn.

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Zaterdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijziging in de dienstregeling.

Infrastructuur

Ingebruikname van de bushalte bij de Maricken II, te Wilnis ter vervanging van de halte Marickenlaan bij de start van de zomerdienstregeling 2026 na oplevering per 30 juni 2026.

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

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: - 2026: 37821
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden

- Hogere frequentie in de spits (van 8x naar 12x per uur)
- Vroegere ritten op doordeweekse dagen
- Op doordeweekse dagen een kwartiersdienst tot 22.00

Route

Voorgestelde routewijziging als opgesteld in paragraaf 3.1.2.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	4	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	6	12	12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	10	10	10	6	4	4	3	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Vroegere ritten op alle dagen. Daarnaast gaat de frequentie in de spits flink omhoog: van 8x per uur tot 12x per uur. Op doordeweekse dagen wordt de kwartiersdienst doorgetrokken tot 22.00.

Infrastructuur

Infrastructurele aanpassing conform het ontwikkelplan Wijk bij Duurstede.

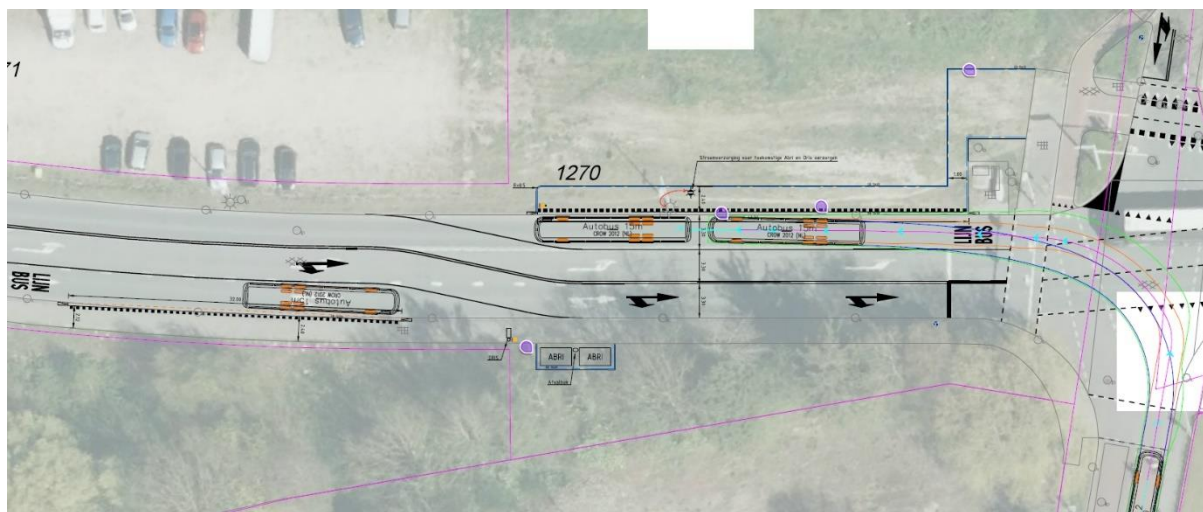
Lijn 350 (U-liner) Utrecht CS – Veenendaal/Wageningen

Voertuig	15m U-liner/18m U-liner
DRU	2025: 71304 (Keolis) – 81001 (totaal) 2026: 92186 (+14%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 14% meer DRU op lijn 350
- Hogere frequentie in de spits (van 8x naar 12x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren tussen Veenendaal en Elst (van 1x naar 2x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83) en een zuidelijk deel aan de Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:



De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Wageningen - Elst	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Veenendaal - Elst	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Elst - Doorn	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0
Doorn - Driebergen-Zeist	2	4	8	8	4	4	4	4	4	4	8	8	8	6	4	2	2	2	2	1
Driebergen-Zeist - Utrecht	3	6	12	12	8	8	8	8	8	10	10	10	10	10	6	4	4	4	3	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Utrecht - Driebergen-Zeist	1	4	10	10	8	8	8	8	8	8	11	12	12	9	6	4	4	4	4	2	1
Driebergen-Zeist - Doorn	0	4	6	6	4	4	4	4	4	6	8	8	7	4	2	2	2	2	2	2	0
Doorn - Elst	0	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	1	0
Elst - Veenendaal	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
Elst - Wageningen	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	

Dienstregeling

De frequenties op lijn 350 gaan op de doordeweekse dagen flink omhoog tot 12x per uur tussen Driebergen-Zeist en Utrecht v.v. In totaal groeit U-liner 350 met 14% in dienstregelinguren.

Keolis stelt voor om in de avonden extra korte slagen in te leggen richting Veenendaal. Hiermee krijgt Veenendaal ook na 22.00 een halfuursbediening van lijn 350. Dit kan DRU-neutraal door de korte slag Amerongen – Veenendaal in te korten vanaf Elst. De bespaarde DRU's kunnen gebruikt worden om 2 slagen Veenendaal – Elst in te leggen.

Infrastructuur

Er wordt een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van station Veenendaal-De Klomp aan de Ravelijn aangelegd.

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

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 17645 2026: 23186 (+32%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden

- 32% meer DRU op lijn 376
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 1x naar 2x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Lijn 376 rijdt in de spitsen in de spitsrichting door naar Utrecht Science Park v.v.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	5	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	6	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

In de spitsrichting zullen op maandag t/m vrijdag een aantal ritten vanaf Amersfoort CS doorrijden naar Utrecht Science Park v.v. ter versterking van de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park. In de ochtendspits gaat dit om 7 ritten Bunschoten-Spakenburg - Utrecht Science Park (tussen 7.00 – 10.00), in de middagspits gaat dit om 6 ritten Utrecht Science Park – Bunschoten-Spakenburg (tussen 15.00 – 18.00). In totaal groeit U-liner 376 32% in dienstregelinguren.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 380 (U-liner) Amersfoort CS – Veenendaal Centrum

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 5764 2026: 7754 (+35%)
Verbeteringen	Bediening tussen de spits

- 35% meer DRU op lijn 380
- Bediening tussen de spitsen door (1x per uur)
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 380 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	0	0	0	0	1	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2

Geboden frequenties lijn 380 richting Veenendaal (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	0	0	0	0	1	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1

Dienstregeling

Lijn 380 gaat ook in de dalperiode rijden met een frequentie van 1x per uur. Hiermee groeit U-liner 380 met 35% dienstregelingen.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-liner
DRU	2025: 45579 2026: 45579 (totaal) – 30506 (Keolis)
Verbeteringen	-

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen, door zowel Keolis als door Qbuzz (van 44 naar maximaal 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

De frequenties van U-liner 395 blijven zoals ze in 2025 zijn. In samenwerking met de concessiehouder Zuid-Holland Noord wordt onderzocht of uitbreidingen noodzakelijk zijn. Keolis gaat met groter materieel rijden waardoor het aantal zitplaatsen op de ritten van Keolis stijgt met 9% (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit).

Dienstregeling

De dienstregeling is afgestemd met de concessiehouder Zuid-Holland Noord. Er zal een extra vroege rit gaan rijden in beide richtingen.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.5 U-bus streeklijnen

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

Voertuig	12m U-bus/15m U-bus
DRU	2025: - 2026: 30001
Verbeteringen	Verhoging frequentie in spits

- Hogere frequentie in de ochtendspits tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort (van 2x naar 4x per uur)

Route

Voorgestelde routewijziging als opgesteld in paragraaf 3.1.2.

Frequentie

De frequentie van lijn 56 gaat in de ochtendspits (7.00 – 9.00) tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort CS omhoog van een halfuursdienst naar een kwartiersdienst.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Wijzigingen in de infrastructuur conform ontwikkelplan Wijk bij Duurstede.

Lijn 58 (U-bus) Hilversum – Zeist via Maartensdijk

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 10068 2026: 10020
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Keolis stelt geen wijzigingen voor op de frequentie van lijn 58.

Dienstregeling

De ritten van lijn 58 zijn iets verschoven waardoor de laatste rit na 20.00 langs Zeist Ziekenhuis rijdt.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 59 (U-bus) Hilversum – Zeist via Lage Vuursche

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 5060 2026: 5291
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Keolis stelt geen wijzigingen voor op lijn 59 op het gebied van frequenties.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	9m U-bus
DRU	2025: 2530 2026: 2627 (ongewogen)
Verbeteringen	-

Om dubbelingen in de lijnvoering te voorkomen, is besloten om lijn 74 te veranderen naar lijn 71.

Route,

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus/15m U-bus
DRU	2025: 19963 2026: 21137 (+6%)
Verbeteringen	-

- Zowel op zaterdag als op zondag bijna de gehele dag een halfuursfrequentie
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Keolis heeft onderzocht of een frequentieverhoging in de spits tussen Woudenberg en Amersfoort uitvoerbaar en benodigd is. Voorwaarde hiervoor was dat het maximaal aantal bussen over de Tabaksteeg in Leusden verhoogd kon worden. Er is gebleken dat dit op korte termijn niet haalbaar is. Dit zal een plek krijgen in het vervoerplanproces 2027. In het weekend wordt de frequentie op delen van de dag verhoogd naar een halfuursfrequentie.

Dienstregeling

De overstap op Veenendaal-De Klomp op de trein is kritisch bekeken en waar nodig aangepast.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 82 (U-bus) Amersfoort CS - Doorn

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 6472 2026: 7497 (+16%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging

- 16% meer DRU op lijn 82
- Bredere spitsbediening (tussen 6.00 – 8.00 en tussen 14.00 – 18.00)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 82 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 82 richting Doorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 82 gaat in de brede spits vaker rijden. Hiermee is een groei van 16% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 83 (U-bus) Veenendaal-De Klomp – Veenendaal

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 2026: -
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Dienstregeling is afgestemd met Hermes voor doorkoppeling lijn 83 en lijn 85.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 85 (U-bus) Ede – Veenendaal

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: - 2026: -
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Dienstregeling is afgestemd met Hermes voor doorkoppeling lijn 83 en lijn 85.

Infrastructuur

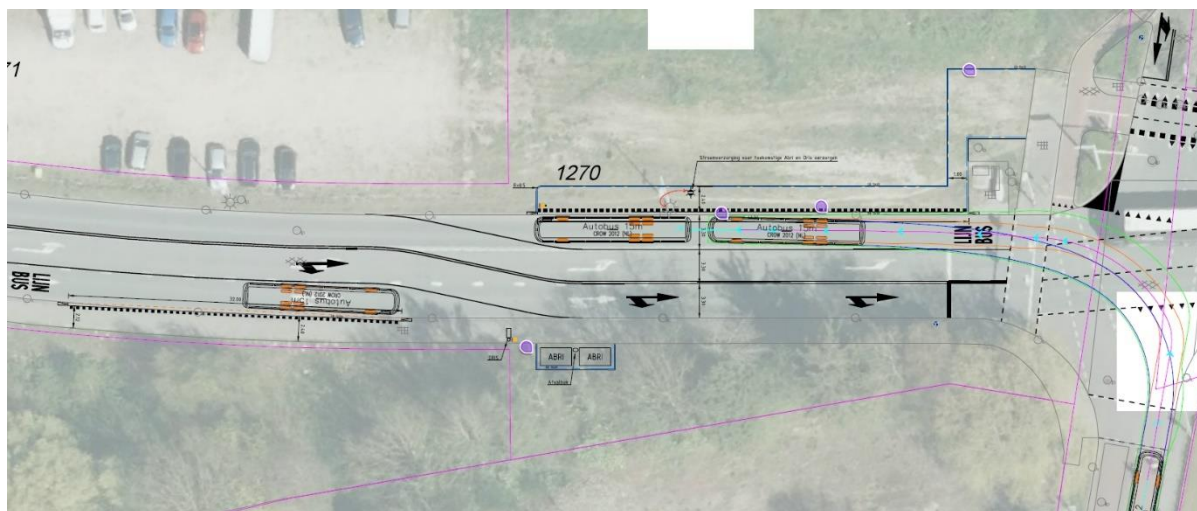
Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 11874 2026: 11422
Verbeteringen	-

Route

Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en de provincie Utrecht en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83 en buurtbus 505) en een zuidelijk deel aan de Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:



De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Er wordt een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van station Veenendaal-De Klomp aan de Ravelijn aangelegd.

Lijn 102 (U-bus) Utrecht CS – Woerden

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 17929 2026: 20598 (+15%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 15% meer DRU op lijn 102
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route. Keolis blijft in nauw contact met de stakeholders omtrent station Woerden en bijbehorende routewijzigingen voor 2027.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 102 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 102 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1

In de weekenden biedt Keolis geen frequentiewijzigingen aan.

Dienstregeling

Lijn 102 gaat in de spits vaker rijden, tot 4x per uur. Hiermee zijn 15% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Naar aanleiding van de herinrichting van de N198 is bekeken of de bushaltes langs de N198 voldoende gebruikt worden. Op basis van een analyse kennen haltes Houtdijk (Harmelen) en Woudenberg (Woerden) nagenoeg geen in/uitstappers. De huidige haltes kennen een beperkte inrichting en kunnen verkeersonveilig zijn. Op korte afstand zijn er een alternatieve haltes aanwezig (Ir Enschedeweg en Gerverscop). Daarom kunnen de eerstgenoemde haltes vervallen. De halte Ir. Enschedeweg richting Woerden zal aan de andere kant van de rotonde worden gelegd en wordt uitgebreid met fietsenstallingen.

Lijn 106 (U-bus) IJsselstein – Gouda

Voertuig	9m U-bus
DRU	2025: 6991 2026: 7197 (ongewogen)
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 120 (U-bus) Utrecht CS – Amsterdam Bijlmer

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 32793 2026: 35766 (+9%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen

- 9% meer DRU op lijn 120
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur) tussen Utrecht Centraal en Breukelen

Route

Routewijziging conform 2.1.6.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 120 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 120 richting Amsterdam Bijlmer (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	1	1

Op zaterdag en zondag biedt Keolis geen wijzigingen aan t.o.v. van de huidige frequenties.

Dienstregeling

Lijn 120 gaat in de spits 4x per uur rijden tussen Utrecht CS en Breukelen Van Nijenrodestraat. Hiermee groeit het totaal aantal dienstregelinguren voor lijn 120 met 9%. De ligging van de ritten van lijnen 12/120 is afgestemd met Transdev.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 121 (U-bus) Mijdrecht – Hilversum

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 8303 2026: 8624 (+8%)
Verbeteringen	Pilot met rijden op zondag tussen mei en september

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Lijn 121 gaat als proef ook op zondag tussen mei en september rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht ter bediening van de Loosdrechtse plassen. Hiermee zijn ongeveer 200 DRU extra gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 123 (U-bus) Oudewater – Uithoorn

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 12160 2026: 12159
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route. Keolis blijft in nauw contact met de stakeholders omtrent station Woerden en bijbehorende routewijzigingen voor 2027 en verder.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 195 (U-bus) Utrecht CS – Benschop

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: 3908 2026: 3904
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-bus
DRU	2025: 10131 2026: 9872
Verbeteringen	-

Route

Routewijziging conform Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort (3.1.1)

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Nieuwe halte aan de Ringweg Randenbroek. Opgewaardeerde halte Daltonstraat bij kruising Leusderweg/Daltonstraat.

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

Voertuig	12m U-bus
DRU	2025: - 2026: 990
Verbeteringen	Nieuwe lijn

Keolis introduceert naast de nieuw overgekomen lijnen 341 en 56 nog een nieuwe lijn: lijn 207. Deze spitslijn gaat o.a. Oudewater en Montfoort rechtstreeks verbinden met Utrecht Science Park.

Route

Lijn 207 start in Oudewater bij halte Molenwal en vervolgt de route van lijn 307 richting De Meern. Bij De Meern rijdt lijn 207 de A12 op richting Utrecht tot afslag 18. Daar draait lijn 207 de Waterlinieweg op tot de Pythagoraslaan. Bij halte Rijsweerd Noord rijdt lijn 207 Utrecht Science Park op met eindhalte WKZ/Maxima.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 207 richting Utrecht Science Park (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8
Aantal ritten 2026	1	1	1

Geboden frequenties lijn 207 richting Oudewater (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	15	17
Aantal ritten 2026	1	1

Dienstregeling

Nieuwe lijn.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

USP-lijnen 272 (U-bus) Baarn - Utrecht Science Park, 298 (U-bus) Woudenberg - Utrecht Science Park en 299 (U-bus) Leusden - Utrecht Science Park

272

Voertuig	15m U-bus
DRU	2025: 4367 2026: 4376
Verbeteringen	-

298

Voertuig	15m U-bus
DRU	2025: 2074 2026: 2074
Verbeteringen	-

299

Voertuig	15m U-bus
DRU	2025: 3436 2026: 3436
Verbeteringen	-

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.6 Buurtbussen, Scholierenlijnen, Nachtnet en U-Flex

4.6.1 Buurtbussen

501

Conform paragraaf 3.6 zal er niks wijzigen op buurtbuslijn 501. Verder onderzoek hiernaar staat op de rol voor het vervoerplan 2027.

503

Geen wijzigingen.

505

Vanwege de verhuizing naar een andere stalling (van Montfoort naar Lopik) is het voor de buurtbusvereniging efficiënter om te pauzeren in Woerden. Dit zal betekenen dat buurtbus 505 zal verhuizen naar de noordkant van station Woerden. Aankomst en vertrek zal dus vanaf de noordkant van het station worden.

Verder zal buurtbus 505 op zaterdagen 6 ritten v.v. gaan rijden tussen Woerden en Montfoort via Linschoten.

522

Conform paragraaf 3.4 zal er in 2026 niks wijzigen. Onderzoek naar het bereiken van een uursfrequentie zal worden voortgezet in het vervoerplanproces 2027.

524/523

Samen met de buurtbusvereniging, QBuzz Zuid Holland-Noord en provincie Utrecht onderzoeken we een routewijziging van buslijn 524 naar Nieuwkoop - Noorden - Woerden - Kockengen. Bij positieve uitkomst zal dit op z'n vroegst vanaf medio april 2026 gerealiseerd worden. Verder zal buurtbus 524 op zaterdag per september 2025 doorrijden naar Noorden.

526

Geen wijzigingen.

572

Geen wijzigingen.

573

Geen wijzigingen.

575

Geen wijzigingen.

4.6.2 Scholierenlijnen

Keolis doet geen aanpassingen aan de scholierenlijnen. De DRU's van de scholierenlijnen in 2026 zijn als volgt:

Lijn	DRU 2026
603	146
680	1102
682	452
683	339
695	129

4.6.3 Nachtnet

De wijzigingen in het nachtnet zijn conform paragraaf 2.9.

De DRU's van het nachtnet in 2026 zijn als volgt:

Lijn	DRU 2026
N2	296
N3	100
N7	364
N8	412
N17	129
N20	437
N26	344
N41	402
N50	356
N70	135
N76	98

4.6.4 U-Flex

Het U-flex gebied in Woerden wordt uitgebreid naar Snel en Polanen en in Linschoten komen 3 extra haltes (TOP Linschoten, Dorpsstraat 33 en Berkenlaan). De bedieningsperiode wordt verruimd vanaf 6.00. U-Flex in en rond Woerden zal door Keolis zelf worden gereden. Het U-Flex gebied in De Ronde Venen wordt anders ingericht. Het flexvervoer in dit gebied zal worden uitgevoerd door de Regiotaxi. Het boeken en betalen zal wel gewoon via U-OV lopen. Met deze andere operationele oplossing wordt gepoogd om het flexvervoer in De Ronde Venen aantrekkelijker te maken.

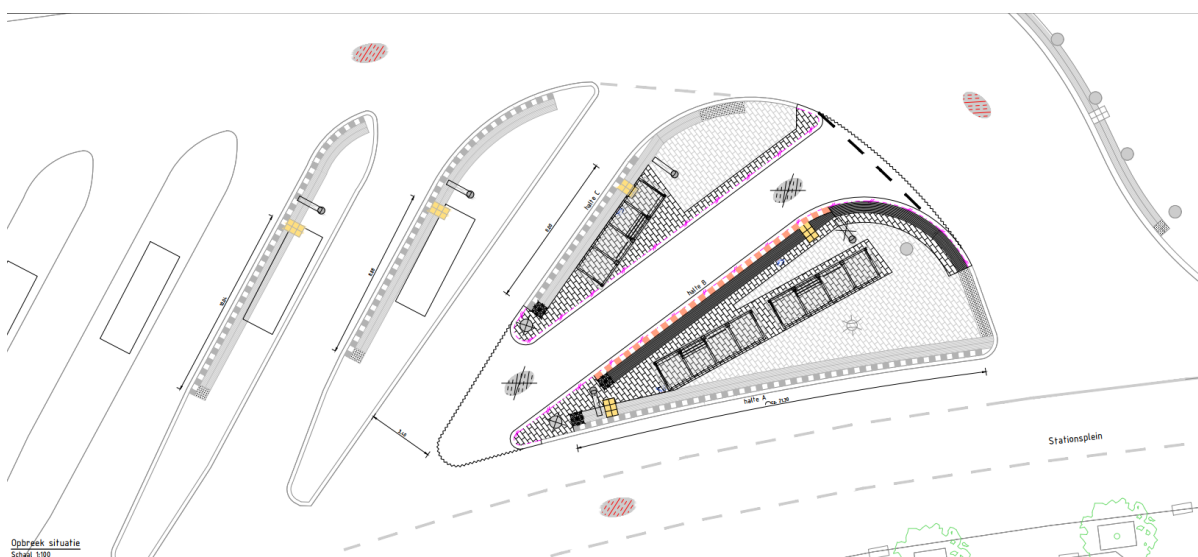
5 Infrastructuur en rijtijden

In dit concept vervoerplan zijn een aantal infrastructurele wijzigingen behandeld. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen nog een keer benoemd ter verduidelijking.

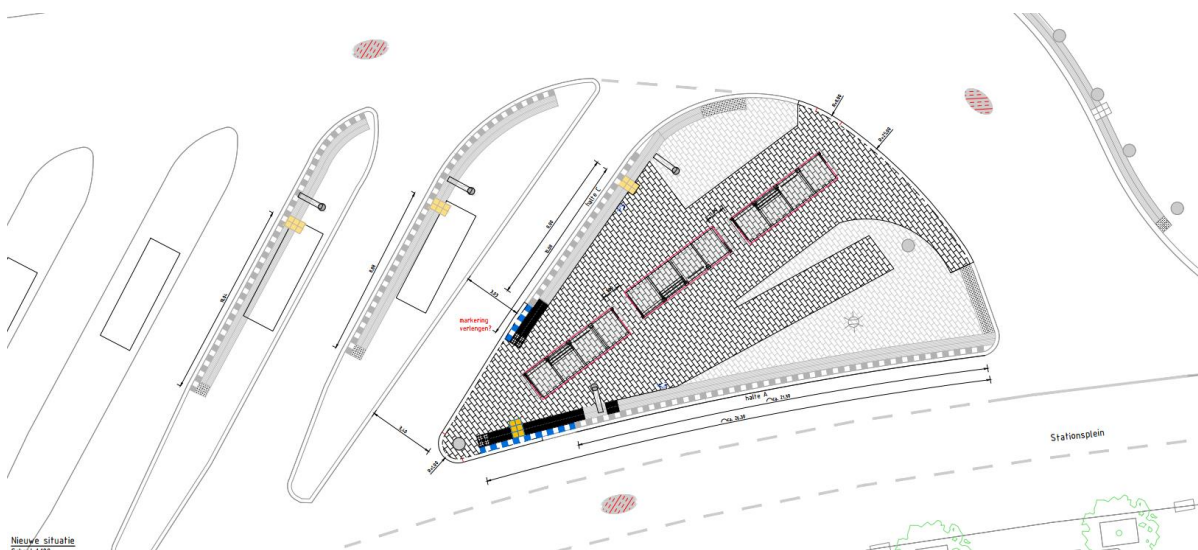
5.1 Amersfoort

Amersfoort CS

Op busstation Amersfoort CS zullen haltes A (USP-halte voor lijnen 302, 315 en 376) en B worden samengevoegd om zo de capaciteit van de USP-halte te vergroten. De huidige situatie is als volgt:



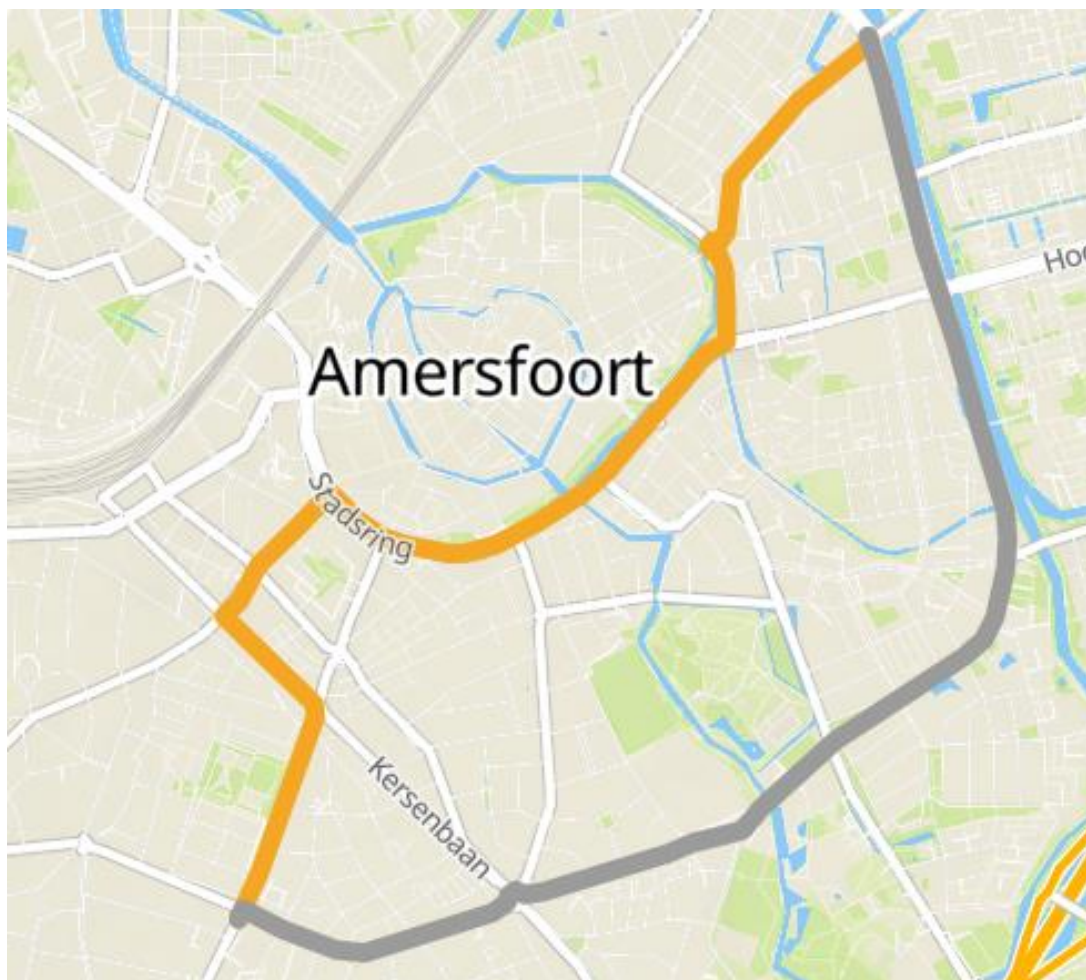
De situatie zal als volgt worden:



Deze uitbreiding is noodzakelijk omdat in het drukste uurblok ruim 600 reizigers gebruik maken van deze halte. Daarnaast zal de samenvoeging ook zorgen voor een langer halteperron.

Lijn 203

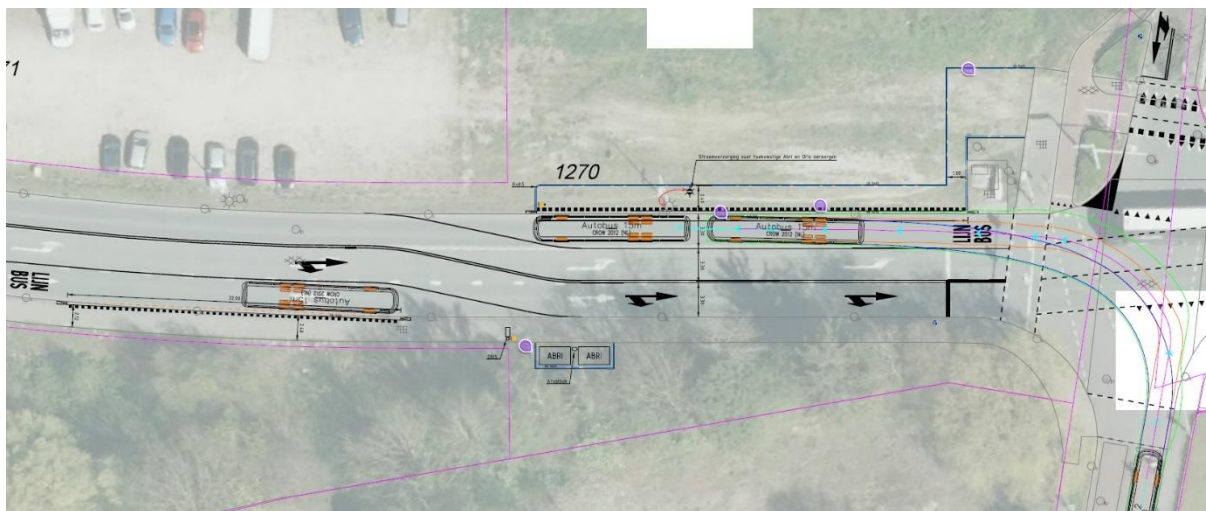
Qua route zal er een aanpassing plaatsvinden: in plaats van de route via de Van Randwijkcklaan en de Stadsring zal lijn 203 doorrijden via de Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan, de Everard Meysterweg en de Daltonstraat (grijze route) om vervolgens de reguliere route richting de A28 weer op te pakken. Deze route is qua afstand even lang maar minder congestiegevoelig.



Voor de nieuwe route zullen er nieuwe haltes aangelegd moeten worden aan de Ringweg Randenbroek, aan de Gasthuislaan en aan de Ringweg Kruiskamp. De gemeente Amersfoort heeft reeds aangegeven hier tijdig mee te willen starten zodat de haltes gereed zijn voor aanvang van de nieuwe dienstregeling in december 2025.

5.2 Veenendaal-De Klomp

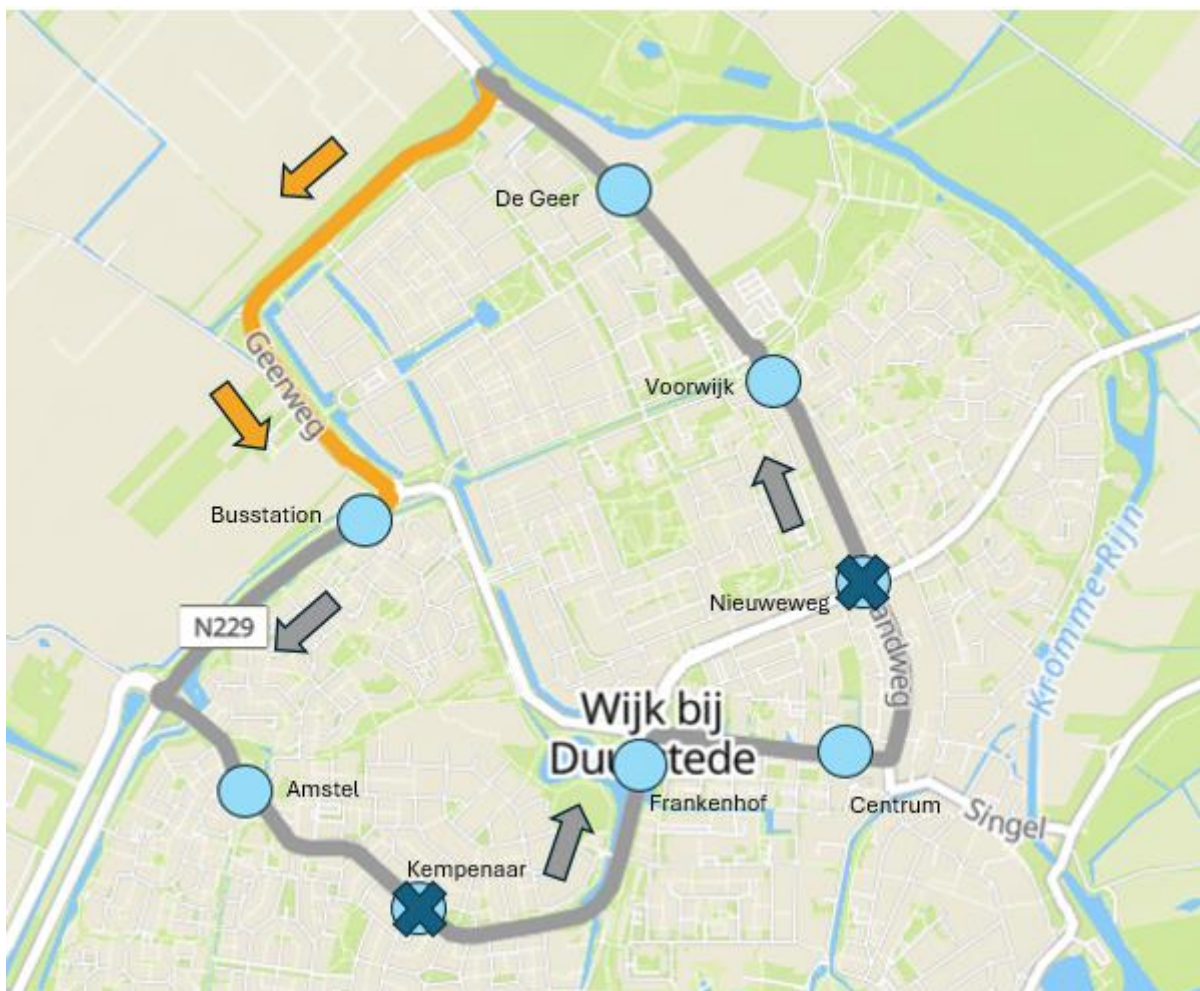
Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en de provincie Utrecht en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83) en een zuidelijk deel aan De Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:

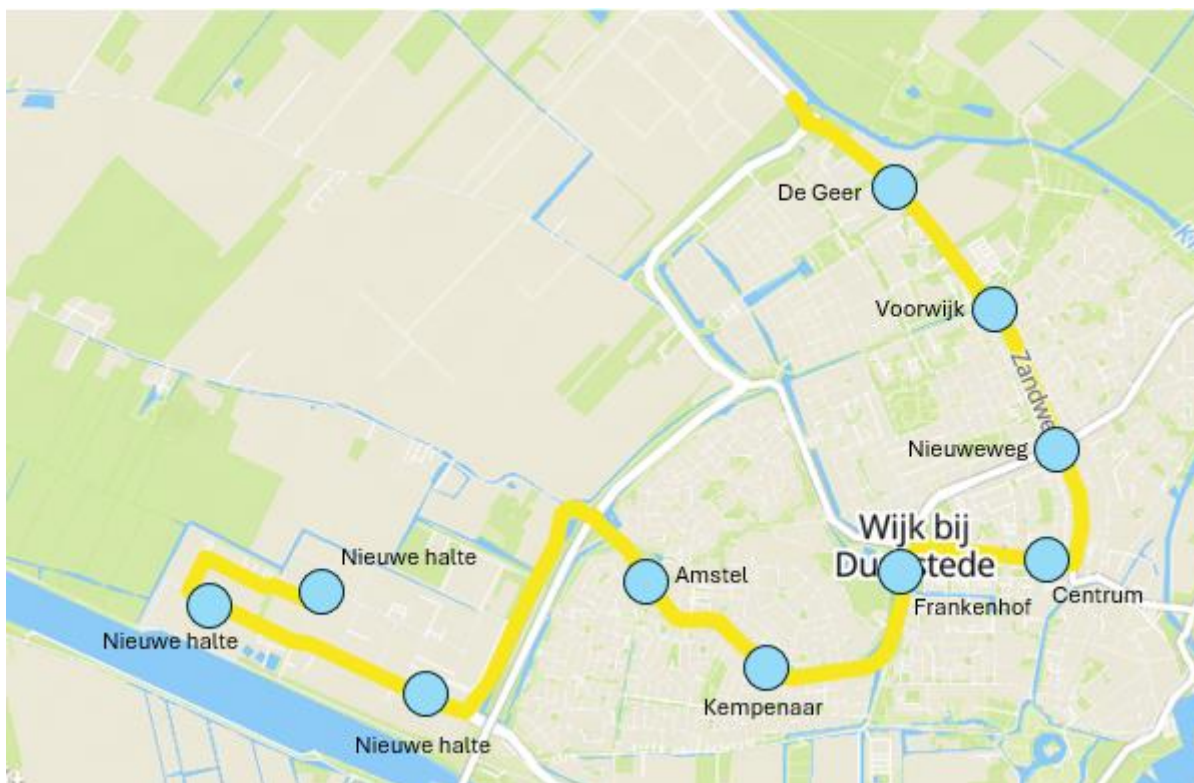


De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

5.3 Wijk bij Duurstede

In Wijk bij Duurstede zullen lijnen 341 en 56 anders gaan rijden.





Lijn 56 rijdt tot aan halte Amstel de huidige route. Na halte Amstel rijdt lijn 56 via Kortland naar Molenvliet, Hagenaar, Keulenaar en eindigt (onder voorbehoud) op Lage Maat.

Lijn 341 rijdt kort naar het busstation via de N229. Vervolgens rijdt lijn 341 de huidige route tegen de klok in door Wijk bij Duurstede.

Voor de nieuwe routes zijn enkele nieuwe haltes nodig: 3 nieuwe haltes op industrieterrein Broekweg waarvan de locatie nog nader te bepalen is met de gemeente Wijk bij Duurstede en bedrijven op het bedrijventerrein (lijn 56).

5.4 Rijtijden

In de dienstregeling 2025 zijn de rijtijden uitgebreid geanalyseerd en waar nodig aangepast. Een analyse van deze nieuwe rijtijden over de maanden januari t/m april 2025 laat zien dat deze accuraat zijn. Naar aanleiding van deze rijtijdanalyse is er derhalve geen reden om aanpassingen te doen aan de rijtijden.

6 Ontwikkelagenda

Komende jaren zal verder onderzoek gedaan worden naar doorontwikkeling van het netwerk. De volgende lijst is indicatief en aan verandering onderhevig.

- Versnelling U-liner via N201 rond Vinkeveen met nieuwe halte en besparing dienstregelinguren.
 - Vervoerplan 2028
- Herinrichting N210 Kruispunt Graaf - De Copen, verschuiving haltes.
 - Vervoerplan 2027
- Kwaliteitsimpuls knooppunt Breukelen met splitsen busstation en snellere route naar A2.
 - Vervoerplan 2027
- Bediening Oosterland, Mijdrecht.
 - Vervoerplan 2027
- Ingebruikname busbaan Woerden.
 - Vervoerplan 2027
- Herijking lijnennet Woerden.
 - Vervoerplan 2027
- Verbeterde betrouwbaarheid Maarsbergen A12.
 - Vervoerplan 2027/2028
- Doorkoppeling lijn 307 Montfoort - 350 Doorn.
 - Vervoerplan 2027/2028
- Versnellen corridor Amersfoort Vathorst-USP via afrit 8 A28.
 - Vervoerplan 2027
- Bediening Zielhorst - nu rijdt U-Link 15 nog via de halte Curiestraat, het is sneller en comfortabeler via de Zijderupsvlinder.
 - Vervoerplan 2027
- Definitieve bediening Soesterkwartier, 501 in combinatie met 1.
 - Vervoerplan 2027
- Bediening Liendert/Rustenburg, mogelijk versnellen lijnen.
 - Vervoerplan 2027
- Bediening Bovenduist (speelt al vanaf de zomer '26)
 - Vervoerplan 2027

7 DRU overzicht

Lijn	DRU 2026
Publiek lijnnummer	Gewogen DRU
56	30001
58	10020
59	5291
70	40823
71	1838
80	21137
82	7497
83	3226
85	3248
87	11422
102	20598
106	5038
117	1164
120	35766
121	8624
123	12159
195	3904
203	9872
207	990
272	4376
298	2074
299	3436
302	24858
307	37960
315	2626
326	22110
330	20896
341	37821
350	92186
376	23186
380	7754

395	30506
N2	296
N3	100
N7	364
N8	412
N17	129
N20	437
N26	344
N41	402
N50	356
N70	135
N76	98
603	146
680	1102
682	452
683	339
695	129
1	4859
2	18255
3	25055
4	18164
5	13589
6	11339
7	6307
8	6286
9	6722
10	1561
15	15806
17	20093
19	2639
3 Woerden	563
4 Woerden	678
5 Woerden - Montfoort	2547
Totaal	702103

Bijlage 1 Consultatienota

1.1 Inleiding

Begin 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. Het concept-vervoerplan is op 14 april verstuurd naar gemeenten en het ROCOV. Dezelfde dag is het plan gepubliceerd op de website van de provincie Utrecht en startte de publieksconsultatie.

Tot 12 mei heeft iedereen de gelegenheid gehad 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 Syntus Utrecht en provincie Utrecht en door middel van schermen in de bus. In totaal hebben bijna 1700 belangstellenden de enquête ingevuld; een mooi resultaat.

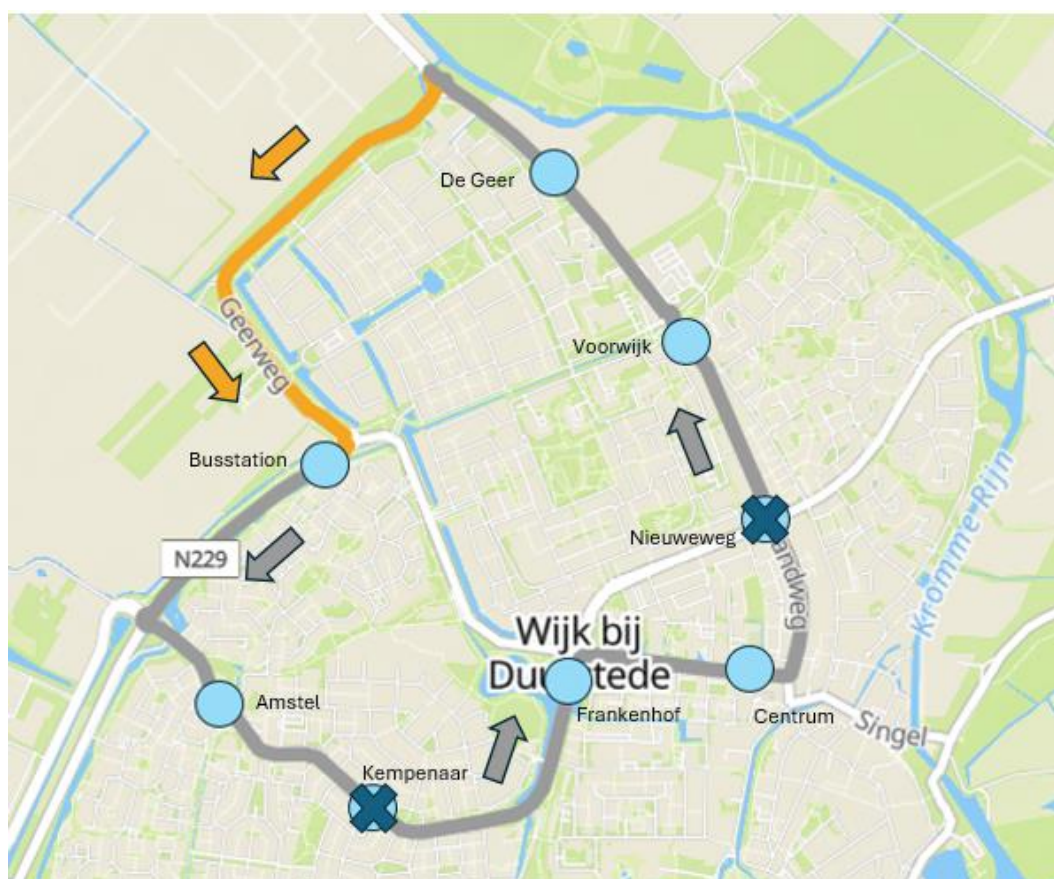
Naast de online reizigers enquête zijn er ook reacties ontvangen van het ROCOV en gemeenten. De binnengekomen reacties zijn samen met de provincie bekeken en er is besproken welke aanpassingen op het definitieve vervoerplan gewenst waren.

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

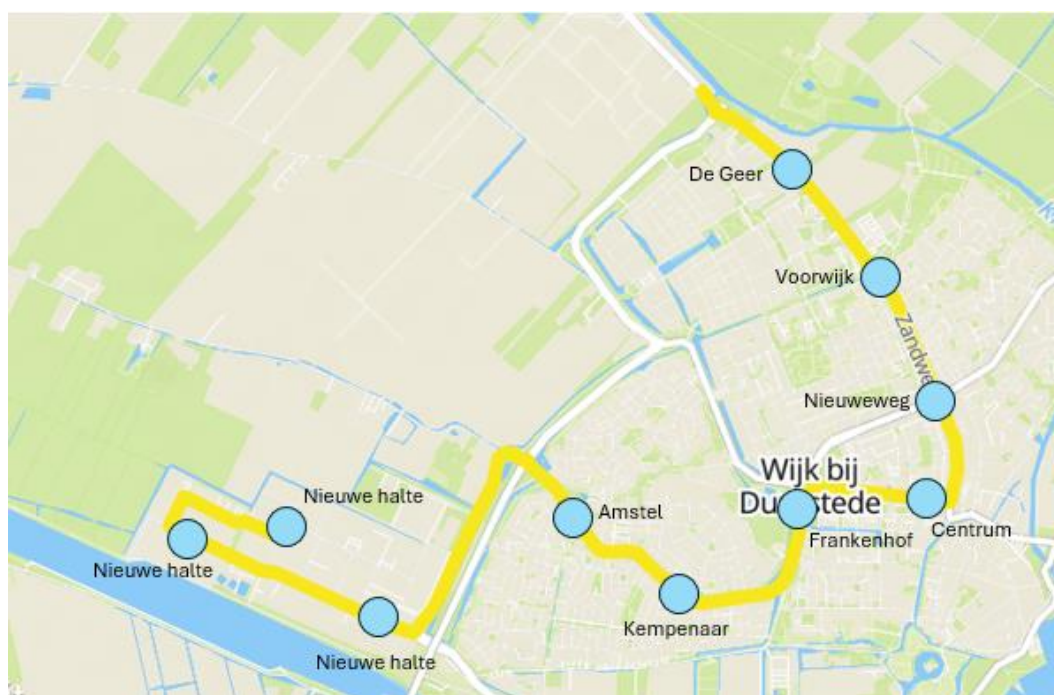
Wijzigingen naar aanleiding van de consultatie

Naar aanleiding van de consultatie zijn de volgende wijzigingen in het definitieve vervoerplan doorgevoerd:

- In Zeist zal lijn 58 de huidige route behouden en dus niet via de Schaerweijdelaan rijden.
 - De huidige infra is hier niet geschikt voor. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente Zeist om dit in de toekomst eventueel wel aan te passen om zo de wijk Patijnpark beter te ontsluiten.
- Keolis heeft in samenspraak met de Provincie en de gemeente Wijk bij Duurstede een compromisvoorstel voor lijn 341 ontwikkeld. Hiermee komt Keolis tegemoet aan de binnengekomen reacties, maar leveren we wel iets in op de kwaliteit van vervoer (vooral op snelheid). De lus in één richting uit het oorspronkelijke voorstel wordt vergroot en de lijn zal de haltes bij het centrum en de wijk Noorderwaard in één richting blijven bedienen. Ter compensatie, om toch een kortere reistijd te realiseren en de snelheid van de bus te verhogen, laten we de haltes Kempenaar en Nieuweweg vervallen voor lijn 341. Met deze wijziging wordt tegemoetgekomen aan alle hierboven genoemde bezwaren. De voorgestelde frequentieverhogingen op lijn 341 en de bediening van het bedrijventerrein met lijn 56 blijven forse verbeteringen en ook met deze aangepaste route zullen veel reizigers sneller in Utrecht zijn ten opzichte van de huidige situatie.



Bovenstaand compromisvoorstel voor lijn 341 is opgenomen in het eindconcept vervoerplan 2026 voor de concessie Buiten.



Ter volledigheid melden we dat de route van lijn 56 op het bedrijventerrein op dit moment nog indicatief is. Dit is geen groot punt van aandacht tijdens de consultatie gebleken maar wordt in overleg met de gemeente en bedrijven de komende tijd nader bepaald omdat we de wensen van de bedrijven daar zo goed mogelijk in mee willen nemen.

- Transdev stelt een andere invulling van de onderzoeksopgave bereikbaarheid Kockengen e.o. voor. In plaats van de nieuwe vaste lijn 124 tussen Kockengen en Breukelen wordt voorgesteld:
 - om lijn 111 dagelijks het hele jaar te rijden en door te trekken via Kockengen naar Breukelen. Daarbij wordt met dezelfde frequenties gereden als lijn 127 en 111 nu, dus het hele jaar dagelijks overdag 1x/u. Deze uurdienst wordt op weekdays tussen Pasen en einde zomerdienst en in het weekend het hele jaar aangevuld tot 2x/u tussen 10.00 en 17.00.
 - Deze lijn komt in plaats van de voorgestelde lijn 124.

1.2 Uitvraag wensen gemeenten

Eind december 2024 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 Ronde Venen

Wens: Probeeractie voor Amsterdam Arena bezoekers voor lijn 326.

Reactie: Deze wens is gedeeld met de marketing afdeling van Keolis.

Gemeente Uithoorn

Wens: Aansluiting van bussen op tram verbeteren.

Reactie: Wordt meegenomen in het bouwen van de dienstregeling.

Gemeente Gouda

Wens: Lijnen 106/307 via Goverwelle/Oosterwei/Kort Haarlem laten rijden voor een aantrekkelijker OV aanbod voor deze wijken.

Reactie: Niet haalbaar gezien de extra rijtijd voor beide lijnen en de U-liner uitstraling van lijn 307.

Wens: Nachtlijn N7 doortrekken naar Gouda.

Reactie: Verlengen van nachtlijn N7 naar Gouda is niet voorzien. Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet over potentieel gebruik van deze lijn.

Gemeente Zeist

Wens: Lijn 59 's avonds en in het weekend laten rijden.

Reactie: Transdev breidt het U-Flex aanbod uit op een deel van deze route.

Wens: Lijn 298 opwaarderen naar een reguliere buslijn.

Reactie: Lijn 298 is bedoeld als snelle forenzen lijn naar Utrecht Science Park.

Wens: Overstap lijn 59 op 381.

Reactie: Keolis stemt de dienstregeling van lijn 59 af met Transdev (lijn 381, straks lijn 57) voor een goede aansluiting.

Gemeente Foodvalley

Wens: In de avonduren 2x per uur lijn 350 tussen Veenendaal en Elst met een overstap op lijn 350 uit/naar Wageningen.

Reactie: Lijn 350 gaat in de avonduren 2x per uur rijden tussen Veenendaal en Elst v.v. met de gewenste aansluiting.

Wens: Alternatieve route via Rondweg-West en 't Goeie Spoor (lijn 83).

Reactie: Niet meegenomen in dit vervoerplan. Voor 2027 is het een mogelijkheid.

Wens: Nieuwe verbinding over de Rijnbrug (Veenendaal/Rhenen – Rivierenland) (lijn 87).

Reactie: Niet meegenomen in dit vervoerplan. Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid te toetsen.

Wens: Aanpassing buurtbusroute richting Eemdijk.

Reactie: Gebruik van lijn 503 moet groeien om deze lijn toekomstbestendig te houden.

Wens: Nieuwe verbinding Scherpenzeel – Driebergen-Zeist via Amerongen.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wageningen

Wens: Goede aansluiting trein in Rhenen op lijn 50 naar Wageningen v.v.

Reactie: Wordt meegenomen in de dienstregeling.

Wens: Lijn 350 via het Plantsoen.

Reactie: Keolis treedt graag in gesprek met de gemeente om de haalbaarheid te toetsen.

Hilversum

Wens: Directe verbinding Hilversum – Utrecht Science Park.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Regio Amersfoort

Wens: Grensoverschrijdende verbinding Nijkerk via Hoevelaken naar Utrecht Science Park

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Krappe aansluiting lijn 70 op trein naar Baarn (in Soest).

Reactie: Wordt meegenomen in de opbouw van de dienstregeling.

Wens: Te volle bussen lijn 80.

Reactie: Op lijn 80 worden vanaf december grotere bussen ingezet met meer zitplaatscapaciteit.

Wens: Verhogen frequentie lijn 82 in het dal.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Verhogen frequentie lijn 380.

Reactie: In het dal gaat lijn 380 ook rijden.

Wens: Lijn N17 doortrekken naar Woudenberg.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Verbinding Soest – Meander Ziekenhuis.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Bereikbaarheid AFAS Leusden.

Reactie: Keolis is reeds in gesprek met het AFAS en de gemeente Leusden over de bereikbaarheid.

Wens: Bereikbaarheid Lage Vuursche door U-Flex.

Reactie: Transdev start met het aanbieden van U-Flex in dit gebied (tussen Lage Vuursche en de stations Hollandse Rading, Bilthoven en Den Dolder).

1.3 Reacties reizigersenquête

Algemeen

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

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

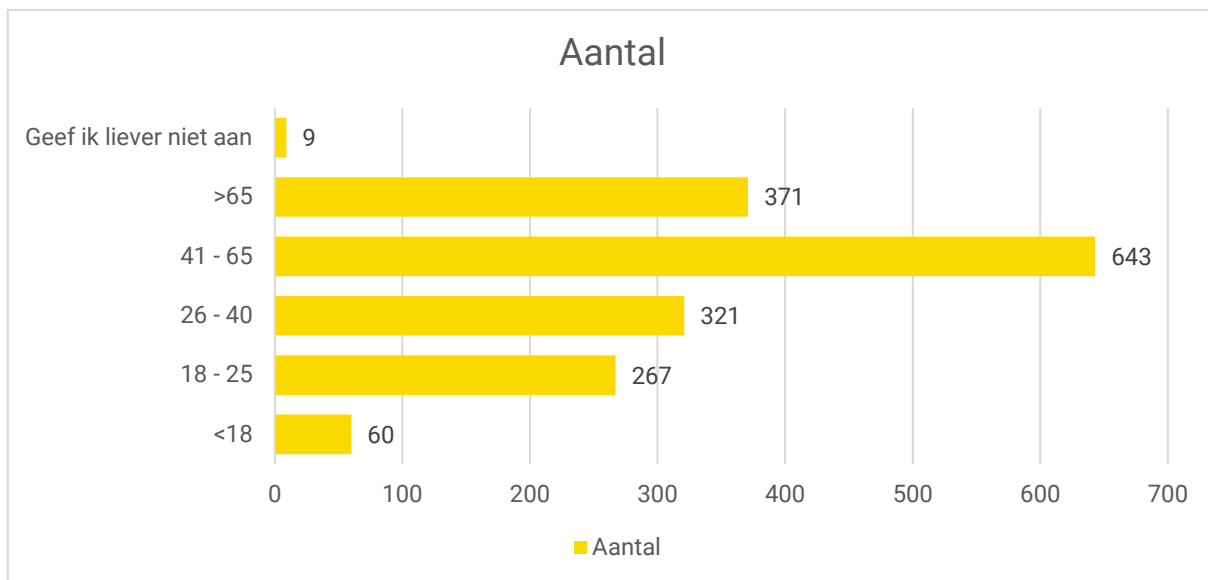
- Aansluitingen die verbeterd kunnen worden.
- De betrouwbaarheid van de dienstregeling.
- De (technische) staat van de bussen.
- Uitval van ritten.

Keolis spant zich constant in om bovenstaande punten te verbeteren. Er stroomt o.a. nieuw materieel in (86 gloednieuwe ZE bussen) en er worden flinke aantallen chauffeurs geworven om zo de betrouwbaarheid te verhogen.

Resultaten algemene vragen

Aan de online enquête over de plannen van U-OV in beide concessies (Binnen en Buiten) voor het dienstregelingjaar 2026 hebben 1671 mensen deelgenomen.

De leeftijdsopbouw van de respondenten is als volgt:

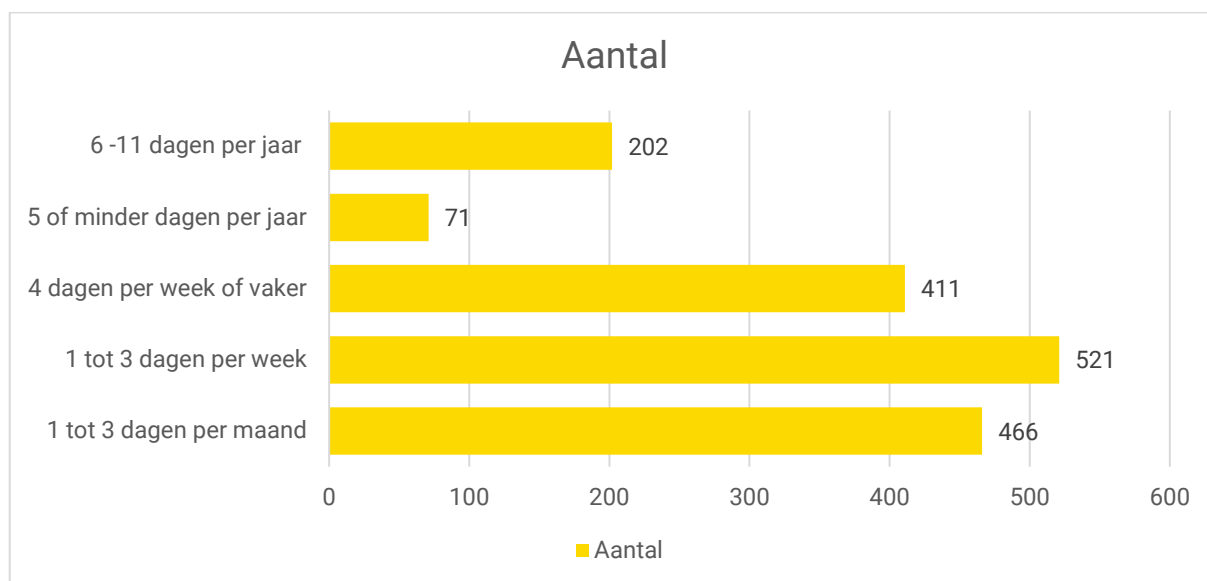


De resultaten van de enquête in vergelijking met de verdeling in check-ins levert het volgende beeld op:

	Enquête	Check-ins
Kind	0,00%	0,10%
Tiener	3,59%	9,00%
Student	16,05%	35,00%
Volwassene	57,56%	17,70%
Senior	22,28%	3,00%
Anoniem	0,53%	35,10%

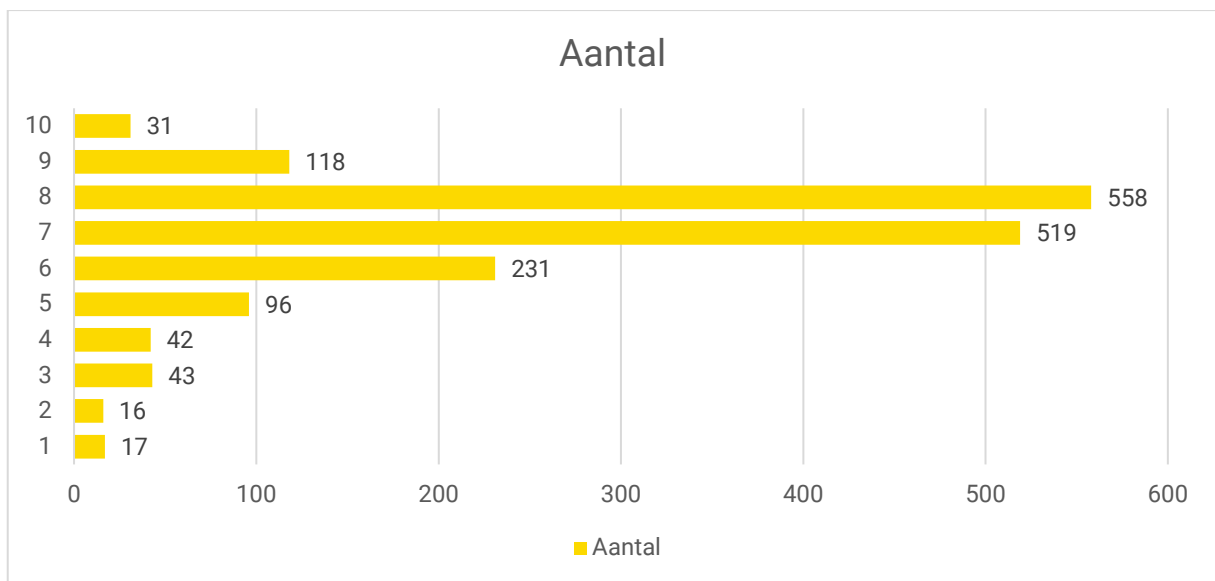
Deze vergelijking laat zien dat er in een afwijking zit qua verdeling tussen de respondenten en de vervoerde reizigers. Een groot aantal reizigers vallen onder de categorie 'Anoniem'. Dit komt met name doordat het aandeel OVPay groeit.

Respondenten is ook gevraagd naar het gebruik van het OV in de provincie.

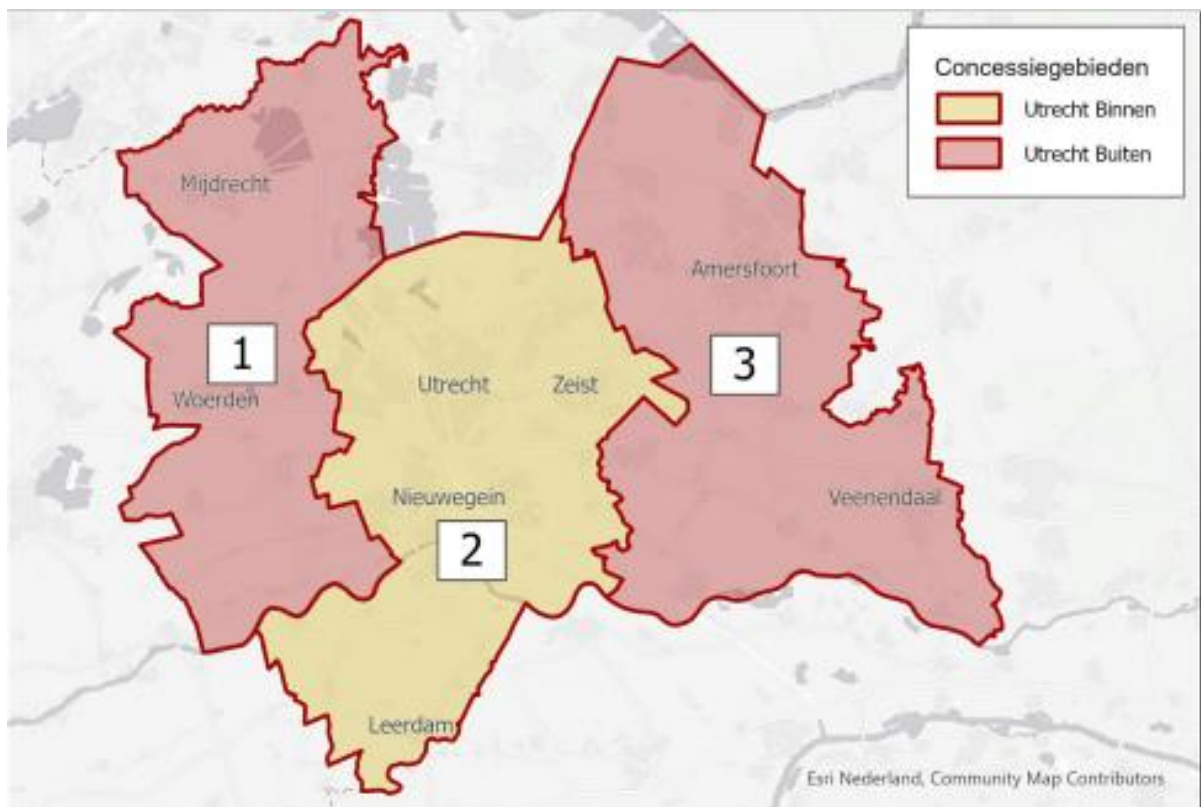


Ongeveer een kwart van de respondenten laat weten 4 dagen per week of vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een derde reist 1 tot 3 dagen per week en ruim een kwart reist 1 tot 3 dagen per maand. De overige respondenten reizen 11 of minder dagen per jaar.

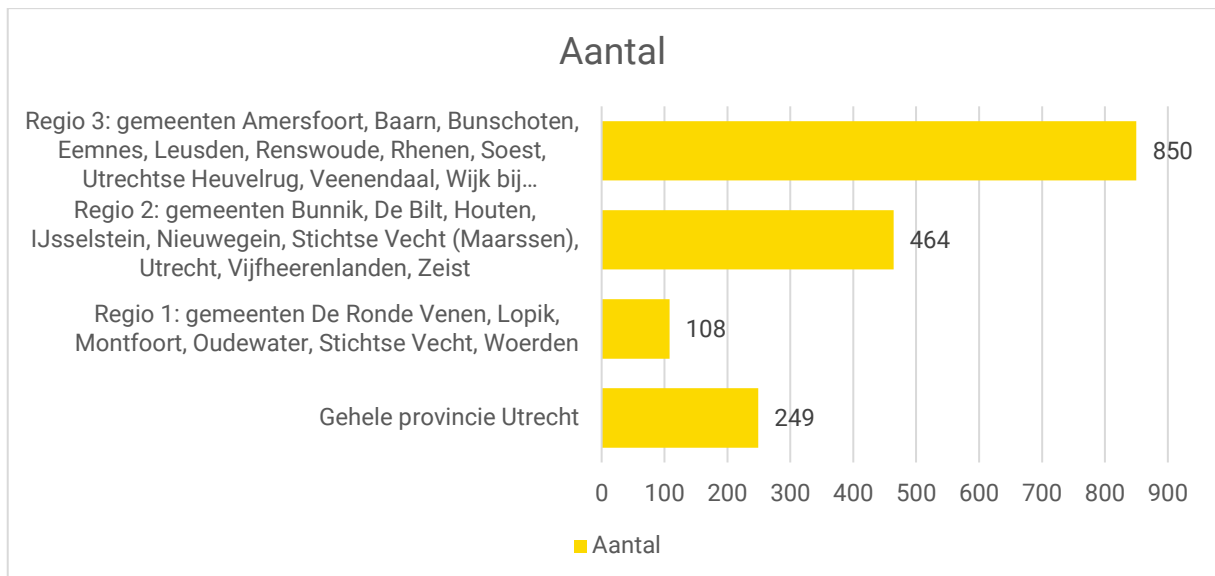
Verder zijn de respondenten gevraagd naar welk rapportcijfer zij geven aan het OV in de provincie Utrecht.



Ruim 87% van de respondenten geeft het openbaar vervoer in de provincie Utrecht minimaal een voldoende; dit is een flinke stijging t.o.v. vorig jaar (71%). Daarnaast geeft maar liefst 42% van de respondenten een beoordeling van 8 of hoger; ook dit is een flinke stijging in vergelijking met vorig jaar (24%).



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

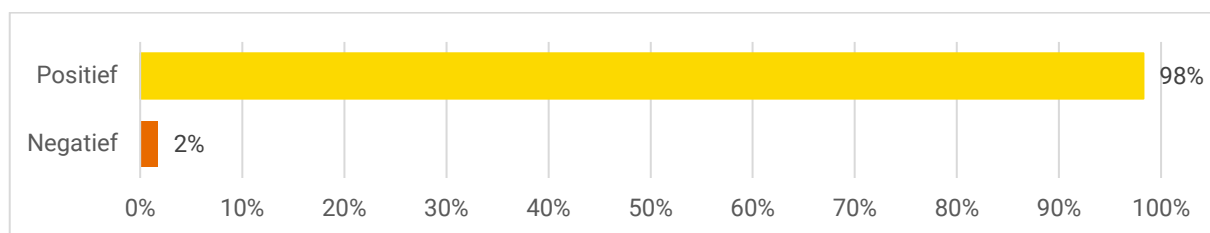


Resultaten inhoudelijke vragen en voorstellen

In dit document zijn de vragen, antwoorden en de daaruit volgende conclusies en/of acties weergegeven. Door de vraagstelling is het percentage 'Geen Mening' in de antwoorden groot. De conclusies, acties en aanpassingen worden bepaald door de overige antwoorden op de vragen en voorstellen. Per vraag is tussen haakjes aangegeven hoeveel respondenten daadwerkelijk een mening over de vraag hadden.

Lijn 5 Woerden – Montfoort (58)

Dit jaar is tussen Woerden en Montfoort buslijn 5 in de spits vaker gaan rijden. We zien een flinke groei van het aantal reizigers op deze buslijn. Hoe ervaart u de uitbreiding van buslijn 5?



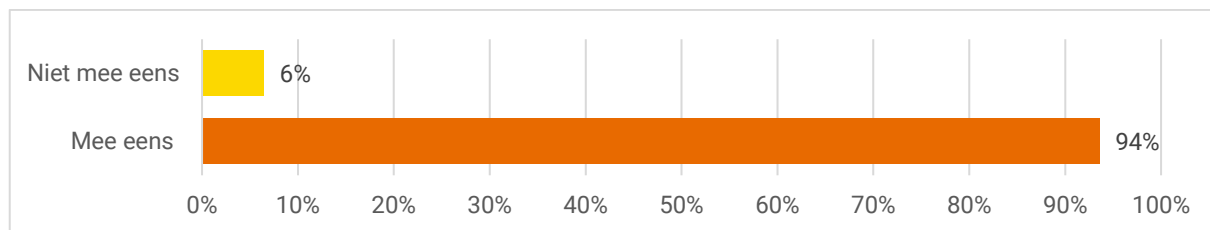
Conclusie Keolis

Van de respondenten geeft 98% aan de uitbreiding van lijn 5 in de spits positief te ervaren. Keolis handhaaft de frequentieverhoging uit 2025 dan ook in 2026.

Lijn 120 Amsterdam Bijlmer ArenA – Breukelen – Utrecht Centraal (93)

Dit jaar zijn de vertrektijden van buslijn 120 van Amsterdam naar Utrecht aangepast. Hierdoor sluit de bus altijd aan op de trein naar Utrecht Centraal in Breukelen. Ook is de overstaptijd van de trein uit Amsterdam op de bus naar Maarssen korter.

Bent u tevreden over het eerder rijden van buslijn 120 van Amsterdam naar Utrecht via Station Breukelen, waardoor de hele dag er een kortere reistijd is tussen Loenen en Breukelen en Utrecht Centraal?



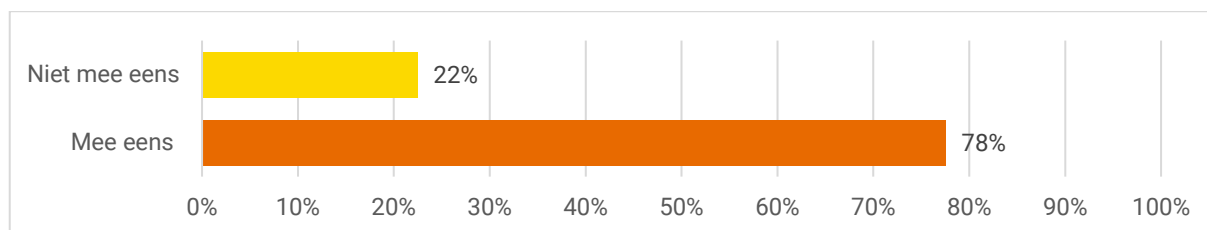
Conclusie Keolis

94% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn met de aanpassing van lijn 120. Deze wijziging blijft dan ook in stand in 2026. Keolis gaat kijken hoe de aansluiting nog verder verbeterd kan worden in de dienstregeling.

Lijn 326 Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht – Uithoorn (89)

Zodra de eerste woningen worden opgeleverd in de nieuwe wijk Oosterland in Mijdrecht is het plan om vanaf Mijdrecht Centrum via de nieuwe wijk Oosterland doorrijden naar Uithoorn Busstation. Dit heeft als gevolg dat lijn 330 (U-liner) en lijn 123 samen in de spits 4 keer per uur in plaats van 6 keer per uur doorrijdt naar Uithoorn. Twee keer per uur heeft lijn 330 (U-liner) vanuit Breukelen Mijdrecht Centrum als eindpunt.

Vindt u het een goed idee om lijn 326 (U-liner) door te trekken naar Uithoorn via Oosterland, ook als dit betekent dat lijn 330 (U-liner) samen met lijn 123 in de spits maar 4 keer per uur doorrijdt naar Uithoorn?



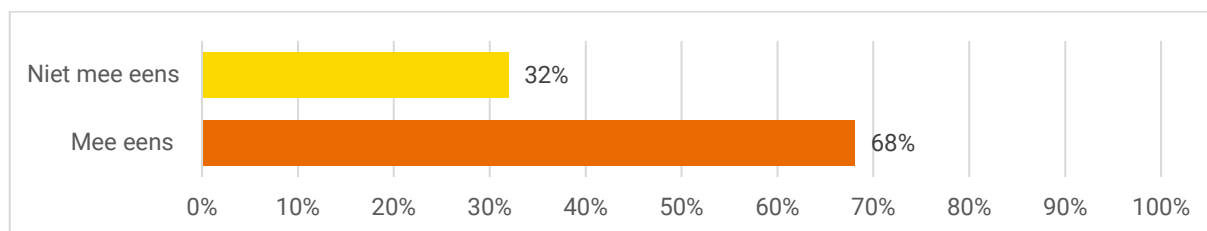
Conclusie Keolis

Zodra de eerste woningen in de nieuwe wijk Oosterland in Mijdrecht worden opgeleverd, zal lijn 326 vanaf Mijdrecht via Oosterland doorrijden naar Uithoorn. De verwachting is dat dit pas eind 2026 aan de orde is. Deze wijziging komt niet in het vervoerplan 2026 maar wordt meegenomen in het vervoerplan van 2027.

Nieuwe lijn 124 Kockengen – Breukelen (72)

Er wordt voorgesteld een nieuwe buslijn (124) te introduceren tussen Kockengen en Breukelen Station. Deze buslijn zal maandag tot en met vrijdag 2 keer per uur rijden tussen Kockengen en het bedrijventerrein de Corridor ten noorden van het station (oranje). De buslijn zal in het weekend niet naar het bedrijventerrein doorrijden maar juist vanaf Kockengen doorrijden naar Kasteel Haarzuilens (grijs), 1 keer per uur. Hiermee vervalt de buslijn 127 tussen Station Vleuten en Kockengen.

Bent u het eens met de introductie van een nieuwe buslijn tussen Kockengen en Breukelen station? Ook als dit ten koste gaat van de buslijn tussen Kockengen en Station Vleuten.



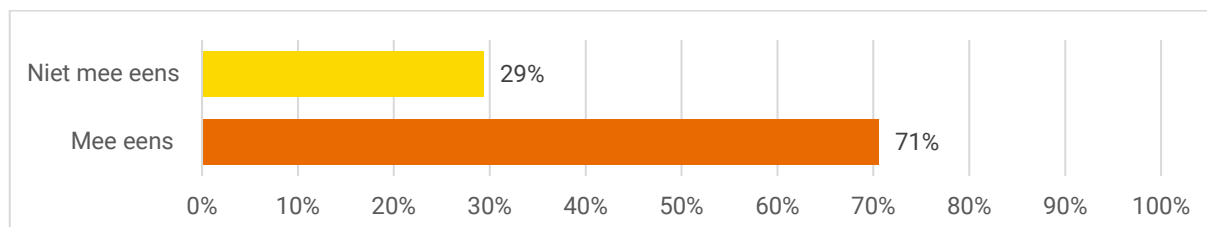
Conclusie Keolis

Een ruime meerderheid is voorstander van dit plan. In samenwerking met Transdev wordt gekeken naar de beste invulling van deze buslijn, zie pagina 5.

Buurtbus 524 Breukelen – Woerden – Noorden (68)

Door de nieuwe buslijn tussen Kockengen en Breukelen kan de buurtbus 524 ingekort worden tot Kockengen. Hierdoor kan de buurtbus van Noorden verlengd worden naar Nieuwkoop tijdens de daluren.

Bent u het eens met het inkorten van de buurtbus tot Kockengen en het aan de andere kant verlengen van de buurtbus in de daluren naar Nieuwkoop?



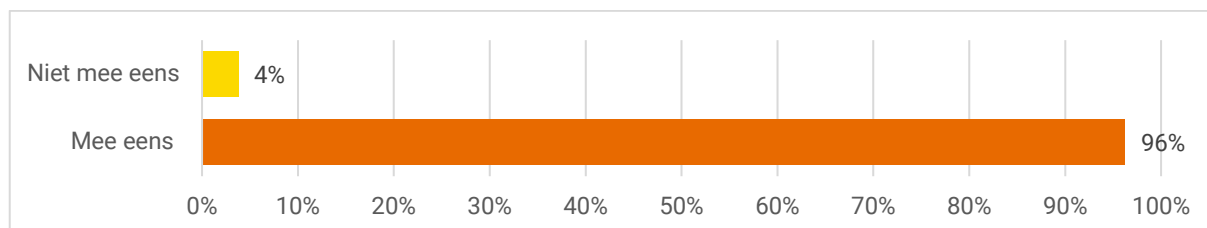
Conclusie Keolis

Zie conclusie voorgaande vraag. Door deze ontwikkelingen zal buurtbus 524 worden ingekort tot Kockengen. Het doortrekken van de buurtbus naar Nieuwkoop is nog onderwerp van gesprek met de buurtbusvereniging.

Buurtbus 522 Weesp – Vreeland (53)

De provincie heeft uitgevraagd om in samenwerking met de buurtbusvereniging en de gemeente Stichtse Vecht te onderzoeken of een snellere route van buurtbus 522 mogelijk is door vanaf Amsterdam Rijnkanaal via Spoorlaan eerst naar Vreeland te rijden en pas daarna naar Kerklaan en Loenen aan de Vecht. Het uiteindelijke doel van deze wijziging is om elk uur de buurtbus te laten rijden in plaats van elke 75 minuten.

Wat vindt u van het voorstel om de route van buurtbus 522 te versnellen om zo een uursfrequentie te realiseren?



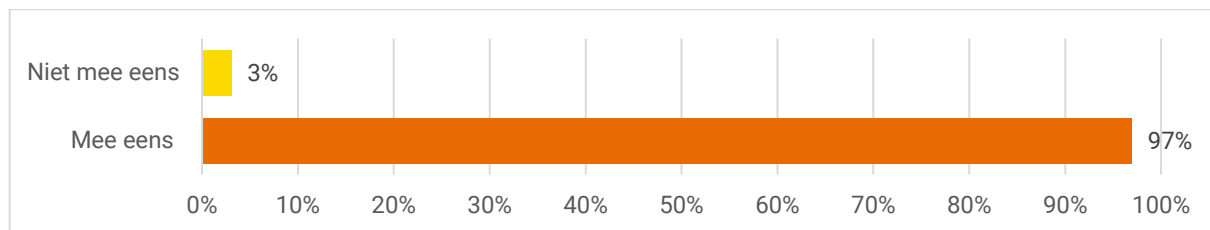
Conclusie Keolis

Het overgrote deel van de respondenten is het eens met dit voorstel. Keolis gaat verder onderzoeken of het infrastructureel mogelijk is om deze wijziging door te voeren om zo een uursfrequentie op lijn 522 te realiseren.

Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum (98)

Het voorstel is om in de periode mei – oktober lijn 121 ook op zondag te rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht om zo de Loosdrechtse Plassen e.o. ook op zondag te verbinden met het OV.

Vindt u het een goed voorstel om lijn 121 ook in de brede zomerperiode (mei – oktober) op zondag te rijden?



Conclusie Keolis

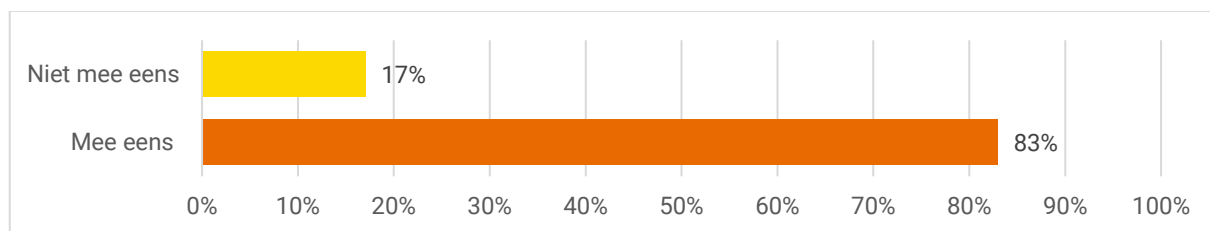
Dit voorstel valt bij 97% van de respondenten goed. In de brede zomerperiode zal lijn 121 dan ook op zondag gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht.

U-flex De Ronde Venen (88)

Met de start van de nieuwe dienstregeling start U-flex in De Ronde Venen en Woerden. U-flex in De Ronde Venen zal uitgevoerd worden door de regiotaxi. Je moet dan minimaal 1 uur van tevoren je rit reserveren. U-flex kan daardoor beter op de afgesproken tijd rijden. Je kan straks in de gehele gemeente De Ronde Venen en Loenersloot reizen, maar niet van/naar Baambrugge. Baambrugge wordt de gehele week bediend door buslijn 120. Hiermee worden recreatieve voorzieningen zoals campings, de Vinkeveense Plassen en de Stelling van Amsterdam beter bereikbaar. Reizen die je ook met de normale bus kan maken, mogen niet met U-flex gemaakt worden. Hoe verder je reist hoe meer je betaalt voor de reis. Abonnementen, zover van toepassing, zijn ook geldig op de ritten gereden door de regiotaxi voor U-flex. U-flex rijdt 's avonds langer door en ook in het weekend: Zondag t/m donderdag: 06.30 - 00.00 uur

Vrijdag en zaterdag: 06.30 - 01.00 uur

Vindt u het een goed voorstel om U-flex 's avonds langer en ook in het weekend te laten rijden en om bijna de gehele gemeente De Ronde Venen te ontsluiten met U-flex?



Conclusie Keolis

Een grote meerderheid is het eens met dit voorstel. Dit voorstel zal worden opgenomen in het definitieve vervoerplan 2026.

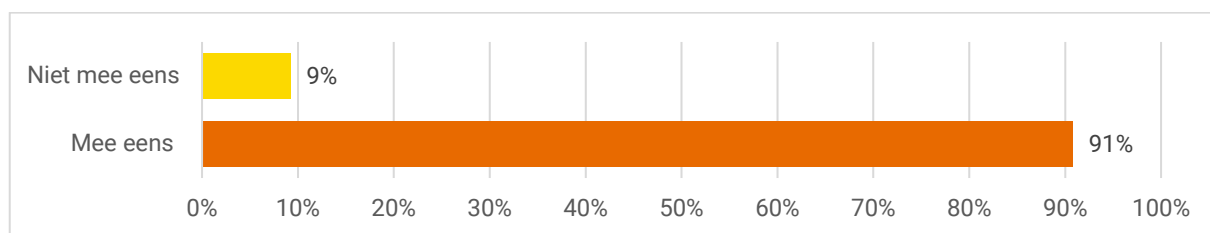
U-flex Woerden (76)

Het voorstel is om U-flex in Woerden vroeger te starten, om 06:30u. Daarnaast is het voorstel om vijf haltes toe te voegen:

- Woerden, Edisonweg/TechnoHUB
- Woerden, La Fontaineplein (Winkelcentrum Snel en Polanen)
- Linschoten, Berkenlaan
- Linschoten, Dorpsstraat
- Linschoten, Toeristisch Overstappunt

Het toevoegen van deze extra haltes zorgt voor een betere dekking van Woerden en Linschoten. Het draagt ook bij aan de bereikbaarheid van onderwijs en recreatie.

Vindt u het eerder starten van U-flex en de extra haltes in Woerden/Linschoten een goed voorstel?



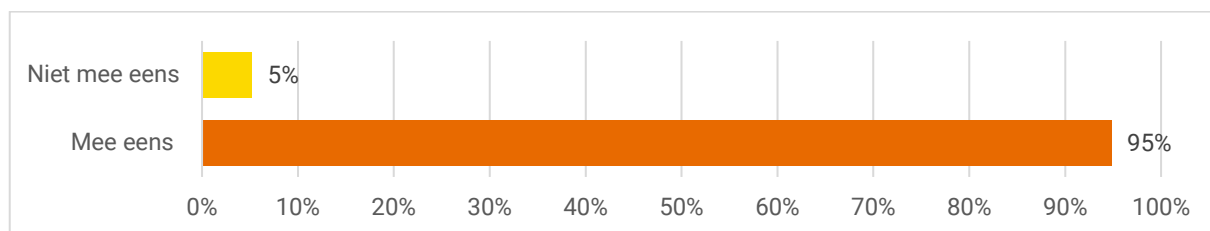
Conclusie Keolis

Ruim 90% is voorstander van dit voorstel. Ook dit U-flex voorstel zal worden opgenomen in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 395 Utrecht Centraal – IJsselstein - Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug (96)

Om werknemers van de bedrijventerreinen langs de route van lijn 395 (U-liner) in de Krimpenerwaard en Lopikerwaard eerder op het werk te kunnen laten komen is het voorstel om op doordeweekse dagen een extra vroege rit te laten rijden vanaf Rotterdam Capelsebrug naar Utrecht Centraal.

Bent u het eens met dit voorstel?



Conclusie Keolis

95% van de respondenten is het eens met dit voorstel. Keolis zal in overleg treden met Qbuzz (lijn 395 wordt gezamenlijk gereden met Qbuzz) om een extra vroege rit in beide richtingen in te passen.

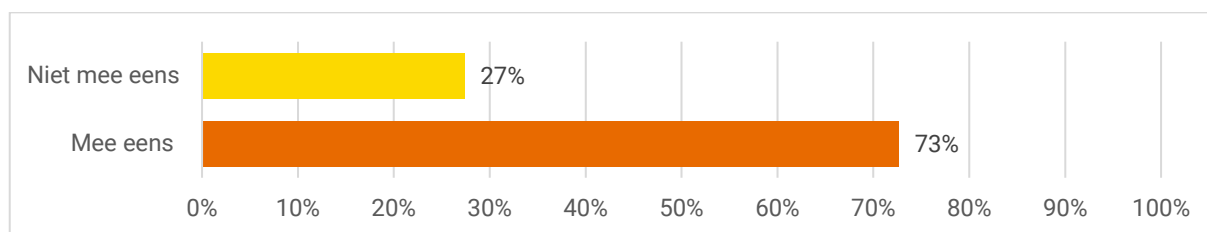
U-liners Vinkeveen (95)

Provincie Utrecht en gemeente De Ronde Venen willen de nieuwe U-liners sneller laten rijden naar Amsterdam en Breukelen. Het gaat om de buslijnen:

- 326 Amsterdam Bijlmer ArenA, Station – Mijdrecht (- Uithoorn)
- 330 Breukelen, Station – Mijdrecht - Uithoorn

Er rijden nu tien bussen per uur per richting in de spits door het dorp Vinkeveen. Voor Vinkeveen zijn er ook plannen om de leefbaarheid te vergroten, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid te verlagen. Veel en groot verkeer past niet bij die plannen. Door de U-liners via de provinciale weg N201 te laten rijden kan er per rit circa 4 minuten rijtijd bespaard worden. De U-liners blijven dan wel halteren bij de bushalte Vinkeveen Viaduct. Ook moet er een nieuwe bushalte bij Vinkeveen West komen. Zo kunnen de inwoners gebruik blijven maken van deze nieuwe snelle bussen. Inwoners uit Mijdrecht en Wilnis en reizigers naar De Ronde Venen zijn door deze routewijziging sneller op bestemming. De buslijn tussen Mijdrecht en Hilversum en de buurtbus blijft wel door het dorp Vinkeveen rijden. De aansluiting van deze bussen uit Wilnis en Vinkeveen op de U-liners zal verbeterd worden. Als het versnellen en de nieuwe bushalte mogelijk is, dan zal de routewijziging pas in 2028 doorgevoerd worden.

Wat vindt u van dit voorstel?



Conclusie Keolis

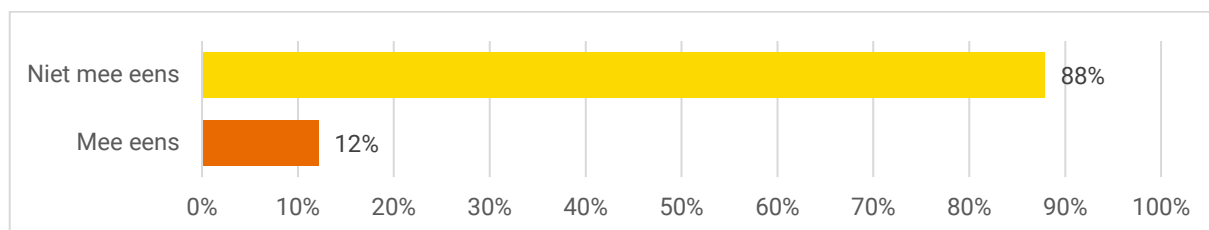
Bijna driekwart is het eens met dit voorstel. Voor 2028 zal dit verder uitgewerkt worden.

Lijn 341 Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede (889)

In Wijk bij Duurstede is het voorstel om de route van lijn 341 (huidige lijn 41) en lijn 56 aan te passen. De wijzigingen zijn:

- Lijn 341 gaat vaker rijden. Op maandag tot en met vrijdag in de ochtendspits richting Utrecht 12 keer in plaats van 8 keer per uur. In de middagspits richting Wijk bij Duurstede wordt 10 keer per uur gereden in plaats van 6 keer per uur.
- Lijn 341 start al om 5.00 uur en rijdt meteen elk kwartier.
- Lijn 56 gaat in de ochtendspits 4 keer per uur rijden in plaats van 2 keer per uur.
- De route van lijn 341 wordt versneld in Wijk bij Duurstede. Daarmee wordt de reistijd naar Utrecht tot maximaal 8 minuten sneller. Lijn 341 stopt alleen op de haltes Busstation, Amstel, Kempenaar en Engk/Frankenhof.
- Voor lijn 341 vervallen de bushaltes: De Geer, Voorwijk, Nieuweweg, Steenstraat/Centrum, Engdijk.
- Lijn 56 gaat voortaan op alle dagen van de week naar het bedrijventerrein Broekweg-Langshaven rijden waarmee ook dit gebied een busverbinding krijgt. Voor lijn 56 vervalt daardoor de halte Busstation.
- Alle haltes in Wijk bij Duurstede blijven bestaan waar lijnen 341 en 56 stoppen. Er komen ook haltes bij op het bedrijventerrein.

Wat vindt u van de wijzigingen (nieuwe route, kortere reistijd, meer bussen en nieuw lijnnummer) op lijn 341?

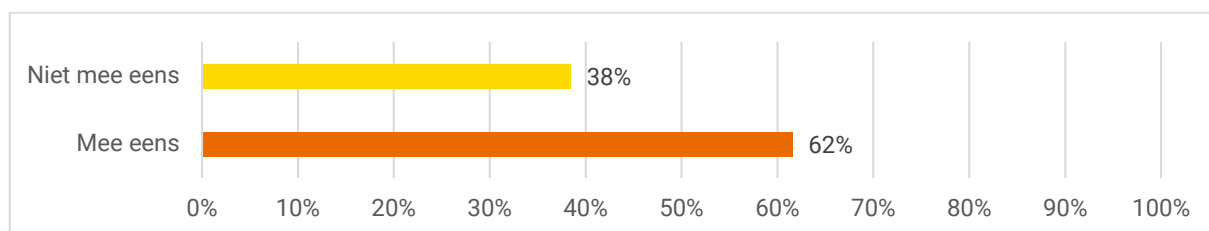


Conclusie Keolis

Er is veel discussie ontstaan over het ontwikkelvoorstel in Wijk bij Duurstede. Reizigers en andere betrokkenen hebben massaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te reageren op het concept vervoerplan. Keolis en de provincie Utrecht nemen de reacties serieus en hebben in samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede alternatieve routes onderzocht. Hier is een alternatief ontwikkelvoorstel uit ontstaan welke aansluit bij zowel de wensen van Keolis, de provincie en de gemeente als bij de wensen van de reizigers binnen Wijk bij Duurstede. Zie pagina 3 en 4.

Lijn 56 Amersfoort – Wijk bij Duurstede (679)

Wat vindt u van het aanbieden van een hogere frequentie en de nieuwe route naar het bedrijventerrein Broekweg-Langshaven van lijn 56?



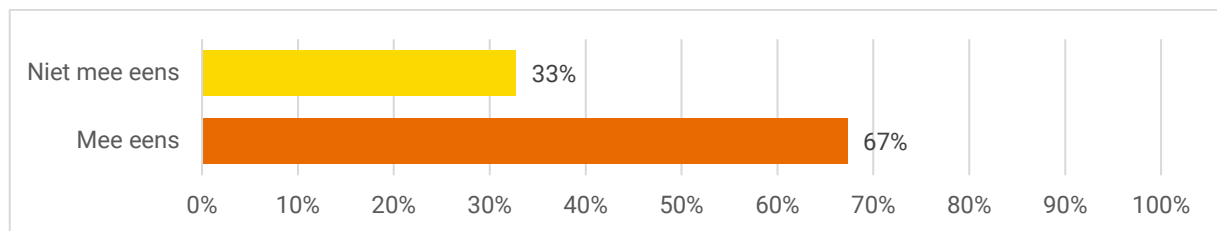
Conclusie Keolis

Een meerderheid is voor het voorstel aangaande lijn 56. Dit voorstel zal dan ook uitgewerkt worden in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 350 Utrecht Centraal – Veenendaal/Wageningen (220)

Het voorstel is om in de avonduren extra ritten te rijden tussen Veenendaal en Elst. Hiermee krijgt Veenendaal ook na 22.00 elk halfuur een bus op lijn 350. Dit zou passen in de dienstregeling door de huidige korte avondritten Amerongen – Veenendaal in te korten vanaf Elst. In Elst kan overgestapt worden op lijn 350 van/naar Wageningen.

Vindt u dit een goed voorstel?



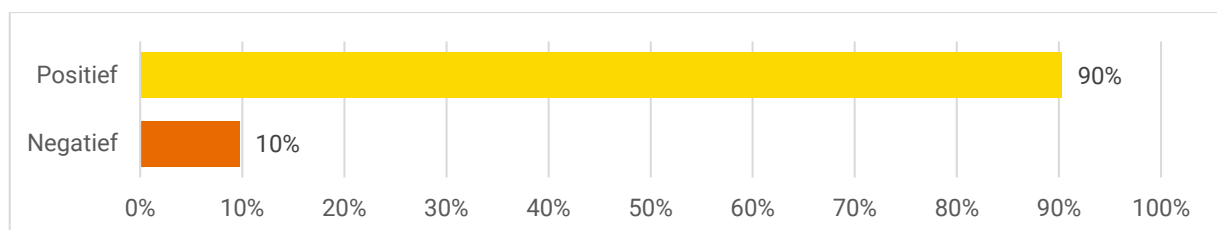
Conclusie Keolis

Twee derde van de respondenten is het eens met dit voorstel. Dit voorstel krijgt een plek in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 4 Amersfoort CS – Kattenbroek – Schothorst (195)

Lijn 4 wordt verlengd van Kattenbroek naar Station Schothorst via Het Masker en de Laan van Emiclaer om zo een snellere directe verbinding te realiseren tussen Kattenbroek en Station Schothorst.

Is het verlengen van lijn 4 naar NS-station Schothorst ten behoeve van een snellere directe verbinding wenselijk?



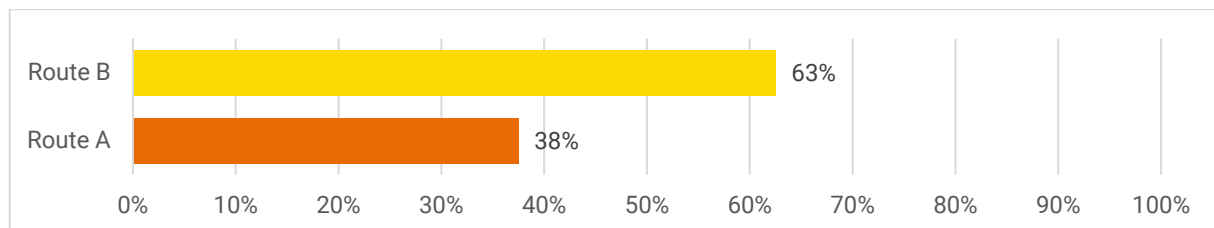
Conclusie Keolis

90% van de respondenten is het eens met de verlenging van lijn 4 naar station Schothorst. Deze verlenging zal in het definitieve vervoerplan 2026 komen.

Lijn 4 Amersfoort CS – Kattenbroek – Schothorst (vervolg) (120)

Lijn 5 en (3)15 (deels) rijden nu vanaf halte Trompetstraat via route A over de Albert Schweitzersingel naar halte De Brand. De Albert Schweitzersingel (route A) blijft een 50 km/u weg. De Bombardonstraat (route B) wordt een 30 km/u weg. Hierdoor zal de route B voor buslijn 4 vanuit Kattenbroek voor een mindere snelle reisoortie zorgen richting station Schothorst, maar wordt wel een groter deel van Zielhorst bediend.

Ziet u de route van lijn 5 vanaf halte Trompetstraat liever via de Albert Schweitzersingel (route A) of liever via de Bombardonstraat (route B)?



Conclusie Keolis

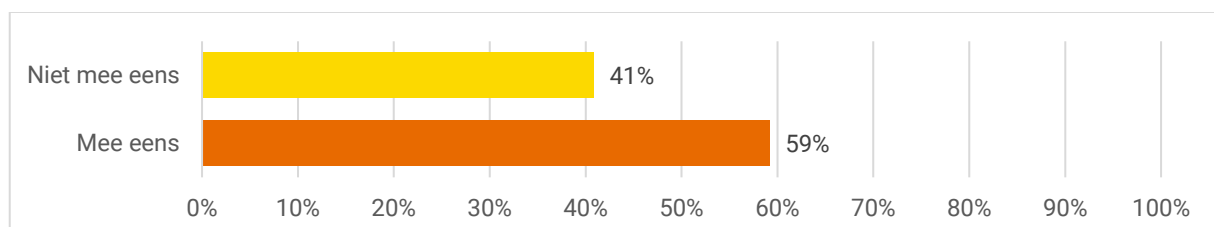
Een meerderheid van de respondenten met mening wenst dat lijn 4 via de Bombardonstraat gaat rijden (45 om 75 respondenten). Keolis, de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort zien dusdanig veel voordelen in het rijden via route A (Albert Schweitzersingel) gezien de snellere route, dat route A in het definitieve vervoerplan 2026 zal worden uitgewerkt.

Lijn 9 Amersfoort CS – Leusderkwartier (164)

Lijn 9 maakt vanaf halte Van Randwijckhuis via de Saffierweg en de Dorresteinseweg een extra lus langs halte De Eemgaarde om vervolgens via de Dorresteinseweg naar het noorden te rijden. De Dorresteinseweg op het gedeelte van de fietsstraat is smal door geparkeerde voertuigen en veel fietsers. Bovendien wordt de bushalte De Eemgaarde momenteel door 13 instappers per dag gebruikt. Door de langere reistijd voor doorgaande reizigers en verkeersveiligheid wordt een andere route voorgesteld.

De halte Van Randwijckhuis zal verplaatst worden van de Saffierweg naar de Diamantweg. Verder zal er een nieuwe halte worden aangelegd bij de kruising van de Diamantweg en de Dorresteinseweg. Hiermee vervalt de halte De Eemgaarde en wordt de route voor lijn 9 met 500 meter verkort. Door de nieuwe haltes blijft voor iedereen een bushalte in de buurt beschikbaar.

Bent u het eens met de voorgestelde routewijziging waarmee doorgaande reizigers een kortere reistijd krijgen en de verkeersveiligheid van fietsers op de Dorresteinseweg verbeterd?



Conclusie Keolis

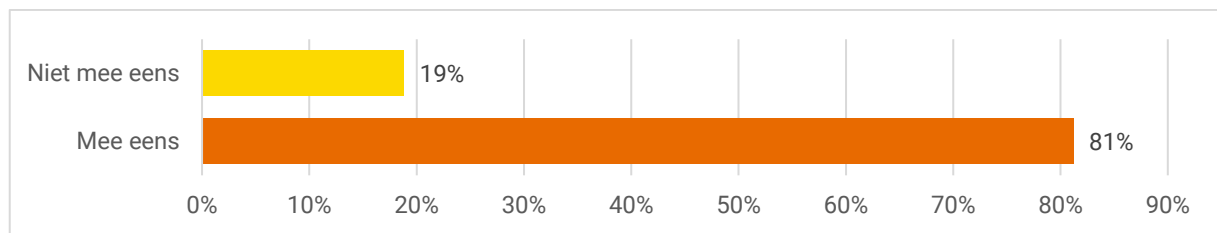
Een meerderheid van de respondenten steunt dit voorstel. Vanuit wooncentrum De Eemgaarde zijn zorgen geuit over het opheffen van halte De Eemgaarde. Keolis, de provincie en de gemeente Amersfoort nemen de zorgen serieus maar zien voldoende voordelen om het voorstel te handhaven.

Dit voorstel zal een plek krijgen in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 203 Amersfoort Schothorst – Utrecht Science Park (186)

De huidige route van lijn 203 loopt via de Van Randwijcklaan, de Stadsring, de Utrechtseweg (richting Utrecht), de Kersenbaan en de Leusderweg. Deze route is erg filegevoelig. Het voorstel is om lijn 203 over de Ringweg Kruiskamp, Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan en de Everard Meysterweg te laten rijden om vervolgens ter hoogte van de Leusderweg de huidige route richting de A28 weer op te pakken. Deze route geeft minder vertraging door ander verkeer. Daarnaast worden een geheel nieuw deel van Amersfoort aangesloten op een directe USP-lijn. De haltes op de Stadsring blijven in de spits bediend door een buslijn naar Utrecht Science Park (315).

Vindt u dit een goed idee?



Conclusie Keolis

De routewijziging van lijn 203 binnen Amersfoort wordt door een grote meerderheid positief ontvangen. Er is dus geen reden om dit voorstel te wijzigen.

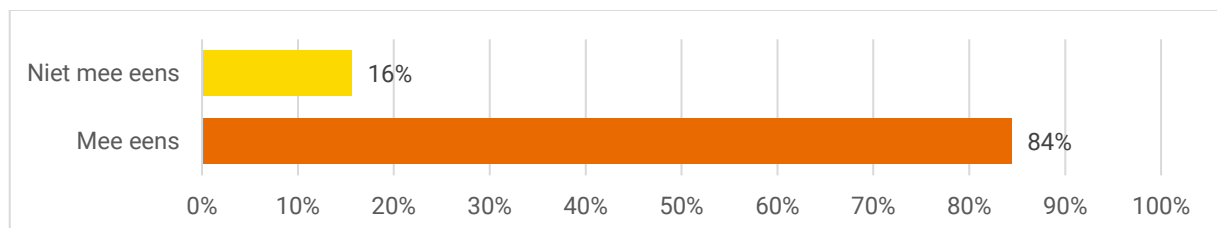
Nachtnet (269)

Sinds december 2024 wordt het volledige nachtnet weer gereden. Medio januari 2025 maakten gemiddeld 20 reizigers per rit gebruik van het nachtnet in de regio Utrecht. Dit toont aan dat duidelijk behoefte is aan openbaar vervoer in de nachtelijke uren.

Het nachtnet ook op donderdag te rijden. Daarmee gaan de volgende lijnen op donderdag rijden:

- N1, N4, N5, N6 en N9.
- N7 tussen Utrecht CS - De Meern-Zuid
- N20 tussen Utrecht CS – Maarssen
- N41 tussen Utrecht CS – Galgenwaard
- N50 tussen Utrecht CS - Driebergen-Zeist

Wat vindt u van het voorstel om het nachtnet uit te breiden naar donderdagavond?



Conclusie Keolis

Een ruime meerderheid is het eens met de uitbreiding van (een deel van) het nachtnet op donderdagavond. Dit zal dan ook in het definitieve vervoerplan 2026 een plek krijgen.

Open reacties

Respondenten hebben de mogelijkheid gehad om een open reactie te geven op de beide concept vervoerplannen. Deze zijn samengevat als volgt:

Respondenten woonachtig in de westelijke gemeenten

- **Onbetrouwbaar OV:** Veel uitval, slechte aansluitingen, vooral buiten de spits.
- **Slechte bereikbaarheid:** Kleine kernen voelen zich vergeten; flexvervoer schiet tekort.
- **Hoge kosten:** Reiskosten te hoog in verhouding tot de kwaliteit.
- **Verbindingswensen:** Meer directe lijnen naar o.a. Utrecht, Woerden, ziekenhuizen.
- **Dienstregeling:** Slechte aansluiting op trein, vooral in Breukelen.
- **Avond/nachtdiensten:** Tekort aan late ritten, vooral voor studenten.
- **Avondritten Mijdrecht – Woerden:** de wens voor extra avondritten op lijn 123.
- **Verbeterpunten:** Betere afstemming, communicatie en haltevoorzieningen.
- **Positief:** Nieuwe bussen en hogere frequentie op enkele lijnen.

Hoofdprobleem: Kleine gemeenschappen voelen zich structureel buitengesloten van goed OV.

Keolis

Keolis werkt dagelijks hard om de betrouwbaarheid te verbeteren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen is een belangrijke pijler in de nieuwe concessie. Ontsluitende lijnen behouden minimaal het huidige niveau of worden uitgebreid. Keolis herkent de verbindingswensen maar benadrukt dat deze meer kans van slagen hebben als er cijfermatige onderbouwingen met Keolis worden gedeeld.

Het verbeteren van de aansluitingen is een belangrijk aandachtspunt voor Keolis om zo de gehele ketenreis te verbeteren.

Respondenten woonachtig in de oostelijke gemeenten

- **Slechte verbindingen & overstappen:** Gebrek aan directe lijnen (zoals Soesterberg–Utrecht), slechte aansluitingen op trein en tussen regio's.
- **Te lage frequentie:** Vooral 's avonds en in het weekend zijn er te weinig ritten; veel klachten over uitval.
- **Verbeterwensen:** Meer directe lijnen, kwartierdiensten op drukke routes, uitbreiding van bestaande lijnen, en betere dekking in buitengebieden.
- **Infrastructuur & comfort:** Haltes en reisinformatie moeten beter; voorkeur voor comfortabele bussen.
- **Overige signalen:** Onbegrip over lijnnummerwijzigingen, roep om duurzaam OV, en betere bereikbaarheid van kleine dorpen.

Conclusie: Grote behoefte aan betrouwbaarder, directer en frequenter OV, vooral buiten de spits en in kleinere kernen.

Keolis

Keolis is voornemens om de aansluitingen en haar dienstverlening nog verder te verbeteren. De frequenties van veel lijnen worden verhoogd in de nieuwe concessie zowel in de spits als in het dal en in de avond. Keolis blijft in gesprek met wegbeheerders om haltes en voorzieningen te verbeteren.

1.4 Reacties op de voorstellen door gemeenten

Uithoorn

Dank voor het toezenden van het concept vervoerplan 2026.

Ik zie voor Uithoorn een mogelijke komst van lijn 126. Dat lijkt me prima. Zeker omdat deze lijn de Hoef en Mijdrecht een betere aansluiting op Uithoorn geeft.

Over aansluiting gesproken: ik lees, toch wel tot mijn spijt, helemaal niets over het verbeteren van de aansluiting op de tramlijn 25 in Uithoorn met lijn 330 en wellicht ook lijn 123.

Ik hoor van de buurgemeente dat het beter kan. Is de aansluiting al prima en zijn we verkeerd geïnformeerd?

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Uithoorn voor haar reactie op het concept vervoerplan. Het verbeteren van de aansluiting van de lijnen 330, 123 en op termijn 326 op tramlijn 25 in Uithoorn is een uitwerking van de dienstregeling. Waar mogelijk zal Keolis deze aansluiting dan ook verbeteren.

Oudewater

De gemeenteraad van Oudewater ziet nog verbeterkansen voor het busvervoer. Daar zullen wij in het vervolg van deze brief op in gaan.

- 1. Betrouwbaarheid dienstverlening** De mate waarin bussen uitvallen is gelukkig fors afgenomen in de afgelopen twee jaar. Dat zal ongetwijfeld te maken hebben met de massale wervingscampagne van nieuwe chauffeurs. De problematiek is echter nog niet voorbij. Nog te vaak komen bussen – ook middenin de spits – niet opdagen. Wij vragen hier blijvend aandacht voor. De toekomstige uitvoerder kan duidelijk nog niet op de handen gaan zitten. Ook vragen wij opnieuw om tijdige en proactieve communicatie als bussen niet rijden, zodat alternatieve reisopties onderzocht kunnen worden.
- 2. (Spits)bus lijn 123** De verkeersproblemen in Woerden, met name rondom het Station/Utrechtsestraatweg en de Hollandbaan/Burgemeester Van Zwietenweg. Door deze verkeersinfarcten is de vertraging soms fors. Wij vragen te onderzoeken of de bus uit Oudewater aan de zuidzijde van het station kan halteren, zodat het infarct bij de Utrechtse straatweg ontweken wordt. Verder vragen wij in hoeverre het mogelijk is lijn 123 in twee separate lijnen op te knippen: WoerdenMijdrecht en Woerden-Oudewater. Er zijn nauwelijks doorgaande reizigers tussen Mijdrecht en Oudewater, terwijl vertraging opgedaan in het ene lijndeel het andere lijndeel nadelig beïnvloedt.
- 3. Spitsbussen lijn 107** In het vervoersplan 2025 zijn extra spitsbussen in de ochtend toegevoegd richting Gouda. Een waardevolle investering! Tegelijkertijd is de spreiding van de bussen over het uur gewijzigd van elk kwartier naar 4 bussen dicht op elkaar, en langere tijd geen bus.' Wij vragen of de verdeling van deze bussen over het uur beter gespreid kan worden.
- 4. Bediening Hekendorp** Wij vragen u om met vervoerder af te spreken dat alle ritten van lijn 107 vanuit Utrecht die stoppen op Oudewater Molenwal altijd doorrijden naar Hekendorpse Veer (en vandaar eventueel naar Haastrecht en Gouda). Wij vragen u om met vervoerder af te spreken dat alle ritten richting Utrecht die starten op Oudewater Molenwal, voortaan starten op Hekendorpse Veer (of Haastrecht), dan wel stoppen op Hekendorpse Veer na een start op Station Gouda.
- 5. Uitstaphalte Zwier Regelinkstraat** De wens om overstappen tussen lijn 123 en 107 mogelijk te maken neemt toe. Het is al een tijd geleden dat hier onderzoeken naar zijn aangekondigd. Een goede en eenvoudige eerste stap zou het realiseren van een uitstaphalte op de Zwier Regelinkstraat ter hoogte van de rotonde met de N228 kunnen zijn. Vanaf daar is het slechts enkele tientallen meters lopen naar halte Tramweg om een overstap te maken.
- 6. Centrale bushalte Oudewater onderzoeken** Een centrale bushalte (zoals Oudewater voor 2010 kende op de Molenwal) is wenselijk om aansluiting van alle buslijnen (123, 107 en 505) op elkaar mogelijk te maken en

voorzieningen te concentreren (zoals digitale reisinformatie, wachtvoorzieningen etc.) De ideale locatie hiervoor zou de directe omgeving van de rotonde Zwier Regelinkstraat/N228 zijn. Idealiter zou dit plaats vinden in de context 17.03, 7.14, 7.21, 7.34, 7.41 en 8.01 uur van een herinrichting van dit gebied, waar zich nu nog met name bedrijven bevinden, maar de toegang tot Oudewater vormt. Wij vragen de mogelijkheden voor zo'n centrale busvoorziening te onderzoeken.

7. Gebreken aan bussen Wij vragen aandacht voor onderhoud aan de bussen. Regelmatig rijden er bussen met defecten aan de in- en uitcheckapparatuur, of defecten aan bijvoorbeeld een deur. Ook aandacht voor personeels materiaaltekort op de werkplaatsen is noodzakelijk. We kunnen als politiek wel om meer busritten vragen, maar dan moeten er wel bussen zonder mankementen beschikbaar zijn.

8. Aanvullende wensen Net als in 2023 brengen wij eventuele verdere investeringen in de bestaande dienstregeling onder uw aandacht. Dit betreft herinvoering van lijn 207 naar Utrecht Science Park, middagspitsbussen op lijn 107, uitbreiding van de frequentie van lijn 123 tot een halfuurdienst, avond- en weekendbediening.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Oudewater voor haar reactie op het concept vervoerplan.

- 1. Keolis dankt de gemeente Oudewater voor het onder de aandacht brengen van de betrouwbaarheid. Keolis werkt hard om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te (blijven) waarborgen.*
- 2. De verkeersproblematiek rondom station Woerden is bekend. Het verplaatsen van lijn 123 naar de zuidzijde van het station is echter niet wenselijk gezien de verdere splitsing van het busstation welke dan ontstaat. De knip van lijn 123 in twee losse lijnen kan een onderzoeksopgave worden voor 2027.*
- 3. De spreiding van de spitsritten op lijn 107 (wordt 307) zal verbeteren in 2026.*
- 4. Het structureel doortrekken van de ritten van lijn 307 (afkomstig uit Utrecht) tot aan Hekendorpse Veer (i.p.v. tot Oudewater) is gezien de bezetting op dit traject niet noodzakelijk.*
- 5. Om de overstapmogelijkheid tussen lijnen 123 en 307 mogelijk te maken, dienen er infrastructurele aanpassingen te worden gedaan. Keolis treedt graag in overleg over mogelijke ontwikkelingen.*
- 6. Een dergelijke centrale halte vergt flink wat infrastructurele aanpassingen. Ook hiervan zegt Keolis graag aan te haken bij mogelijke ontwikkelingen.*
- 7. Keolis dankt de gemeente Oudewater voor het onder de aandacht brengen van mogelijke gebreken aan bussen.*
- 8. Lijn 207 (Oudewater – Utrecht Science Park) zal in 2026 gaan rijden. Lijn 307 kent uitbreidingen in de middagspits. Lijn 123 wordt niet uitgebreid gezien de (ontbrekende) vraag. Het eventueel verder verbeteren van het vervoersaanbod op deze lijn vraagt ook flexibiliteit van de buurtbusvereniging.*

Stichtse Vecht

Allereerst zijn wij er blij mee dat de afstemming tussen lijnen 120 en 12 (Keolis en Transdev) verbetert en dat daarmee de verbindingen tussen Maarssen, Breukelen en Utrecht worden verbeterd.

Daarnaast blijven wij wel onze vragen houden bij het U-flex aanbod. Misschien niet helemaal passend bij dit vervoersplan, maar reizigers ervaren nog steeds beperkt gemak van deze service. Daar zouden we graag het gesprek over aan gaan.

Als laatste haken wij graag aan bij de overleggen over buurtbus 522. We zijn heel benieuwd welke overwegingen hier achter liggen en zouden zelf ook graag aanhaken bij dit punt. Ook omdat dit interprovinciaal vervoer betreft en er mogelijk ook kansen liggen richting Hilversum.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Stichtse Vecht voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Het U-flex aanbod binnen de gemeente Stichtse Vecht betreft het aanbod van Transdev, de concessiehouder van Utrecht Binnen. De wens voor de aanpassing van buurtbus 522 komt vanuit het streven naar een 60-minuten frequentie. Doortrekken richting Hilversum is wat betreft Keolis en de provincie Utrecht geen optie.

De Ronde Venen

Inleiding

Met deze notitie reageert de gemeente De Ronde Venen op het Concept-Vervoerplan 2026 voor de Concessie Utrecht Buiten.

Aanpassingen

De volgende aanpassingen ten opzichte van de huidige dienstregeling, die betrekking hebben op de gemeente De Ronde Venen, zijn opgenomen in het Concept-Vervoerplan 2026:

- P. 10: Betere aansluiting van lijn 120 op trein in Breukelen naar Utrecht CS;
- P. 16: Verplaatsen halte naar Ringdijk Eerste Bedijking in Amstelhoek;
- P. 16: Voorstel voor buslijn naar Twistvlied;
- P. 21: Verbeteren flexvervoer in De Ronde Venen => bedieningsgebied en -periode;
- P. 37: Ontsluiting Het Oosterland en doortrekken naar Uithoorn;
- P. 81: Frequentieverhoging lijn 326;
- P. 83: Lijn 330 (Breukelen-Uithoorn): meer DRU's (6%);
- P. 102: Lijn 120: hogere frequentie in de spits;
- P. 103: Lijn 121: voor DRV geen wijziging;
- P. 104: Lijn 123: geen wijzigingen;
- P. 113: Lijn 326 (Amsterdam Bijlmer/Arena-Mijdrecht): wijzigingen in verband met Het Oosterland.

Strategisch OV-plan is leidend

De gemeenteraad heeft enkele jaren geleden het Strategisch OV-plan vastgesteld. Dit OV-plan is richting de provincie de gemeentelijke inbreng geweest bij het proces om te komen tot de nieuwe OV-concessie. De twee kernpunten van dit plan zijn:

- Snelle en hoogfrequente lijnen naar de OV-knooppunten Amsterdam Bijlmer-Arena, Breukelen NS en Uithoorn Busstation;
- Onderliggend flexibel systeem in en tussen de dorpen.

Gemeente, provincie en vervoerder hebben de afgelopen jaren niet gewacht op de nieuwe OVconcessie voor het doorvoeren van wijzigingen. We hebben gezamenlijk aan aanpassingen in de lijnvoering gewerkt, met bijbehorende aanpassingen in de haltevoorzieningen. Dit is gebeurd conform de kernpunten en overige uitgangspunten van het Strategisch OV-plan. Het versnellen van de lijnen 126 en 130 via de Industrieweg en Mijdrechtse Dwarsweg is daarvan de belangrijkste wijziging. Ook de aandacht voor een goede OV-ontsluiting in het kader van het project Toekomst N201 is een mooi resultaat van de samenwerking.

Het Concept-Vervoerplan 2026 is in meerdere opzichten een verdere doorontwikkeling van deze kernpunten. Dit is een positieve ontwikkeling. De gemeente vraagt in het kader van dit ConceptVervoerplan echter ook aandacht voor enkele onderwerpen die minder in lijn van het Strategisch OV-plan liggen.

Positieve ontwikkelingen

De gemeente vindt het belangrijk om allereerst deze positieve ontwikkelingen te noemen.

Hogere frequentie van lijn 326 (Mijdrecht-Amsterdam Bijlmer/Arena) Dit sluit aan bij de snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten.

Behoud/kleine toename frequentie lijn 330 (Breukelen-Utrecht)

Dit sluit aan bij de snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten.

Aandacht voor onderliggend flexibel systeem (bedieningsgebied en -periode)

Dit sluit aan bij de ontwikkeling van een onderliggend flexibel systeem, zoals opgenomen in het Strategisch OV-plan. De gemeente vraagt wel dit nader uit te werken en de gemeente een duidelijke rol te geven in het proces. Zie later in de reactie.

Aansluiting lijn 120 op trein in Breukelen, hogere frequentie 120, behoud 121 en 123

Dit sluit aan bij de ontwikkeling van een onderliggend flexibel systeem, zoals opgenomen in het Strategisch OV-plan.

Extra aandacht nodig

De gemeente vindt het belangrijk dat er extra aandacht is voor de volgende onderwerpen.

Communicatie (dorpsgerichte benadering)

De gemeente ziet diverse positieve ontwikkelingen in het Concept-Vervoerplan 2026, zoals de verhoging van de frequentie van lijn 326. De gemeente mist echter een communicatiestrategie rondom deze (positieve) ontwikkelingen. Dit geldt overigens ook rondom de bestaande lijnvoering en dienstregeling. Het is essentieel om intensief te communiceren over het openbaar vervoer om een positievere benadering van het openbaar vervoer te bewerkstelligen en daarmee het gebruik te stimuleren.

In dit verband wil de gemeente verwijzen naar een uitgevoerde pilot rondom communicatie. De gemeente heeft de afgelopen jaren de Pilot Aanvullend Openbaar Vervoer gedaan, gericht op het verbeteren van de communicatie rondom openbaar vervoer. Er is een dorpsgerichte benadering uitgewerkt, waarbij de communicatie zich richt op de reismogelijkheden van en naar de afzonderlijke dorpen. Deze pilot krijgt op dit moment een vervolg waarbij specifieke doelgroepen worden benaderd.

De gemeente is van mening dat deze dorpsgerichte benadering uitstekend provinciebreed voor de dorpen kan worden uitgerold. Ook bespreekt de gemeente graag de mogelijkheden hoe (met communicatie) het openbaar vervoer een grote rol in de bereikbaarheid van het Bedrijventerrein Mijdrecht (meer dan 5.000 werknemers) te geven in het kader van de werkgeversbenadering van Goed op Weg.

Buurtbus/Lijn 526: Extra communicatie

Er zijn geen wijzigingen in het Vervoerplan opgenomen met betrekking tot de buurtbus/lijn 526. De gemeente blijft zich inzetten voor lijn 526 door over deze vervoersvoorziening te communiceren. De gemeente heeft recent een enquête uitgevoerd en ideeën ontwikkeld. De gemeente wil de komende tijd in gesprek met provincie en vervoerder om deze ideeën verder te concretiseren en te realiseren.

Ontsluiting Mijdrecht-West/Het Oosterland

De gemeente ontwikkelt zich de komende jaren sterk met de bouw van circa 3.000 woningen tot 2030. Eén van de nieuwe wijken is Het Oosterland in Mijdrecht met 830 woningen. Er zijn in het Concept-Vervoerplan diverse suggesties opgenomen voor een betere ontsluiting van MijdrechtWest en Het Oosterland.

De gemeente vindt het positief dat de provincie en vervoerder meedenken met een goede ov-ontsluiting van dit (nieuwe) deel van Mijdrecht. Echter, de huidige ideeën lijken niet aan te sluiten bij de kernpunten van het Strategisch OV-plan. Daarin streeft de gemeente juist naar snelle, hoogfrequente en gestrekte lijnen.

De gemeente is er dan ook nog niet van overtuigd dat de in het Concept-Vervoerplan opgenomen voorstellen de beste manier zijn om dit deel van Mijdrecht met het openbaar vervoer te ontsluiten. De gemeente stelt daarom voor om nader onderzoek te doen naar de wenselijkheid en de wijze van een ov-ontsluiting van Mijdrecht-West en Het Oosterland.

De oplevering van de eerste woningen in Het Oosterland is niet eerder dan de start van de nieuwe dienstregeling eind 2026. Daarnaast is het noodzakelijk om een keerlus bij Mijdrecht-Centrum te realiseren om Het Oosterland te ontsluiten, waarvoor nog geen (definitief) plan is. Dit biedt de mogelijkheid om dit onderzoek uit te voeren.

Vragen die daarbij aan bod moeten komen, zijn:

- Is deze verbinding logisch in relatie tot de ontwikkeling van snelle en hoogfrequente

verbindingen?

- Wat is de reizigerspotentie/vervoerswaarde van deze lijn?
- Is er rekening gehouden met de infrastructurele beperkingen van deze route?
- Zijn de routes getoetst door vervoerder?
- Zijn er alternatieven denkbaar?

U-flex

Het Strategisch OV-plan gaat uit van een gemeentebrede dekking van een flexibel onderliggend netwerk. Op dit moment rijdt SyntusFlex in Mijdrecht, Wilnis en Waverveen, vervult de buurtbus een rol en zijn er enkele lijnen door de dorpen. Het gebruik van SyntusFlex blijft echter beperkt. De gemeente vindt het positief dat er in het Vervoerplan aandacht is voor U-flex. De gemeente denkt graag met provincie en vervoerder mee hoe U-flex aantrekkelijker te maken. De gemeente benadrukt ook in dit verband het belang van communicatie.

Ruimtelijke/infrastructurele ontwikkelingen

Zoals eerder aangegeven vinden er de komende jaren grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente plaats. Dit biedt kansen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. De gemeente zet deze kansen graag op een rij:

Verplaatsing halte Amstelkade in Amstelhoek (p. 16)

Deze verplaatsing is gekoppeld aan de ontwikkeling van woningen op de locaties Engel en Pothuizen in Amstelhoek. De halte krijgt zo een centrale ligging, betere voorzieningen en is beter bereikbaar vanuit Amstelhoek. Vooralsnog is er nog geen concrete planning van deze ontwikkelingen en laat de verplaatsing daarom nog op zich wachten.

Nieuwe bewoners en openbaar vervoer

De werkzaamheden van het bouwrijp maken van de nieuwe wijk De Maricken II in Wilnis (650 woningen) zijn gestart. Onderdeel daarvan is de aanleg van een nieuwe bushalte aan de Mijdrechtse Dwarsweg in Wilnis. Gemeente, provincie en vervoerder – en ook de ontwikkelaars - moeten er gezamenlijk naar streven bewoners vanaf de eerste dag na hun verhuizing te stimuleren om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De gemeente gaat graag in gesprek hoe dit (wederom met communicatie) te bereiken.

Diverse ontwikkelingen voor de middellange termijn

Deze ontwikkelingen hebben effect op het gebruik van het openbaar vervoer, vragen aandacht bij de haltes en kunnen in de toekomst effect hebben op de dienstregeling:

- Halte Vinkeveen-West: deze halte zorgt voor een versnelling van de lijnen 326 en 330;
- Halte Vinkeveen-Viaduct in combinatie met Centrumplan Vinkeveen: de gemeente ontwikkelt de komende jaren het centrum van woningen en de provincie werkt aan de toekomst van de provinciale weg N201. Een aantrekkelijke halte kan de functie van het openbaar vervoer in de bereikbaarheid van de Vinkeveense Plassen vergroten;
- Ontwikkeling Bon-locatie in Abcoude: het betreft de bouw van ruim 275 woningen, in de directe nabijheid van de halte bij de carpoolplaats;
- Ontwikkeling Mobiliteitshub Mijdrecht-Centrum: gemeente doet onderzoek naar de mogelijkheden om de huidige halte Mijdrecht-Centrum verder te ontwikkelen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente De Ronde Venen voor haar uitgebreide reactie op het concept vervoerplan. Verder dankt Keolis de gemeente voor het benoemen van de positieve ontwikkelingen.

De gemeente De Ronde Venen merkt op dat er op het gebied van communicatie naar de buitenwereld toe rondom ontwikkelingen nog veel te halen valt. Keolis erkent dit en neemt dit mee in de gesprekken met Transdev bij de uitrol van U-OV in de gehele provincie.

De gemeente geeft aan dat er recent een enquête is uitgevoerd en dat er ideeën zijn ontwikkeld. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente om deze ideeën te verkennen.

De gemeente stelt voor om verder onderzoek te doen naar de wenselijkheid en de wijze van een ov-ontsluiting van Mijdrecht-West en Het Oosterland. Gezien de eerste woningen in Het Oosterland niet voor eind 2026 gerealiseerd zullen zijn, heeft doorrijden naar Uithoorn via Het Oosterland voor lijn 326 nog weinig nut. Deze onderzoeksopgave zal dan ook met een jaar worden verschoven naar het vervoerplan 2027. Keolis blijft graag in gesprek met de gemeente over de ontwikkelingen en de haalbaarheid van alternatieven.

De gemeente geeft aan graag mee te denken over het gebruik van U-flex in het gebied. Keolis maakt graag gebruik van deze handreiking.

De gemeente ziet kansen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen

- De verplaatsing van halte Amstelkade in Amstelhoek zal nog even op zich laten wachten gezien er nog geen concrete planning is. Dit zal dan ook niet in het definitieve vervoerplan 2026 komen.*
- De werkzaamheden rondom de nieuwe wijk De Marickens II in Wilnis zijn gestart. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente over hoe openbaar vervoer in deze nieuwe wijk gestimuleerd kan worden.*
- De gemeente deelt een aantal ontwikkelingen voor de middellange termijn. Keolis blijft graag op de hoogte van deze ontwikkelingen zodat deze tijdig een eventuele plek in toekomstige vervoerplannen kunnen krijgen.*

Amersfoort

Hartelijk bedankt voor de concept vervoerplannen die we op 14 april per mail van u ontvingen. Eerder stuurden wij een brief met suggesties voor de nieuwe concessie die u gaat rijden. We hebben met belangstelling het concept vervoerplan gelezen, en we concluderen dat veel wensen verwerkt zijn. We zien dat u veel extra DRU's inzet op de U-Link- en U-Liner lijnen. Voor onze stad en regio is dat een belangrijke stap naar een beter ov-systeem. Op 16 april stuurden we hierover een collegebericht naar de gemeenteraad.

Graag willen we de volgende zaken nog onder de aandacht brengen:

- In de gemeenteraad is bij de behandeling van het Omgevingsprogramma Mobiliteit op 22 april jl. een amendement aangenomen. In dit amendement wordt gesteld dat de basis van het openbaar vervoer in het Soesterkwartier gedragen moet worden door een buslijn met betaalde chauffeurs. Deze lijn moet goed aansluiten bij de behoefte van de wijk. Graag maken we samen met u en de buurtbusvereniging afspraken om het busvervoer in het Soesterkwartier toekomstbestendig in te richten. Hierbij denken we ook aan een definitieve en toegankelijke inrichting van de bushaltes voor de wijkbus 501.
- Tijdens behandeling van hetzelfde Omgevingsprogramma is ook een amendement aangenomen die aangeeft dat de gehele Zevenhuizerstraat in maximumsnelheid wordt aangepast naar 30 km/u.
- In het vervoerplan wordt de routewijziging in Dorrestein van lijn 9 voorgesteld. Na publieksconsultatie gaan we graag met u in gesprek om een definitieve afweging te maken in de bediening van de haltes in Dorrestein. Verder vragen we u in de verdere uitwerking van het vervoerplan ook rekening te houden met de gestuurde suggestie voor een snellere busreis tussen Vathorst en Utrecht Science Park.

We wensen u beiden veel succes met het maken van het definitieve vervoerplan en kijken uit naar het voortzetten van onze fijne samenwerking.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Amersfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan. Keolis dankt de gemeente Amersfoort voor het erkennen en benoemen van de positieve ontwikkelingen.

- *De gemeente wenst dat de basis van het openbaar vervoer in de wijk Soesterkwartier gedragen moeten worden door een betaalde chauffeur. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente om een toekomstbestendige inrichting te geven van het openbaar vervoer in Soesterkwartier. Dit zou dan een plek moeten krijgen in het vervoerplan 2027.*
- *Keolis is op de hoogte van de aanpassing van de maximumsnelheid op de gehele Zevenhuizerstraat. Keolis gaat graag in gesprek met gemeente en provincie over eventuele compenserende maatregelen.*
- *De routewijziging in Dorrestein is onderwerp van gesprek. Uitsluitel hierover volgt in de komende periode in aanloop naar het vaststellen van het definitieve vervoerplan door GS.*

De wens voor een snellere busreis tussen Vathorst en Utrecht Science Park is bekend maar op dit moment helaas nog niet mogelijk. Dit is een onderzoeksopgave voor in de toekomst.

Keolis kijkt eveneens uit naar het voortzetten van de fijne samenwerking met de gemeente Amersfoort.

Zeist

Dank voor het toezenden van de concept-vervoersplannen. Wij zijn verheugd over de toename van het aantal busritten die u voornemens bent, evenals een aantal eerdere en latere ritten die u in het vooruitzicht stelt.

Echter, in januari hebben wij op uw verzoek een lijst met zeven voor de gemeente Zeist belangrijke aandachtspunten aangeleverd (zie bijlage). Van deze 7 punten is slechts 1 punt overgenomen (behoud van de goede overstap van lijn 59 op lijn 381), 1 punt is nog in onderzoek (uitbreiding flexbus Bilthoven), 1 punt is gedeeltelijk overgenomen (lijn 34 naar Amersfoort) en de overige punten zijn helaas niet overgenomen (punt 1 t/m 4 in de bijlage).

Waarom deze punten niet zijn overgenomen, blijft bovendien onduidelijk. Een toelichting is niet gegeven maar is desondanks wel gewenst, bijvoorbeeld om te voorkomen dat we daar de komende tien jaar jaarlijks om blijven vragen. Maar natuurlijk mag u alsnog besluiten om lijn 298 naar Woudenberg vaker te laten rijden, lijn 35 opnieuw in te voeren en het Diaconessenhuis beter bereikbaar te maken.

Veranderde lijnnummers

Lijn 381 wordt 57, lijn 50 wordt 350. Het doel hiervan is niet geheel duidelijk. En begrijpen de passagiers dat ook?

Busremise Zeist

Naar wij begrepen hebben is de busremise op het Handelscentrum overgenomen door de Provincie. Kunnen wij op korte termijn geïnformeerd worden wat de plannen zijn met deze remise? Komen er bijvoorbeeld oplaadpunten voor het elektrisch materieel? En heeft de provincie nog voornemens voor andere oplaadpunten in onze gemeente? Of kan de remise op termijn een rol spelen bij de totstandkoming van Regiopoort Zeist-Noord?

Schaerweijdelaan

Tot onze verrassing lezen we het voornemen om lijn 58 via de Schaerweijdelaan te laten rijden. Dit was niet ons idee, en het idee is ook niet vooraf met ons besproken. Er is in Hoofdstuk 5 ook geen schets voor opgenomen, terwijl het natuurlijk wel een wijziging in de infrastructuur betreft. De bocht van de Schaerweijdelaan naar de Bergweg is ons inziens niet te maken, en op de Van Lenneplaan is de bus niet gewenst. Er liggen ook geen haltes op de nieuwe route. Bovendien rijdt er dan nog maar één buslijn over de Markt, en is er geen verbinding meer tussen het centrum en de Utrechtseweg/Jordanlaan. Het is bovendien maar de vraag of een buslijn die 1x per uur rijdt (en niet 's avonds en niet in het weekend) daadwerkelijk voorziet in de reisbehoefte van de inwoners van de Patijnbuurt. Wij begrijpen deze wijziging daarom ook niet en dringen er op aan om de oude route van deze lijn te handhaven.

Uflex

We lezen dat Uflex Bilthoven wordt uitgebreid. Betreft die uitbreiding ook de kern Den Dolder, zoals we al enkele jaren bepleiten?

Austerlitz

Den Dolder en Austerlitz blijven, ondanks de verbeteringen in het vervoersplan, in het weekend onbereikbaar per lijnbus. Dat was ons belangrijkste punt en dat is vooralsnog niet ingewilligd. Buslijnen zijn niet alleen van belang voor de bewoners, maar juist in het weekend ook voor recreanten uit de stad Utrecht, die in de bossen willen wandelen en/of ergens iets willen eten. Een groot deel van de Zeister bossen is in het weekend helaas onbereikbaar. Met de toenemende bevolking in de steden wordt recreatie buiten de stad alleen maar belangrijker, en met het afnemende autobezit liggen hier duidelijk kansen voor het OV. Bij een recent bezoek aan het bedrijventpark Hoog Seyst gaven ook verschillende ondernemers evenals conferentiecentrum Woudschoten en hotel Fletcher Oud Londen aan een goede OV-verbinding voor hun personeel te missen. Mede gezien de breed gedragen oproep vanuit de inwoners van Austerlitz zien wij echt perspectief in een buslijn die frequenter rijdt en ook in het weekend Austerlitz ontsluit voor een brede groep reizigers.

Om de zuid

Vanuit GoedopWeg en de gemeente IJsselstein is de suggestie gekomen om te onderzoeken of een ringlijn Zeist – station Driebergen-Zeist – Odijk – Houten – Nieuwegein – IJsselstein – Montfoort - Woerden kansrijk is. Vrijwel overal op deze route rijdt een bestaande buslijn, maar er zijn veel (tijdvretende) overstapbewegingen nodig. Deze route zou bovendien een bijdrage kunnen leveren aan het ontlasten van Utrecht CS, omdat veel reizigers nu nodeloos via dat station reizen. Vanuit de gemeente Zeist willen we dit verzoek graag ondersteunen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Zeist voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de gemeente voor het erkennen en benoemen van de positieve ontwikkelingen die zijn voorgesteld.

Onderstaande punten (relevant voor de concessie Buiten) zijn in de uitvraag ingebracht door de gemeente maar niet overgenomen in het concept vervoerplan.

- Inwoners van de dorpen Austerlitz en Den Dolder hebben 's avonds en in het weekend te maken met het gegeven dat er geen bussen rijden. Wij verzoeken om lijn **59 en 381** 's avonds langer door te laten rijden en ook op zaterdag én zondag te laten rijden. Eventueel kan in het weekend een flexbussysteem hier een goed alternatief voor zijn.
 - Lijn 298 (USP – Zeist – Woudenberg) opwaarderen naar een reguliere buslijn in plaats van de huidige spitsdienstregeling. De begin 2024 geïntroduceerde nieuwe bushaltes op deze lijn (Schaerweijde en KNVB-campus) lijken in gestaag groeiende behoefte te voorzien
1. *Lijn 59 valt onder de concessie buiten. Op dit moment lijkt er geen vraag naar uitbreiding van deze lijn in de avond en naar de weekenden. Transdev introduceert een U-Flex uitbreiding in deze regio tussen Lage Vuursche en de stations Hollandsche Rading, Bilthoven en Den Dolder.*
 2. *Lijn 298 blijft een spitslijn t.b.v. studenten- en forenzenvervoer naar Utrecht Science Park.*

Lijn 50 wordt 350 conform de vernummering van alle U-liner verbindingen (300-nummer).

De routewijziging van lijn 58 naar de Schaerweijdelaan lijkt niet wenselijk vanwege meerdere redenen. Dit voorstel zal dan ook geen deel meer uitmaken van het definitieve vervoerplan.

Het voorstel voor een omvangrijke ringlijn is op dit moment niet kansrijk. Mocht dit in de toekomst veranderen dan denkt Keolis graag mee over de invulling hiervan. Keolis spant zich verder in om de aansluitingen tussen buslijnen op de genoemde route met Transdev te verbeteren.

Wageningen

Voor Wageningen verandert er bijna niets. Ben blij met een extra vroege bus die (zo verwacht ik) gaat aansluiten op de eerste trein in Rhenen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Wageningen voor haar reactie op het concept vervoerplan.

De extra vroege bus zal aansluiten op de eerste trein in Rhenen.

Foodvalley

Bedankt voor het sturen van het concept-vervoerplan 2026 waarin we de mogelijkheid krijgen om te reageren. In deze brief leest u onze reactie.

Concept-vervoerplan 2026

- We zijn verheugd dat de frequenties en bediening van buslijnen 350 en 380 worden uitgebreid waardoor de verbinding van Veenendaal met de Utrechtse Heuvelrug en Amersfoort flink verbeterd.
- In 2026 vindt groot onderhoud plaats aan de Grote Beer waarbij nieuwe bushaltes voor lijn 380 worden opgeleverd. Deze aanpassing van de lijnvoering graag in de dienstregeling verwerken.
- De Regio Foodvalley en de provincie Gelderland doen momenteel onderzoek naar de verbetering van de doorstroming van buslijn 85 Veenendaal-ziekenhuis Ede-station Ede Wageningen. Indien maatregelen snel ingevoerd kunnen worden, kan dit nog leiden tot aanpassingen in de dienstregeling voor 2026.
- In 2027 worden ook nieuwe bushaltes in de nieuwe woonwijk Veenendaal-Oost / Groenpoort en aan de Groeneveldselaan (nieuwe woonwijk Het Ambacht) aangelegd. Ook deze wijzigingen dan in de dienstregeling lijn 87 opnemen.
- We zien de doortrekking van buslijn 87 van station Rhenen naar Kesteren als goede mogelijkheid om de verbinding van Veenendaal richting Nijmegen/Rivierenland te verbeteren. We verzoeken Keolis om samen met de provincies en de gemeenten deze verbinding zo snel mogelijk te realiseren.
- In 2025 vindt een onderzoek plaats naar de beschikbaarheid van het OV op bedrijventerreinen (blz. 21 concept-vervoerplan). Graag hierin ook de bedrijventerreinen in Veenendaal meenemen en de mogelijke inzet van flex-vervoer Veenendaal Centrum-bedrijventerrein NijverheidBinnenveld-Universiteit Wageningen. Daarnaast is er de wens om te onderzoeken of er een nieuwe buslijn, in welke vorm dan ook, gereden kan worden tussen Scherpenzeel en station Driebergen-Zeist via Amerongen.
- Voor de buurtbus 503 zien we graag dat de bus in de richting van Eemdijk ook halteert op de halte Agaatvlinder in Nijkerk. Ook is het inpassen van buurtbushaltes nabij de nieuwbouwwijk Doornsteeg in Nijkerk nodig.
- De voorrangsregeling voor bussen op enkele kruispunten met provinciale wegen schijnt niet optimaal te werken. Kan Keolis samen met de provincie onderzoeken of de verkeerslichten beter kunnen worden afgesteld?
- In het vervoerplan is niets opgenomen over de betaalbaarheid van het busvervoer. We maken ons zorgen over de stijgende kosten voor reizigers en verzoeken u dit kenbaar te maken bij de provincie en het Rijk. Daarnaast willen we ook graag dat de korting voor de minima in de provincie Utrecht in 2026 ook toegepast wordt op alle buslijnen in de regio Foodvalley/Gelderland.

Wij kijken uit naar een voortzetting van onze goede samenwerking en zijn ervan overtuigd dat we samen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de toekomst van het openbaar vervoer in de regio Foodvalley.

Tot slot

We blijven graag op de hoogte van de ontwikkelingen van de dienstregeling van Keolis Utrecht-Buiten en denken graag met u mee over de verdere doorontwikkeling van het OV.

Keolis

Keolis bedankt de regio Foodvalley voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de regio Foodvalley voor het erkennen en benoemen van de verbeteringen op het gebied van frequenties en bediening.

De aanpassing in de lijnvoering van lijn 380 zullen worden verwerkt in de dienstregeling.

De wijzigingen in Veenendaal-Oost zullen worden verwerkt in het vervoerplan 2027. Het doortrekken van lijn 87 naar Kesteren is een bekende wens. Wegens infrastructurele beperkingen is dit nu nog niet mogelijk. Bij mogelijke gesprekken hierover haakt Keolis graag aan. De bal hiervoor ligt bij de provincie Gelderland.

Een nieuwe eventuele buslijn tussen Scherpenzeel en Driebergen-Zeist via Amerongen kan op dit moment niet worden onderbouwd. Verder onderzoek door de gemeente is nodig om de eventuele vraag op deze lijn in kaart te brengen.

Lijn 503 stopt reeds op de Agaatvlinder. Het gebruik van lijn 503 is echter zeer beperkt. Om de lijn in stand te houden, is het van belang om het gebruik te laten toenemen.

Keolis dankt de regio voor het onder de aandacht brengen van de werking van de prioriteitsverlening op kruispunten. Dit is een proces dat constant wordt gemonitord en waar nodig wordt bijgestuurd. De betaalbaarheid van het openbaar vervoer en kortingen voor minima zijn geen onderwerpen van dit vervoerplan. Keolis dankt de regio voor haar opmerkingen en neemt deze mee naar de U-OV tafel.

Keolis kijkt eveneens uit naar een voortzetting van de prettige samenwerking met de regio Foodvalley.

Hilversum

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hilversum dankt u voor de toezending van het concept Vervoerplan 2026 Concessie Utrecht Buiten. Wij stellen het op prijs dat u ons om een reactie vraagt. De afgelopen jaren zijn grillig geweest voor het openbaar vervoer in de provincie Utrecht en Gooi en Vechtstreek. Na de coronajaren is het aantal reizigers nog niet terug op het niveau van voor 2020 en ook de verkeerssituatie in de gemeente Hilversum heeft grote invloed op de dienstregeling.

Wij waarderen de inzet van Keolis Nederland om de dienstverlening in de gemeente Hilversum te verbeteren. Dat zien we terug in de frequentieverhoging, uitbreiding van de bedieningsperioden en het vervallen van de vakantiedienstregeling van lijn 70, de ongewijzigde route van lijn 121 en de proef om met lijn 121 tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht tussen mei en oktober ook op zondag te rijden, ter bediening van de Loosdrechtse Plassen.

Tot slot zien wij nog een verbetermogelijkheid. In uw inventarisatie voor het Vervoerplan 2026 hebben wij als aanvullende wens een rechtstreekse verbinding tussen Hilversum en Utrecht Science Park doorgegeven. Graag zien wij in uw vervoerplan hierop een reactie.

Het college dankt u nogmaals voor het delen van het concept Vervoerplan 2026 Concessie Utrecht Buiten. Wij wensen u veel succes bij het opstellen van het definitieve vervoerplan.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Hilversum voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de gemeente Hilversum voor de waardering van onze inzet om de dienstverlening in Hilversum te verbeteren.

De gemeente Hilversum ziet graag een rechtstreekse verbinding tussen Hilversum en Utrecht Science Park. Keolis herkent de wens. In de aanloop naar het vervoerplan 2027 ziet Keolis graag een (cijfermatige) onderbouwing van deze wens tegemoet.

Regio Amersfoort

Hartelijk dank voor het toesturen van het Vervoerplan 2026. Het Vervoerplan 2026 is positief voor het OV aanbod in de Regio Amersfoort. We zijn verheugd met het feit dat het aantal dienstregelingsuren toeneemt en dat de frequentie danwel zitplekkans op verschillende lijnen toeneemt. We zien dat het OV steeds meer plekken met elkaar verbindt, waardoor OV een steeds beter alternatief wordt voor de auto.

We zien echter ook nog kansen dit verder te verbeteren. Zo zien we graag dat Soest via het Meander Ziekenhuis wordt verbonden naar Amersfoort Noord en Bunschoten. Dit verbetert direct ook de mogelijkheden om per OV van Amersfoort Noord naar het Meander Ziekenhuis te reizen. Verder blijven we aandacht vragen voor de OV bereikbaarheid van Lage Vuursche. Op dit moment is Lage Vuursche met de bus bereikbaar via lijn 59 (Hilversum Zeist). We zien graag dat er ook vanuit Baarn een OV verbinding naar Lage Vuursche komt. Zelf denken we dat een concept zoals Syntus Flex, waar u onder andere in Woerden ervaring mee heeft opgedaan, hier een Interessante reismogelijkheid biedt. Tot slot zien we kansen voor het doortrekken van de nachtlijn N17 naar Woudenberg.

Uiteraard blijven wij graag met u in gesprek hoe we het OV in de regio Amersfoort verder kunnen verbeteren. Maandelijks organiseren wij een ambtelijk en een bestuurlijk overleg verkeer en vervoer met al onze regiogemeenten. Wij kunnen u hier een platform bieden om laagdrempelig met onze gemeenten om tafel te gaan.

Keolis

Keolis bedankt de regio Amersfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis waardeert de erkenning van de verbeteringen in het concept vervoerplan.

De regio Amersfoort wenst een verbinding tussen Soest en Amersfoort Noord/Bunschoten via het Meander Ziekenhuis. Keolis gaat graag in gesprek met de regio om een dergelijke verbinding te onderzoeken voor het vervoerplan 2027. Daarnaast ziet de regio graag een directe verbinding tussen Baarn en Lage Vuursche in de vorm van U-flex. Onder voorbehoud zal U-flex vanaf december worden aangeboden tussen Lage Vuursche en de stations Hollandse Rading, Bilthoven en Den Dolder door Transdev.

Het doortrekken van nachtlijn N17 naar Woudenberg lijkt niet erg kansrijk.

Keolis blijft eveneens graag in gesprek met de Regio Amersfoort om de dienstverlening in de regio nog verder te kunnen verbeteren.

Woerden

Woerden 3.3 Herijking Lijnennet Woerden	Deze herijking wordt in deze paragraaf iets te snel op de lange termijn geschoven. Er is, onder meer vanuit het Mobiliteitsprogramma van Eisen Stationsgebied/Snelrewaard/Middelland een duidelijk perspectief geschetst voor andere routeringen en er zijn mogelijkheden om dat in 2026 al in te voeren met bijbehorende gunstige effecten voor de lijnen uit de Lopikerwaard naar station Woerden. Wij overleggen graag met u over de mogelijkheden om reeds in 2026 verbeteringen door te voeren.
Woerden Lijn 5	De gemeente pleit er voor om in samenwerking met de provincie de ontwikkelingen op deze lijn in de gaten te houden omdat het voor de hand ligt dat de vervoersvraag op de lijn sterk toe zal gaan nemen. De lijn heeft een flinke potentie vanwege de grote vervoerrelatie tussen Montfoort en Woerden en het feit dat automobilisten in de nabije toekomst door diverse mobiliteitsmaatregelen moeilijker met de auto naar Woerden kunnen reizen vanuit Montfoort. De gemeente is daar zeer geïnteresseerd in de groei van het aantal reizigers op deze lijn ivm het groeipotentieel en de ontsluiting van een bedrijventerrein (Snel en Polanen).
Woerden	Opwaarderen van haltes is aan de gemeente in samenwerking met de provincie. Her en der in uw plan lijkt het er op of u zelf daarin een rol wilt spelen, dat raden wij u af. Uiteraard kunt u altijd bij ons terecht met wensen omtrent haltes.
Woerden U-Flex	Van bewoners krijgen wij meldingen van wachttijden van meer dan 30 minuten. Het gaat om gemiddelde wachttijden die in de loop der jaren wel naar beneden zijn gegaan. Het is van belang om in de gaten te blijven houden dat ze niet oplopen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Woerden voor haar reactie op het concept vervoerplan.

De gemeente Woerden is van mening dat er reeds in 2026 aanpassingen gedaan kunnen worden aan het lijnennet in Woerden. Keolis en de provincie Utrecht zijn echter van mening dat er meer tijd nodig is om te voorkomen dat er overhaaste beslissingen worden gemaakt die mogelijk moeten worden teruggedraaid. We gaan graag met u op korte termijn in gesprek over welke maatregelen in uw ogen in 2026 al wel kansrijk zijn.

Keolis blijft graag aangesloten bij ontwikkelingen omtrent haltes maar zal inderdaad niet zelf een rol daarin gaan spelen.

Keolis zal de wachttijden van U-flex in de gaten blijven houden.

Utrecht

Lijn 207, USP-Oudewater. Waarom om 6, 7 en 8 uur in de ochtend, en 15 en 17 uur in de middag, maar niet om 16 uur?

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Utrecht voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Wanneer dit mogelijk is, zal er ook een rit om 16u worden ingepland.

Wijk bij Duurstede

Vanwege de wisseling van concessie Utrecht Binnen naar Utrecht Buiten van de lijnen 41/341 en de door samenwerkende overheden voorgestelde routewijzigingen in de kern van Wijk zijn gemeente en vervoerder reeds enige tijd intensief in overleg met elkaar om één en ander gereed te krijgen voor de start van het vervoerplan 2026.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Wijk bij Duurstede voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis herkent de intensieve samenwerking en zet deze graag voort.

Montfoort

Lijn 5

Het is van groot belang om deze lijn ook in het weekend te laten rijden. De kernen Linschoten en Montfoort zijn van elkaar afhankelijk en moeten ook in het weekend met OV met elkaar verbonden zijn. Tevens van belang voor de verbinding naar IJsselstein als regionaal centrum van voorzieningen.

Montfoort Flex bus

Als alternatief voor het uitbreiden van de bedieningstijden kan ook het bedieningsgebied van de Flexbus worden uitgebreid naar IJsselveld en Montfoort.

Montfoort Lijn 5

Het is wenselijk om de Spitsfrequentie te verhogen voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein IJsselveld. Ook ivm de verplaatsing van de halte Groen zal de loopafstand tussen de halte en het bedrijventerrein langer worden.

Montfoort Lijn 5 /107

Graag onderzoeken wij met u en de provincie de inzet van OV-fietsen of regionale deeltweewielers bij de haltes Het Eng en Kasteelplein om het bedrijventerrein IJsselveld beter bereikbaar te maken.

Montfoort Lijn 195

Onderzoeken of deze lijn doorgetrokken kan worden naar station Woerden. Dit zou een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid voor deze regio kunnen betekenen en een ontlasting van de U-liners richting Utrecht. Tevens kunnen inwoners van onze kernen daardoor makkelijker van diverse voorzieningen gebruik maken.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Montfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Het rijden van lijn 5 in het weekend is een ontwikkeling welke Keolis graag verder onderzoekt maar welke geen plek gaat krijgen in het definitieve vervoerplan 2026. Ook een verdere verhoging van de spitsfrequentie is voor de langere termijn en niet voor 2026.

Het uitbreiden van het U-flex systeem Woerden-Linschoten is ingrijpend en ook dit zal niet in 2026 worden ingevoerd.

De bereikbaarheid van haltes is geen onderwerp van het vervoerplan zelf. Keolis denkt wel graag mee over oplossingen voor een verbeterde bereikbaarheid en stemt dit graag af binnen de provincie.

Het doortrekken van lijn 195 is geen optie. Keolis zet in op het verbeteren van de aansluitingen tussen lijn 5 en 505.

Er lijkt echter geen wezenlijke vervoersrelatie tussen Woerden en IJsselstein over Montfoort.

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente is verheugd over de voorgenomen frequentieuitbreidingen van lijnen 82 en 56.

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente is blij met de voorgenomen frequentieverhogingen, vroegere ritten en uitbreiding van zitplaatsen op lijn 50. Wat ons betreft zetten blijven we wel hetzelfde lijnnummer, 50, gebruiken vanwege de grote bekendheid en herkenbaarheid van dit lijnnummer.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis wijzigt het lijnnummer van lijn 50 naar lijn 350 conform het U-liner concept in de provincie Utrecht (300-nummer).

U10 gemeenten

Met deze brief reageren de U10 gemeenten gezamenlijk op de consultatieversie van het vervoerplan Utrecht Buiten 2026 van Keolis. Wij beginnen met enkele algemene reactiepunten. Als bijlage sturen wij u een tabel toe met gedetailleerde reactiepunten per gemeente en per lijnnummer.

Op de eerste plaats willen wij u complimenteren met dit concept vervoerplan. Het aanbod aan openbaar vervoer komt met dit vervoerplan op de meeste plekken in onze regio weer op het niveau van voor de Corona pandemie. Dat overtreft onze verwachtingen. Na jaren van afschalingen in de dienstregeling, zowel vanwege de afnemende vervoersvraag als door personeelstekorten, hopen we met U-OV in 2026 een stevige stijging van de vervoersvraag te bereiken die past bij het aanbod aan openbaar vervoer dat u wilt gaan rijden.

Het concept vervoerplan 2026 bevat voor onze gemeenten veel verbeteringen. We profiteren van de een verhoging van de geleverde inzet met 15% meer dienstregelinguren in het concessiegebied. Daarnaast zijn er op veel lijnen hogere frequenties in de spitsperioden en zijn de spitsperioden verlengd. Wij zijn van mening dat het essentieel is om uitgebreid te communiceren over deze positieve ontwikkelingen in de lijnvoering en dienstregeling. Uitgebreide communicatie kan bijdragen aan een positiever imago voor het openbaar vervoer en hopelijk ook een flinke toename van het gebruik. Een communicatiestrategie gericht op afzonderlijke kernen is ons inziens daarvoor het meest geschikt en de U10 gemeenten werken graag met u samen om daar invulling aan te geven.

Bij het aanbod dat u met dit vervoerplan doet, hebben wij ook enkele kritische vragen:

- Kan Keolis deze groei waarmaken gezien de krapte op de arbeidsmarkt waarvan we de afgelopen jaren in het openbaar vervoer behoorlijk last hebben gehad?
- Is er in december 2025 genoeg nieuw elektrisch materieel beschikbaar om de dienstregeling te kunnen rijden?
- Is er voor al deze elektrische bussen voldoende laadinfrastructuur aanwezig op eindhaltes en busstations en kan deze laadinfrastructuur aangesloten worden op het overvolle stroomnet?
- Is er op eindhaltes en busstations voldoende opstelcapaciteit voor bussen, specifiek dubbelgeleed materieel, tijdens de pieken in de dienstregeling?

Deze vragen passen bij de groeisput die u wilt realiseren en daarover gaan wij graag met u in gesprek.

Eén merknaam voor alle OV in de regio

U gaat in de hele provincie Utrecht, samen met Transdev, de concessiehouder voor de concessie Utrecht Binnen, rijden onder één merknaam: U-OV. Naast een eenduidige uitstraling voor al het OV in de provincie is dit voornemen vooral van belang voor de begrijpelijkheid, vindbaarheid en efficiëntie van de OV-reisinformatie. Beide vervoerders zullen werken met één website en één reisplanner. Dit is wat ons betreft een enorme verbetering voor de OV-reiziger in de provincie Utrecht.

Lijnnummers niet aanpassen

We lezen in uw concept vervoerplan en in dat van Keolis voorstellen om de lijnnummers verder te uniformeren/rationaliseren. Dit leidt echter tot aanpassing van lijnnummers die pas vrij recent zijn geüniformeerd en nu een grote herkenbaarheid hebben. Het belangrijkste voorbeeld is lijn 50 naar Driebergen-Zeist en Wageningen. Dit is een belangrijke doorgaande lijn waarvoor het niet wenselijk is om een andere nummering te gaan gebruiken.

Uitwerken routing van buslijnen

De routing van buslijnen is binnen gemeenten mede afhankelijk van het materieel dat ingezet wordt op de lijn. In het vervoerplan staan diverse voorbeelden van voorgenomen routing met materieel dat voor de betreffende infrastructuur ongeschikt is. Een voorbeeld is de Schaerweidelaan in Zeist, die ongeschikt/ongewenst is als

busroute. In de uitwerking van het vervoerplan zullen dit soort belangrijke details met de betreffende gemeenten verder uitgewerkt moeten worden.

Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen

Net als in de voorgaande jaren blijven wij aandacht vragen voor het beter met openbaar vervoer bereikbaar maken van bedrijventerreinen. Wij snappen dat de exploitatie van buslijnen naar bedrijventerreinen lastiger is dan buslijnen naar woongebieden. De regionale ambities op het gebied van mobiliteitstransitie én arbeidsparticipatie vragen de komende jaren echter om een substantiële verbetering van de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Samen met het Goedopweg programma, dat via de werkgeversaankpak inzicht heeft in de specifieke wensen en reisrelaties op terreinen, bekijken we graag met u de mogelijkheden voor verbeteringen.

30 km per uur in stedelijk gebied

Zoals ook in het concept vervoerplan wordt geconstateerd, gaan steeds meer wegebeheerders over op het invoeren van een standaard snelheidsregime van 30km/u binnen de bebouwde kom ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dit geldt met name in de meest verstedelijkte gebieden. Zo wordt in gemeente Utrecht de eerste fase van het nieuwe snelheidsregime in 2026 geëffectueerd. De vraag is wat de verdere invoering van 30 km/u voor gevolgen heeft voor de gepresenteerde groei van 15%, zowel in het stedelijk gebied als op busroutes die via het stedelijk gebied de regio inlopen. Het effect kan zijn dat deze groei (substantieel) lager uitkomt.

Ook in andere gemeenten worden 30 kilometer zones overwogen, zoals in Nieuwegein en Houten. Dit brengt het risico met zich mee dat de hoeveelheid benodigde dienstregelingsuren voor buslijnen toeneemt. Graag bespreken we met u hoe we de effecten van de invoering van 30 kilometer zones op de kwaliteit van het OV kunnen minimaliseren of mitigeren.

Werkzaamheden

Naast de invoering van 30 kilometer zones zijn werkzaamheden een potentiële bron van vertraging en verslechtering van de OV kwaliteit. U noemt zelf de geplande werkzaamheden in Utrecht rond het Smakkelaarsveld en Lombokplein, waar veel buslijnen langskomen, als een bedreiging voor de uitvoering van het vervoerplan 2026. Ook op andere plekken in de stad en regio zullen komend jaar werkzaamheden plaatsvinden die normale dienstregeling (tijdelijk) onmogelijk maken. Graag gaan wij met u in overleg over waar deze werkzaamheden plaatsvinden en hoe we gezamenlijk, bijvoorbeeld door andere routing, de overlast kunnen beperken en de OV exploitatie zo goed mogelijk kunnen houden.

Koppeling Vervoerplan met concessie Regionale Deelfietsen

Wij vragen speciaal aandacht voor de regionale aanbesteding van deelfietsen die ertoe moet leiden dat vanaf begin 2026 deelfietsen beschikbaar komen in onze regio tegen een aantrekkelijk tarief. Het combineren/aan elkaar verbinden van het deelfietssysteem met het OV-systeem, met name bij de OV haltes, is van groot belang voor een goede exploitatie van zowel de OV-concessies als de concessie voor de deelfietsen. Wij inventariseren graag samen met u op welke plekken we specifiek op de beschikbaarheid van deelfietsen moeten inzetten ten behoeve van het voor- en natransport.

Nachtlijnnet

Vanuit alle gemeenten die het betreft, zijn er complimenten over het voortzetten van de verschillende nachtnetlijnen die al sinds 2025 rijden. Ook voor de geplande uitbreiding naar de donderdagen. Die is voor thuiswonende studenten van groot belang en doet de ontplooiingsmogelijkheden voor groepen inwoners verder toenemen.

De bovenstaande algemene reactiepunten op het concept vervoerplan bieden wat ons betreft een basis voor gesprek. De bijlage bevat onze reactiepunten en vragen per pagina en op lijnniveau. Wij vernemen ook graag uw reactie op deze punten.

Keolis

Keolis bedankt U10 gemeenten voor haar reacties op het concept vervoerplan.

Keolis bedankt de U10 gemeenten voor de complimenten op het concept vervoerplan.

De U10 stelt kritische vragen over o.a. capaciteit van materieel en personeel in de aanloop naar de nieuwe concessie. Keolis is druk bezig om alles tijdig op orde te hebben en ziet geen reden waarom dit niet gaat lukken.

U10 stelt vraagtekens bij de aanpassing van de lijnnummers. Keolis en Transdev zijn echter van mening dat het vernummen naar 300-lijnen juist bijdraagt aan het versterken van het U-liner concept.

Waar groter materieel gaat rijden of waar een andere route wordt gereden, treedt Keolis in gesprek met de wegbeheerder om alles infrastructureel passend te krijgen.

Keolis herkent de wens om bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer en treedt graag in gesprek met gemeenten en Goedopweg om dit nog verder te verbeteren. Een cijfermatige onderbouwing maakt de kans voor deze ontwikkeling een stuk groter; Keolis ziet deze dan ook graag tegemoet.

Het afwaarderen van wegen in een belangrijk thema in gesprekken met gemeenten. Keolis ziet waar mogelijk graag compenserende maatregelen vanuit gemeenten. Ditzelfde geldt voor ingrijpende wegwerkzaamheden.

Keolis gaat graag in gesprek over het verder verbeteren van de ketenreis voor de reiziger.

1.5 Advies ROCOV

Het ROCOV adviseert hierbij op de concept-vervoerplannen en bijbehorende toelichting van Keolis en Transdev op de voorstellen voor het eerste jaar van de nieuwe concessies.

Wij reageren in dit advies, zoals de laatste jaren al gebruikelijk was, op beide vervoerplannen gemeenschappelijk per regio in de provincie.

Het Utrechtse ROCOV heeft voor dit advies input gevraagd aan de collega's van het ROCOV Noord-Holland en het ROCOV Gelderland voor de voorstellen die hun gebieden raken. Deze input is in dit advies meegenomen.

Algemeen

Het ROCOV merkt op dat op veel lijnen langere bussen gaan rijden en dat vele lijnen in frequentie omhoog gaan. Daarnaast worden tijdvensters waarin lijnen rijden in veel gevallen verruimd, wat het OV ook aantrekkelijker maakt voor wie in ploegendiensten werkt. Tevens is er niet uitsluitend aandacht voor de dikke lijnen, maar blijven ook de lijnen met weinig reizigers die de kleinere dorpen bedienen behouden. Ook is veel aandacht geschonken aan het gezamenlijk één product aanbieden, met daarbij een consistente lijnnummering die door de gehele provincie gelijk is.

Op de verhoogde frequenties, verruimde tijdvensters, behoud van dunne lijnen en het lijnnummerplan adviseert het ROCOV, voor zover de betreffende lijn hieronder niet afzonderlijk benoemd is met een ander advies, positief. Wel leven er bij het ROCOV zorgen over de beschikbaarheid van voldoende personeel en, met name bij Transdev, voldoende nieuw materieel. We adviseren beide vervoerders een helder plan B (of C) klaar te hebben liggen, zodat onderbouwd frequenties kunnen worden bijgesteld wanneer dat nodig is.

De vervoerders melden dat met de wegbeheerders de eventuele gevolgen van het afwaarderen van de maximum snelheid per project worden beoordeeld. Als er problemen ontstaan in de exploitatie van de buslijnen wordt samen met de wegbeheerder(s) gezocht naar mogelijkheden om te compenseren.

Het ROCOV wordt graag betrokken bij de zoektocht naar mogelijkheden.

Hierna volgen onze adviezen.

Keolis

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

I. Amsterdam – Abcoude

Reeds in 2024 werd, naar aanleiding van overleggen met de gemeente Amsterdam, voorgesteld om de route van de lijnen 120 en 126 in Amsterdam-Zuidoost te verleggen van de Hondsrugweg naar de Holterbergweg, waar de gemeente nieuwe haltes realiseert.

Hiermee wordt de vele nieuwbouw in Amstel III beter ontsloten en ontstaat een zinvoller ontsluiting van een gebied buiten de invloedssfeer van de metro. Het ROCOV adviseert hierop, net als afgelopen jaar, positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies aangaande lijnen 120 en 326.

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

▪ Keolis stelt voor om op lijn 121 op proef ook op zondag te gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht tussen mei en oktober. Wij zien dit als een interessante proef om het recreatief gebruik van het OV te vergroten, maar het succes valt en staat wel met goede marketing. Het ROCOV adviseert positief op deze proef.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

▪ In Mijdrecht stelt Keolis opnieuw voor, mits de infra tijdig is gerealiseerd, met lijn 326 door te rijden naar het Oosterland en op termijn naar Uithoorn. Het ROCOV is positief over het overnemen van deze vorig jaar reeds geuite wens, waarbij de aansluiting op de busbaan bij Amstelhoek een uitdaging blijft. Mogelijk kan aandringen op een rotonde bij de kruising met de N201 hier een oplossing bieden.

In plaats van de gecompliceerde route voor lijn 326 met keren bij Mijdrecht Centrum stellen wij een aangepaste lijnvoering voor. Lijn 121 zou hierbij via de Industrieweg naar Mijdrecht Centrum kunnen rijden, zodat lijn 326 de route via de Padmosweg kan overnemen en direct na de Bozenhoven doorgereden kan worden richting Oosterland. De reizigers die nu massaal naar halte Centrum fietsen kunnen daarmee dichterbij huis op de bus naar Amsterdam stappen en middels een strategisch geplaatste halte nabij de rotonde Anselmusstraat/Hoofdweg zou de loopafstand voor reizigers naar het centrum van Mijdrecht nagenoeg gelijk blijven aan de afstand vanaf de bestaande halte Centrum.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies aangaande het doortrekken van lijn 326 naar Uithoorn. Zodra de eerste woningen eind 2026 gerealiseerd zullen zijn, is het voornemen om lijn 326 door te trekken.. De verwachting is dan ook dat dit pas aan bod komt in het vervoerplan 2027. Tot die tijd wijzigt Keolis de route van lijn 326 niet.

Keolis begrijpt het voorstel van het ROCOV maar geeft een voorkeur aan de route van lijn 326 over de Industrieweg, zoals overeengekomen met de gemeente in het Strategisch OV-plan De Ronde Venen.

▪ Lijn 70 vervult in Hilversum een belangrijke frequentie in de bediening van het Sportpark-gebied, sinds lijn 320 vanuit de concessie Gooi- en Vechtstreek hier nog maar beperkt rijdt. Het ROCOV Noord-Holland juicht de voorgestelde frequentieverhoging daarom toe. In samenspraak met hen adviseert het ROCOV Utrecht hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

▪ Voor lijn 522 wordt een snellere route onderzocht, waarmee deze lijn in een uurspatroom gebracht kan worden in plaats van het huidige 70-minuten interval. Het ROCOV adviseert indien dit mogelijk blijkt om dan ook een aansluiting op lijn 120 bij de Kerklaan te realiseren.

Keolis

Keolis onderzoekt of deze aansluiting mogelijk is binnen het beoogde uurspatroom van lijn 522. Als deze aansluiting mogelijk is dan wordt dit gerealiseerd.

III. Breukelen

- De frequentie van lijn 120 tussen Utrecht en Breukelen wordt door Keolis verhoogd naar 4x/uur in de spitsuren, waarbij tussen Maarssen en Utrecht gezamenlijk met lijn 12 6x/uur gereden wordt. Het ROCOV adviseert van de 10/20 ligging die hierdoor tussen Maarssen en Breukelen ontstaat gebruik te maken om vanuit Breukelen-Noord een aansluiting op alle treinen richting Utrecht te kunnen bieden (die immers ook in een 10/20 ligging rijden).

Keolis

Keolis neemt dit advies over aangaande de 10/20 tijdsligging van lijn 120 in de spits.

IV. Woerden – Montfoort

- Tussen Oudewater en het USP herintroduceert Keolis lijn 207, die in de spitsuren een rechtstreekse verbinding gaat bieden. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt zich wel af of gezien de relatief lange reisafstand U-bus hier de best passende formule is. Het zou een overweging kunnen zijn deze lijn met U-liner materieel uit te voeren.

Keolis

Om het U-liner concept exclusief te houden voor U-liner verbindingen met bijbehorende kenmerken (o.a. hoge frequenties), zal lijn 207 als reguliere U-bus worden gereden.

- Samen met de buurtbusvereniging Woerden-IJsselstein wordt onderzocht of lijn 505 in de daluren ook rechtstreekse ritten van Woerden naar Montfoort kan gaan rijden, zodat er dan ook 2x/uur een verbinding op dit traject ontstaat (samen met lijn 5). Het ROCOV adviseert hierop positief en blijft graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Het is echter niet wenselijk om een buurtbuslijn op dezelfde verbinding in te zetten als een reguliere buslijn. Keolis treedt graag in gesprek met buurtbus 505 om een alternatieve verbetering van de dienstverlening te bespreken. Dit vraagt ook flexibiliteit van de buurtbusvereniging om gezamenlijk verbeteringen in het netwerk door te kunnen voeren.

- Keolis geeft aan het U-Flex gebied in Woerden uit te breiden met Snel en Polanen en de bedieningsperiode te verruimen naar vanaf 6.00 uur. Op het uitbreiden van de bedieningsperiode adviseert het ROCOV positief. De uitbreiding naar Snel en Polanen roept bij ons vraagtekens op, gezien U-Flex hier reeds rijdt.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. Met de uitbreiding naar Snel en Polanen wordt bedoeld: eerder opstarten U-flex in dit gebied.

V. Lopikerwaard

- Keolis stelt voor op lijn 195 de bediening tussen Benschop en IJsselstein uit te breiden met de daluren en het weekend. Het ROCOV constateert dat deze ritten momenteel reeds rijden, echter onder het lijnnummer 106. Wij stellen voor deze situatie te behouden, zodat het duidelijke onderscheid tussen bussen vanuit Benschop naar Utrecht (lijn 195) en bussen vanuit Benschop tot IJsselstein (lijn 106) zoals vandaag de dag, blijft bestaan.

Keolis

Keolis neemt dit advies over van het ROCOV waardoor de situatie als vandaag de dag blijft bestaan.

VII. Kromme-Rijnstreek

- In Wijk bij Duurstede stelt Keolis een zeer ingrijpende wijziging voor in de route van lijn 341 (huidige lijn 41), waarbij deze lijn een lus via de Boterslootweg gaat rijden en de Zandweg verlaat. Deze snellere route maakt een fors hogere frequentie mogelijk, maar veroorzaakt ook nogal wat ophef in Wijk bij Duurstede.

Het ROCOV deelt de mening van Keolis dat de impact beperkt blijft door een gelijkblijvende reistijd, maar iets langer vervoer, vanaf de haltes aan de Zandweg niet. Reizigers vanaf deze haltes kunnen immers nu nog gebruik maken van de volledige frequentie van lijn 41 (tot 8x/uur), maar kunnen slechts 2x/uur met lijn 56 naar Cothen reizen om daar over te stappen en hebben bij die overstap dan ook nog te maken met een lange loopafstand met stoplichten. De resterende haltes in Wijk bij Duurstede liggen voor deze reizigers onaantrekkelijk ver weg (tot meer dan een kilometer hemelsbreed, werkelijk dus nog verder). Het de “verkeerde kant” op moeten fietsen naar een halte voelt psychologisch als omreizen.

Alles overwegend adviseert het ROCOV **negatief** op de routewijziging zoals die is opgenomen in het vervoerplan. Het versnellen aan het begin van de route levert meer lasten dan lusten op. Een goed alternatief zou zijn om vanaf de N229 wel via de Geerweg naar het huidige busstation te rijden, maar op de terugweg de bestaande route te blijven volgen. Deze lus kost namelijk nagenoeg geen extra tijd ten opzichte van de voorgestelde route, maar laat alle reizigers in Wijk bij Duurstede profiteren van de hogere frequentie. Om de reistijden te optimaliseren zou dan wel een extra halte aan de Geerweg ter hoogte van de Remus of Romulus gerealiseerd moeten worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies en de uitgebreide toelichting. In gezamenlijkheid met de provincie Utrecht en de gemeente Wijk bij Duurstede wordt een alternatief uitgewerkt welke voldoet aan alle wensen.

- Tevens wordt in Wijk bij Duurstede voorgesteld om lijn 56 te verlengen naar het bedrijventerrein, waarbij het bestaande busstation niet langer wordt bediend. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

VIII. De Bilt / Zeist / Heuvelrug

- Ter verbetering van de ontsluiting van Patijnpark stelt Keolis voor om lijn 58 binnen Zeist te verleggen naar de Schaerweijdelaan. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. Echter zal deze wijziging niet in 2026 ingaan gezien de infrastructurele (on)mogelijkheden van deze route. In gezamenlijkheid met de gemeente Zeist zal worden onderzocht per wanneer deze wijziging wél mogelijk is.

- 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. Daarnaast adviseert het ROCOV om haltes toe te voegen bij toeristische locaties waar deze lijn reeds langs rijdt, zoals bijvoorbeeld de Pyramide van Austerlitz en het Henschotermeer.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal zich inspannen om de dienstregeling te optimaliseren zodat er wél een aansluiting ontstaat. Haltes toevoegen op de voorgestelde toeristische locaties lijkt weinig logisch gezien het doel van deze lijn (forens en student in de spitsrichting naar Utrecht Science Park brengen) en de opzet van de dienstregeling.

- Bij het busstation in Zeist gaat lijn 57 naar Austerlitz aansluiten op lijn 59, zodat vanuit Den Dolder en Huis ter Heide een goede aansluiting naar het Ziekenhuis in Zeist geboden wordt. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar raadt wel aan deze aansluiting ook zo goed mogelijk vanuit de andere lijnen op het busstation in Zeist te bieden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal zich inspannen om deze aansluiting ook op andere lijnen te bieden.

- Door de verhoogde frequenties op zowel lijn 50 als 34 verwachten wij meer reizigers die vanaf station Driebergen-Zeist via het knooppunt Jordanlaan in Zeist naar het USP reizen. De druk op dit overbelaste knooppunt neemt hiermee alleen maar toe, terwijl aanpassingen aan deze halte in 2026 nog niet te verwachten zijn. Ter ontlastening van knooppunt Jordanlaan adviseert het ROCOV de directe lijn 35 van station Driebergen-Zeist naar het USP weer te gaan rijden.

Keolis

Keolis waardeert het advies van het ROCOV voor een directe lijn tussen station Driebergen-Zeist en Utrecht Science Park maar dit zou een lijn voor de concessie Binnen zijn. Keolis blijft de eventuele overbelasting van halte Jordanlaan monitoren en treedt waar nodig in gesprek met betrokken gemeente en Transdev.

IX Rhenen / Zuid-Vallei

▪ Aangezien het nieuwe materieel niet door het tunneltje bij station Veenendaal-De Klomp past, stelt Keolis na overleg met de gemeente Ede voor om een nieuw haltepaar te realiseren ten zuiden van het spoor. Het ROCOV heeft begrip voor deze oplossing, maar vraagt wel aandacht voor zowel de sociale veiligheid als de toegankelijkheid van deze haltes.

In tegenstelling tot aan de noordzijde, waar de haltes op gelijk niveau met de spoorwegovergang van het station liggen, is de locatie van de nieuwe zuidelijke haltes uitsluitend met een trap te bereiken. Reizigers in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen kunnen de haltes alleen bereiken door aan de noordzijde het station te verlaten en een steile helling af te lopen, waarna men over het fietspad door de tunnel moet.

Voor reizigers die wel goed ter been zijn, zijn vooral de verkeerslichten (twee stuks) op de route naar de bushalte onpraktisch. Het ROCOV vraagt Keolis hier rekening mee te houden bij het plannen van de overstaptijden. Op termijn is het realiseren van een looppad met voetbrug ter hoogte van de tunnel op de nog vrije breedte van de spoordijk gewenst om de halte zowel toegankelijk als snel bereikbaar te maken.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het begrip en het advies aangaande de (sociale) veiligheid en bereikbaarheid. Dit is reeds onderwerp van gesprek met betrokken gemeente en provincie.

▪ In het besluit naar aanleiding van het advies van het LOCOV deelt NS mede dat in 2026 de treinen op station Veenendaal-De Klomp gedurende de dag weer op een drietal verschillende patroontijden gaan stoppen. Op maandag t/m donderdag overdag de treinserie 3200, op vrijdag t/m zondag en in de vroege avond de treinserie 3100 en op de overige momenten de treinserie 3000. Het ROCOV adviseert het aantal patroonwissels van de aansluitende bussen zoveel mogelijk te beperken (een bus aansluitend op treinserie 3200 sluit ook op treinserie 3100 aan, alleen de overstap wordt enkele minuten langer) en dus alleen later op de avond het patroon te wijzigen. Het ligt verder voor de hand om de huidige situatie met aansluitingen op de trein van/naar Arnhem te handhaven.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en neemt dit over.

▪ Voor de avonduren stelt Keolis voor om op lijn 350 elk half uur te gaan rijden op de tak richting Veenendaal. Dit wordt mogelijk gemaakt door het inkorten van deze ritten tot Elst (Ut) – Veenendaal-De Klomp. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt wel aandacht voor de sociale veiligheid op de overstaphalte in Elst (Ut). Ook ziet het ROCOV graag dat deze ritten zowel in De Klomp aansluiten op de trein uit Arnhem als in Elst (Ut) op de bus richting Utrecht.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies. Ook hier is er aandacht voor de (sociale) veiligheid van de overstaphalte. De ritten zullen aansluiten op de benoemde richtingen.

▪ Op lijn 380 wordt de bedieningsperiode uitgebreid met een uurdienst in de daluren. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar adviseert wel om in het uurblok 15-16 uur de huidige halfuursdienst richting Amersfoort te handhaven.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies en zal dit advies overnemen.

- Vanwege de bezetting van lijn 80 tussen Woudenberg en Amersfoort onderzoekt Keolis of een frequentieverhoging naar 4x/uur noodzakelijk is. De bezetting is hier in 2025 aannemelijk toegenomen doordat reizigers van Woudenberg naar Utrecht nu via Amersfoort reizen, gezien de nieuwe treintijden op Veenendaal-De Klomp de aansluiting richting Utrecht daar sterk verslechterd hebben.

In reistijd is de verbinding van Woudenberg naar Utrecht via Veenendaal-De Klomp echter veruit het snelst (zie tabel). Het ROCOV adviseert daarom juist een kwartiersdienst tussen in elk geval Woudenberg en Veenendaal-De Klomp te onderzoeken. Dit verkort de reistijd voor reizigers uit Woudenberg richting Utrecht met ca. 10 minuten ten opzichte van 2025 en levert reizigers uit Scherpenzeel en Renswoude een kwartier kortere reistijd op.

Tabel 1 Vergelijk reistijden van Woudenberg Europaweg naar Utrecht C. bij vertrek om 8.00 uur in de ochtendspits

Via Amersfoort C.	Via De Klomp (drgl 2025)	Via De Klomp (met 15"-dienst)	
Woudenberg Europaweg – NS Station	32 min.	26 min.	26 min.
Overstaptijd	13 min.	20 min.	5 min.
NS Station – Utrecht C.	13 min.	19 min.	19 min.
Totale reistijd	58 min.	65 min.	45 min.

Idealiter zou de kwartiersdienst uiteraard over de volledige route gerealiseerd worden, maar een aansluiting op een van de andere lijnen tussen Woudenberg en Amersfoort zien wij ook als een acceptabel alternatief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Een kwartiersdienst in de spits blijkt lastig in te passen. Derhalve heeft Keolis besloten om met groter materieel op lijn 80 te rijden om zo meer capaciteit te bieden op deze lijn.

- 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 50 bij station Rhenen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Keolis zal in gesprek blijven voor deze verlenging.

X. Noord-Vallei/Leusden

- Hier worden geen wijzigingen anders dan hogere frequenties voorgesteld. Het ROCOV ziet wel graag een halte terugkeren ter hoogte van het AFAS Theater in Leusden.

Keolis

De bediening van het AFAS Theater in Leusden is reeds onderwerp van gesprek. Voor het vervoerplan 2026 komt dit te vroeg, in 2027 zal het een onderzoeksopgave worden.

XI. Stad Amersfoort en Eemland

- Bij de doortrekking van lijn 4 naar Schothorst worden in de publieksconsultatie twee opties voor de route in Zielhorst voorgelegd. Gezien de functie van de doorgetrokken lijn 4 als snelle verbinding adviseert het ROCOV deze lijn de snelle route via de Albert Schweitzersingel te laten rijden. De ontsluitende route via de Bombardonstraat, waar sinds dit jaar geen bus meer rijdt, zou dan door lijn 5 opnieuw bediend kunnen gaan worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Lijn 4 zal de snelle route via de Albert Schweitzersingel gaan rijden. Echter zal lijn 5 de huidige route blijven rijden.

▪ Voorgesteld wordt om lijn 4 vanuit Kattenbroek door te trekken naar station Schothorst, zodat reizigers uit Kattenbroek sneller op een treinstation zijn. Hoewel wij de terugkeer van deze verbinding toejuichen, ziet het ROCOV door de lijnvoering in Kattenbroek een wat vreemde situatie ontstaan: vanaf de Amerikaring en Aziëring ontstaat een verbinding naar station Schothorst, terwijl de Australiëring en Afrikaring uitsluitend door de bus vanaf station Schothorst bediend worden. Precies in omgekeerde volgorde verliezen de beide helften juist hun verbinding naar het Centraal Station. De nieuwe halte aan Het Masker verhelpt deze situatie deels, maar desondanks adviseert het ROCOV om te onderzoeken of er geen voor de reiziger logischer lijnvoering mogelijk is. Bijvoorbeeld door voor lijn 4 de eindlus in Kattenbroek te behouden en juist lijn 7 van station Schothorst naar Kattenbroek door te trekken en daar eveneens de ring rond te laten rijden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Een lus van lijn 7 door Kattenbroek is op dit moment niet haalbaar. Als alternatief voor de reizigers uit noordoost Kattenbroek zal er een halte aangelegd worden aan de Laan der Hoven.

▪ Voor de dienstregeling 2026 wordt afgezien van het wijzigen van de lijnvoering van de huidige lijn 6 in Liendert en Rustenburg vanwege de benodigde infrastructurele aanpassingen. Dit bevrijdt het ROCOV, gezien in beide wijken nog talrijke ongebruikte oude haltes liggen. Wij zien met slechts het gebruik van reeds bestaande halteperrons, en zelfs met gebruik van uitsluitend bestaande haltes, al meerdere opties om de reistijden te versnellen. Extra haltes ter verbetering van de dekking zouden dan in een volgende dienstregeling toegevoegd kunnen worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De gemeente Amersfoort heeft meermaals laten weten dat ook het opwaarderen van ongebruikte oude haltes niet past binnen de tijdlijn. Dit zal dan ook een onderzoeksopgave worden voor 2027.

▪ In de spitsuren gaan zowel op de lijnen 8 als (3)15 4x/uur bussen rijden. Een aandachtspunt hierbij is de verdeling van deze 8 bussen over het uur tussen Centraal Station en Amerena, zodat deze hier niet slechts achter elkaar aan rijden.

Voor lijn 8 heeft het ROCOV nog altijd de voorkeur voor een route via de Mendelssohnstraat en Roméostraat met een halte in de tegenrichting bij de Juliettestraat, waarmee de wijk beter ontsloten wordt. Met name de 65+-woningen aan de Undinestraat worden hiermee beter bereikbaar per OV.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. De verdeling van de bussen tussen CS en Amerena is een aandachtspunt. De voorgestelde route van lijn 8 lijkt op dit moment niet haalbaar.

▪ Voor lijn 9 wordt een herroutering via de Diamantweg en Dorresteinseweg voorgesteld met toevoeging van een twee nieuwe haltes. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar denkt wel dat verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om betrouwbaar via deze nieuwe route te kunnen rijden. Ook vragen wij ons af of de bewoners van de Diamantweg betrokken zijn bij deze nieuwe lijnvoering. Voorkomen moet worden dat bij bezwaren/klachten een nog meer gestrekte route door Dorrestein ontstaat. Voor reizigers van/naar De Eemgaarde waarvoor de nieuwe halte te ver weg ligt, is een reismogelijkheid met U-Flex naar een halte van lijn 9 mogelijk een alternatief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. De (sociale) veiligheid is een aandachtspunt welke reeds bij de gemeente Amersfoort bekend is.

- Voor lijn 10 heeft Keolis het idee om deze lijn in de tegenspitsrichting wat meer haltes te laten bedienen. Het ROCOV heeft daarbij de voorkeur voor een route over de berg (via Emmalaan en Koningin Wilhelminalaan) aangezien op deze route de extra bussen meer toevoegen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en neemt dit over.

- Tussen Vathorst en Amersfoort Centraal rijdt lijn 15 vrijwel gelijktijdig met de Gelderse lijn 101, die nu een versnelde route rijdt. De ROCOV's in Utrecht en Gelderland zien graag dat hier een betere integratie plaatsvindt om dubbel rijden te voorkomen. Idealiter gaat lijn 15 daarbij dan ook doorrijden tot aan Nijkerk, dat reeds vrijwel aan Amersfoort is vastgegroeid.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies en zal de spreiding van de ritten afstemmen. Een verbinding naar Nijkerk is niet haalbaar.

- De voorgestelde nieuwe route van lijn 203 via de ringwegen kent als belangrijk nadeel dat de huidige overstapmogelijkheden vanuit Liendert, Schuilenburg en Schothorst komen te vervallen. Vanuit deze wijken is overstappen op lijn 203 momenteel veruit de snelste verbinding naar het USP. Het ROCOV adviseert daarom haltes te realiseren ter hoogte van kruispunten met andere lijnen, zodat voor wie de bus als voortransport naar lijn 203 wil gebruiken een overstapmogelijkheid blijft bestaan. Deze nieuwe lijnvoering betekent tevens dat op de kruising Leusderweg / Daltonstraat afgeslagen moet gaan worden. Met name in de richting Schothorst voorzien wij verkeersonveilige situaties voor fietsers wanneer een 15-meterbus afslaat. Het ROCOV adviseert de verkeersveiligheid op dit kruispunt in relatie tot de inzet van lange bussen grondig te onderzoeken alvorens definitief voor deze route wordt gekozen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De precieze locaties van de haltes worden uitgewerkt door de gemeente Amersfoort. De kruising Leusderweg/Daltonstraat is bekend en wordt proefgereden.

- Vanwege de voorgestelde hogere frequenties op lijn 70 wijst het ROCOV Keolis op de diverse krappe straten op de route in Soest, waar zorgvuldige afstemming noodzakelijk is om te voorkomen dat de frequenter rijdende bussen elkaar daar tegen komen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal de dienstregeling waar mogelijk zorgvuldig afstemmen op dit krappe punt.

- Op lijn 376 wordt een verhoging van de frequentie op zondag naar 2x/uur voorgesteld. Het ROCOV ziet hiernaar geen vraag in het streng gelovige BunschotenSpakenburg en adviseert deze DRU op een zinvoller plek elders in de concessie in te zetten.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Keolis gaat de bezetting monitoren. Als er aanleiding toe is, zal dit onderwerp van gesprek worden.

- Het Amersfoortse bedrijventerrein Wieken/Vinkenhoef wordt uitsluitend door een Gelderse buslijn ontsloten. Het ROCOV adviseert te onderzoeken of de frequentie naar dit bedrijventerrein verhoogd kan worden en of Utrechtse tarieven ook naar dit bedrijventerrein bruikbaar kunnen worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De gemeente Amersfoort heeft aangegeven plannen te hebben voor een hub op deze locatie. Zodra dit concreter wordt, gaat Keolis graag in gesprek om een goede OV aansluiting te realiseren.

XV. Nachtlijnen

- Transdev hernummert de nachtlijnen, waarbij de relatie met daglijnen in de nummering wordt losgelaten. Aangezien de dag- en nachtlijnen veelal in routes niet exact gelijk zijn adviseert het ROCOV dat ook Keolis zijn nachtlijnnummers herziet naar lage nummers met de N-prefix.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies maar blijft bij de huidige nummering van de nachtlijnen.

- Aangezien Transdev het nachtnet uitbreidt naar de nacht van donderdag op vrijdag stelt Keolis voor om hun nachtlijnen op het trajectdeel binnen de concessie Binnen ook op donderdagnacht te rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

- Het ROCOV wordt graag betrokken bij de verdere evaluatie en ontwikkeling van het nachtnet.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit aanbod en maakt daar graag gebruik van in de toekomst.

Vragen

Eventuele vragen over ons kunt u stellen via ons secretariaat.

Wij verwachten hiermee een constructieve bijdrage te leveren aan het openbaarvervoer in de provincie Utrecht.

2026

Consultatienota Vervoerplan 2026

Concessie Utrecht Buiten

u-ov.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitvraag wensen gemeenten	6
3	Reacties reizigersenquête	8
4	Reacties op de voorstellen door gemeenten	23
5	Advies ROCOV	42

1 Inleiding

Begin 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. Het concept-vervoerplan is op 14 april verstuurd naar gemeenten en het ROCOV. Dezelfde dag is het plan gepubliceerd op de website van de provincie Utrecht en startte de publieksconsultatie.

Tot 12 mei heeft iedereen de gelegenheid gehad 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 Syntus Utrecht en provincie Utrecht en door middel van schermen in de bus. In totaal hebben bijna 1700 belangstellenden de enquête ingevuld; een mooi resultaat.

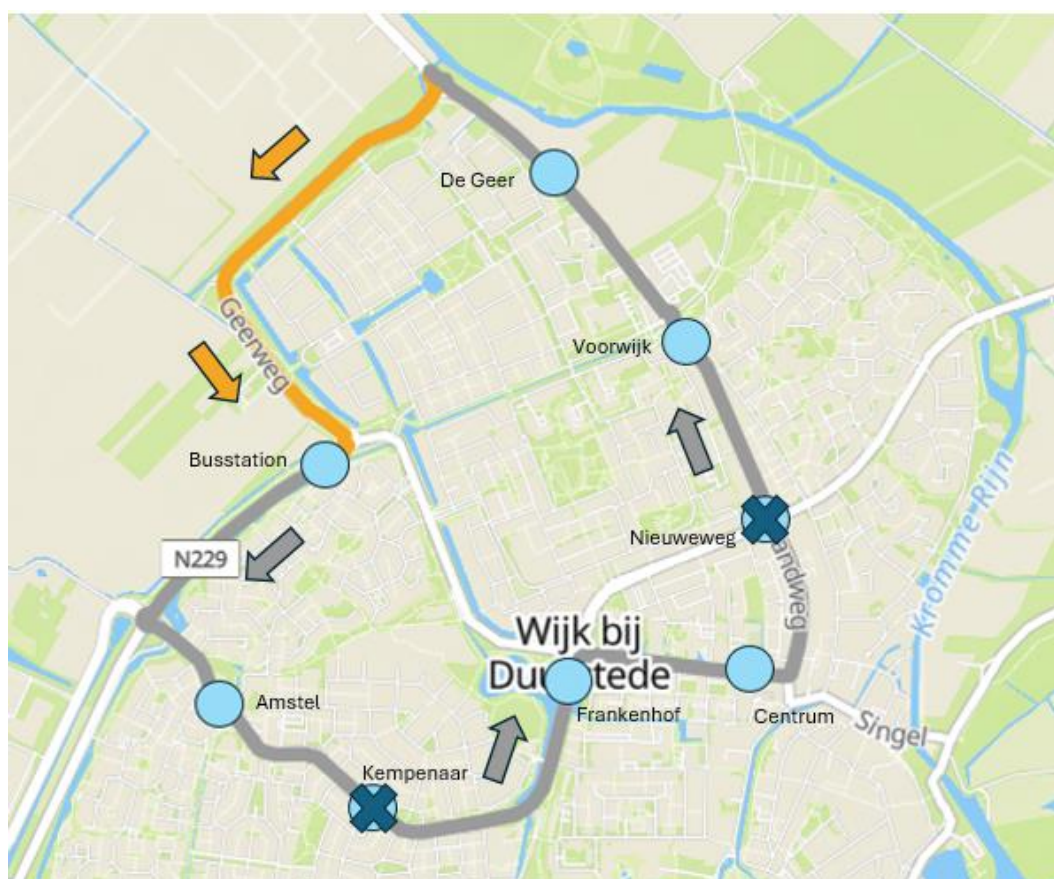
Naast de online reizigers enquête zijn er ook reacties ontvangen van het ROCOV en gemeenten. De binnengekomen reacties zijn samen met de provincie bekeken en er is besproken welke aanpassingen op het definitieve vervoerplan gewenst waren.

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

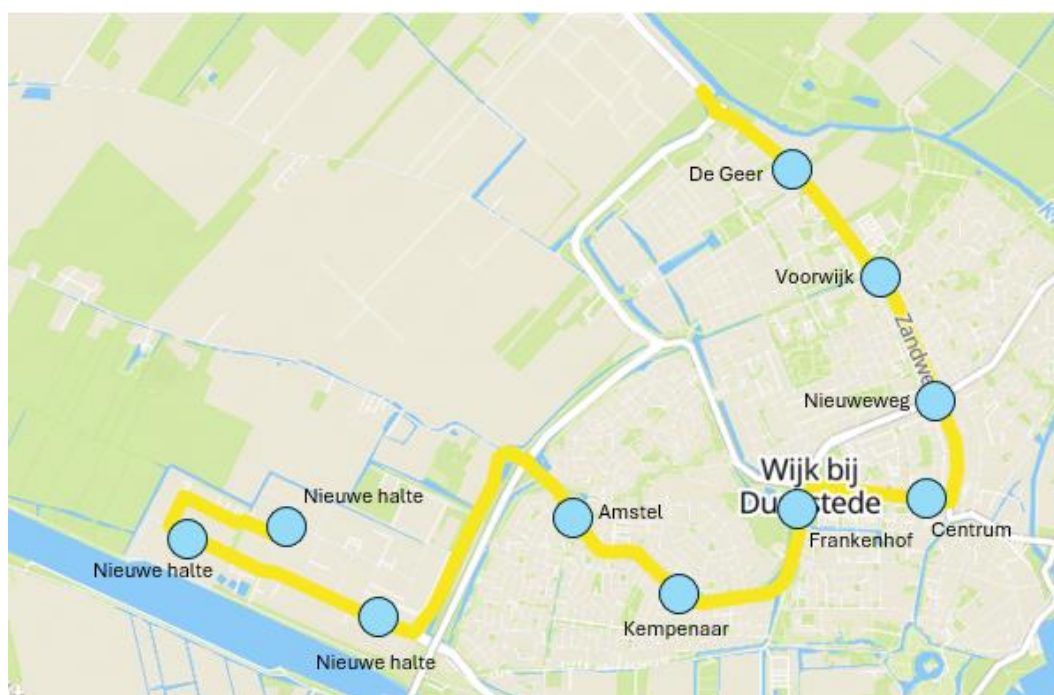
Wijzigingen naar aanleiding van de consultatie

Naar aanleiding van de consultatie zijn de volgende wijzigingen in het definitieve vervoerplan doorgevoerd:

- In Zeist zal lijn 58 de huidige route behouden en dus niet via de Schaerweijdelaan rijden.
 - De huidige infra is hier niet geschikt voor. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente Zeist om dit in de toekomst eventueel wel aan te passen om zo de wijk Patijnpark beter te ontsluiten.
- Keolis heeft in samenspraak met de Provincie en de gemeente Wijk bij Duurstede een compromisvoorstel voor lijn 341 ontwikkeld. Hiermee komt Keolis tegemoet aan de binnengekomen reacties, maar leveren we wel iets in op de kwaliteit van vervoer (vooral op snelheid). De lus in één richting uit het oorspronkelijke voorstel wordt vergroot en de lijn zal de haltes bij het centrum en de wijk Noorderwaard in één richting blijven bedienen. Ter compensatie, om toch een kortere reistijd te realiseren en de snelheid van de bus te verhogen, laten we de haltes Kempenaar en Nieuweweg vervallen voor lijn 341. Met deze wijziging wordt tegemoetgekomen aan alle hierboven genoemde bezwaren. De voorgestelde frequentieverhogingen op lijn 341 en de bediening van het bedrijventerrein met lijn 56 blijven forse verbeteringen en ook met deze aangepaste route zullen veel reizigers sneller in Utrecht zijn ten opzichte van de huidige situatie.



Bovenstaand compromisvoorstel voor lijn 341 is opgenomen in het eindconcept vervoerplan 2026 voor de concessie Buiten.



Ter volledigheid melden we dat de route van lijn 56 op het bedrijventerrein op dit moment nog indicatief is. Dit is geen groot punt van aandacht tijdens de consultatie gebleken maar wordt in overleg met de gemeente en bedrijven de komende tijd nader bepaald omdat we de wensen van de bedrijven daar zo goed mogelijk in mee willen nemen.

- Transdev stelt een andere invulling van de onderzoeksopgave bereikbaarheid Kockengen e.o. voor. In plaats van de nieuwe vaste lijn 124 tussen Kockengen en Breukelen wordt voorgesteld:
 - om lijn 111 dagelijks het hele jaar te rijden en door te trekken via Kockengen naar Breukelen. Daarbij wordt met dezelfde frequenties gereden als lijn 127 en 111 nu, dus het hele jaar dagelijks overdag 1x/u. Deze uurdienst wordt op weekdays tussen Pasen en einde zomerdienst en in het weekend het hele jaar aangevuld tot 2x/u tussen 10.00 en 17.00.
 - Deze lijn komt in plaats van de voorgestelde lijn 124.

2 Uitvraag wensen gemeenten

Eind december 2024 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 Ronde Venen

Wens: Probeeractie voor Amsterdam Arena bezoekers voor lijn 326.

Reactie: Deze wens is gedeeld met de marketing afdeling van Keolis.

Gemeente Uithoorn

Wens: Aansluiting van bussen op tram verbeteren.

Reactie: Wordt meegenomen in het bouwen van de dienstregeling.

Gemeente Gouda

Wens: Lijnen 106/307 via Goverwelle/Oosterwei/Kort Haarlem laten rijden voor een aantrekkelijker OV aanbod voor deze wijken.

Reactie: Niet haalbaar gezien de extra rijtijd voor beide lijnen en de U-liner uitstraling van lijn 307.

Wens: Nachtlijn N7 doortrekken naar Gouda.

Reactie: Verlengen van nachtlijn N7 naar Gouda is niet voorzien. Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet over potentieel gebruik van deze lijn.

Gemeente Zeist

Wens: Lijn 59 's avonds en in het weekend laten rijden.

Reactie: Transdev breidt het U-Flex aanbod uit op een deel van deze route.

Wens: Lijn 298 opwaarderen naar een reguliere buslijn.

Reactie: Lijn 298 is bedoeld als snelle forenzen lijn naar Utrecht Science Park.

Wens: Overstap lijn 59 op 381.

Reactie: Keolis stemt de dienstregeling van lijn 59 af met Transdev (lijn 381, straks lijn 57) voor een goede aansluiting.

Gemeente Foodvalley

Wens: In de avonduren 2x per uur lijn 350 tussen Veenendaal en Elst met een overstap op lijn 350 uit/naar Wageningen.

Reactie: Lijn 350 gaat in de avonduren 2x per uur rijden tussen Veenendaal en Elst v.v. met de gewenste aansluiting.

Wens: Alternatieve route via Rondweg-West en 't Goeie Spoor (lijn 83).

Reactie: Niet meegenomen in dit vervoerplan. Voor 2027 is het een mogelijkheid.

Wens: Nieuwe verbinding over de Rijnbrug (Veenendaal/Rhenen – Rivierenland) (lijn 87).

Reactie: Niet meegenomen in dit vervoerplan. Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid te toetsen.

Wens: Aanpassing buurtbusroute richting Eemdijk.

Reactie: Gebruik van lijn 503 moet groeien om deze lijn toekomstbestendig te houden.

Wens: Nieuwe verbinding Scherpenzeel – Driebergen-Zeist via Amerongen.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wageningen

Wens: Goede aansluiting trein in Rhenen op lijn 50 naar Wageningen v.v.

Reactie: Wordt meegenomen in de dienstregeling.

Wens: Lijn 350 via het Plantsoen.

Reactie: Keolis treedt graag in gesprek met de gemeente om de haalbaarheid te toetsen.

Hilversum

Wens: Directe verbinding Hilversum – Utrecht Science Park.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Regio Amersfoort

Wens: Grensoverschrijdende verbinding Nijkerk via Hoevelaken naar Utrecht Science Park

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Krappe aansluiting lijn 70 op trein naar Baarn (in Soest).

Reactie: Wordt meegenomen in de opbouw van de dienstregeling.

Wens: Te volle bussen lijn 80.

Reactie: Op lijn 80 worden vanaf december grotere bussen ingezet met meer zitplaatscapaciteit.

Wens: Verhogen frequentie lijn 82 in het dal.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Verhogen frequentie lijn 380.

Reactie: In het dal gaat lijn 380 ook rijden.

Wens: Lijn N17 doortrekken naar Woudenberg.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Verbinding Soest – Meander Ziekenhuis.

Reactie: Keolis ziet graag cijfermatige onderbouwing tegemoet om de haalbaarheid voor 2027 te toetsen.

Wens: Bereikbaarheid AFAS Leusden.

Reactie: Keolis is reeds in gesprek met het AFAS en de gemeente Leusden over de bereikbaarheid.

Wens: Bereikbaarheid Lage Vuursche door U-Flex.

Reactie: Transdev start met het aanbieden van U-Flex in dit gebied (tussen Lage Vuursche en de stations Hollandse Rading, Bilthoven en Den Dolder).

3 Reacties reizigersenquête

3.1.1 Algemeen

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

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

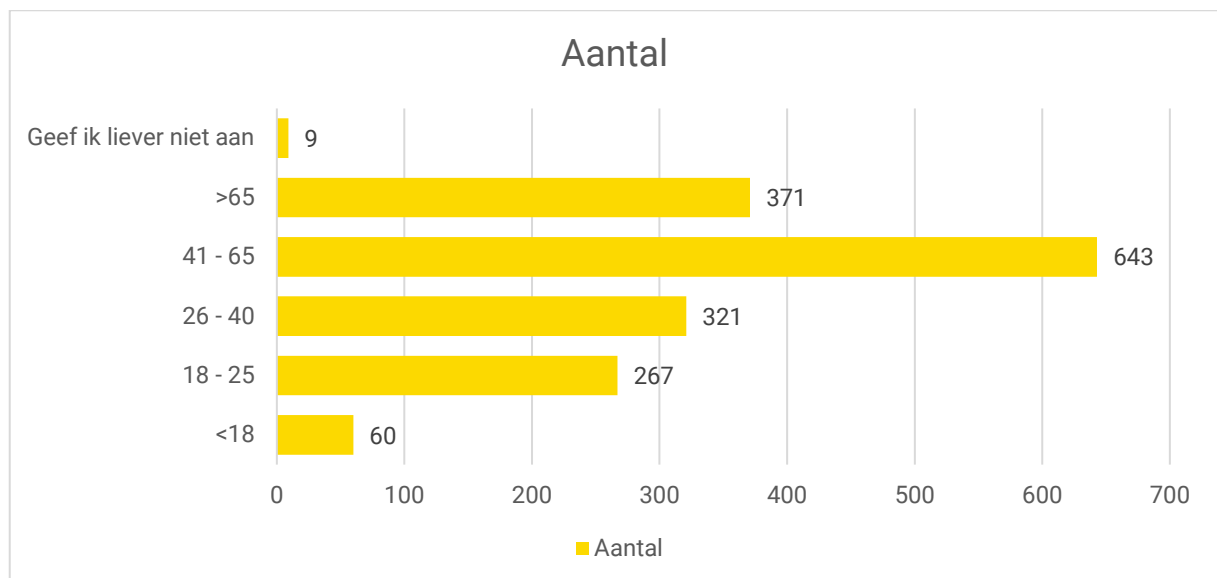
- Aansluitingen die verbeterd kunnen worden.
- De betrouwbaarheid van de dienstregeling.
- De (technische) staat van de bussen.
- Uitval van ritten.

Keolis spant zich constant in om bovenstaande punten te verbeteren. Er stroomt o.a. nieuw materieel in (86 gloednieuwe ZE bussen) en er worden flinke aantallen chauffeurs geworven om zo de betrouwbaarheid te verhogen.

3.1.2 Resultaten algemene vragen

Aan de online enquête over de plannen van U-OV in beide concessies (Binnen en Buiten) voor het dienstregelingjaar 2026 hebben 1671 mensen deelgenomen.

De leeftijdsopbouw van de respondenten is als volgt:

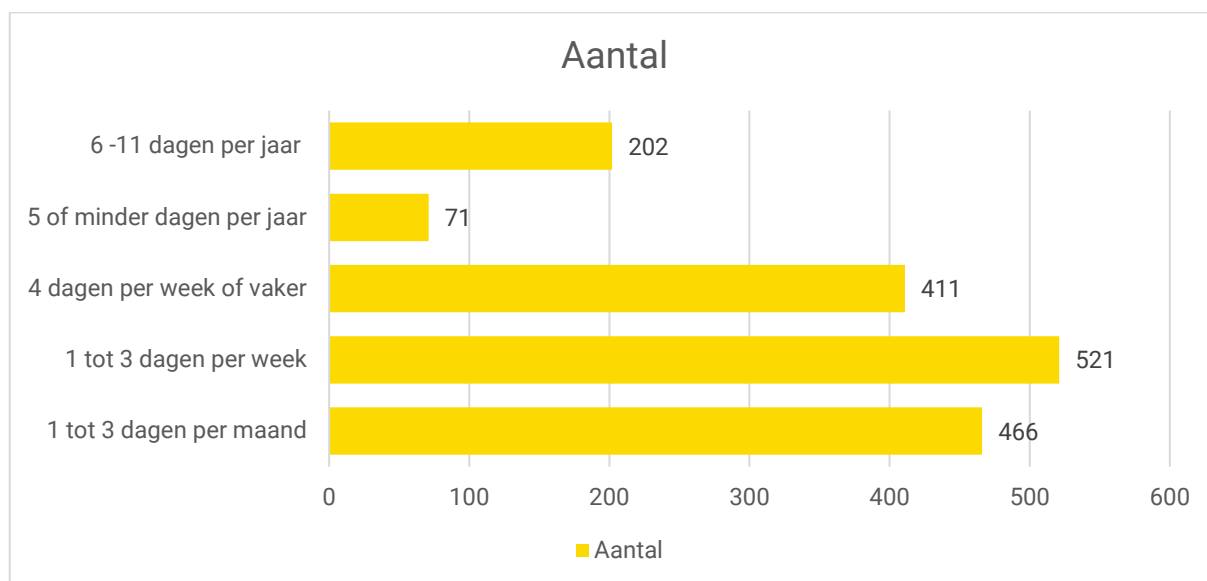


De resultaten van de enquête in vergelijking met de verdeling in check-ins levert het volgende beeld op:

	Enquête	Check-ins
Kind	0,00%	0,10%
Tiener	3,59%	9,00%
Student	16,05%	35,00%
Volwassene	57,56%	17,70%
Senior	22,28%	3,00%
Anoniem	0,53%	35,10%

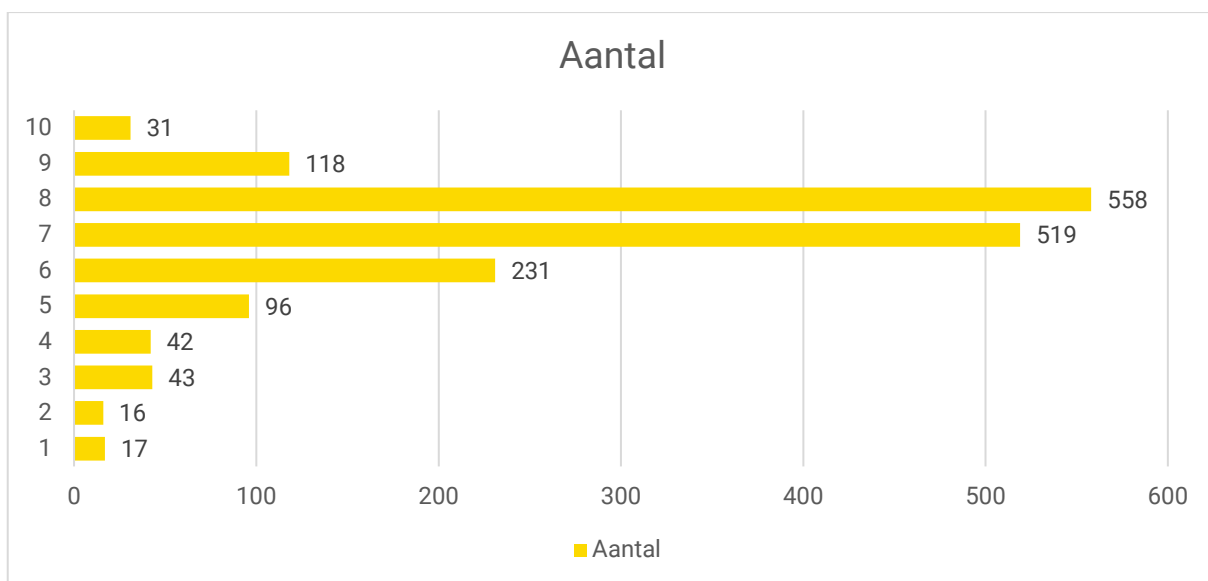
Deze vergelijking laat zien dat er in een afwijking zit qua verdeling tussen de respondenten en de vervoerde reizigers. Een groot aantal reizigers vallen onder de categorie 'Anoniem'. Dit komt met name doordat het aandeel OVPay groeit.

Respondenten is ook gevraagd naar het gebruik van het OV in de provincie.

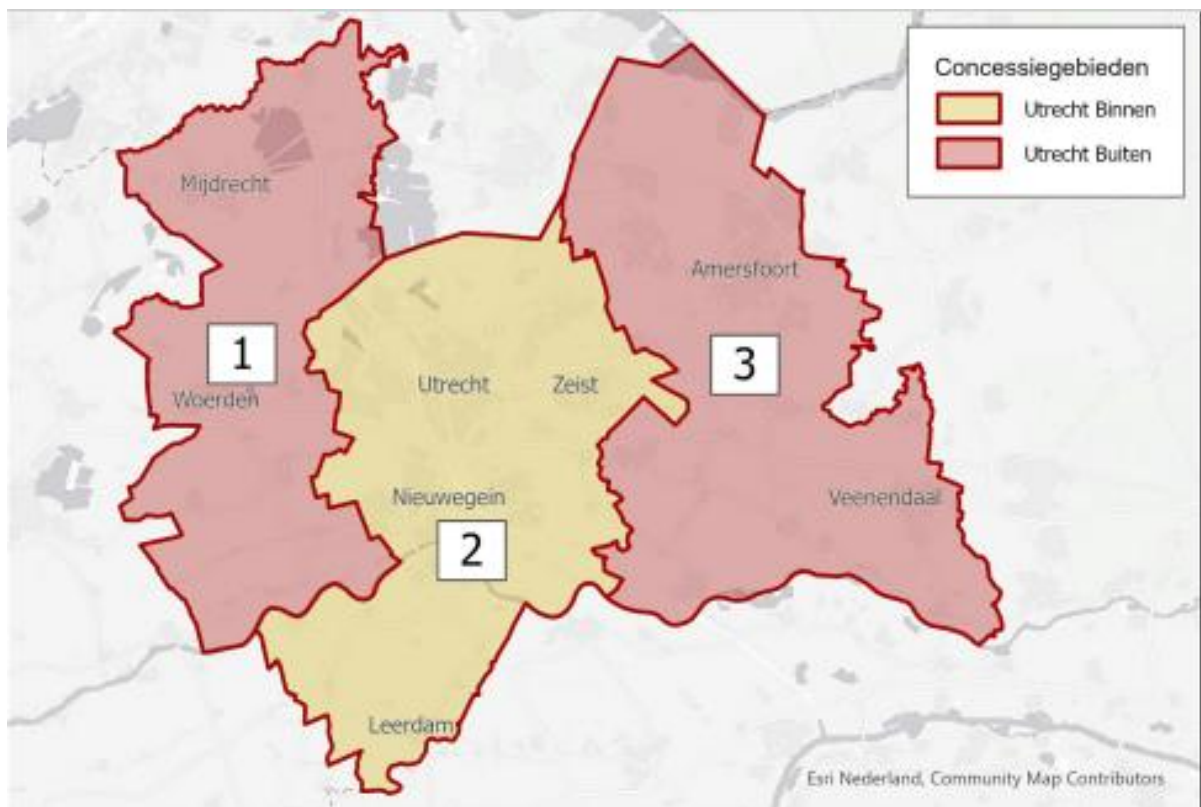


Ongeveer een kwart van de respondenten laat weten 4 dagen per week of vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een derde reist 1 tot 3 dagen per week en ruim een kwart reist 1 tot 3 dagen per maand. De overige respondenten reizen 11 of minder dagen per jaar.

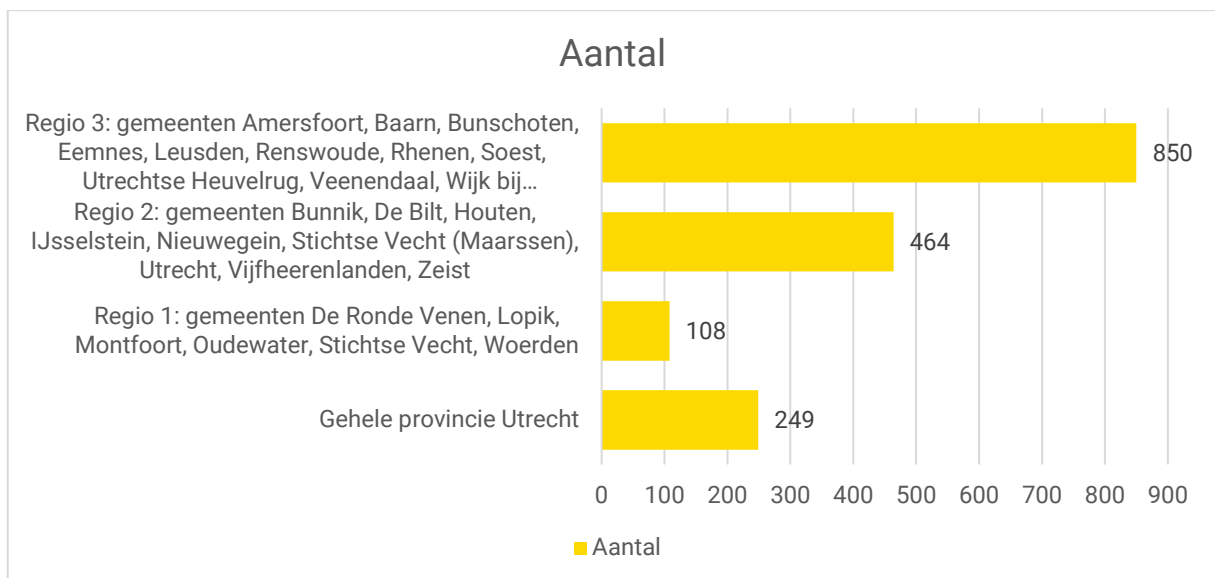
Verder zijn de respondenten gevraagd naar welk rapportcijfer zij geven aan het OV in de provincie Utrecht.



Ruim 87% van de respondenten geeft het openbaar vervoer in de provincie Utrecht minimaal een voldoende; dit is een flinke stijging t.o.v. vorig jaar (71%). Daarnaast geeft maar liefst 42% van de respondenten een beoordeling van 8 of hoger; ook dit is een flinke stijging in vergelijking met vorig jaar (24%).



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

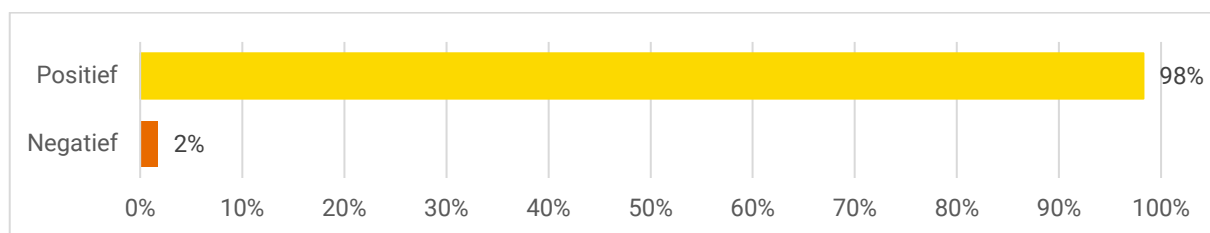


3.1.3 Resultaten inhoudelijke vragen en voorstellen

In dit document zijn de vragen, antwoorden en de daaruit volgende conclusies en/of acties weergegeven. Door de vraagstelling is het percentage 'Geen Mening' in de antwoorden groot. De conclusies, acties en aanpassingen worden bepaald door de overige antwoorden op de vragen en voorstellen. Per vraag is tussen haakjes aangegeven hoeveel respondenten daadwerkelijk een mening over de vraag hadden.

Lijn 5 Woerden – Montfoort (58)

Dit jaar is tussen Woerden en Montfoort buslijn 5 in de spits vaker gaan rijden. We zien een flinke groei van het aantal reizigers op deze buslijn. Hoe ervaart u de uitbreiding van buslijn 5?



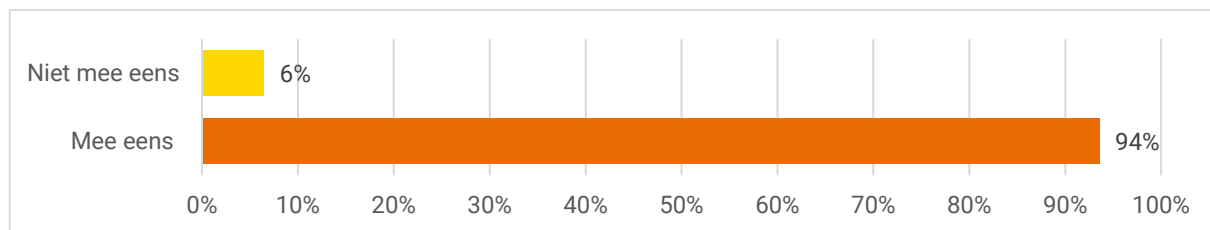
Conclusie Keolis

Van de respondenten geeft 98% aan de uitbreiding van lijn 5 in de spits positief te ervaren. Keolis handhaaft de frequentieverhoging uit 2025 dan ook in 2026.

Lijn 120 Amsterdam Bijlmer ArenA – Breukelen – Utrecht Centraal (93)

Dit jaar zijn de vertrektijden van buslijn 120 van Amsterdam naar Utrecht aangepast. Hierdoor sluit de bus altijd aan op de trein naar Utrecht Centraal in Breukelen. Ook is de overstaptijd van de trein uit Amsterdam op de bus naar Maarssen korter.

Bent u tevreden over het eerder rijden van buslijn 120 van Amsterdam naar Utrecht via Station Breukelen, waardoor de hele dag er een kortere reistijd is tussen Loenen en Breukelen en Utrecht Centraal?



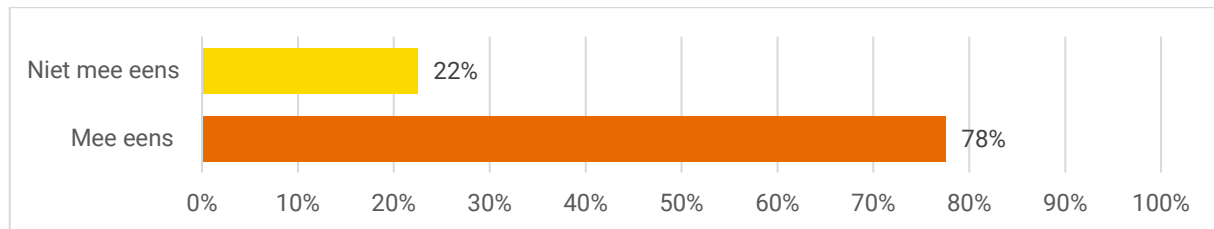
Conclusie Keolis

94% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn met de aanpassing van lijn 120. Deze wijziging blijft dan ook in stand in 2026. Keolis gaat kijken hoe de aansluiting nog verder verbeterd kan worden in de dienstregeling.

Lijn 326 Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht – Uithoorn (89)

Zodra de eerste woningen worden opgeleverd in de nieuwe wijk Oosterland in Mijdrecht is het plan om vanaf Mijdrecht Centrum via de nieuwe wijk Oosterland doorrijden naar Uithoorn Busstation. Dit heeft als gevolg dat lijn 330 (U-liner) en lijn 123 samen in de spits 4 keer per uur in plaats van 6 keer per uur doorrijdt naar Uithoorn. Twee keer per uur heeft lijn 330 (U-liner) vanuit Breukelen Mijdrecht Centrum als eindpunt.

Vindt u het een goed idee om lijn 326 (U-liner) door te trekken naar Uithoorn via Oosterland, ook als dit betekent dat lijn 330 (U-liner) samen met lijn 123 in de spits maar 4 keer per uur doorrijdt naar Uithoorn?



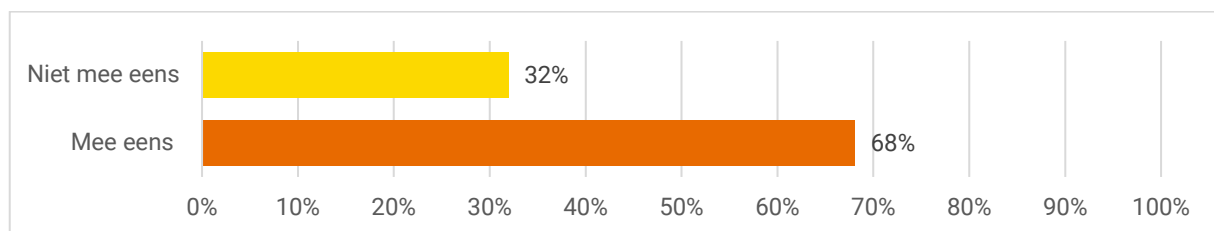
Conclusie Keolis

Zodra de eerste woningen in de nieuwe wijk Oosterland in Mijdrecht worden opgeleverd, zal lijn 326 vanaf Mijdrecht via Oosterland doorrijden naar Uithoorn. De verwachting is dat dit pas eind 2026 aan de orde is. Deze wijziging komt niet in het vervoerplan 2026 maar wordt meegenomen in het vervoerplan van 2027.

Nieuwe lijn 124 Kockengen – Breukelen (72)

Er wordt voorgesteld een nieuwe buslijn (124) te introduceren tussen Kockengen en Breukelen Station. Deze buslijn zal maandag tot en met vrijdag 2 keer per uur rijden tussen Kockengen en het bedrijventerrein de Corridor ten noorden van het station (oranje). De buslijn zal in het weekend niet naar het bedrijventerrein doorrijden maar juist vanaf Kockengen doorrijden naar Kasteel Haarzuilens (grijs), 1 keer per uur. Hiermee vervalt de buslijn 127 tussen Station Vleuten en Kockengen.

Bent u het eens met de introductie van een nieuwe buslijn tussen Kockengen en Breukelen station? Ook als dit ten koste gaat van de buslijn tussen Kockengen en Station Vleuten.



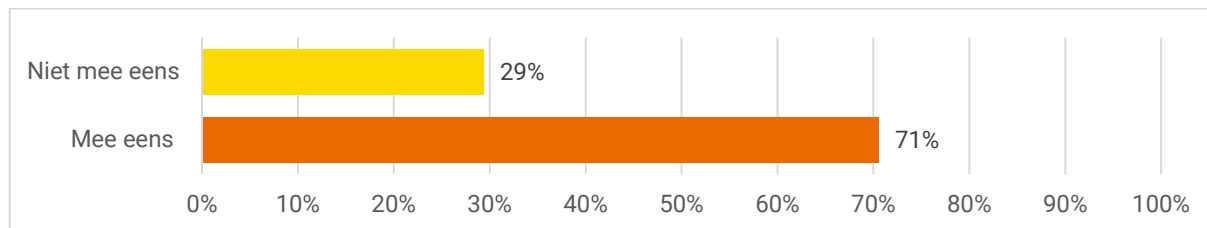
Conclusie Keolis

Een ruime meerderheid is voorstander van dit plan. In samenwerking met Transdev wordt gekeken naar de beste invulling van deze buslijn, zie pagina 5.

Buurtbus 524 Breukelen – Woerden – Noorden (68)

Door de nieuwe buslijn tussen Kockengen en Breukelen kan de buurtbus 524 ingekort worden tot Kockengen. Hierdoor kan de buurtbus van Noorden verlengd worden naar Nieuwkoop tijdens de daluren.

Bent u het eens met het inkorten van de buurtbus tot Kockengen en het aan de andere kant verlengen van de buurtbus in de daluren naar Nieuwkoop?



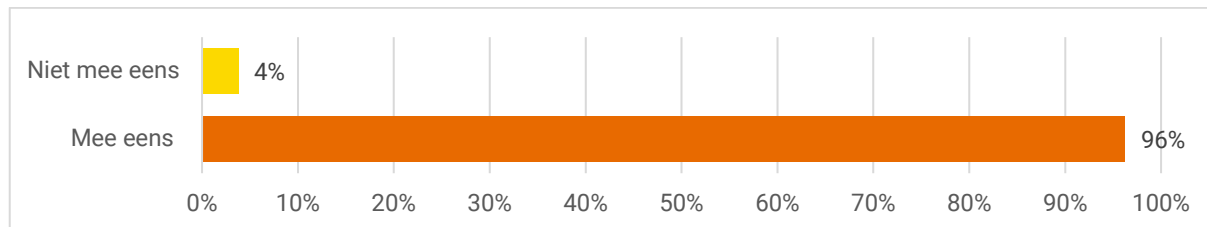
Conclusie Keolis

Zie conclusie voorgaande vraag. Door deze ontwikkelingen zal buurtbus 524 worden ingekort tot Kockengen. Het doortrekken van de buurtbus naar Nieuwkoop is nog onderwerp van gesprek met de buurtbusvereniging.

Buurtbus 522 Weesp – Vreeland (53)

De provincie heeft uitgevraagd om in samenwerking met de buurtbusvereniging en de gemeente Stichtse Vecht te onderzoeken of een snellere route van buurtbus 522 mogelijk is door vanaf Amsterdam Rijnkanaal via Spoorlaan eerst naar Vreeland te rijden en pas daarna naar Kerklaan en Loenen aan de Vecht. Het uiteindelijke doel van deze wijziging is om elk uur de buurtbus te laten rijden in plaats van elke 75 minuten.

Wat vindt u van het voorstel om de route van buurtbus 522 te versnellen om zo een uursfrequentie te realiseren?



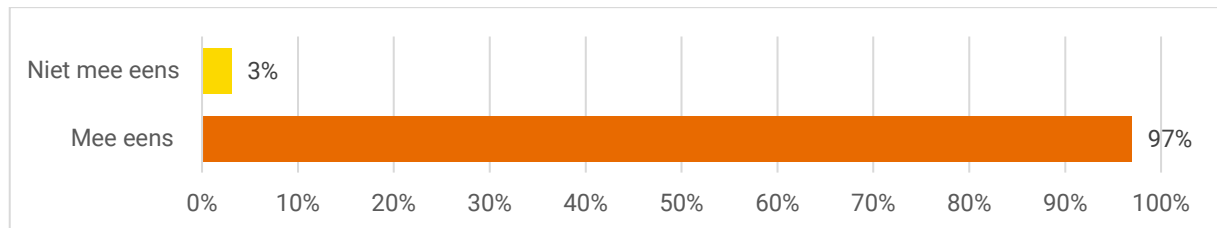
Conclusie Keolis

Het overgrote deel van de respondenten is het eens met dit voorstel. Keolis gaat verder onderzoeken of het infrastructureel mogelijk is om deze wijziging door te voeren om zo een uursfrequentie op lijn 522 te realiseren.

Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum (98)

Het voorstel is om in de periode mei – oktober lijn 121 ook op zondag te rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht om zo de Loosdrechtse Plassen e.o. ook op zondag te verbinden met het OV.

Vindt u het een goed voorstel om lijn 121 ook in de brede zomerperiode (mei – oktober) op zondag te rijden?



Conclusie Keolis

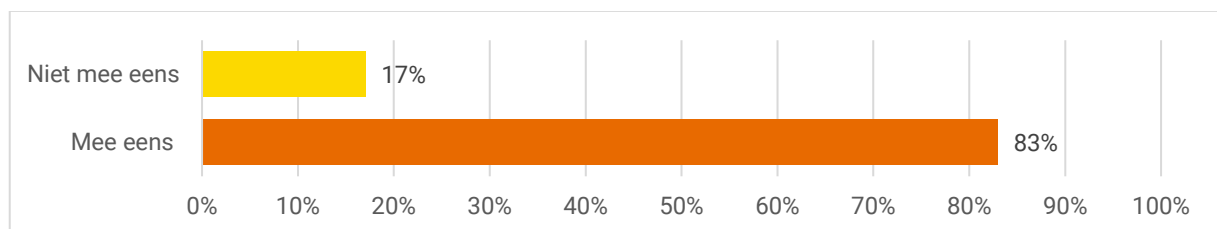
Dit voorstel valt bij 97% van de respondenten goed. In de brede zomerperiode zal lijn 121 dan ook op zondag gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht.

U-flex De Ronde Venen (88)

Met de start van de nieuwe dienstregeling start U-flex in De Ronde Venen en Woerden. U-flex in De Ronde Venen zal uitgevoerd worden door de regiotaxi. Je moet dan minimaal 1 uur van tevoren je rit reserveren. U-flex kan daardoor beter op de afgesproken tijd rijden. Je kan straks in de gehele gemeente De Ronde Venen en Loenersloot reizen, maar niet van/naar Baambrugge. Baambrugge wordt de gehele week bediend door buslijn 120. Hiermee worden recreatieve voorzieningen zoals campings, de Vinkeveense Plassen en de Stelling van Amsterdam beter bereikbaar. Reizen die je ook met de normale bus kan maken, mogen niet met U-flex gemaakt worden. Hoe verder je reist hoe meer je betaalt voor de reis. Abonnementen, zover van toepassing, zijn ook geldig op de ritten gereden door de regiotaxi voor U-flex. U-flex rijdt 's avonds langer door en ook in het weekend: Zondag t/m donderdag: 06.30 - 00.00 uur

Vrijdag en zaterdag: 06.30 - 01.00 uur

Vindt u het een goed voorstel om U-flex 's avonds langer en ook in het weekend te laten rijden en om bijna de gehele gemeente De Ronde Venen te ontsluiten met U-flex?



Conclusie Keolis

Een grote meerderheid is het eens met dit voorstel. Dit voorstel zal worden opgenomen in het definitieve vervoerplan 2026.

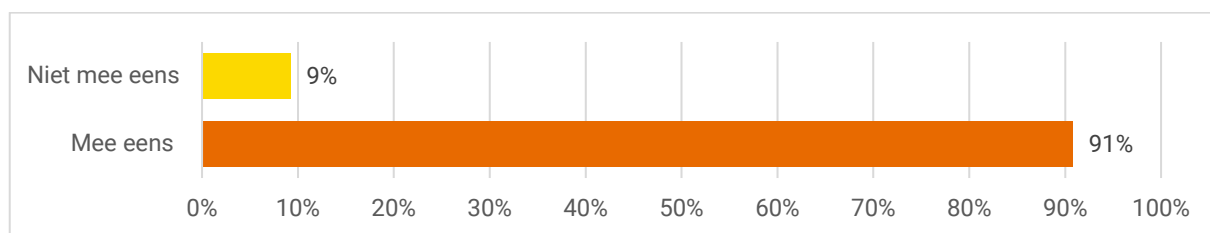
U-flex Woerden (76)

Het voorstel is om U-flex in Woerden vroeger te starten, om 06:30u. Daarnaast is het voorstel om vijf haltes toe te voegen:

- Woerden, Edisonweg/TechnoHUB
- Woerden, La Fontaineplein (Winkelcentrum Snel en Polanen)
- Linschoten, Berkenlaan
- Linschoten, Dorpsstraat
- Linschoten, Toeristisch Overstappunt

Het toevoegen van deze extra haltes zorgt voor een betere dekking van Woerden en Linschoten. Het draagt ook bij aan de bereikbaarheid van onderwijs en recreatie.

Vindt u het eerder starten van U-flex en de extra haltes in Woerden/Linschoten een goed voorstel?



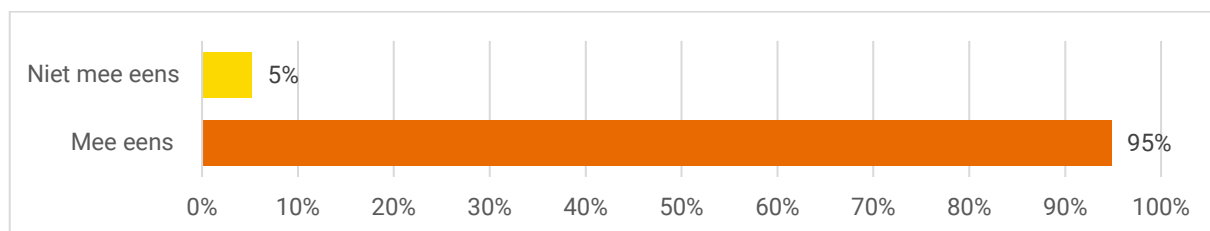
Conclusie Keolis

Ruim 90% is voorstander van dit voorstel. Ook dit U-flex voorstel zal worden opgenomen in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 395 Utrecht Centraal – IJsselstein - Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug (96)

Om werknemers van de bedrijventerreinen langs de route van lijn 395 (U-liner) in de Krimpenerwaard en Lopikerwaard eerder op het werk te kunnen laten komen is het voorstel om op doordeweekse dagen een extra vroege rit te laten rijden vanaf Rotterdam Capelsebrug naar Utrecht Centraal.

Bent u het eens met dit voorstel?



Conclusie Keolis

95% van de respondenten is het eens met dit voorstel. Keolis zal in overleg treden met Qbuzz (lijn 395 wordt gezamenlijk gereden met Qbuzz) om een extra vroege rit in beide richtingen in te passen.

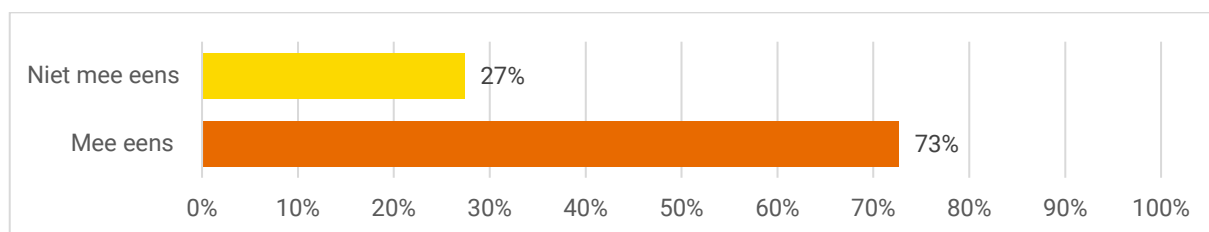
U-liners Vinkeveen (95)

Provincie Utrecht en gemeente De Ronde Venen willen de nieuwe U-liners sneller laten rijden naar Amsterdam en Breukelen. Het gaat om de buslijnen:

- 326 Amsterdam Bijlmer ArenA, Station – Mijdrecht (- Uithoorn)
- 330 Breukelen, Station – Mijdrecht - Uithoorn

Er rijden nu tien bussen per uur per richting in de spits door het dorp Vinkeveen. Voor Vinkeveen zijn er ook plannen om de leefbaarheid te vergroten, bijvoorbeeld door de maximumsnelheid te verlagen. Veel en groot verkeer past niet bij die plannen. Door de U-liners via de provinciale weg N201 te laten rijden kan er per rit circa 4 minuten rijtijd bespaard worden. De U-liners blijven dan wel halteren bij de bushalte Vinkeveen Viaduct. Ook moet er een nieuwe bushalte bij Vinkeveen West komen. Zo kunnen de inwoners gebruik blijven maken van deze nieuwe snelle bussen. Inwoners uit Mijdrecht en Wilnis en reizigers naar De Ronde Venen zijn door deze routewijziging sneller op bestemming. De buslijn tussen Mijdrecht en Hilversum en de buurtbus blijft wel door het dorp Vinkeveen rijden. De aansluiting van deze bussen uit Wilnis en Vinkeveen op de U-liners zal verbeterd worden. Als het versnellen en de nieuwe bushalte mogelijk is, dan zal de routewijziging pas in 2028 doorgevoerd worden.

Wat vindt u van dit voorstel?



Conclusie Keolis

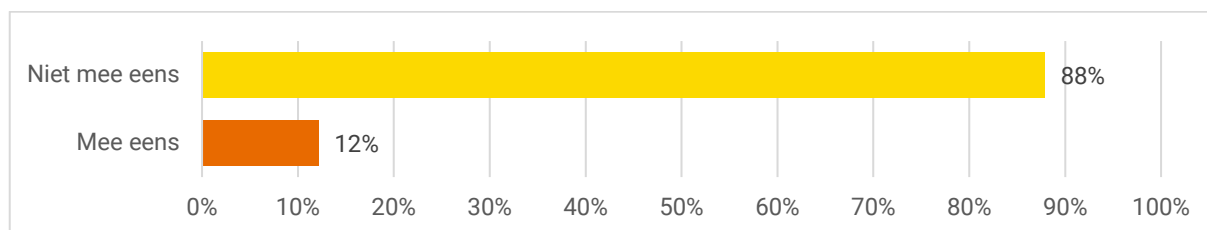
Bijna driekwart is het eens met dit voorstel. Voor 2028 zal dit verder uitgewerkt worden.

Lijn 341 Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede (889)

In Wijk bij Duurstede is het voorstel om de route van lijn 341 (huidige lijn 41) en lijn 56 aan te passen. De wijzigingen zijn:

- Lijn 341 gaat vaker rijden. Op maandag tot en met vrijdag in de ochtendspits richting Utrecht 12 keer in plaats van 8 keer per uur. In de middagspits richting Wijk bij Duurstede wordt 10 keer per uur gereden in plaats van 6 keer per uur.
- Lijn 341 start al om 5.00 uur en rijdt meteen elk kwartier.
- Lijn 56 gaat in de ochtendspits 4 keer per uur rijden in plaats van 2 keer per uur.
- De route van lijn 341 wordt versneld in Wijk bij Duurstede. Daarmee wordt de reistijd naar Utrecht tot maximaal 8 minuten sneller. Lijn 341 stopt alleen op de haltes Busstation, Amstel, Kempenaar en Engk/Frankenhof.
- Voor lijn 341 vervallen de bushaltes: De Geer, Voorwijk, Nieuweweg, Steenstraat/Centrum, Engdijk.
- Lijn 56 gaat voortaan op alle dagen van de week naar het bedrijventerrein Broekweg-Langshaven rijden waarmee ook dit gebied een busverbinding krijgt. Voor lijn 56 vervalt daardoor de halte Busstation.
- Alle haltes in Wijk bij Duurstede blijven bestaan waar lijnen 341 en 56 stoppen. Er komen ook haltes bij op het bedrijventerrein.

Wat vindt u van de wijzigingen (nieuwe route, kortere reistijd, meer bussen en nieuw lijnnummer) op lijn 341?

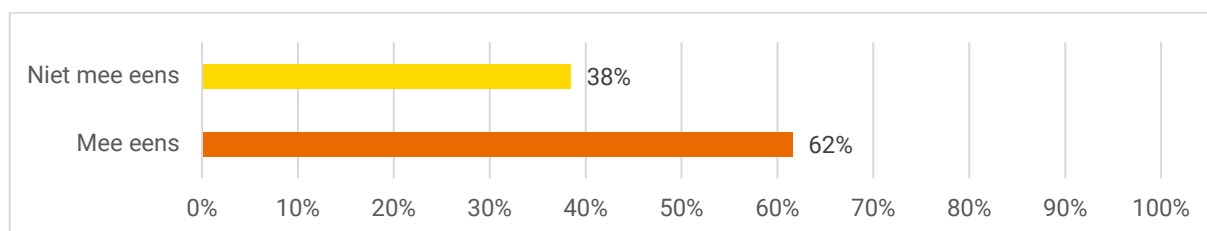


Conclusie Keolis

Er is veel discussie ontstaan over het ontwikkelvoorstel in Wijk bij Duurstede. Reizigers en andere betrokkenen hebben massaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te reageren op het concept vervoerplan. Keolis en de provincie Utrecht nemen de reacties serieus en hebben in samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede alternatieve routes onderzocht. Hier is een alternatief ontwikkelvoorstel uit ontstaan welke aansluit bij zowel de wensen van Keolis, de provincie en de gemeente als bij de wensen van de reizigers binnen Wijk bij Duurstede. Zie pagina 3 en 4.

Lijn 56 Amersfoort – Wijk bij Duurstede (679)

Wat vindt u van het aanbieden van een hogere frequentie en de nieuwe route naar het bedrijventerrein Broekweg-Langshaven van lijn 56?



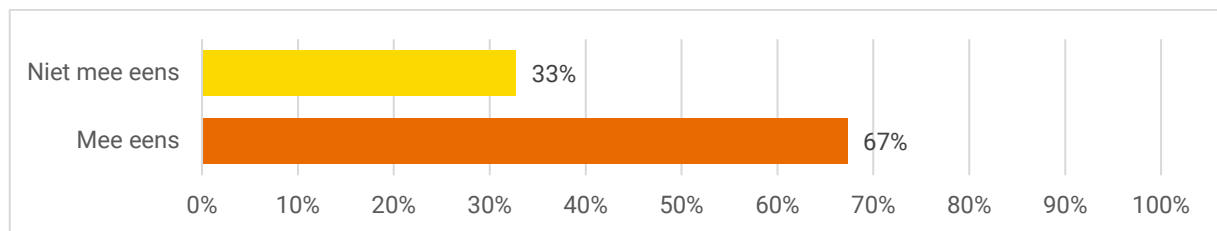
Conclusie Keolis

Een meerderheid is voor het voorstel aangaande lijn 56. Dit voorstel zal dan ook uitgewerkt worden in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 350 Utrecht Centraal – Veenendaal/Wageningen (220)

Het voorstel is om in de avonduren extra ritten te rijden tussen Veenendaal en Elst. Hiermee krijgt Veenendaal ook na 22.00 elk halfuur een bus op lijn 350. Dit zou passen in de dienstregeling door de huidige korte avondritten Amerongen – Veenendaal in te korten vanaf Elst. In Elst kan overgestapt worden op lijn 350 van/naar Wageningen.

Vindt u dit een goed voorstel?



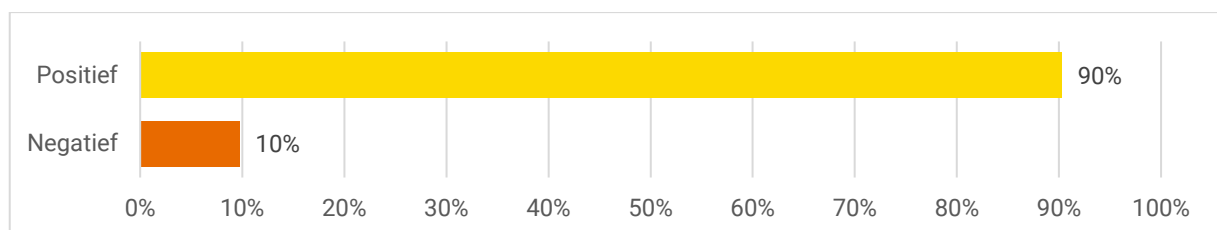
Conclusie Keolis

Twee derde van de respondenten is het eens met dit voorstel. Dit voorstel krijgt een plek in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 4 Amersfoort CS – Kattenbroek – Schothorst (195)

Lijn 4 wordt verlengd van Kattenbroek naar Station Schothorst via Het Masker en de Laan van Emiclaer om zo een snellere directe verbinding te realiseren tussen Kattenbroek en Station Schothorst.

Is het verlengen van lijn 4 naar NS-station Schothorst ten behoeve van een snellere directe verbinding wenselijk?



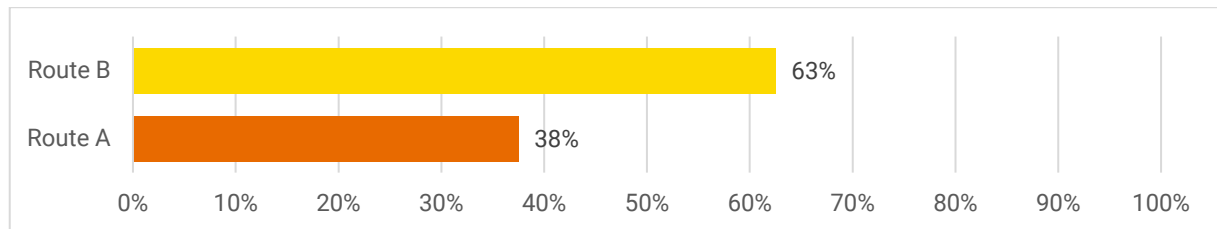
Conclusie Keolis

90% van de respondenten is het eens met de verlenging van lijn 4 naar station Schothorst. Deze verlenging zal in het definitieve vervoerplan 2026 komen.

Lijn 4 Amersfoort CS – Kattenbroek – Schothorst (vervolg) (120)

Lijn 5 en (3)15 (deels) rijden nu vanaf halte Trompetstraat via route A over de Albert Schweitzersingel naar halte De Brand. De Albert Schweitzersingel (route A) blijft een 50 km/u weg. De Bombardonstraat (route B) wordt een 30 km/u weg. Hierdoor zal de route B voor buslijn 4 vanuit Kattenbroek voor een mindere snelle reisoctie zorgen richting station Schothorst, maar wordt wel een groter deel van Zielhorst bediend.

Ziet u de route van lijn 5 vanaf halte Trompetstraat liever via de Albert Schweitzersingel (route A) of liever via de Bombardonstraat (route B)?



Conclusie Keolis

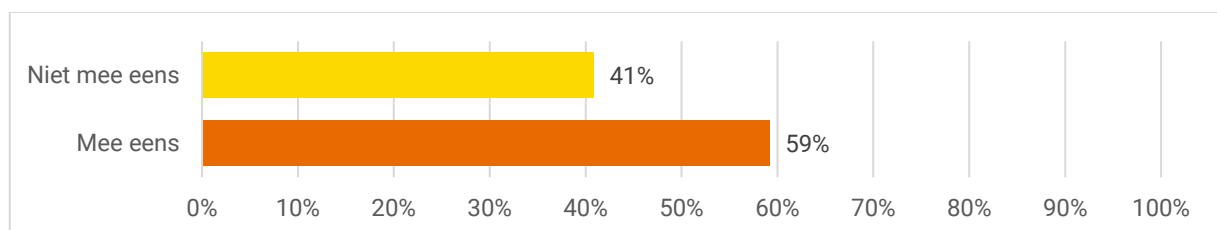
Een meerderheid van de respondenten met mening wenst dat lijn 4 via de Bombardonstraat gaat rijden (45 om 75 respondenten). Keolis, de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort zien dusdanig veel voordelen in het rijden via route A (Albert Schweitzersingel) gezien de snellere route, dat route A in het definitieve vervoerplan 2026 zal worden uitgewerkt.

Lijn 9 Amersfoort CS – Leusderkwartier (164)

Lijn 9 maakt vanaf halte Van Randwijckhuis via de Saffierweg en de Dorresteinseweg een extra lus langs halte De Eemgaarde om vervolgens via de Dorresteinseweg naar het noorden te rijden. De Dorresteinseweg op het gedeelte van de fietsstraat is smal door geparkeerde voertuigen en veel fietsers. Bovendien wordt de bushalte De Eemgaarde momenteel door 13 instappers per dag gebruikt. Door de langere reistijd voor doorgaande reizigers en verkeersveiligheid wordt een andere route voorgesteld.

De halte Van Randwijckhuis zal verplaatst worden van de Saffierweg naar de Diamantweg. Verder zal er een nieuwe halte worden aangelegd bij de kruising van de Diamantweg en de Dorresteinseweg. Hiermee vervalt de halte De Eemgaarde en wordt de route voor lijn 9 met 500 meter verkort. Door de nieuwe haltes blijft voor iedereen een bushalte in de buurt beschikbaar.

Bent u het eens met de voorgestelde routewijziging waarmee doorgaande reizigers een kortere reistijd krijgen en de verkeersveiligheid van fietsers op de Dorresteinseweg verbeterd?



Conclusie Keolis

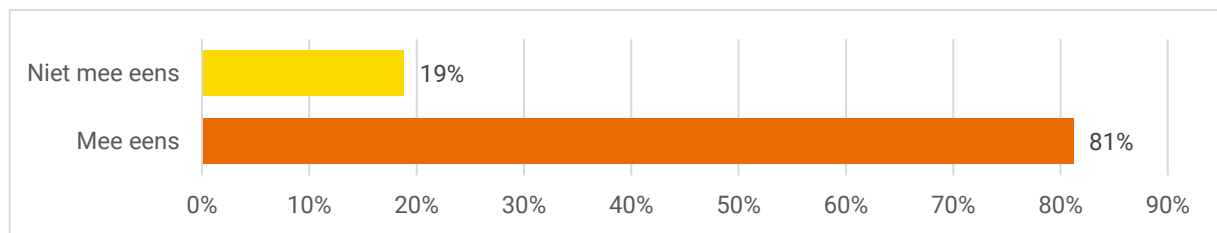
Een meerderheid van de respondenten steunt dit voorstel. Vanuit wooncentrum De Eemgaarde zijn zorgen geuit over het opheffen van halte De Eemgaarde. Keolis, de provincie en de gemeente Amersfoort nemen de zorgen serieus maar zien voldoende voordelen om het voorstel te handhaven.

Dit voorstel zal een plek krijgen in het definitieve vervoerplan 2026.

Lijn 203 Amersfoort Schothorst – Utrecht Science Park (186)

De huidige route van lijn 203 loopt via de Van Randwijcklaan, de Stadsring, de Utrechtseweg (richting Utrecht), de Kersenbaan en de Leusderweg. Deze route is erg filegevoelig. Het voorstel is om lijn 203 over de Ringweg Kruiskamp, Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan en de Everard Meysterweg te laten rijden om vervolgens ter hoogte van de Leusderweg de huidige route richting de A28 weer op te pakken. Deze route geeft minder vertraging door ander verkeer. Daarnaast worden een geheel nieuw deel van Amersfoort aangesloten op een directe USP-lijn. De haltes op de Stadsring blijven in de spits bediend door een buslijn naar Utrecht Science Park (315).

Vindt u dit een goed idee?



Conclusie Keolis

De routewijziging van lijn 203 binnen Amersfoort wordt door een grote meerderheid positief ontvangen. Er is dus geen reden om dit voorstel te wijzigen.

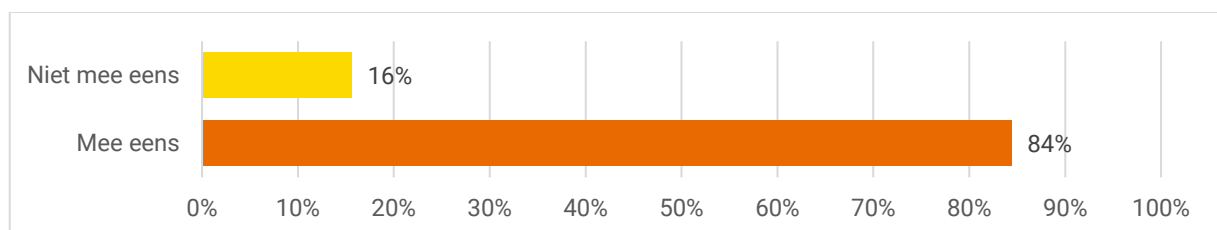
Nachtnet (269)

Sinds december 2024 wordt het volledige nachtnet weer gereden. Medio januari 2025 maakten gemiddeld 20 reizigers per rit gebruik van het nachtnet in de regio Utrecht. Dit toont aan dat duidelijk behoefte is aan openbaar vervoer in de nachtelijke uren.

Het nachtnet ook op donderdag te rijden. Daarmee gaan de volgende lijnen op donderdag rijden:

- N1, N4, N5, N6 en N9.
- N7 tussen Utrecht CS - De Meern-Zuid
- N20 tussen Utrecht CS – Maarssen
- N41 tussen Utrecht CS – Galgenwaard
- N50 tussen Utrecht CS - Driebergen-Zeist

Wat vindt u van het voorstel om het nachtnet uit te breiden naar donderdagavond?



Conclusie Keolis

Een ruime meerderheid is het eens met de uitbreiding van (een deel van) het nachtnet op donderdagavond. Dit zal dan ook in het definitieve vervoerplan 2026 een plek krijgen.

3.1.4 Open reacties

Respondenten hebben de mogelijkheid gehad om een open reactie te geven op de beide concept vervoerplannen. Deze zijn samengevat als volgt:

Respondenten woonachtig in de westelijke gemeenten

- **Onbetrouwbaar OV:** Veel uitval, slechte aansluitingen, vooral buiten de spits.
- **Slechte bereikbaarheid:** Kleine kernen voelen zich vergeten; flexvervoer schiet tekort.
- **Hoge kosten:** Reiskosten te hoog in verhouding tot de kwaliteit.
- **Verbindingswensen:** Meer directe lijnen naar o.a. Utrecht, Woerden, ziekenhuizen.
- **Dienstregeling:** Slechte aansluiting op trein, vooral in Breukelen.
- **Avond/nachtdiensten:** Tekort aan late ritten, vooral voor studenten.
- **Avondritten Mijdrecht – Woerden:** de wens voor extra avondritten op lijn 123.
- **Verbeterpunten:** Betere afstemming, communicatie en haltevoorzieningen.
- **Positief:** Nieuwe bussen en hogere frequentie op enkele lijnen.

Hoofdprobleem: Kleine gemeenschappen voelen zich structureel buitengesloten van goed OV.

Keolis

Keolis werkt dagelijks hard om de betrouwbaarheid te verbeteren. Het verbeteren van de bereikbaarheid van kleine kernen is een belangrijke pijler in de nieuwe concessie. Ontsluitende lijnen behouden minimaal het huidige niveau of worden uitgebreid. Keolis herkent de verbindingswensen maar benadrukt dat deze meer kans van slagen hebben als er cijfermatige onderbouwingen met Keolis worden gedeeld.

Het verbeteren van de aansluitingen is een belangrijk aandachtspunt voor Keolis om zo de gehele ketenreis te verbeteren.

Respondenten woonachtig in de oostelijke gemeenten

- **Slechte verbindingen & overstappen:** Gebrek aan directe lijnen (zoals Soesterberg–Utrecht), slechte aansluitingen op trein en tussen regio's.
- **Te lage frequentie:** Vooral 's avonds en in het weekend zijn er te weinig ritten; veel klachten over uitval.
- **Verbeterwensen:** Meer directe lijnen, kwartierdiensten op drukke routes, uitbreiding van bestaande lijnen, en betere dekking in buitengebieden.
- **Infrastructuur & comfort:** Haltes en reisinformatie moeten beter; voorkeur voor comfortabele bussen.
- **Overige signalen:** Onbegrip over lijnnummerwijzigingen, roep om duurzaam OV, en betere bereikbaarheid van kleine dorpen.

Conclusie: Grote behoefte aan betrouwbaarder, directer en frequenter OV, vooral buiten de spits en in kleinere kernen.

Keolis

Keolis is voornemens om de aansluitingen en haar dienstverlening nog verder te verbeteren. De frequenties van veel lijnen worden verhoogd in de nieuwe concessie zowel in de spits als in het dal en in de avond. Keolis blijft in gesprek met wegbeheerders om haltes en voorzieningen te verbeteren.

4 Reacties op de voorstellen door gemeenten

Uithoorn

Dank voor het toezenden van het concept vervoerplan 2026.

Ik zie voor Uithoorn een mogelijke komst van lijn 126. Dat lijkt me prima. Zeker omdat deze lijn de Hoef en Mijdrecht een betere aansluiting op Uithoorn geeft.

Over aansluiting gesproken: ik lees, toch wel tot mijn spijt, helemaal niets over het verbeteren van de aansluiting op de tramlijn 25 in Uithoorn met lijn 330 en wellicht ook lijn 123.

Ik hoor van de buurgemeente dat het beter kan. Is de aansluiting al prima en zijn we verkeerd geïnformeerd?

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Uithoorn voor haar reactie op het concept vervoerplan. Het verbeteren van de aansluiting van de lijnen 330, 123 en op termijn 326 op tramlijn 25 in Uithoorn is een uitwerking van de dienstregeling. Waar mogelijk zal Keolis deze aansluiting dan ook verbeteren.

Oudewater

De gemeenteraad van Oudewater ziet nog verbeterkansen voor het busvervoer. Daar zullen wij in het vervolg van deze brief op in gaan.

1. Betrouwbaarheid dienstverlening De mate waarin bussen uitvallen is gelukkig fors afgenomen in de afgelopen twee jaar. Dat zal ongetwijfeld te maken hebben met de massale wervingscampagne van nieuwe chauffeurs. De problematiek is echter nog niet voorbij. Nog te vaak komen bussen – ook middenin de spits – niet opdagen. Wij vragen hier blijvend aandacht voor. De toekomstige uitvoerder kan duidelijk nog niet op de handen gaan zitten. Ook vragen wij opnieuw om tijdige en proactieve communicatie als bussen niet rijden, zodat alternatieve reisopties onderzocht kunnen worden.

2. (Spits)bus lijn 123 De verkeersproblemen in Woerden, met name rondom het Station/Utrechtsestraatweg en de Hollandbaan/Burgemeester Van Zwietenweg. Door deze verkeersinfarcten is de vertraging soms fors. Wij vragen te onderzoeken of de bus uit Oudewater aan de zuidzijde van het station kan halteren, zodat het infarct bij de Utrechtse straatweg ontweken wordt. Verder vragen wij in hoeverre het mogelijk is lijn 123 in twee separate lijnen op te knippen: WoerdenMijdrecht en Woerden-Oudewater. Er zijn nauwelijks doorgaande reizigers tussen Mijdrecht en Oudewater, terwijl vertraging opgedaan in het ene lijndeel het andere lijndeel nadelig beïnvloedt.

3. Spitsbussen lijn 107 In het vervoersplan 2025 zijn extra spitsbussen in de ochtend toegevoegd richting Gouda. Een waardevolle investering! Tegelijkertijd is de spreiding van de bussen over het uur gewijzigd van elk kwartier naar 4 bussen dicht op elkaar, en langere tijd geen bus.' Wij vragen of de verdeling van deze bussen over het uur beter gespreid kan worden.

4. Bediening Hekendorp Wij vragen u om met vervoerder af te spreken dat alle ritten van lijn 107 vanuit Utrecht die stoppen op Oudewater Molenwal altijd doorrijden naar Hekendorpse Veer (en vandaar eventueel naar Haastrecht en Gouda). Wij vragen u om met vervoerder af te spreken dat alle ritten richting Utrecht die starten op Oudewater Molenwal, voortaan starten op Hekendorpse Veer (of Haastrecht), dan wel stoppen op Hekendorpse Veer na een start op Station Gouda.

5. Uitstaphalte Zwier Regelinkstraat De wens om overstappen tussen lijn 123 en 107 mogelijk te maken neemt toe. Het is al een tijd geleden dat hier onderzoeken naar zijn aangekondigd. Een goede en eenvoudige eerste stap zou het realiseren van een uitstaphalte op de Zwier Regelinkstraat ter hoogte van de rotonde met de N228

kunnen zijn. Vanaf daar is het slechts enkele tientallen meters lopen naar halte Tramweg om een overstap te maken.

6. Centrale bushalte Oudewater onderzoeken Een centrale bushalte (zoals Oudewater voor 2010 kende op de Molenwal) is wenselijk om aansluiting van alle buslijnen (123, 107 en 505) op elkaar mogelijk te maken en voorzieningen te concentreren (zoals digitale reisinformatie, wachtvoorzieningen etc.) De ideale locatie hiervoor zou de directe omgeving van de rotonde Zwier Regelinkstraat/N228 zijn. Idealiter zou dit plaats vinden in de context 17.03, 7.14, 7.21, 7.34, 7.41 en 8.01 uur van een herinrichting van dit gebied, waar zich nu nog met name bedrijven bevinden, maar de toegang tot Oudewater vormt. Wij vragen de mogelijkheden voor zo'n centrale busvoorziening te onderzoeken.

7. Gebreken aan bussen Wij vragen aandacht voor onderhoud aan de bussen. Regelmatig rijden er bussen met defecten aan de in- en uitcheckapparatuur, of defecten aan bijvoorbeeld een deur. Ook aandacht voor personeels materiaaltekort op de werkplaatsen is noodzakelijk. We kunnen als politiek wel om meer busritten vragen, maar dan moeten er wel bussen zonder mankementen beschikbaar zijn.

8. Aanvullende wensen Net als in 2023 brengen wij eventuele verdere investeringen in de bestaande dienstregeling onder uw aandacht. Dit betreft herinvoering van lijn 207 naar Utrecht Science Park, middagspitsbussen op lijn 107, uitbreiding van de frequentie van lijn 123 tot een halfuurdienst, avond- en weekendbediening.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Oudewater voor haar reactie op het concept vervoerplan.

- 1. Keolis dankt de gemeente Oudewater voor het onder de aandacht brengen van de betrouwbaarheid. Keolis werkt hard om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te (blijven) waarborgen.*
- 2. De verkeersproblematiek rondom station Woerden is bekend. Het verplaatsen van lijn 123 naar de zuidzijde van het station is echter niet wenselijk gezien de verdere splitsing van het busstation welke dan ontstaat. De knip van lijn 123 in twee losse lijnen kan een onderzoeksopgave worden voor 2027.*
- 3. De spreiding van de spitsritten op lijn 107 (wordt 307) zal verbeteren in 2026.*
- 4. Het structureel doortrekken van de ritten van lijn 307 (afkomstig uit Utrecht) tot aan Hekendorpse Veer (i.p.v. tot Oudewater) is gezien de bezetting op dit traject niet noodzakelijk.*
- 5. Om de overstapmogelijkheid tussen lijnen 123 en 307 mogelijk te maken, dienen er infrastructurele aanpassingen te worden gedaan. Keolis treedt graag in overleg over mogelijke ontwikkelingen.*
- 6. Een dergelijke centrale halte vergt flink wat infrastructurele aanpassingen. Ook hiervan zegt Keolis graag aan te haken bij mogelijke ontwikkelingen.*
- 7. Keolis dankt de gemeente Oudewater voor het onder de aandacht brengen van mogelijke gebreken aan bussen.*
- 8. Lijn 207 (Oudewater – Utrecht Science Park) zal in 2026 gaan rijden. Lijn 307 kent uitbreidingen in de middagspits. Lijn 123 wordt niet uitgebreid gezien de (ontbrekende) vraag. Het eventueel verder verbeteren van het vervoersaanbod op deze lijn vraagt ook flexibiliteit van de buurtbusvereniging.*

Stichtse Vecht

Allereerst zijn wij er blij mee dat de afstemming tussen lijnen 120 en 12 (Keolis en Transdev) verbetert en dat daarmee de verbindingen tussen Maarssen, Breukelen en Utrecht worden verbeterd.

Daarnaast blijven wij wel onze vragen houden bij het U-flex aanbod. Misschien niet helemaal passend bij dit vervoersplan, maar reizigers ervaren nog steeds beperkt gemak van deze service. Daar zouden we graag het gesprek over aan gaan.

Als laatste haken wij graag aan bij de overleggen over buurtbus 522. We zijn heel benieuwd welke overwegingen hier achter liggen en zouden zelf ook graag aanhaken bij dit punt. Ook omdat dit interprovinciaal vervoer betreft en er mogelijk ook kansen liggen richting Hilversum.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Stichtse Vecht voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Het U-flex aanbod binnen de gemeente Stichtse Vecht betreft het aanbod van Transdev, de concessiehouder van Utrecht Binnen. De wens voor de aanpassing van buurtbus 522 komt vanuit het streven naar een 60-minuten frequentie. Doortrekken richting Hilversum is wat betreft Keolis en de provincie Utrecht geen optie.

De Ronde Venen

Inleiding

Met deze notitie reageert de gemeente De Ronde Venen op het Concept-Vervoerplan 2026 voor de Concessie Utrecht Buiten.

Aanpassingen

De volgende aanpassingen ten opzichte van de huidige dienstregeling, die betrekking hebben op de gemeente De Ronde Venen, zijn opgenomen in het Concept-Vervoerplan 2026:

- P. 10: Betere aansluiting van lijn 120 op trein in Breukelen naar Utrecht CS;
- P. 16: Verplaatsen halte naar Ringdijk Eerste Bedijking in Amstelhoek;
- P. 16: Voorstel voor buslijn naar Twistvlied;
- P. 21: Verbeteren flexvervoer in De Ronde Venen => bedieningsgebied en -periode;
- P. 37: Ontsluiting Het Oosterland en doortrekken naar Uithoorn;
- P. 81: Frequentieverhoging lijn 326;
- P. 83: Lijn 330 (Breukelen-Uithoorn): meer DRU's (6%);
- P. 102: Lijn 120: hogere frequentie in de spits;
- P. 103: Lijn 121: voor DRV geen wijziging;
- P. 104: Lijn 123: geen wijzigingen;
- P. 113: Lijn 326 (Amsterdam Bijlmer/Arena-Mijdrecht): wijzigingen in verband met Het Oosterland.

Strategisch OV-plan is leidend

De gemeenteraad heeft enkele jaren geleden het Strategisch OV-plan vastgesteld. Dit OV-plan is richting de provincie de gemeentelijke inbreng geweest bij het proces om te komen tot de nieuwe OV-concessie. De twee kernpunten van dit plan zijn:

- Snelle en hoogfrequente lijnen naar de OV-knooppunten Amsterdam Bijlmer-Arena, Breukelen NS en Uithoorn Busstation;
- Onderliggend flexibel systeem in en tussen de dorpen.

Gemeente, provincie en vervoerder hebben de afgelopen jaren niet gewacht op de nieuwe OVconcessie voor het doorvoeren van wijzigingen. We hebben gezamenlijk aan aanpassingen in de lijnvoering gewerkt, met bijbehorende aanpassingen in de haltevoorzieningen. Dit is gebeurd conform de kernpunten en overige uitgangspunten van het Strategisch OV-plan. Het versnellen van de lijnen 126 en 130 via de Industrieweg en Mijdrechtse Dwarsweg is daarvan de belangrijkste wijziging. Ook de aandacht voor een goede OV-ontsluiting in het kader van het project Toekomst N201 is een mooi resultaat van de samenwerking.

Het Concept-Vervoerplan 2026 is in meerdere opzichten een verdere doorontwikkeling van deze kernpunten. Dit is een positieve ontwikkeling. De gemeente vraagt in het kader van dit ConceptVervoerplan echter ook aandacht voor enkele onderwerpen die minder in lijn van het Strategisch OV-plan liggen.

Positieve ontwikkelingen

De gemeente vindt het belangrijk om allereerst deze positieve ontwikkelingen te noemen.

Hogere frequentie van lijn 326 (Mijdrecht-Amsterdam Bijlmer/Arena) Dit sluit aan bij de snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten.

Behoud/kleine toename frequentie lijn 330 (Breukelen-Utrecht)

Dit sluit aan bij de snelle en hoogfrequente lijnen naar OV-knooppunten.

Aandacht voor onderliggend flexibel systeem (bedieningsgebied en -periode)

Dit sluit aan bij de ontwikkeling van een onderliggend flexibel systeem, zoals opgenomen in het Strategisch OV-plan. De gemeente vraagt wel dit nader uit te werken en de gemeente een duidelijke rol te geven in het proces. Zie later in de reactie.

Aansluiting lijn 120 op trein in Breukelen, hogere frequentie 120, behoud 121 en 123

Dit sluit aan bij de ontwikkeling van een onderliggend flexibel systeem, zoals opgenomen in het Strategisch OV-plan.

Extra aandacht nodig

De gemeente vindt het belangrijk dat er extra aandacht is voor de volgende onderwerpen.

Communicatie (dorpsgerichte benadering)

De gemeente ziet diverse positieve ontwikkelingen in het Concept-Vervoerplan 2026, zoals de verhoging van de frequentie van lijn 326. De gemeente mist echter een communicatiestrategie rondom deze (positieve) ontwikkelingen. Dit geldt overigens ook rondom de bestaande lijnvoering en dienstregeling. Het is essentieel om intensief te communiceren over het openbaar vervoer om een positievere benadering van het openbaar vervoer te bewerkstelligen en daarmee het gebruik te stimuleren.

In dit verband wil de gemeente verwijzen naar een uitgevoerde pilot rondom communicatie. De gemeente heeft de afgelopen jaren de Pilot Aanvullend Openbaar Vervoer gedaan, gericht op het verbeteren van de communicatie rondom openbaar vervoer. Er is een dorpsgerichte benadering uitgewerkt, waarbij de communicatie zich richt op de reismogelijkheden van en naar de afzonderlijke dorpen. Deze pilot krijgt op dit moment een vervolg waarbij specifieke doelgroepen worden benaderd.

De gemeente is van mening dat deze dorpsgerichte benadering uitstekend provinciebreed voor de dorpen kan worden uitgerold. Ook bespreekt de gemeente graag de mogelijkheden hoe (met communicatie) het openbaar vervoer een grote rol in de bereikbaarheid van het Bedrijventerrein Mijdrecht (meer dan 5.000 werknemers) te geven in het kader van de werkgeversbenadering van Goed op Weg.

Buurtbus/Lijn 526: Extra communicatie

Er zijn geen wijzigingen in het Vervoerplan opgenomen met betrekking tot de buurtbus/lijn 526. De gemeente blijft zich inzetten voor lijn 526 door over deze vervoersvoorziening te communiceren. De gemeente heeft recent een enquête uitgevoerd en ideeën ontwikkeld. De gemeente wil de komende tijd in gesprek met provincie en vervoerder om deze ideeën verder te concretiseren en te realiseren.

Ontsluiting Mijdrecht-West/Het Oosterland

De gemeente ontwikkelt zich de komende jaren sterk met de bouw van circa 3.000 woningen tot 2030. Eén van de nieuwe wijken is Het Oosterland in Mijdrecht met 830 woningen. Er zijn in het Concept-Vervoerplan diverse suggesties opgenomen voor een betere ontsluiting van MijdrechtWest en Het Oosterland.

De gemeente vindt het positief dat de provincie en vervoerder meedenken met een goede ov-ontsluiting van dit (nieuwe) deel van Mijdrecht. Echter, de huidige ideeën lijken niet aan te sluiten bij de kernpunten van het Strategisch OV-plan. Daarin streeft de gemeente juist naar snelle, hoogfrequente en gestrekte lijnen.

De gemeente is er dan ook nog niet van overtuigd dat de in het Concept-Vervoerplan opgenomen voorstellen de beste manier zijn om dit deel van Mijdrecht met het openbaar vervoer te ontsluiten. De gemeente stelt daarom voor om nader onderzoek te doen naar de wenselijkheid en de wijze van een ov-ontsluiting van Mijdrecht-West en Het Oosterland.

De oplevering van de eerste woningen in Het Oosterland is niet eerder dan de start van de nieuwe dienstregeling eind 2026. Daarnaast is het noodzakelijk om een keerlus bij Mijdrecht-Centrum te realiseren om Het Oosterland te ontsluiten, waarvoor nog geen (definitief) plan is. Dit biedt de mogelijkheid om dit onderzoek uit te voeren.

Vragen die daarbij aan bod moeten komen, zijn:

- Is deze verbinding logisch in relatie tot de ontwikkeling van snelle en hoogfrequente

verbindingen?

- Wat is de reizigerspotentie/vervoerswaarde van deze lijn?
- Is er rekening gehouden met de infrastructurele beperkingen van deze route?
- Zijn de routes getoetst door vervoerder?
- Zijn er alternatieven denkbaar?

U-flex

Het Strategisch OV-plan gaat uit van een gemeentebrede dekking van een flexibel onderliggend netwerk. Op dit moment rijdt SyntusFlex in Mijdrecht, Wilnis en Waverveen, vervult de buurtbus een rol en zijn er enkele lijnen door de dorpen. Het gebruik van SyntusFlex blijft echter beperkt. De gemeente vindt het positief dat er in het Vervoerplan aandacht is voor U-flex. De gemeente denkt graag met provincie en vervoerder mee hoe U-flex aantrekkelijker te maken. De gemeente benadrukt ook in dit verband het belang van communicatie.

Ruimtelijke/infrastructurele ontwikkelingen

Zoals eerder aangegeven vinden er de komende jaren grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente plaats. Dit biedt kansen om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. De gemeente zet deze kansen graag op een rij:

Verplaatsing halte Amstelkade in Amstelhoek (p. 16)

Deze verplaatsing is gekoppeld aan de ontwikkeling van woningen op de locaties Engel en Pothuizen in Amstelhoek. De halte krijgt zo een centrale ligging, betere voorzieningen en is beter bereikbaar vanuit Amstelhoek. Vooralsnog is er nog geen concrete planning van deze ontwikkelingen en laat de verplaatsing daarom nog op zich wachten.

Nieuwe bewoners en openbaar vervoer

De werkzaamheden van het bouwrijp maken van de nieuwe wijk De Maricken II in Wilnis (650 woningen) zijn gestart. Onderdeel daarvan is de aanleg van een nieuwe bushalte aan de Mijdrechtse Dwarsweg in Wilnis. Gemeente, provincie en vervoerder – en ook de ontwikkelaars - moeten er gezamenlijk naar streven bewoners vanaf de eerste dag na hun verhuizing te stimuleren om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De gemeente gaat graag in gesprek hoe dit (wederom met communicatie) te bereiken.

Diverse ontwikkelingen voor de middellange termijn

Deze ontwikkelingen hebben effect op het gebruik van het openbaar vervoer, vragen aandacht bij de haltes en kunnen in de toekomst effect hebben op de dienstregeling:

- Halte Vinkeveen-West: deze halte zorgt voor een versnelling van de lijnen 326 en 330;
- Halte Vinkeveen-Viaduct in combinatie met Centrumplan Vinkeveen: de gemeente ontwikkelt de komende jaren het centrum van woningen en de provincie werkt aan de toekomst van de provinciale weg N201. Een aantrekkelijke halte kan de functie van het openbaar vervoer in de bereikbaarheid van de Vinkeveense Plassen vergroten;
- Ontwikkeling Bon-locatie in Abcoude: het betreft de bouw van ruim 275 woningen, in de directe nabijheid van de halte bij de carpoolplaats;
- Ontwikkeling Mobiliteitshub Mijdrecht-Centrum: gemeente doet onderzoek naar de mogelijkheden om de huidige halte Mijdrecht-Centrum verder te ontwikkelen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente De Ronde Venen voor haar uitgebreide reactie op het concept vervoerplan. Verder dankt Keolis de gemeente voor het benoemen van de positieve ontwikkelingen.

De gemeente De Ronde Venen merkt op dat er op het gebied van communicatie naar de buitenwereld toe rondom ontwikkelingen nog veel te halen valt. Keolis erkent dit en neemt dit mee in de gesprekken met Transdev bij de uitrol van U-OV in de gehele provincie.

De gemeente geeft aan dat er recent een enquête is uitgevoerd en dat er ideeën zijn ontwikkeld. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente om deze ideeën te verkennen.

De gemeente stelt voor om verder onderzoek te doen naar de wenselijkheid en de wijze van een ov-ontsluiting van Mijdrecht-West en Het Oosterland. Gezien de eerste woningen in Het Oosterland niet voor eind 2026 gerealiseerd zullen zijn, heeft doorrijden naar Uithoorn via Het Oosterland voor lijn 326 nog weinig nut. Deze onderzoeksopgave zal dan ook met een jaar worden verschoven naar het vervoerplan 2027. Keolis blijft graag in gesprek met de gemeente over de ontwikkelingen en de haalbaarheid van alternatieven.

De gemeente geeft aan graag mee te denken over het gebruik van U-flex in het gebied. Keolis maakt graag gebruik van deze handreiking.

De gemeente ziet kansen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen

- De verplaatsing van halte Amstelkade in Amstelhoek zal nog even op zich laten wachten gezien er nog geen concrete planning is. Dit zal dan ook niet in het definitieve vervoerplan 2026 komen.*
- De werkzaamheden rondom de nieuwe wijk De Marickens II in Wilnis zijn gestart. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente over hoe openbaar vervoer in deze nieuwe wijk gestimuleerd kan worden.*
- De gemeente deelt een aantal ontwikkelingen voor de middellange termijn. Keolis blijft graag op de hoogte van deze ontwikkelingen zodat deze tijdig een eventuele plek in toekomstige vervoerplannen kunnen krijgen.*

Amersfoort

Hartelijk bedankt voor de concept vervoerplannen die we op 14 april per mail van u ontvingen. Eerder stuurden wij een brief met suggesties voor de nieuwe concessie die u gaat rijden. We hebben met belangstelling het concept vervoerplan gelezen, en we concluderen dat veel wensen verwerkt zijn. We zien dat u veel extra DRU's inzet op de U-Link- en U-Liner lijnen. Voor onze stad en regio is dat een belangrijke stap naar een beter ov-systeem. Op 16 april stuurden we hierover een collegebericht naar de gemeenteraad.

Graag willen we de volgende zaken nog onder de aandacht brengen:

- In de gemeenteraad is bij de behandeling van het Omgevingsprogramma Mobiliteit op 22 april jl. een amendement aangenomen. In dit amendement wordt gesteld dat de basis van het openbaar vervoer in het Soesterkwartier gedragen moet worden door een buslijn met betaalde chauffeurs. Deze lijn moet goed aansluiten bij de behoefte van de wijk. Graag maken we samen met u en de buurtbusvereniging afspraken om het busvervoer in het Soesterkwartier toekomstbestendig in te richten. Hierbij denken we ook aan een definitieve en toegankelijke inrichting van de bushaltes voor de wijkbus 501.
- Tijdens behandeling van hetzelfde Omgevingsprogramma is ook een amendement aangenomen die aangeeft dat de gehele Zevenhuizerstraat in maximumsnelheid wordt aangepast naar 30 km/u.
- In het vervoerplan wordt de routewijziging in Dorrestein van lijn 9 voorgesteld. Na publieksconsultatie gaan we graag met u in gesprek om een definitieve afweging te maken in de bediening van de haltes in Dorrestein. Verder vragen we u in de verdere uitwerking van het vervoerplan ook rekening te houden met de gestuurde suggestie voor een snellere busreis tussen Vathorst en Utrecht Science Park.

We wensen u beiden veel succes met het maken van het definitieve vervoerplan en kijken uit naar het voortzetten van onze fijne samenwerking.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Amersfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan. Keolis dankt de gemeente Amersfoort voor het erkennen en benoemen van de positieve ontwikkelingen.

- *De gemeente wenst dat de basis van het openbaar vervoer in de wijk Soesterkwartier gedragen moeten worden door een betaalde chauffeur. Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente om een toekomstbestendige inrichting te geven van het openbaar vervoer in Soesterkwartier. Dit zou dan een plek moeten krijgen in het vervoerplan 2027.*
- *Keolis is op de hoogte van de aanpassing van de maximumsnelheid op de gehele Zevenhuizerstraat. Keolis gaat graag in gesprek met gemeente en provincie over eventuele compenserende maatregelen.*
- *De routewijziging in Dorrestein is onderwerp van gesprek. Uitsluitel hierover volgt in de komende periode in aanloop naar het vaststellen van het definitieve vervoerplan door GS.*

De wens voor een snellere busreis tussen Vathorst en Utrecht Science Park is bekend maar op dit moment helaas nog niet mogelijk. Dit is een onderzoeksopgave voor in de toekomst.

Keolis kijkt eveneens uit naar het voortzetten van de fijne samenwerking met de gemeente Amersfoort.

Zeist

Dank voor het toezenden van de concept-vervoersplannen. Wij zijn verheugd over de toename van het aantal busritten die u voornemens bent, evenals een aantal eerdere en latere ritten die u in het vooruitzicht stelt.

Echter, in januari hebben wij op uw verzoek een lijst met zeven voor de gemeente Zeist belangrijke aandachtspunten aangeleverd (zie bijlage). Van deze 7 punten is slechts 1 punt overgenomen (behoud van de goede overstap van lijn 59 op lijn 381), 1 punt is nog in onderzoek (uitbreiding flexbus Bilthoven), 1 punt is gedeeltelijk overgenomen (lijn 34 naar Amersfoort) en de overige punten zijn helaas niet overgenomen (punt 1 t/m 4 in de bijlage).

Waarom deze punten niet zijn overgenomen, blijft bovendien onduidelijk. Een toelichting is niet gegeven maar is desondanks wel gewenst, bijvoorbeeld om te voorkomen dat we daar de komende tien jaar jaarlijks om blijven vragen. Maar natuurlijk mag u alsnog besluiten om lijn 298 naar Woudenberg vaker te laten rijden, lijn 35 opnieuw in te voeren en het Diaconessenhuis beter bereikbaar te maken.

Veranderde lijnnummers

Lijn 381 wordt 57, lijn 50 wordt 350. Het doel hiervan is niet geheel duidelijk. En begrijpen de passagiers dat ook?

Busremise Zeist

Naar wij begrepen hebben is de busremise op het Handelscentrum overgenomen door de Provincie. Kunnen wij op korte termijn geïnformeerd worden wat de plannen zijn met deze remise? Komen er bijvoorbeeld oplaadpunten voor het elektrisch materieel? En heeft de provincie nog voornemens voor andere oplaadpunten in onze gemeente? Of kan de remise op termijn een rol spelen bij de totstandkoming van Regiopoort Zeist-Noord?

Schaerweijdelaan

Tot onze verrassing lezen we het voornemen om lijn 58 via de Schaerweijdelaan te laten rijden. Dit was niet ons idee, en het idee is ook niet vooraf met ons besproken. Er is in Hoofdstuk 5 ook geen schets voor opgenomen, terwijl het natuurlijk wel een wijziging in de infrastructuur betreft. De bocht van de Schaerweijdelaan naar de Bergweg is ons inziens niet te maken, en op de Van Lenneplaan is de bus niet gewenst. Er liggen ook geen haltes op de nieuwe route. Bovendien rijdt er dan nog maar één buslijn over de Markt, en is er geen verbinding meer tussen het centrum en de Utrechtseweg/Jordanlaan. Het is bovendien maar de vraag of een buslijn die 1x per uur rijdt (en niet 's avonds en niet in het weekend) daadwerkelijk voorziet in de reisbehoefte van de inwoners van de Patijnbuurt. Wij begrijpen deze wijziging daarom ook niet en dringen er op aan om de oude route van deze lijn te handhaven.

Uflex

We lezen dat Uflex Bilthoven wordt uitgebreid. Betreft die uitbreiding ook de kern Den Dolder, zoals we al enkele jaren bepleiten?

Austerlitz

Den Dolder en Austerlitz blijven, ondanks de verbeteringen in het vervoersplan, in het weekend onbereikbaar per lijnbus. Dat was ons belangrijkste punt en dat is vooralsnog niet ingewilligd. Buslijnen zijn niet alleen van belang voor de bewoners, maar juist in het weekend ook voor recreanten uit de stad Utrecht, die in de bossen willen wandelen en/of ergens iets willen eten. Een groot deel van de Zeister bossen is in het weekend helaas onbereikbaar. Met de toenemende bevolking in de steden wordt recreatie buiten de stad alleen maar belangrijker, en met het afnemende autobezit liggen hier duidelijk kansen voor het OV. Bij een recent bezoek aan het bedrijventpark Hoog Seyst gaven ook verschillende ondernemers evenals conferentiecentrum Woudschoten en hotel Fletcher Oud Londen aan een goede OV-verbinding voor hun personeel te missen. Mede gezien de breed gedragen oproep vanuit de inwoners van Austerlitz zien wij echt perspectief in een buslijn die frequenter rijdt en ook in het weekend Austerlitz ontsluit voor een brede groep reizigers.

Om de zuid

Vanuit GoedopWeg en de gemeente IJsselstein is de suggestie gekomen om te onderzoeken of een ringlijn Zeist – station Driebergen-Zeist – Odijk – Houten – Nieuwegein – IJsselstein – Montfoort - Woerden kansrijk is. Vrijwel overal op deze route rijdt een bestaande buslijn, maar er zijn veel (tijdvretende) overstapbewegingen nodig. Deze route zou bovendien een bijdrage kunnen leveren aan het ontlasten van Utrecht CS, omdat veel reizigers nu nodeloos via dat station reizen. Vanuit de gemeente Zeist willen we dit verzoek graag ondersteunen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Zeist voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de gemeente voor het erkennen en benoemen van de positieve ontwikkelingen die zijn voorgesteld.

Onderstaande punten (relevant voor de concessie Buiten) zijn in de uitvraag ingebracht door de gemeente maar niet overgenomen in het concept vervoerplan.

- Inwoners van de dorpen Austerlitz en Den Dolder hebben 's avonds en in het weekend te maken met het gegeven dat er geen bussen rijden. Wij verzoeken om lijn **59 en 381** 's avonds langer door te laten rijden en ook op zaterdag én zondag te laten rijden. Eventueel kan in het weekend een flexbussysteem hier een goed alternatief voor zijn.
 - Lijn 298 (USP – Zeist – Woudenberg) opwaarderen naar een reguliere buslijn in plaats van de huidige spitsdienstregeling. De begin 2024 geïntroduceerde nieuwe bushaltes op deze lijn (Schaerweijde en KNVB-campus) lijken in gestaag groeiende behoefte te voorzien
1. *Lijn 59 valt onder de concessie buiten. Op dit moment lijkt er geen vraag naar uitbreiding van deze lijn in de avond en naar de weekenden. Transdev introduceert een U-Flex uitbreiding in deze regio tussen Lage Vuursche en de stations Hollandsche Rading, Bilthoven en Den Dolder.*
 2. *Lijn 298 blijft een spitslijn t.b.v. studenten- en forenzenvervoer naar Utrecht Science Park.*

Lijn 50 wordt 350 conform de vernummering van alle U-liner verbindingen (300-nummer).

De routewijziging van lijn 58 naar de Schaerweijdelaan lijkt niet wenselijk vanwege meerdere redenen. Dit voorstel zal dan ook geen deel meer uitmaken van het definitieve vervoerplan.

Het voorstel voor een omvangrijke ringlijn is op dit moment niet kansrijk. Mocht dit in de toekomst veranderen dan denkt Keolis graag mee over de invulling hiervan. Keolis spant zich verder in om de aansluitingen tussen buslijnen op de genoemde route met Transdev te verbeteren.

Wageningen

Voor Wageningen verandert er bijna niets. Ben blij met een extra vroege bus die (zo verwacht ik) gaat aansluiten op de eerste trein in Rhenen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Wageningen voor haar reactie op het concept vervoerplan.

De extra vroege bus zal aansluiten op de eerste trein in Rhenen.

Foodvalley

Bedankt voor het sturen van het concept-vervoerplan 2026 waarin we de mogelijkheid krijgen om te reageren. In deze brief leest u onze reactie.

Concept-vervoerplan 2026

- We zijn verheugd dat de frequenties en bediening van buslijnen 350 en 380 worden uitgebreid waardoor de verbinding van Veenendaal met de Utrechtse Heuvelrug en Amersfoort flink verbeterd.
- In 2026 vindt groot onderhoud plaats aan de Grote Beer waarbij nieuwe bushaltes voor lijn 380 worden opgeleverd. Deze aanpassing van de lijnvoering graag in de dienstregeling verwerken.
- De Regio Foodvalley en de provincie Gelderland doen momenteel onderzoek naar de verbetering van de doorstroming van buslijn 85 Veenendaal-ziekenhuis Ede-station Ede Wageningen. Indien maatregelen snel ingevoerd kunnen worden, kan dit nog leiden tot aanpassingen in de dienstregeling voor 2026.
- In 2027 worden ook nieuwe bushaltes in de nieuwe woonwijk Veenendaal-Oost / Groenpoort en aan de Groeneveldselaan (nieuwe woonwijk Het Ambacht) aangelegd. Ook deze wijzigingen dan in de dienstregeling lijn 87 opnemen.
- We zien de doortrekking van buslijn 87 van station Rhenen naar Kesteren als goede mogelijkheid om de verbinding van Veenendaal richting Nijmegen/Rivierenland te verbeteren. We verzoeken Keolis om samen met de provincies en de gemeenten deze verbinding zo snel mogelijk te realiseren.
- In 2025 vindt een onderzoek plaats naar de beschikbaarheid van het OV op bedrijventerreinen (blz. 21 concept-vervoerplan). Graag hierin ook de bedrijventerreinen in Veenendaal meenemen en de mogelijke inzet van flex-vervoer Veenendaal Centrum-bedrijventerrein NijverheidBinnenveld-Universiteit Wageningen. Daarnaast is er de wens om te onderzoeken of er een nieuwe buslijn, in welke vorm dan ook, gereden kan worden tussen Scherpenzeel en station Driebergen-Zeist via Amerongen.
- Voor de buurtbus 503 zien we graag dat de bus in de richting van Eemdijk ook halteert op de halte Agaatvlinder in Nijkerk. Ook is het inpassen van buurtbushaltes nabij de nieuwbouwwijk Doornsteeg in Nijkerk nodig.
- De voorrangsregeling voor bussen op enkele kruispunten met provinciale wegen schijnt niet optimaal te werken. Kan Keolis samen met de provincie onderzoeken of de verkeerslichten beter kunnen worden afgesteld?
- In het vervoerplan is niets opgenomen over de betaalbaarheid van het busvervoer. We maken ons zorgen over de stijgende kosten voor reizigers en verzoeken u dit kenbaar te maken bij de provincie en het Rijk. Daarnaast willen we ook graag dat de korting voor de minima in de provincie Utrecht in 2026 ook toegepast wordt op alle buslijnen in de regio Foodvalley/Gelderland.

Wij kijken uit naar een voortzetting van onze goede samenwerking en zijn ervan overtuigd dat we samen een positieve bijdrage kunnen leveren aan de toekomst van het openbaar vervoer in de regio Foodvalley.

Tot slot

We blijven graag op de hoogte van de ontwikkelingen van de dienstregeling van Keolis Utrecht-Buiten en denken graag met u mee over de verdere doorontwikkeling van het OV.

Keolis

Keolis bedankt de regio Foodvalley voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de regio Foodvalley voor het erkennen en benoemen van de verbeteringen op het gebied van frequenties en bediening.

De aanpassing in de lijnvoering van lijn 380 zullen worden verwerkt in de dienstregeling.

De wijzigingen in Veenendaal-Oost zullen worden verwerkt in het vervoerplan 2027. Het doortrekken van lijn 87 naar Kesteren is een bekende wens. Wegens infrastructurele beperkingen is dit nu nog niet mogelijk. Bij mogelijke gesprekken hierover haakt Keolis graag aan. De bal hiervoor ligt bij de provincie Gelderland.

Een nieuwe eventuele buslijn tussen Scherpenzeel en Driebergen-Zeist via Amerongen kan op dit moment niet worden onderbouwd. Verder onderzoek door de gemeente is nodig om de eventuele vraag op deze lijn in kaart te brengen.

Lijn 503 stopt reeds op de Agaatvlinder. Het gebruik van lijn 503 is echter zeer beperkt. Om de lijn in stand te houden, is het van belang om het gebruik te laten toenemen.

Keolis dankt de regio voor het onder de aandacht brengen van de werking van de prioriteitsverlening op kruispunten. Dit is een proces dat constant wordt gemonitord en waar nodig wordt bijgestuurd. De betaalbaarheid van het openbaar vervoer en kortingen voor minima zijn geen onderwerpen van dit vervoerplan. Keolis dankt de regio voor haar opmerkingen en neemt deze mee naar de U-OV tafel.

Keolis kijkt eveneens uit naar een voortzetting van de prettige samenwerking met de regio Foodvalley.

Hilversum

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hilversum dankt u voor de toezending van het concept Vervoerplan 2026 Concessie Utrecht Buiten. Wij stellen het op prijs dat u ons om een reactie vraagt. De afgelopen jaren zijn grillig geweest voor het openbaar vervoer in de provincie Utrecht en Gooi en Vechtstreek. Na de coronajaren is het aantal reizigers nog niet terug op het niveau van voor 2020 en ook de verkeerssituatie in de gemeente Hilversum heeft grote invloed op de dienstregeling.

Wij waarderen de inzet van Keolis Nederland om de dienstverlening in de gemeente Hilversum te verbeteren. Dat zien we terug in de frequentieverhoging, uitbreiding van de bedieningsperioden en het vervallen van de vakantiedienstregeling van lijn 70, de ongewijzigde route van lijn 121 en de proef om met lijn 121 tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht tussen mei en oktober ook op zondag te rijden, ter bediening van de Loosdrechtse Plassen.

Tot slot zien wij nog een verbetermogelijkheid. In uw inventarisatie voor het Vervoerplan 2026 hebben wij als aanvullende wens een rechtstreekse verbinding tussen Hilversum en Utrecht Science Park doorgegeven. Graag zien wij in uw vervoerplan hierop een reactie.

Het college dankt u nogmaals voor het delen van het concept Vervoerplan 2026 Concessie Utrecht Buiten. Wij wensen u veel succes bij het opstellen van het definitieve vervoerplan.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Hilversum voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis dankt de gemeente Hilversum voor de waardering van onze inzet om de dienstverlening in Hilversum te verbeteren.

De gemeente Hilversum ziet graag een rechtstreekse verbinding tussen Hilversum en Utrecht Science Park. Keolis herkent de wens. In de aanloop naar het vervoerplan 2027 ziet Keolis graag een (cijfermatige) onderbouwing van deze wens tegemoet.

Regio Amersfoort

Hartelijk dank voor het toesturen van het Vervoerplan 2026. Het Vervoerplan 2026 is positief voor het OV aanbod in de Regio Amersfoort. We zijn verheugd met het feit dat het aantal dienstregelingsuren toeneemt en dat de frequentie danwel zitplekkans op verschillende lijnen toeneemt. We zien dat het OV steeds meer plekken met elkaar verbindt, waardoor OV een steeds beter alternatief wordt voor de auto.

We zien echter ook nog kansen dit verder te verbeteren. Zo zien we graag dat Soest via het Meander Ziekenhuis wordt verbonden naar Amersfoort Noord en Bunschoten. Dit verbetert direct ook de mogelijkheden om per OV van Amersfoort Noord naar het Meander Ziekenhuis te reizen. Verder blijven we aandacht vragen voor de OV bereikbaarheid van Lage Vuursche. Op dit moment is Lage Vuursche met de bus bereikbaar via lijn 59 (Hilversum Zeist). We zien graag dat er ook vanuit Baarn een OV verbinding naar Lage Vuursche komt. Zelf denken we dat een concept zoals Syntus Flex, waar u onder andere in Woerden ervaring mee heeft opgedaan, hier een Interessante reismogelijkheid biedt. Tot slot zien we kansen voor het doortrekken van de nachtlijn N17 naar Woudenberg.

Uiteraard blijven wij graag met u in gesprek hoe we het OV in de regio Amersfoort verder kunnen verbeteren. Maandelijks organiseren wij een ambtelijk en een bestuurlijk overleg verkeer en vervoer met al onze regiogemeenten. Wij kunnen u hier een platform bieden om laagdrempelig met onze gemeenten om tafel te gaan.

Keolis

Keolis bedankt de regio Amersfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis waardeert de erkenning van de verbeteringen in het concept vervoerplan.

De regio Amersfoort wenst een verbinding tussen Soest en Amersfoort Noord/Bunschoten via het Meander Ziekenhuis. Keolis gaat graag in gesprek met de regio om een dergelijke verbinding te onderzoeken voor het vervoerplan 2027. Daarnaast ziet de regio graag een directe verbinding tussen Baarn en Lage Vuursche in de vorm van U-flex. Onder voorbehoud zal U-flex vanaf december worden aangeboden tussen Lage Vuursche en de stations Hollandse Rading, Bilthoven en Den Dolder door Transdev.

Het doortrekken van nachtlijn N17 naar Woudenberg lijkt niet erg kansrijk.

Keolis blijft eveneens graag in gesprek met de Regio Amersfoort om de dienstverlening in de regio nog verder te kunnen verbeteren.

Woerden

Woerden 3.3 Herijking Lijnennet Woerden	Deze herijking wordt in deze paragraaf iets te snel op de lange termijn geschoven. Er is, onder meer vanuit het Mobiliteitsprogramma van Eisen Stationsgebied/Snelrewaard/Middelland een duidelijk perspectief geschetst voor andere routeringen en er zijn mogelijkheden om dat in 2026 al in te voeren met bijbehorende gunstige effecten voor de lijnen uit de Lopikerwaard naar station Woerden. Wij overleggen graag met u over de mogelijkheden om reeds in 2026 verbeteringen door te voeren.
Woerden Lijn 5	De gemeente pleit er voor om in samenwerking met de provincie de ontwikkelingen op deze lijn in de gaten te houden omdat het voor de hand ligt dat de vervoersvraag op de lijn sterk toe zal gaan nemen. De lijn heeft een flinke potentie vanwege de grote vervoerrelatie tussen Montfoort en Woerden en het feit dat automobilisten in de nabije toekomst door diverse mobiliteitsmaatregelen moeilijker met de auto naar Woerden kunnen reizen vanuit Montfoort. De gemeente is daar zeer geïnteresseerd in de groei van het aantal reizigers op deze lijn ivm het groeipotentieel en de ontsluiting van een bedrijventerrein (Snel en Polanen).
Woerden	Opwaarderen van haltes is aan de gemeente in samenwerking met de provincie. Her en der in uw plan lijkt het er op of u zelf daarin een rol wilt spelen, dat raden wij u af. Uiteraard kunt u altijd bij ons terecht met wensen omtrent haltes.
Woerden U-Flex	Van bewoners krijgen wij meldingen van wachttijden van meer dan 30 minuten. Het gaat om gemiddelde wachttijden die in de loop der jaren wel naar beneden zijn gegaan. Het is van belang om in de gaten te blijven houden dat ze niet oplopen.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Woerden voor haar reactie op het concept vervoerplan.

De gemeente Woerden is van mening dat er reeds in 2026 aanpassingen gedaan kunnen worden aan het lijnennet in Woerden. Keolis en de provincie Utrecht zijn echter van mening dat er meer tijd nodig is om te voorkomen dat er overhaaste beslissingen worden gemaakt die mogelijk moeten worden teruggedraaid. We gaan graag met u op korte termijn in gesprek over welke maatregelen in uw ogen in 2026 al wel kansrijk zijn.

Keolis blijft graag aangesloten bij ontwikkelingen omtrent haltes maar zal inderdaad niet zelf een rol daarin gaan spelen.

Keolis zal de wachttijden van U-flex in de gaten blijven houden.

Utrecht

Lijn 207, USP-Oudewater. Waarom om 6, 7 en 8 uur in de ochtend, en 15 en 17 uur in de middag, maar niet om 16 uur?

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Utrecht voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Wanneer dit mogelijk is, zal er ook een rit om 16u worden ingepland.

Wijk bij Duurstede

Vanwege de wisseling van concessie Utrecht Binnen naar Utrecht Buiten van de lijnen 41/341 en de door samenwerkende overheden voorgestelde routewijzigingen in de kern van Wijk zijn gemeente en vervoerder reeds enige tijd intensief in overleg met elkaar om één en ander gereed te krijgen voor de start van het vervoerplan 2026.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Wijk bij Duurstede voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis herkent de intensieve samenwerking en zet deze graag voort.

Montfoort

Lijn 5

Het is van groot belang om deze lijn ook in het weekend te laten rijden. De kernen Linschoten en Montfoort zijn van elkaar afhankelijk en moeten ook in het weekend met OV met elkaar verbonden zijn. Tevens van belang voor de verbinding naar IJsselstein als regionaal centrum van voorzieningen.

Montfoort Flex bus

Als alternatief voor het uitbreiden van de bedieningstijden kan ook het bedieningsgebied van de Flexbus worden uitgebreid naar IJsselveld en Montfoort.

Montfoort Lijn 5

Het is wenselijk om de Spitsfrequentie te verhogen voor de bereikbaarheid van het bedrijventerrein IJsselveld. Ook ivm de verplaatsing van de halte Groen zal de loopafstand tussen de halte en het bedrijventerrein langer worden.

Montfoort Lijn 5 /107

Graag onderzoeken wij met u en de provincie de inzet van OV-fietsen of regionale deeltweewielers bij de haltes Het Eng en Kasteelplein om het bedrijventerrein IJsselveld beter bereikbaar te maken.

Montfoort Lijn 195

Onderzoeken of deze lijn doorgetrokken kan worden naar station Woerden. Dit zou een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid voor deze regio kunnen betekenen en een ontlasting van de U-liners richting Utrecht. Tevens kunnen inwoners van onze kernen daardoor makkelijker van diverse voorzieningen gebruik maken.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Montfoort voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Het rijden van lijn 5 in het weekend is een ontwikkeling welke Keolis graag verder onderzoekt maar welke geen plek gaat krijgen in het definitieve vervoerplan 2026. Ook een verdere verhoging van de spitsfrequentie is voor de langere termijn en niet voor 2026.

Het uitbreiden van het U-flex systeem Woerden-Linschoten is ingrijpend en ook dit zal niet in 2026 worden ingevoerd.

De bereikbaarheid van haltes is geen onderwerp van het vervoerplan zelf. Keolis denkt wel graag mee over oplossingen voor een verbeterde bereikbaarheid en stemt dit graag af binnen de provincie.

Het doortrekken van lijn 195 is geen optie. Keolis zet in op het verbeteren van de aansluitingen tussen lijn 5 en 505.

Er lijkt echter geen wezenlijke vervoersrelatie tussen Woerden en IJsselstein over Montfoort.

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente is verheugd over de voorgenomen frequentieuitbreidingen van lijnen 82 en 56.

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente is blij met de voorgenomen frequentieverhogingen, vroegere ritten en uitbreiding van zitplaatsen op lijn 50. Wat ons betreft zetten blijven we wel hetzelfde lijnnummer, 50, gebruiken vanwege de grote bekendheid en herkenbaarheid van dit lijnnummer.

Keolis

Keolis bedankt de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor haar reactie op het concept vervoerplan.

Keolis wijzigt het lijnnummer van lijn 50 naar lijn 350 conform het U-liner concept in de provincie Utrecht (300-nummer).

U10 gemeenten

Met deze brief reageren de U10 gemeenten gezamenlijk op de consultatieversie van het vervoerplan Utrecht Buiten 2026 van Keolis. Wij beginnen met enkele algemene reactiepunten. Als bijlage sturen wij u een tabel toe met gedetailleerde reactiepunten per gemeente en per lijnnummer.

Op de eerste plaats willen wij u complimenteren met dit concept vervoerplan. Het aanbod aan openbaar vervoer komt met dit vervoerplan op de meeste plekken in onze regio weer op het niveau van voor de Corona pandemie. Dat overtreft onze verwachtingen. Na jaren van afschalingen in de dienstregeling, zowel vanwege de afnemende vervoersvraag als door personeelstekorten, hopen we met U-OV in 2026 een stevige stijging van de vervoersvraag te bereiken die past bij het aanbod aan openbaar vervoer dat u wilt gaan rijden.

Het concept vervoerplan 2026 bevat voor onze gemeenten veel verbeteringen. We profiteren van de een verhoging van de geleverde inzet met 15% meer dienstregelinguren in het concessiegebied. Daarnaast zijn er op veel lijnen hogere frequenties in de spitsperioden en zijn de spitsperioden verlengd. Wij zijn van mening dat het essentieel is om uitgebreid te communiceren over deze positieve ontwikkelingen in de lijnvoering en dienstregeling. Uitgebreide communicatie kan bijdragen aan een positiever imago voor het openbaar vervoer en hopelijk ook een flinke toename van het gebruik. Een communicatiestrategie gericht op afzonderlijke kernen is ons inziens daarvoor het meest geschikt en de U10 gemeenten werken graag met u samen om daar invulling aan te geven.

Bij het aanbod dat u met dit vervoerplan doet, hebben wij ook enkele kritische vragen:

- Kan Keolis deze groei waarmaken gezien de krapte op de arbeidsmarkt waarvan we de afgelopen jaren in het openbaar vervoer behoorlijk last hebben gehad?
- Is er in december 2025 genoeg nieuw elektrisch materieel beschikbaar om de dienstregeling te kunnen rijden?
- Is er voor al deze elektrische bussen voldoende laadinfrastructuur aanwezig op eindhaltes en busstations en kan deze laadinfrastructuur aangesloten worden op het overvolle stroomnet?
- Is er op eindhaltes en busstations voldoende opstelcapaciteit voor bussen, specifiek dubbelgeleed materieel, tijdens de pieken in de dienstregeling?

Deze vragen passen bij de groeisput die u wilt realiseren en daarover gaan wij graag met u in gesprek.

Eén merknaam voor alle OV in de regio

U gaat in de hele provincie Utrecht, samen met Transdev, de concessiehouder voor de concessie Utrecht Binnen, rijden onder één merknaam: U-OV. Naast een eenduidige uitstraling voor al het OV in de provincie is dit voornemen vooral van belang voor de begrijpelijkheid, vindbaarheid en efficiëntie van de OV-reisinformatie. Beide vervoerders zullen werken met één website en één reisplanner. Dit is wat ons betreft een enorme verbetering voor de OV-reiziger in de provincie Utrecht.

Lijnnummers niet aanpassen

We lezen in uw concept vervoerplan en in dat van Keolis voorstellen om de lijnnummers verder te uniformeren/rationaliseren. Dit leidt echter tot aanpassing van lijnnummers die pas vrij recent zijn geüniformeerd en nu een grote herkenbaarheid hebben. Het belangrijkste voorbeeld is lijn 50 naar Driebergen-Zeist en Wageningen. Dit is een belangrijke doorgaande lijn waarvoor het niet wenselijk is om een andere nummering te gaan gebruiken.

Uitwerken routing van buslijnen

De routing van buslijnen is binnen gemeenten mede afhankelijk van het materieel dat ingezet wordt op de lijn. In het vervoerplan staan diverse voorbeelden van voorgenomen routing met materieel dat voor de betreffende infrastructuur ongeschikt is. Een voorbeeld is de Schaerweidelaan in Zeist, die ongeschikt/ongewenst is als

busroute. In de uitwerking van het vervoerplan zullen dit soort belangrijke details met de betreffende gemeenten verder uitgewerkt moeten worden.

Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen

Net als in de voorgaande jaren blijven wij aandacht vragen voor het beter met openbaar vervoer bereikbaar maken van bedrijventerreinen. Wij snappen dat de exploitatie van buslijnen naar bedrijventerreinen lastiger is dan buslijnen naar woongebieden. De regionale ambities op het gebied van mobiliteitstransitie én arbeidsparticipatie vragen de komende jaren echter om een substantiële verbetering van de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Samen met het Goedopweg programma, dat via de werkgeversaankpak inzicht heeft in de specifieke wensen en reisrelaties op terreinen, bekijken we graag met u de mogelijkheden voor verbeteringen.

30 km per uur in stedelijk gebied

Zoals ook in het concept vervoerplan wordt geconstateerd, gaan steeds meer wegebeheerders over op het invoeren van een standaard snelheidsregime van 30km/u binnen de bebouwde kom ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dit geldt met name in de meest verstedelijkte gebieden. Zo wordt in gemeente Utrecht de eerste fase van het nieuwe snelheidsregime in 2026 geëffectueerd. De vraag is wat de verdere invoering van 30 km/u voor gevolgen heeft voor de gepresenteerde groei van 15%, zowel in het stedelijk gebied als op busroutes die via het stedelijk gebied de regio inlopen. Het effect kan zijn dat deze groei (substantieel) lager uitkomt.

Ook in andere gemeenten worden 30 kilometer zones overwogen, zoals in Nieuwegein en Houten. Dit brengt het risico met zich mee dat de hoeveelheid benodigde dienstregelingsuren voor buslijnen toeneemt. Graag bespreken we met u hoe we de effecten van de invoering van 30 kilometer zones op de kwaliteit van het OV kunnen minimaliseren of mitigeren.

Werkzaamheden

Naast de invoering van 30 kilometer zones zijn werkzaamheden een potentiële bron van vertraging en verslechtering van de OV kwaliteit. U noemt zelf de geplande werkzaamheden in Utrecht rond het Smakkelaarsveld en Lombokplein, waar veel buslijnen langskomen, als een bedreiging voor de uitvoering van het vervoerplan 2026. Ook op andere plekken in de stad en regio zullen komend jaar werkzaamheden plaatsvinden die normale dienstregeling (tijdelijk) onmogelijk maken. Graag gaan wij met u in overleg over waar deze werkzaamheden plaatsvinden en hoe we gezamenlijk, bijvoorbeeld door andere routing, de overlast kunnen beperken en de OV exploitatie zo goed mogelijk kunnen houden.

Koppeling Vervoerplan met concessie Regionale Deelfietsen

Wij vragen speciaal aandacht voor de regionale aanbesteding van deelfietsen die ertoe moet leiden dat vanaf begin 2026 deelfietsen beschikbaar komen in onze regio tegen een aantrekkelijk tarief. Het combineren/aan elkaar verbinden van het deelfietssysteem met het OV-systeem, met name bij de OV haltes, is van groot belang voor een goede exploitatie van zowel de OV-concessies als de concessie voor de deelfietsen. Wij inventariseren graag samen met u op welke plekken we specifiek op de beschikbaarheid van deelfietsen moeten inzetten ten behoeve van het voor- en natransport.

Nachtlijnnet

Vanuit alle gemeenten die het betreft, zijn er complimenten over het voortzetten van de verschillende nachtnetlijnen die al sinds 2025 rijden. Ook voor de geplande uitbreiding naar de donderdagen. Die is voor thuiswonende studenten van groot belang en doet de ontplooiingsmogelijkheden voor groepen inwoners verder toenemen.

De bovenstaande algemene reactiepunten op het concept vervoerplan bieden wat ons betreft een basis voor gesprek. De bijlage bevat onze reactiepunten en vragen per pagina en op lijnniveau. Wij vernemen ook graag uw reactie op deze punten.

Keolis

Keolis bedankt U10 gemeenten voor haar reacties op het concept vervoerplan.

Keolis bedankt de U10 gemeenten voor de complimenten op het concept vervoerplan.

De U10 stelt kritische vragen over o.a. capaciteit van materieel en personeel in de aanloop naar de nieuwe concessie. Keolis is druk bezig om alles tijdig op orde te hebben en ziet geen reden waarom dit niet gaat lukken.

U10 stelt vraagtekens bij de aanpassing van de lijnnummers. Keolis en Transdev zijn echter van mening dat het vernummen naar 300-lijnen juist bijdraagt aan het versterken van het U-liner concept.

Waar groter materieel gaat rijden of waar een andere route wordt gereden, treedt Keolis in gesprek met de wegbeheerder om alles infrastructureel passend te krijgen.

Keolis herkent de wens om bedrijventerreinen beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer en treedt graag in gesprek met gemeenten en Goedopweg om dit nog verder te verbeteren. Een cijfermatige onderbouwing maakt de kans voor deze ontwikkeling een stuk groter; Keolis ziet deze dan ook graag tegemoet.

Het afwaarderen van wegen in een belangrijk thema in gesprekken met gemeenten. Keolis ziet waar mogelijk graag compenserende maatregelen vanuit gemeenten. Ditzelfde geldt voor ingrijpende wegwerkzaamheden.

Keolis gaat graag in gesprek over het verder verbeteren van de ketenreis voor de reiziger.

5 Advies ROCOV

Het ROCOV adviseert hierbij op de concept-vervoerplannen en bijbehorende toelichting van Keolis en Transdev op de voorstellen voor het eerste jaar van de nieuwe concessies.

Wij reageren in dit advies, zoals de laatste jaren al gebruikelijk was, op beide vervoerplannen gemeenschappelijk per regio in de provincie.

Het Utrechtse ROCOV heeft voor dit advies input gevraagd aan de collega's van het ROCOV Noord-Holland en het ROCOV Gelderland voor de voorstellen die hun gebieden raken. Deze input is in dit advies meegenomen.

Algemeen

Het ROCOV merkt op dat op veel lijnen langere bussen gaan rijden en dat vele lijnen in frequentie omhoog gaan. Daarnaast worden tijdvensters waarin lijnen rijden in veel gevallen verruimd, wat het OV ook aantrekkelijker maakt voor wie in ploegendiensten werkt. Tevens is er niet uitsluitend aandacht voor de dikke lijnen, maar blijven ook de lijnen met weinig reizigers die de kleinere dorpen bedienen behouden. Ook is veel aandacht geschonken aan het gezamenlijk één product aanbieden, met daarbij een consistente lijnnummering die door de gehele provincie gelijk is.

Op de verhoogde frequenties, verruimde tijdvensters, behoud van dunne lijnen en het lijnnummerplan adviseert het ROCOV, voor zover de betreffende lijn hieronder niet afzonderlijk benoemd is met een ander advies, positief. Wel leven er bij het ROCOV zorgen over de beschikbaarheid van voldoende personeel en, met name bij Transdev, voldoende nieuw materieel. We adviseren beide vervoerders een helder plan B (of C) klaar te hebben liggen, zodat onderbouwd frequenties kunnen worden bijgesteld wanneer dat nodig is.

De vervoerders melden dat met de wegbeheerders de eventuele gevolgen van het afwaarderen van de maximum snelheid per project worden beoordeeld. Als er problemen ontstaan in de exploitatie van de buslijnen wordt samen met de wegbeheerder(s) gezocht naar mogelijkheden om te compenseren.

Het ROCOV wordt graag betrokken bij de zoektocht naar mogelijkheden.

Hierna volgen onze adviezen.

Keolis

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

I. Amsterdam – Abcoude

Reeds in 2024 werd, naar aanleiding van overleggen met de gemeente Amsterdam, voorgesteld om de route van de lijnen 120 en 126 in Amsterdam-Zuidoost te verleggen van de Hondsrugweg naar de Holterbergweg, waar de gemeente nieuwe haltes realiseert.

Hiermee wordt de vele nieuwbouw in Amstel III beter ontsloten en ontstaat een zinvoller ontsluiting van een gebied buiten de invloedssfeer van de metro. Het ROCOV adviseert hierop, net als afgelopen jaar, positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies aangaande lijnen 120 en 326.

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

▪ Keolis stelt voor om op lijn 121 op proef ook op zondag te gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht tussen mei en oktober. Wij zien dit als een interessante proef om het recreatief gebruik van het OV te vergroten, maar het succes valt en staat wel met goede marketing. Het ROCOV adviseert positief op deze proef.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

▪ In Mijdrecht stelt Keolis opnieuw voor, mits de infra tijdig is gerealiseerd, met lijn 326 door te rijden naar het Oosterland en op termijn naar Uithoorn. Het ROCOV is positief over het overnemen van deze vorig jaar reeds geuite wens, waarbij de aansluiting op de busbaan bij Amstelhoek een uitdaging blijft. Mogelijk kan aandringen op een rotonde bij de kruising met de N201 hier een oplossing bieden.

In plaats van de gecompliceerde route voor lijn 326 met keren bij Mijdrecht Centrum stellen wij een aangepaste lijnvoering voor. Lijn 121 zou hierbij via de Industrieweg naar Mijdrecht Centrum kunnen rijden, zodat lijn 326 de route via de Padmosweg kan overnemen en direct na de Bozenhoven doorgereden kan worden richting Oosterland. De reizigers die nu massaal naar halte Centrum fietsen kunnen daarmee dichterbij huis op de bus naar Amsterdam stappen en middels een strategisch geplaatste halte nabij de rotonde Anselmusstraat/Hoofdweg zou de loopafstand voor reizigers naar het centrum van Mijdrecht nagenoeg gelijk blijven aan de afstand vanaf de bestaande halte Centrum.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies aangaande het doortrekken van lijn 326 naar Uithoorn. Zodra de eerste woningen eind 2026 gerealiseerd zullen zijn, is het voornemen om lijn 326 door te trekken.. De verwachting is dan ook dat dit pas aan bod komt in het vervoerplan 2027. Tot die tijd wijzigt Keolis de route van lijn 326 niet.

Keolis begrijpt het voorstel van het ROCOV maar geeft een voorkeur aan de route van lijn 326 over de Industrieweg, zoals overeengekomen met de gemeente in het Strategisch OV-plan De Ronde Venen.

▪ Lijn 70 vervult in Hilversum een belangrijke frequentie in de bediening van het Sportpark-gebied, sinds lijn 320 vanuit de concessie Gooi- en Vechtstreek hier nog maar beperkt rijdt. Het ROCOV Noord-Holland juicht de voorgestelde frequentieverhoging daarom toe. In samenspraak met hen adviseert het ROCOV Utrecht hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

▪ Voor lijn 522 wordt een snellere route onderzocht, waarmee deze lijn in een uurspatroon gebracht kan worden in plaats van het huidige 70-minuten interval. Het ROCOV adviseert indien dit mogelijk blijkt om dan ook een aansluiting op lijn 120 bij de Kerklaan te realiseren.

Keolis

Keolis onderzoekt of deze aansluiting mogelijk is binnen het beoogde uurspatroon van lijn 522. Als deze aansluiting mogelijk is dan wordt dit gerealiseerd.

III. Breukelen

- De frequentie van lijn 120 tussen Utrecht en Breukelen wordt door Keolis verhoogd naar 4x/uur in de spitsuren, waarbij tussen Maarssen en Utrecht gezamenlijk met lijn 12 6x/uur gereden wordt. Het ROCOV adviseert van de 10/20 ligging die hierdoor tussen Maarssen en Breukelen ontstaat gebruik te maken om vanuit Breukelen-Noord een aansluiting op alle treinen richting Utrecht te kunnen bieden (die immers ook in een 10/20 ligging rijden).

Keolis

Keolis neemt dit advies over aangaande de 10/20 tijdsligging van lijn 120 in de spits.

IV. Woerden – Montfoort

- Tussen Oudewater en het USP herintroduceert Keolis lijn 207, die in de spitsuren een rechtstreekse verbinding gaat bieden. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt zich wel af of gezien de relatief lange reisafstand U-bus hier de best passende formule is. Het zou een overweging kunnen zijn deze lijn met U-liner materieel uit te voeren.

Keolis

Om het U-liner concept exclusief te houden voor U-liner verbindingen met bijbehorende kenmerken (o.a. hoge frequenties), zal lijn 207 als reguliere U-bus worden gereden.

- Samen met de buurtbusvereniging Woerden-IJsselstein wordt onderzocht of lijn 505 in de daluren ook rechtstreekse ritten van Woerden naar Montfoort kan gaan rijden, zodat er dan ook 2x/uur een verbinding op dit traject ontstaat (samen met lijn 5). Het ROCOV adviseert hierop positief en blijft graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Het is echter niet wenselijk om een buurtbuslijn op dezelfde verbinding in te zetten als een reguliere buslijn. Keolis treedt graag in gesprek met buurtbus 505 om een alternatieve verbetering van de dienstverlening te bespreken. Dit vraagt ook flexibiliteit van de buurtbusvereniging om gezamenlijk verbeteringen in het netwerk door te kunnen voeren.

- Keolis geeft aan het U-Flex gebied in Woerden uit te breiden met Snel en Polanen en de bedieningsperiode te verruimen naar vanaf 6.00 uur. Op het uitbreiden van de bedieningsperiode adviseert het ROCOV positief. De uitbreiding naar Snel en Polanen roept bij ons vraagtekens op, gezien U-Flex hier reeds rijdt.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. Met de uitbreiding naar Snel en Polanen wordt bedoeld: eerder opstarten U-flex in dit gebied.

V. Lopikerwaard

- Keolis stelt voor op lijn 195 de bediening tussen Benschop en IJsselstein uit te breiden met de daluren en het weekend. Het ROCOV constateert dat deze ritten momenteel reeds rijden, echter onder het lijnnummer 106. Wij stellen voor deze situatie te behouden, zodat het duidelijke onderscheid tussen bussen vanuit Benschop naar Utrecht (lijn 195) en bussen vanuit Benschop tot IJsselstein (lijn 106) zoals vandaag de dag, blijft bestaan.

Keolis

Keolis neemt dit advies over van het ROCOV waardoor de situatie als vandaag de dag blijft bestaan.

VII. Kromme-Rijnstreek

- In Wijk bij Duurstede stelt Keolis een zeer ingrijpende wijziging voor in de route van lijn 341 (huidige lijn 41), waarbij deze lijn een lus via de Boterslootweg gaat rijden en de Zandweg verlaat. Deze snellere route maakt een fors hogere frequentie mogelijk, maar veroorzaakt ook nogal wat ophef in Wijk bij Duurstede.

Het ROCOV deelt de mening van Keolis dat de impact beperkt blijft door een gelijkblijvende reistijd, maar iets langer vervoer, vanaf de haltes aan de Zandweg niet. Reizigers vanaf deze haltes kunnen immers nu nog gebruik maken van de volledige frequentie van lijn 41 (tot 8x/uur), maar kunnen slechts 2x/uur met lijn 56 naar Cothen reizen om daar over te stappen en hebben bij die overstap dan ook nog te maken met een lange loopafstand met stoplichten. De resterende haltes in Wijk bij Duurstede liggen voor deze reizigers onaantrekkelijk ver weg (tot meer dan een kilometer hemelsbreed, werkelijk dus nog verder). Het de “verkeerde kant” op moeten fietsen naar een halte voelt psychologisch als omreizen.

Alles overwegend adviseert het ROCOV **negatief** op de routewijziging zoals die is opgenomen in het vervoerplan. Het versnellen aan het begin van de route levert meer lasten dan lusten op. Een goed alternatief zou zijn om vanaf de N229 wel via de Geerweg naar het huidige busstation te rijden, maar op de terugweg de bestaande route te blijven volgen. Deze lus kost namelijk nagenoeg geen extra tijd ten opzichte van de voorgestelde route, maar laat alle reizigers in Wijk bij Duurstede profiteren van de hogere frequentie. Om de reistijden te optimaliseren zou dan wel een extra halte aan de Geerweg ter hoogte van de Remus of Romulus gerealiseerd moeten worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies en de uitgebreide toelichting. In gezamenlijkheid met de provincie Utrecht en de gemeente Wijk bij Duurstede wordt een alternatief uitgewerkt welke voldoet aan alle wensen.

- Tevens wordt in Wijk bij Duurstede voorgesteld om lijn 56 te verlengen naar het bedrijventerrein, waarbij het bestaande busstation niet langer wordt bediend. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

VIII. De Bilt / Zeist / Heuvelrug

- Ter verbetering van de ontsluiting van Patijnpark stelt Keolis voor om lijn 58 binnen Zeist te verleggen naar de Schaerweijdelaan. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. Echter zal deze wijziging niet in 2026 ingaan gezien de infrastructurele (on)mogelijkheden van deze route. In gezamenlijkheid met de gemeente Zeist zal worden onderzocht per wanneer deze wijziging wél mogelijk is.

- 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. Daarnaast adviseert het ROCOV om haltes toe te voegen bij toeristische locaties waar deze lijn reeds langs rijdt, zoals bijvoorbeeld de Pyramide van Austerlitz en het Henschotermeer.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal zich inspannen om de dienstregeling te optimaliseren zodat er wél een aansluiting ontstaat. Haltes toevoegen op de voorgestelde toeristische locaties lijkt weinig logisch gezien het doel van deze lijn (forens en student in de spitsrichting naar Utrecht Science Park brengen) en de opzet van de dienstregeling.

- Bij het busstation in Zeist gaat lijn 57 naar Austerlitz aansluiten op lijn 59, zodat vanuit Den Dolder en Huis ter Heide een goede aansluiting naar het Ziekenhuis in Zeist geboden wordt. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar raadt wel aan deze aansluiting ook zo goed mogelijk vanuit de andere lijnen op het busstation in Zeist te bieden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal zich inspannen om deze aansluiting ook op andere lijnen te bieden.

- Door de verhoogde frequenties op zowel lijn 50 als 34 verwachten wij meer reizigers die vanaf station Driebergen-Zeist via het knooppunt Jordanlaan in Zeist naar het USP reizen. De druk op dit overbelaste knooppunt neemt hiermee alleen maar toe, terwijl aanpassingen aan deze halte in 2026 nog niet te verwachten zijn. Ter ontlasting van knooppunt Jordanlaan adviseert het ROCOV de directe lijn 35 van station Driebergen-Zeist naar het USP weer te gaan rijden.

Keolis

Keolis waardeert het advies van het ROCOV voor een directe lijn tussen station Driebergen-Zeist en Utrecht Science Park maar dit zou een lijn voor de concessie Binnen zijn. Keolis blijft de eventuele overbelasting van halte Jordanlaan monitoren en treedt waar nodig in gesprek met betrokken gemeente en Transdev.

IX Rhenen / Zuid-Vallei

▪ Aangezien het nieuwe materieel niet door het tunneltje bij station Veenendaal-De Klomp past, stelt Keolis na overleg met de gemeente Ede voor om een nieuw haltepaar te realiseren ten zuiden van het spoor. Het ROCOV heeft begrip voor deze oplossing, maar vraagt wel aandacht voor zowel de sociale veiligheid als de toegankelijkheid van deze haltes.

In tegenstelling tot aan de noordzijde, waar de haltes op gelijk niveau met de spoorwegovergang van het station liggen, is de locatie van de nieuwe zuidelijke haltes uitsluitend met een trap te bereiken. Reizigers in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen kunnen de haltes alleen bereiken door aan de noordzijde het station te verlaten en een steile helling af te lopen, waarna men over het fietspad door de tunnel moet.

Voor reizigers die wel goed ter been zijn, zijn vooral de verkeerslichten (twee stuks) op de route naar de bushalte onpraktisch. Het ROCOV vraagt Keolis hier rekening mee te houden bij het plannen van de overstaptijden. Op termijn is het realiseren van een looppad met voetbrug ter hoogte van de tunnel op de nog vrije breedte van de spoordijk gewenst om de halte zowel toegankelijk als snel bereikbaar te maken.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het begrip en het advies aangaande de (sociale) veiligheid en bereikbaarheid. Dit is reeds onderwerp van gesprek met betrokken gemeente en provincie.

▪ In het besluit naar aanleiding van het advies van het LOCOV deelt NS mede dat in 2026 de treinen op station Veenendaal-De Klomp gedurende de dag weer op een drietal verschillende patroontijden gaan stoppen. Op maandag t/m donderdag overdag de treinserie 3200, op vrijdag t/m zondag en in de vroege avond de treinserie 3100 en op de overige momenten de treinserie 3000. Het ROCOV adviseert het aantal patroonwissels van de aansluitende bussen zoveel mogelijk te beperken (een bus aansluitend op treinserie 3200 sluit ook op treinserie 3100 aan, alleen de overstap wordt enkele minuten langer) en dus alleen later op de avond het patroon te wijzigen. Het ligt verder voor de hand om de huidige situatie met aansluitingen op de trein van/naar Arnhem te handhaven.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en neemt dit over.

▪ Voor de avonduren stelt Keolis voor om op lijn 350 elk half uur te gaan rijden op de tak richting Veenendaal. Dit wordt mogelijk gemaakt door het inkorten van deze ritten tot Elst (Ut) – Veenendaal-De Klomp. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt wel aandacht voor de sociale veiligheid op de overstaphalte in Elst (Ut). Ook ziet het ROCOV graag dat deze ritten zowel in De Klomp aansluiten op de trein uit Arnhem als in Elst (Ut) op de bus richting Utrecht.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het positieve advies. Ook hier is er aandacht voor de (sociale) veiligheid van de overstaphalte. De ritten zullen aansluiten op de benoemde richtingen.

▪ Op lijn 380 wordt de bedieningsperiode uitgebreid met een uurdienst in de daluren. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar adviseert wel om in het uurblok 15-16 uur de huidige halfuursdienst richting Amersfoort te handhaven.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies en zal dit advies overnemen.

- Vanwege de bezetting van lijn 80 tussen Woudenberg en Amersfoort onderzoekt Keolis of een frequentieverhoging naar 4x/uur noodzakelijk is. De bezetting is hier in 2025 aannemelijk toegenomen doordat reizigers van Woudenberg naar Utrecht nu via Amersfoort reizen, gezien de nieuwe treintijden op Veenendaal-De Klomp de aansluiting richting Utrecht daar sterk verslechterd hebben.

In reistijd is de verbinding van Woudenberg naar Utrecht via Veenendaal-De Klomp echter veruit het snelst (zie tabel). Het ROCOV adviseert daarom juist een kwartiersdienst tussen in elk geval Woudenberg en Veenendaal-De Klomp te onderzoeken. Dit verkort de reistijd voor reizigers uit Woudenberg richting Utrecht met ca. 10 minuten ten opzichte van 2025 en levert reizigers uit Scherpenzeel en Renswoude een kwartier kortere reistijd op.

Tabel 1 Vergelijk reistijden van Woudenberg Europaweg naar Utrecht C. bij vertrek om 8.00 uur in de ochtendspits

Via Amersfoort C.	Via De Klomp (drgl 2025)	Via De Klomp (met 15"-dienst)	
Woudenberg Europaweg – NS Station	32 min.	26 min.	26 min.
Overstaptijd	13 min.	20 min.	5 min.
NS Station – Utrecht C.	13 min.	19 min.	19 min.
Totale reistijd	58 min.	65 min.	45 min.

Idealiter zou de kwartiersdienst uiteraard over de volledige route gerealiseerd worden, maar een aansluiting op een van de andere lijnen tussen Woudenberg en Amersfoort zien wij ook als een acceptabel alternatief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Een kwartiersdienst in de spits blijkt lastig in te passen. Derhalve heeft Keolis besloten om met groter materieel op lijn 80 te rijden om zo meer capaciteit te bieden op deze lijn.

- 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 50 bij station Rhenen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Keolis zal in gesprek blijven voor deze verlenging.

X. Noord-Vallei/Leusden

- Hier worden geen wijzigingen anders dan hogere frequenties voorgesteld. Het ROCOV ziet wel graag een halte terugkeren ter hoogte van het AFAS Theater in Leusden.

Keolis

De bediening van het AFAS Theater in Leusden is reeds onderwerp van gesprek. Voor het vervoerplan 2026 komt dit te vroeg, in 2027 zal het een onderzoeksopgave worden.

XI. Stad Amersfoort en Eemland

- Bij de doortrekking van lijn 4 naar Schothorst worden in de publieksconsultatie twee opties voor de route in Zielhorst voorgelegd. Gezien de functie van de doorgetrokken lijn 4 als snelle verbinding adviseert het ROCOV deze lijn de snelle route via de Albert Schweitzersingel te laten rijden. De ontsluitende route via de Bombardonstraat, waar sinds dit jaar geen bus meer rijdt, zou dan door lijn 5 opnieuw bediend kunnen gaan worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Lijn 4 zal de snelle route via de Albert Schweitzersingel gaan rijden. Echter zal lijn 5 de huidige route blijven rijden.

▪ Voorgesteld wordt om lijn 4 vanuit Kattenbroek door te trekken naar station Schothorst, zodat reizigers uit Kattenbroek sneller op een treinstation zijn. Hoewel wij de terugkeer van deze verbinding toejuichen, ziet het ROCOV door de lijnvoering in Kattenbroek een wat vreemde situatie ontstaan: vanaf de Amerikaring en Aziëring ontstaat een verbinding naar station Schothorst, terwijl de Australiëring en Afrikaring uitsluitend door de bus vanaf station Schothorst bediend worden. Precies in omgekeerde volgorde verliezen de beide helften juist hun verbinding naar het Centraal Station. De nieuwe halte aan Het Masker verhelpt deze situatie deels, maar desondanks adviseert het ROCOV om te onderzoeken of er geen voor de reiziger logischer lijnvoering mogelijk is. Bijvoorbeeld door voor lijn 4 de eindlus in Kattenbroek te behouden en juist lijn 7 van station Schothorst naar Kattenbroek door te trekken en daar eveneens de ring rond te laten rijden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Een lus van lijn 7 door Kattenbroek is op dit moment niet haalbaar. Als alternatief voor de reizigers uit noordoost Kattenbroek zal er een halte aangelegd worden aan de Laan der Hoven.

▪ Voor de dienstregeling 2026 wordt afgezien van het wijzigen van de lijnvoering van de huidige lijn 6 in Liendert en Rustenburg vanwege de benodigde infrastructurele aanpassingen. Dit bevreedt het ROCOV, gezien in beide wijken nog talrijke ongebruikte oude haltes liggen. Wij zien met slechts het gebruik van reeds bestaande halteperrons, en zelfs met gebruik van uitsluitend bestaande haltes, al meerdere opties om de reistijden te versnellen. Extra haltes ter verbetering van de dekking zouden dan in een volgende dienstregeling toegevoegd kunnen worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De gemeente Amersfoort heeft meermaals laten weten dat ook het opwaarderen van ongebruikte oude haltes niet past binnen de tijdlijn. Dit zal dan ook een onderzoeksopgave worden voor 2027.

▪ In de spitsuren gaan zowel op de lijnen 8 als (3)15 4x/uur bussen rijden. Een aandachtspunt hierbij is de verdeling van deze 8 bussen over het uur tussen Centraal Station en Amerena, zodat deze hier niet slechts achter elkaar aan rijden.

Voor lijn 8 heeft het ROCOV nog altijd de voorkeur voor een route via de Mendelssohnstraat en Roméostraat met een halte in de tegenrichting bij de Juliettestraat, waarmee de wijk beter ontsloten wordt. Met name de 65+-woningen aan de Undinestraat worden hiermee beter bereikbaar per OV.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies. De verdeling van de bussen tussen CS en Amerena is een aandachtspunt. De voorgestelde route van lijn 8 lijkt op dit moment niet haalbaar.

▪ Voor lijn 9 wordt een herroutering via de Diamantweg en Dorresteinseweg voorgesteld met toevoeging van een twee nieuwe haltes. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar denkt wel dat verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om betrouwbaar via deze nieuwe route te kunnen rijden. Ook vragen wij ons af of de bewoners van de Diamantweg betrokken zijn bij deze nieuwe lijnvoering. Voorkomen moet worden dat bij bezwaren/klachten een nog meer gestrekte route door Dorrestein ontstaat. Voor reizigers van/naar De Eemgaarde waarvoor de nieuwe halte te ver weg ligt, is een reismogelijkheid met U-Flex naar een halte van lijn 9 mogelijk een alternatief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies. De (sociale) veiligheid is een aandachtspunt welke reeds bij de gemeente Amersfoort bekend is.

- Voor lijn 10 heeft Keolis het idee om deze lijn in de tegenspitsrichting wat meer haltes te laten bedienen. Het ROCOV heeft daarbij de voorkeur voor een route over de berg (via Emmalaan en Koningin Wilhelminalaan) aangezien op deze route de extra bussen meer toevoegen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en neemt dit over.

- Tussen Vathorst en Amersfoort Centraal rijdt lijn 15 vrijwel gelijktijdig met de Gelderse lijn 101, die nu een versnelde route rijdt. De ROCOV's in Utrecht en Gelderland zien graag dat hier een betere integratie plaatsvindt om dubbel rijden te voorkomen. Idealiter gaat lijn 15 daarbij dan ook doorrijden tot aan Nijkerk, dat reeds vrijwel aan Amersfoort is vastgegroeid.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor het advies en zal de spreiding van de ritten afstemmen. Een verbinding naar Nijkerk is niet haalbaar.

- De voorgestelde nieuwe route van lijn 203 via de ringwegen kent als belangrijk nadeel dat de huidige overstapmogelijkheden vanuit Liendert, Schuilenburg en Schothorst komen te vervallen. Vanuit deze wijken is overstappen op lijn 203 momenteel veruit de snelste verbinding naar het USP. Het ROCOV adviseert daarom haltes te realiseren ter hoogte van kruispunten met andere lijnen, zodat voor wie de bus als voortransport naar lijn 203 wil gebruiken een overstapmogelijkheid blijft bestaan. Deze nieuwe lijnvoering betekent tevens dat op de kruising Leusderweg / Daltonstraat afgeslagen moet gaan worden. Met name in de richting Schothorst voorzien wij verkeersonveilige situaties voor fietsers wanneer een 15-meterbus afslaat. Het ROCOV adviseert de verkeersveiligheid op dit kruispunt in relatie tot de inzet van lange bussen grondig te onderzoeken alvorens definitief voor deze route wordt gekozen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De precieze locaties van de haltes worden uitgewerkt door de gemeente Amersfoort. De kruising Leusderweg/Daltonstraat is bekend en wordt proefgereden.

- Vanwege de voorgestelde hogere frequenties op lijn 70 wijst het ROCOV Keolis op de diverse krappe straten op de route in Soest, waar zorgvuldige afstemming noodzakelijk is om te voorkomen dat de frequenter rijdende bussen elkaar daar tegen komen.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies en zal de dienstregeling waar mogelijk zorgvuldig afstemmen op dit krappe punt.

- Op lijn 376 wordt een verhoging van de frequentie op zondag naar 2x/uur voorgesteld. Het ROCOV ziet hiernaar geen vraag in het streng gelovige BunschotenSpakenburg en adviseert deze DRU op een zinnvoller plek elders in de concessie in te zetten.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. Keolis gaat de bezetting monitoren. Als er aanleiding toe is, zal dit onderwerp van gesprek worden.

- Het Amersfoortse bedrijventerrein Wieken/Vinkenhoef wordt uitsluitend door een Gelderse buslijn ontsloten. Het ROCOV adviseert te onderzoeken of de frequentie naar dit bedrijventerrein verhoogd kan worden en of Utrechtse tarieven ook naar dit bedrijventerrein bruikbaar kunnen worden.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies. De gemeente Amersfoort heeft aangegeven plannen te hebben voor een hub op deze locatie. Zodra dit concreter wordt, gaat Keolis graag in gesprek om een goede OV aansluiting te realiseren.

XV. Nachtlijnen

- Transdev hernummert de nachtlijnen, waarbij de relatie met daglijnen in de nummering wordt losgelaten. Aangezien de dag- en nachtlijnen veelal in routes niet exact gelijk zijn adviseert het ROCOV dat ook Keolis zijn nachtlijnnummers herziet naar lage nummers met de N-prefix.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit advies maar blijft bij de huidige nummering van de nachtlijnen.

- Aangezien Transdev het nachtnet uitbreidt naar de nacht van donderdag op vrijdag stelt Keolis voor om hun nachtlijnen op het trajectdeel binnen de concessie Binnen ook op donderdagnacht te rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit positieve advies.

- Het ROCOV wordt graag betrokken bij de verdere evaluatie en ontwikkeling van het nachtnet.

Keolis

Keolis bedankt het ROCOV voor dit aanbod en maakt daar graag gebruik van in de toekomst.

Vragen

Eventuele vragen over ons kunt u stellen via ons secretariaat.

Wij verwachten hiermee een constructieve bijdrage te leveren aan het openbaarvervoer in de provincie Utrecht.

2026

Concessie Utrecht Buiten

Concept Vervoerplan

7-4-2025

u-ov.nl



Samenvatting

De concessie Utrecht Buiten is gegund aan Keolis Nederland en gaat van start op 14 december 2025 voor een periode van 10 jaar. Het busvervoer zal onder de naam U-OV rijden, wat zorgt voor uniformiteit en afstemming binnen de Provincie Utrecht. Dit vervoerplan bevat de voorgestelde wijzigingen voor de Concessie Utrecht Buiten, voor de concessie Utrecht Binnen is door Transdev een afzonderlijk vervoerplan gemaakt. Daar waar overlap zit wordt dit vermeld. In dit vervoerplan worden wijzigingen uit vervoerplan 2025 geëvalueerd en nieuwe wijzigingen aangedragen.

In de nieuwe concessie introduceert Keolis samen met de provincie Utrecht een aantal nieuwe productformules:

- U-link: Hoogwaardig openbaar vervoer in stedelijk gebied, met nadruk op snelheid, capaciteit, hoge frequenties, ruime bedieningsperioden, intuïtief reizen, ruime capaciteit en betrouwbaarheid.
- U-liner: OV-schakel tussen woon- en economische kerngebieden, met focus op snelheid, comfort, aantrekkelijke frequenties, ruime bedieningstijden, zitplaatsgarantie en betrouwbaarheid.
- U-bus: Maatwerk voor verschillende lijnen, van dragende tot spitslijnen, waarbij de situatie per lijn centraal staat.
- U-flex: Flexibel vraag gestuurd openbaar vervoer in 2 gebieden: Woerden en De Ronde Venen.

Daarnaast introduceert Keolis 3 nieuwe lijnen: lijnen 341 en 56 (overgekomen van de concessie Utrecht Binnen) en lijn 207 (spitslijn naar Utrecht Science Park vanaf de westzijde van de concessie). Keolis neemt afscheid van lijn 381 (Zeist – Driebergen-Zeist); deze lijn gaat over naar de concessie Utrecht Binnen.

Het huidige netwerk en de frequenties blijven minimaal in stand, zoals de provincie geëist heeft bij de aanbesteding, en daar bovenop biedt Keolis verbeteringen in de vorm van bijvoorbeeld hogere frequenties of langere bedieningsperiodes. Zo zullen de U-link lijnen in en rondom Amersfoort frequenter gaan rijden, zowel op doordeweekse dagen als in de weekenden. Op de U-link lijnen (2, 3, 15, 17 en 70) gaat ongeveer 35% meer dienstregelinguren (DRU) gereden worden. Ook op de U-liner verbindingen (302, 307, 315, 326, 330, 341, 350, 376, 380 en 395) verhoogd Keolis het aantal DRU flink; ongeveer 25% meer. Daarnaast gaan meerdere U-bus verbindingen omhoog in frequenties of worden de bedieningsperioden flink uitgebreid. In totaliteit zet Keolis vanaf dienstregelingjaar 2026 ongeveer 15% meer dienstregelinguren (DRU) in ten opzichte van 2025; een flinke uitbreiding van het busvervoer in Utrecht Buiten.

Belangrijke uitgangspunten zijn het behouden en versterken van de sociale functie van het OV, meer inzet van dienstregelinguren door de hele concessie, een excellent aanbod op dragende lijnen, maatwerk, intuïtief reizen, goede bereikbaarheid van Utrecht Science Park en transitie naar Zero Emissie zonder negatieve gevolgen voor reizigers. Keolis blijft de komende 10 jaar continue doorontwikkelen in samenwerking met haar stakeholders.

Voor dit vervoerplan hebben alle stakeholders de mogelijkheid gehad om haar wensen en suggesties in te brengen. De binnengekomen wensen en suggesties van stakeholders zijn behandeld en beoordeeld. Niet elke wens of suggestie is haalbaar gebleken; deze zijn opgenomen als onderzoeksopgave voor de langere termijn. Daarnaast heeft de provincie uitgangspunten opgesteld voor dit vervoerplan. Enkele van deze uitgangspunten zijn gezamenlijk uitgewerkt met de concessiehouder Utrecht Binnen, enkele zijn specifiek voor Keolis opgesteld en uitgewerkt.

Naast het ingeleverde vervoerplan voor de gunning van deze concessie, zijn er ook ontwikkelvoorstellen ingediend. Twee daarvan, Ontwikkelvoorstel Wijk bij Duurstede en Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort zijn onderdeel van dit concept vervoerplan.

Naast de ontwikkelingen en wijzigingen in het netwerk zijn per lijn de wijzigingen in route, frequenties, dienstregeling en infrastructuur toegelicht.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Buskalender 2026	8
2 Gezamenlijke uitgangspunten	9
2.1 Terugblik en evaluatie doorgevoerde wijzigingen vervoerplan 2025	9
2.2 Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten	18
2.3 Klein regulier onderhoud	21
2.4 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen	21
2.5 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein Utrecht	22
2.6 Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid	22
2.7 OV-bediening Breukelen en Maarssen	23
2.8 Harmoniseren lijnnummers	23
2.9 Nachtnet	24
3 Uitgangspunten Utrecht Buiten (Keolis)	25
3.1 Ontwikkelpunten	25
3.2 Doortrekken lijn 126 (Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht) naar Uithoorn	37
3.3 Herijking lijnennet Woerden	39
3.4 Buurtbus 522 (Weesp – Vreeland): Snellere route	40
3.5 Evaluatie lijn 295 Utrecht CS – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug	40
3.6 Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)	42
4 Wijzigingen per lijn en frequenties	45
4.1 Bedieningsperioden	46
4.2 Stadslijnen Amersfoort	47
4.3 Stadslijnen Woerden	73
4.4 U-liner	76
4.5 U-bus streeklijnen	93
4.6 Buurtbussen, Scholierenlijnen en Nachtnet	108
5 Infrastructuur en rijtijden	109
5.1 Amersfoort	109
5.2 Veenendaal-De Klomp	111
5.3 Wijk bij Duurstede	112
5.4 De Ronde Venen en Uithoorn	113
5.5 Rijtijden	115

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Voor u ligt het concept vervoerplan 2026 voor de concessie Utrecht Buiten. Deze concessie is door de Provincie Utrecht gegund aan Keolis Nederland en gaat van start op zondag 14 december 2025 met een looptijd van 10 jaar.

Het busvervoer in de concessie Utrecht Buiten gaat vanaf 14 december 2025 rijden onder de naam U-OV. Hiermee zal het volledige openbaar vervoer in de Provincie Utrecht gaan rijden onder de naam U-OV. Samen met de concessiehouder van de concessie Binnen betekent dit op heel veel vlakken afstemming en uniformiteit zodat de reiziger ook daadwerkelijk één U-OV ervaart. In dit vervoerplan zal dan ook uitgebreid worden ingegaan op gezamenlijke uitgangspunten om samen met de concessiehouder van Binnen uniformiteit voor de reiziger te creëren. Verder zullen uitgangspunten die specifiek voor de concessie Buiten zijn opgesteld uitvoerig worden behandeld. Daarnaast zijn er nog wijzigingen die niet uit de uitgangspunten voortvloeien maar die wel een positieve impact op de dienstverlening gaan hebben.

In dit vervoerplan introduceren wij in samenwerking met de provincie een aantal nieuwe productformules die passen bij het U-OV concept dat in de concessie Buiten uitgerold zal worden:

U-link

U-link staat voor reizen in (groot)stedelijk gebied. Snelheid, capaciteit en reismogelijkheden zijn de pilaren waar deze productformule op steunt. Dit vertaalt zich in:

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

U-liner

U-liner is net als U-link een hoogwaardige productformule. Het is dé OV-schakel tussen Woongebieden en de economische kerngebieden. Voor U-liner hanteren we de volgende uitgangspunten:

- *Hoogwaardig OV voor alle doelgroepen:* Ook U-liner richt zich op alle doelgroepen. Het hoogwaardige aanbod is voor alle reizigers aantrekkelijk. Het zorgt voor de verbinding tussen stad en land waar geen treinverbindingen aanwezig zijn.
- *Maximale inzet op snelheid:* Routes zijn vooralsnog voorgeschreven, we streven in de doorontwikkeling naar maximale doorstromingsnelheid en gestrekte routes voor U-liner. We bieden hiermee een goed alternatief voor de auto.

- *Comfort*: De lijnen kenmerken zich door een gestrekte lijnvoering met langere reisafstanden. Extra comfort, boven op ons standaard hoge niveau van comfort, heeft hier daarom meer prioriteit dan op bijvoorbeeld U-link.
- *Aantrekkelijke frequenties*: Een ruim aanbod aan reismogelijkheden is cruciaal voor een hoogwaardige product. Frequenties zijn hoog maar passend bij de vraag.
- *Ruimte bedieningstijden*: We bieden aantrekkelijke bedieningsperioden om reizigers zo een ruim aanbod aan reismogelijkheden te geven.
- *Zitplaatsgarantie*: Op U-liner zijn reizigers altijd verzekerd van een zitplaats.
- *Betrouwbaar*: Een basisvoorwaarde dat we hanteren op al het OV

U-bus

U-bus is maatwerk van dragende lijnen, ontsluitende lijnen, tot lijnen met een spitsbediening en kleinere bussen. De productformule U-bus bevat lijnen met een breed pallet aan kenmerken. Ons hoofduitgangspunt voor deze productformule is dat we kijken naar de situatie per lijn.

U-flex

U-flex is het vraag gestuurde openbaar vervoer in de provincie Utrecht. Zowel in de concessie Utrecht Buiten als in de concessie Utrecht Binnen rijdt in 2026 U-flex. In de concessie Utrecht Buiten gaat dit om Woerden e.o. en De Ronde Venen.

Inschrijving Utrecht Buiten

In het traject naar de gunning van de concessie Utrecht Buiten is er als onderdeel van het bid ook een vervoerplan opgesteld. Dit vervoerplan is gebaseerd op dienstregelingjaar en referentienetwerk 2023. De verbeteringen en wijzigingen die in dit vervoerplan zijn voorgesteld liggen deels niet meer in lijn met de wijzigingen en verbeteringen die in de periode 2023-2025 zijn doorgevoerd. Om de continuïteit van de dienstregeling te behouden, zullen deze wijzigingen niet worden teruggedraaid.

Uitgangspunt voor het vervoerplan 2026 is dan ook dat het huidige netwerk en bijbehorende frequenties minimaal in stand blijft. Daarbovenop volgen de verbeteringen die in het bij de aanbesteding aangeboden vervoerplan zijn voorgesteld.

Kortom: we koesteren wat we nu hebben en we groeien daar waar we mogelijkheden zien.

De vervoerkundige uitgangspunten waar dit vervoerplan op gebaseerd is, luiden als volgt:

- Het behouden en versterken van de sociale functie van het OV.
- Flink meer inzet van DRU's (dienstregelingen) t.b.v. groeidoelstellingen van de provincie Utrecht.
- Een excellent aanbod op de dragende lijnen.
- Bouwen vanuit maatwerk.
- Het wegnemen van zwakkere schakels binnen het netwerk
- Intuïtief reizen: begrijpelijk en eenvoudig openbaar vervoer met aantrekkelijke bedienings- en patroontijden.
- Een goede bereikbaarheid van Utrecht Science Park.
- Transitie naar Zero Emissie (ZE) zonder negatieve gevolgen voor de reiziger.
- In samenwerking met onze stakeholders blijven we continue doorontwikkelen.

Naast de ambities die door de provincie Utrecht in haar uitgangspunten zijn vertaald, is er een uitvraag van wensen en suggesties gedaan naar alle mogelijke stakeholders. De uitvraag is onder andere uitgestuurd naar het ROCOV, naar gemeenten die binnen het netwerk liggen en naar collega vervoerders in aangrenzende concessies. Vele stakeholders hebben hun wensen en suggesties voor dit vervoerplan gedeeld. Deze wensen en suggesties

zijn in samenwerking met de Provincie Utrecht behandeld en beoordeeld. Vanzelfsprekend kan helaas niet elke wens of suggestie een plek krijgen in dit vervoerplan; enkele punten zijn een vraagstuk voor de langere termijn, anderen blijken helaas niet haalbaar.

In dit vervoerplan zal allereerst worden ingegaan op de gezamenlijke uitgangspunten die de Provincie voor beide concessiehouders heeft opgesteld. Onderdeel hiervan is de terugblik op en evaluatie van de wijzigingen uit het vervoerplan 2025. Vervolgens zullen de uitgangspunten voor de concessie Utrecht Buiten worden behandeld. Verder zullen de wijzigingen per lijn en bijbehorende frequenties worden toegelicht. Als laatste zullen de infrastructurele aanpassingen worden behandeld.

1.2 Buskalender 2026

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

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

jun-26								jul-26								aug-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
23	1	2	3	4	5	6	7	27			1	2	3	4	5	31						1	2
24	8	9	10	11	12	13	14	28	6	7	8	9	10	11	12	32	3	4	5	6	7	8	9
25	15	16	17	18	19	20	21	29	13	14	15	16	17	18	19	33	10	11	12	13	14	15	16
26	22	23	24	25	26	27	28	30	20	21	22	23	24	25	26	34	17	18	19	20	21	22	23
27	29	30						31	27	28	29	30	31			35	24	25	26	27	28	29	30
																36	31						

sep-26								okt-26								nov-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
36		1	2	3	4	5	6	40				1	2	3	4	44							1
37	7	8	9	10	11	12	13	41	5	6	7	8	9	10	11	45	2	3	4	5	6	7	8
38	14	15	16	17	18	19	20	42	12	13	14	15	16	17	18	46	9	10	11	12	13	14	15
39	21	22	23	24	25	26	27	43	19	20	21	22	23	24	25	47	16	17	18	19	20	21	22
40	28	29	30					44	26	27	28	29	30	31		48	23	24	25	26	27	28	29
																49	30						

dec-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
49		1	2	3	4	5	6
50	7	8	9	10	11	12	
51							
52							
53							

	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (geen 603, 695 en spits 106)
	Maandag t/m vrijdag Kerst- en Zomervakantie
	Maandag t/m vrijdag kleine vakanties
	Oudejaarsdag
	Koningsdag
	Bid- en dankdag (geen 603 en 695)
	Zaterdag
	Zondag

2 Gezamenlijke uitgangspunten

De Provincie Utrecht heeft haar ambities voor de nieuwe concessies vertaald in onderzoeksopgaven die voor beide concessies gelden. In samenwerking met de concessiehouder van de concessie Utrecht Binnen zijn deze onderzoeksopgaven uitvoerig behandeld om te komen tot uniforme uitwerkingen, om te komen van het vervoerplan dat bij de aanbesteding is ingediend naar het concrete concept-Vervoerplan 2026 dat nu voor u ligt.

2.1 Terugblik en evaluatie doorgevoerde wijzigingen vervoerplan 2025

In het vervoerplan 2025 zijn een aantal wijzigingen voorgesteld en doorgevoerd. In deze paragraaf zal hierop worden teruggeblikt en geëvalueerd.

2.1.1 Bediening Bergkwartier Amersfoort

In het vervoerplan 2025 is vastgesteld dat een routewijziging van de lijnen 34, 202, 215 en 276 via de Koningin Wilhelminalaan en de Prins Frederiklaan wegens een langere rijtijd niet doorging. Wél is er een nieuwe halte aan de Daan Fockemalaan ter hoogte van de Prins Frederiklaan aangelegd ter ontsluiting van het Bergkwartier. De halte Prins Frederiklaan wordt aangedaan door de USP-lijnen 202, 215 en 276. Per werkdag stappen hier sinds start nieuwe dienstregeling (15 december 2024) ongeveer 25 reizigers op de bus richting Utrecht Science Park (34, 202, 215 en 276 gecombineerd). Richting Amersfoort CS zijn dit ongeveer 36 instappers per werkdag. Dit is zeker niet de drukste halte van deze corridor maar de halte lijkt wel degelijk een functie te hebben voor de wijk Bergkwartier. Dit zijn cijfers van de eerste anderhalve maand na ingebruikname.

Het gebruik van deze halte zal dan ook nauwlettend worden gemonitord de komende maanden.

2.1.2 Westelijke stadsboulevard

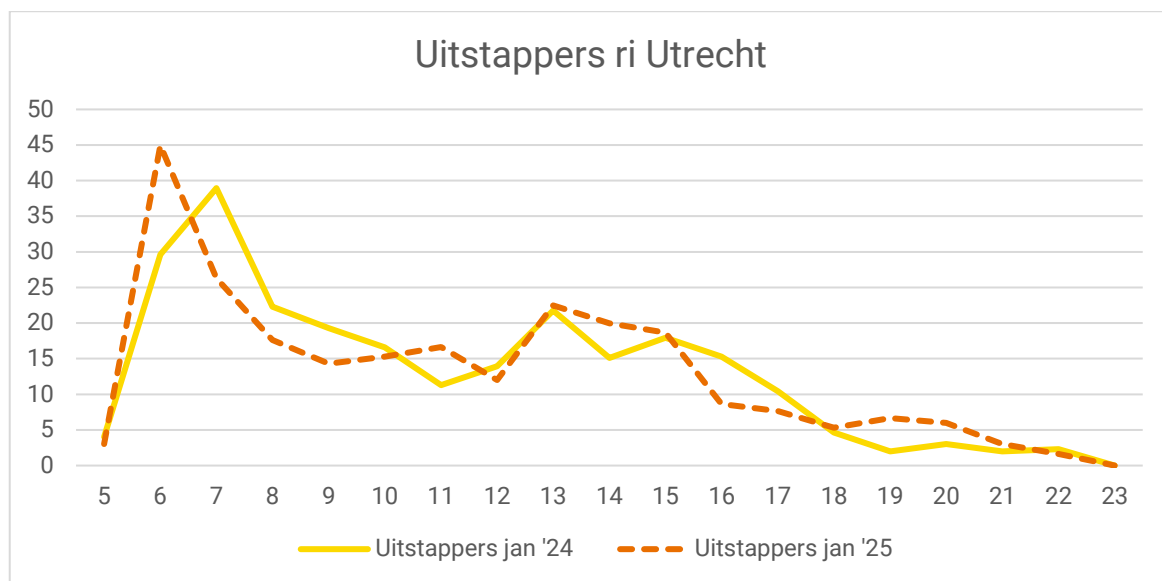
In het vervoerplan 2025 zijn diverse wijzigingen aangedragen rond de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht. Zo zouden voor lijn 120 (en lijnen 12, 28, 38 en 73 van U-OV) de haltes Van Koetsveldstraat en Majellapark worden samengevoegd ter hoogte van de Groeneweg. Dit is tot op heden nog niet aan de orde. De realisatie van de nieuwe halte ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen is ook nog niet gerealiseerd (halte Thomas à Kempisplantsoen). Deze zal in de loop van 2025 in gebruik worden genomen. Op moment van schrijven is deze halte al wel ingebouwd in ons planningssysteem; zodra de halte gereed is, kan deze direct worden aangedaan door lijn 120.

2.1.3 Gevolgen voor OV door afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

Keolis is en blijft scherp op de gevolgen voor het openbaar vervoer als het gaat om het afwaarderen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur en van 80 naar 60 kilometer per uur. In het kader van het vervoerplan 2025 zijn de lijnen en routes waarop afwaardering van de maximumsnelheid aan de orde is geweest, geanalyseerd en indien nodig opnieuw gemeten om zo de doorstroming en correcte rijtijden in de dienstregeling van het OV goed in beeld te hebben en te behouden. De afgelopen periode is Keolis veel in overleg geweest met wegbeheerders om de gevolgen van voorgestelde afwaarderingen in kaart te krijgen en waar nodig in gezamenlijkheid tot oplossingen te komen.

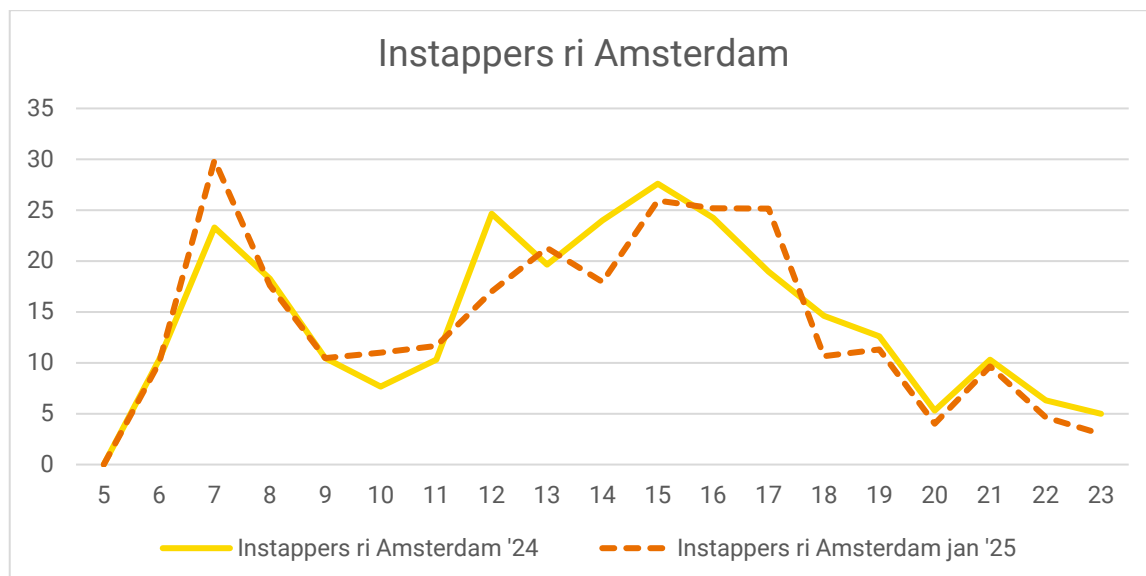
2.1.4 Aansluiting bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam

In overleg met U-OV is voor het vervoerplan 2025 besloten om lijn 120, samen met de U-OV lijnen die hierbij betrokken zijn, in patroontijd te schuiven (circa 10 minuten) zodat lijn 120 komende uit Amsterdam op station Breukelen nu ook een aansluiting heeft op de trein richting Utrecht Centraal. Reizigers uit Baambrugge, Loenen aan de Vecht en Breukelen-dorp kunnen met deze verbeterde aansluiting tot 20 minuten sneller op Utrecht Centraal zijn door in Breukelen op de trein richting Utrecht te stappen. Als het aantal uitstappers van lijn 120 op Station Breukelen in de richting van Utrecht van januari '25 wordt vergeleken met januari '24 dan levert dit het volgende beeld op:



Voornamelijk in de ochtendspits stappen meer mensen uit op Station Breukelen. Daarnaast loopt het gedurende de dag min of meer synchroon met de situatie in 2024. Dit blijkt ook uit het feit dat het totaal aantal uitstappers op Station Breukelen precies gelijk is gebleven (250 per werkdag). Of de extra uitstappers in de ochtendspits ook daadwerkelijk in de trein richting Utrecht stappen is helaas niet 1 op 1 terug te leiden.

Naast de uitstappers richting Utrecht is ook gekeken naar het aantal instappers op Station Breukelen op lijn 120 richting Amsterdam Bijlmer ArenA. Dit levert de volgende cijfers op:



Ook deze richting laat weinig verschil zien t.o.v. de situatie in 2024. De kanttekening die hierbij gemaakt dient te worden is dat het gebruik van lijn 120 in januari 2025 iets lager lag dan in januari 2024 (6% lager). Deze daling is echter niet terug te zien op de in- en uitstappers op Station Breukelen. Dit zou kunnen betekenen dat de wijziging uit 2025 licht positief heeft uitgepakt.

2.1.5 Bediening Bovenduist & Hoefkwartier en doorontwikkeling HOV Amersfoort – USP

In het vervoerplan 2025 zijn de onderzoeksopgaven 'Mogelijkheid snel OV naar Utrecht Science Park (USP)' en 'Mogelijkheid stadslijn naar Amersfoort Centraal via de Outputweg' gecombineerd tot 1 onderzoeksopgave. Dit mondde uit in de ontwikkeling van lijn 15/215. Deze nieuwe lijn rijdt sinds 15 december 2024 van Vathorst via Zielhorst en de Outputweg naar Amersfoort CS. Op maandag tot en met vrijdag ondersteunt deze lijn de 202 tussen Amersfoort CS en Utrecht Science Park, onder lijnnummer 215. In de ochtendspits is dit in de richting van Utrecht Science Park, in de middagspits in de tegenrichting. In de daluren en in de tegenspitsrichting rijdt de lijn als stadslijn 15 tussen Station Vathorst en Amersfoort CS.

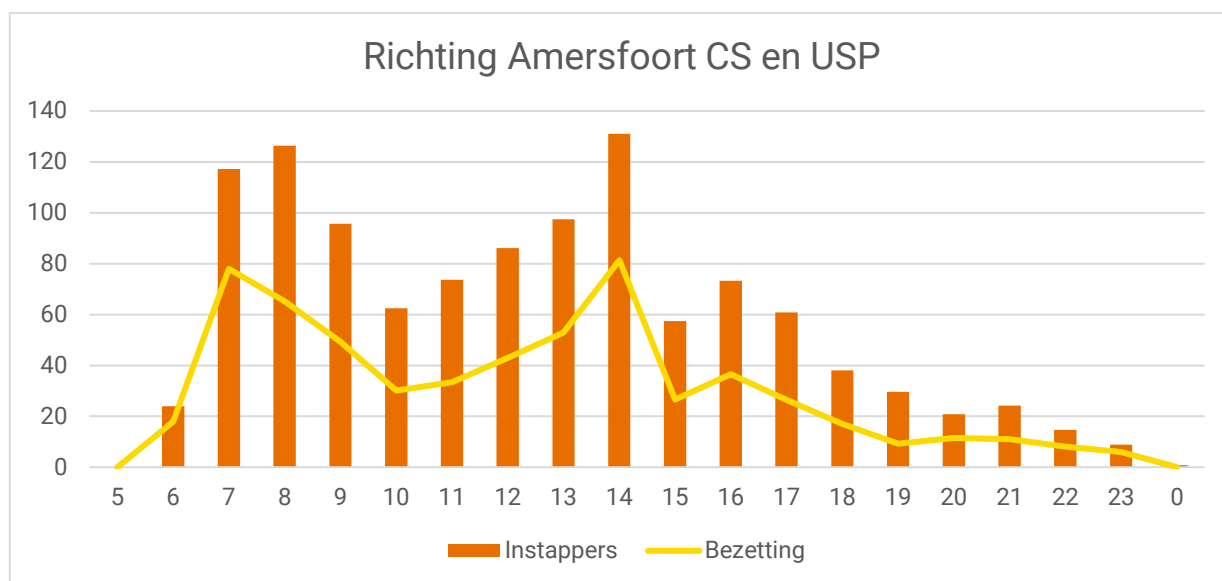
Deze nieuwe lijn bedient binnen Amersfoort het Hoefkwartier, naar de wens van de gemeente Amersfoort. Deze wijk wordt bediend door halte Hoefkwartier/De Hoef. Daarnaast is er nog een halte in aanleg ter hoogte van de Oude Lageweg ter bediening van de wijk Rustenburg: halte Rustenburg Oost. Deze halte is op het moment van schrijven nog niet in gebruik.

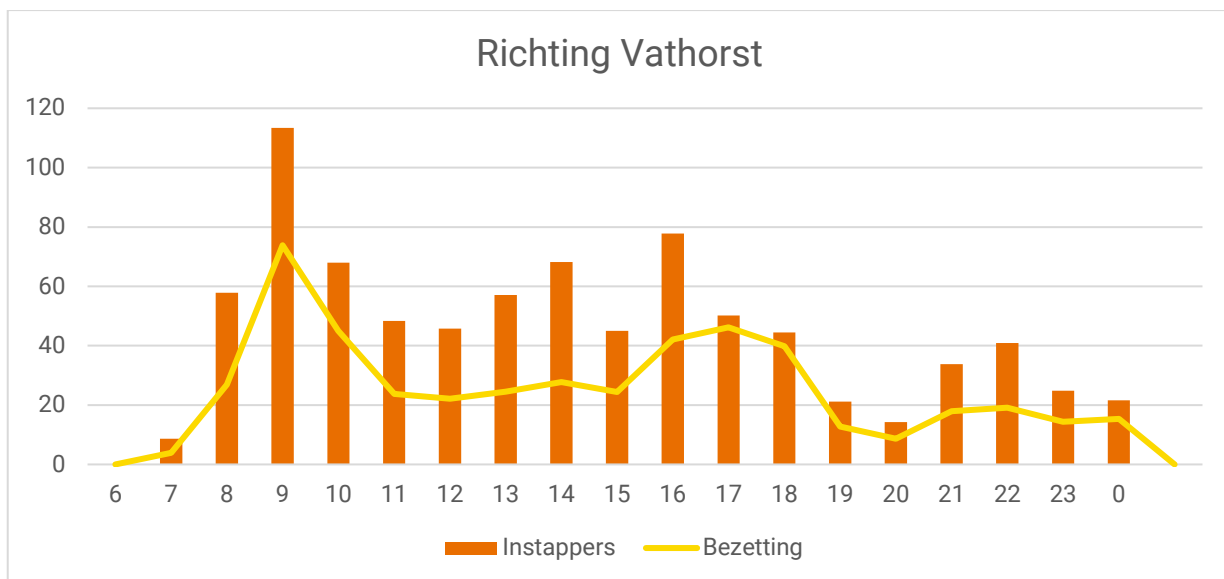
Het voorstel was daarnaast om lijn 15/215 op termijn te laten beginnen en eindigen in de nieuw aan te leggen wijk Bovenduist. Tot het moment dat de eerste woningen in gebruik worden genomen, heeft lijn 15/215 Station Vathorst nog als begin- en eindpunt.

Om deze nieuwe lijn DRU-neutraal te realiseren, zijn er een aantal aanpassingen in de lijnen 5, 7 en 203 gedaan:

- Lijn 5: Afwaardering tot een halfuursdienst (gehele dag) tussen Amersfoort CS en Vathorst
- Lijn 7: Standaard ingekort tot Station Schothorst, gehele dag halfuursdienst
- Lijn 203: Standaard ingekort tot Station Schothorst

Qua bezetting en instappers van lijn 15/215 zijn de cijfers als volgt:

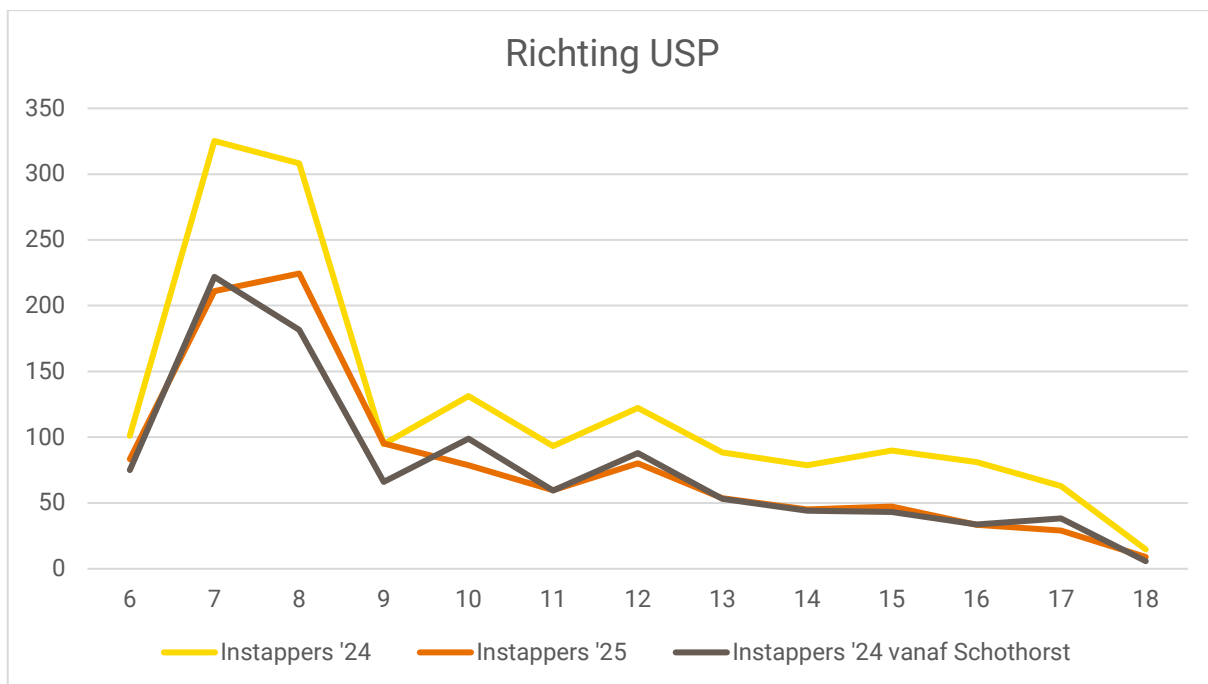


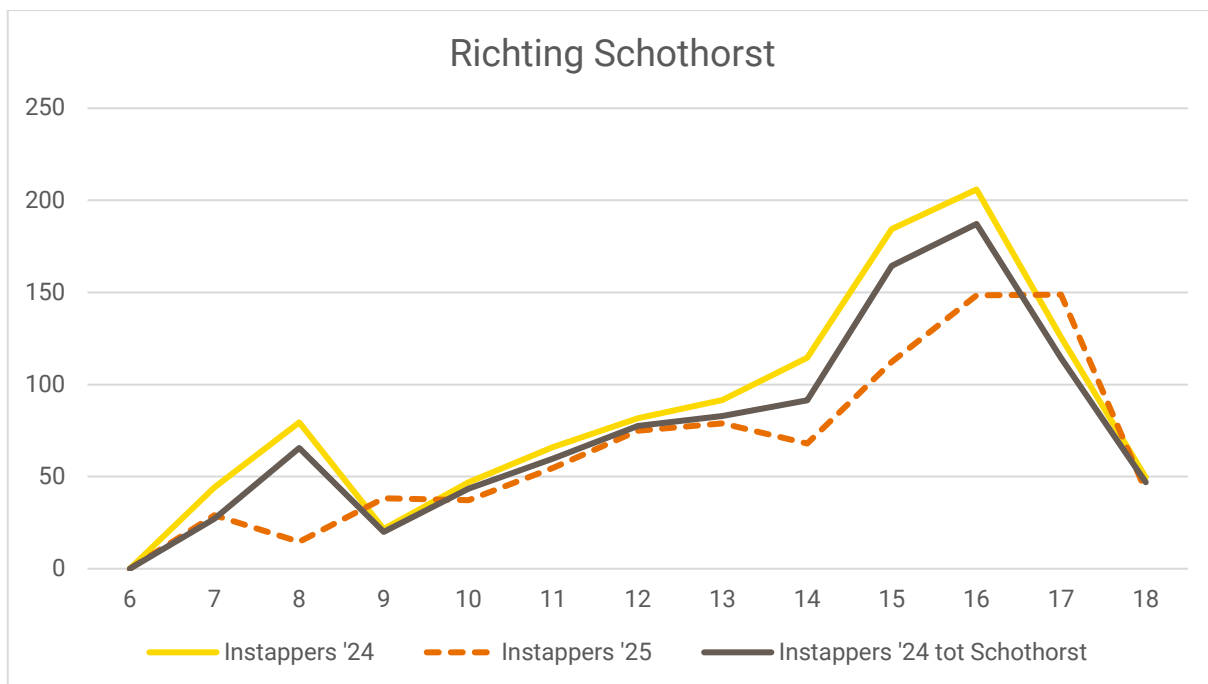


Voor een nieuwe lijn laat lijn 15/215 al flinke bezetting en instappers zien. Buiten de spits schommelt de bezetting tussen de 20 en 30 reizigers per uurblok en doet het daarmee ook goed. Per werkdag stappen richting Amersfoort CS/Utrecht Science Park 1143 reizigers in. Per rit loopt dit op tot 80 instappers per rit. Richting Vathorst zijn dit 842 instappers per werkdag. Per rit loopt dit op tot 70 instappers per rit.

Lijn 203 is zoals gezegd ingekort tot Station Schothorst. Reizigers vanaf Vathorst reizen nu met lijn 3 naar centrum/station voor een overstap op een USP-lijn.

De instappers van januari '24 en januari '25 zijn met elkaar vergeleken om een beeld te krijgen van wat de inkorting heeft gedaan met het aantal instappers. Dit levert de volgende instappers per uurblok per richting op:





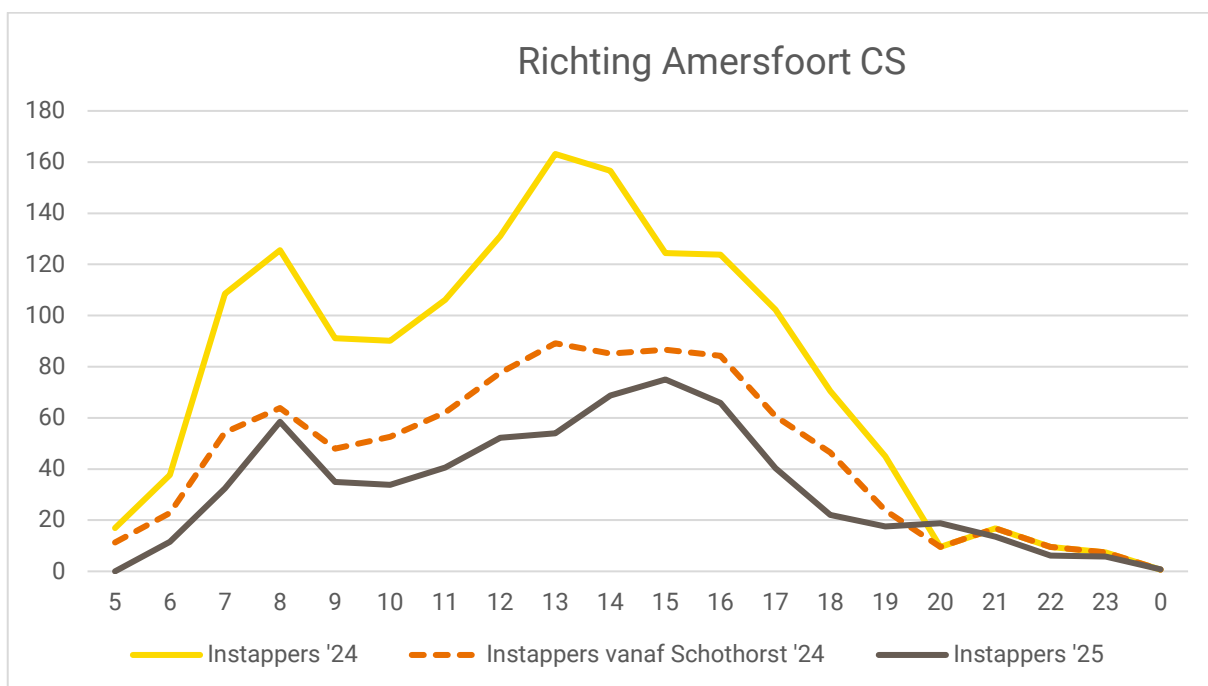
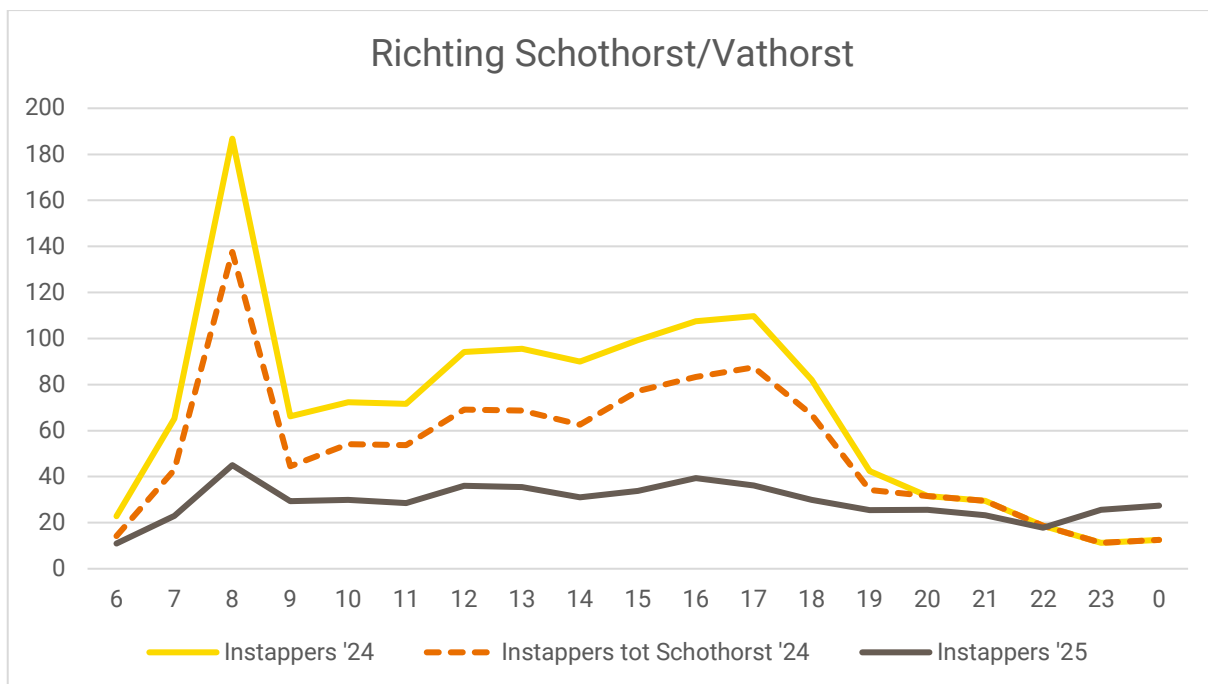
Instappers 203

Lijn 203	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag van/tot Schothorst 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Utrecht Science Park	1592	1009	1050
Richting Vathorst/Schothorst	1134	1003	867

In de richting van Utrecht Science Park laat de 203 in totaliteit een flinke daling van het aantal instappers zien. Dit ligt in de lijn der verwachting doordat de lijn is ingekort vanaf Station Schothorst. Als we de instappers vanaf Schothorst in 2025 vergelijken met 2024 dan zien we een stijging van 41 instappers per werkdag. In de andere richting zien we ook een (verwachte) flinke daling van het aantal instappers.

Het effect van de wijziging op lijn 5 qua instappers in januari '25 t.o.v. januari '24 wordt nog nader geanalyseerd.

Het effect van de wijziging op lijn 7 qua instappers in januari '25 t.o.v. januari '24 is al wel geanalyseerd. Dit leverde de volgende en conclusie cijfers op:



Instappers 7

Lijn 7	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag tot Schothorst 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Schothorst/Vathorst	1309	1001	554
Richting Amersfoort CS	1537	913	653

Zoals te zien is in de cijfers, is het gebruik van lijn 7 flink afgenomen. Dit komt uiteraard doordat lijn 7 flink is ingekort en de frequentie is verlaagd.

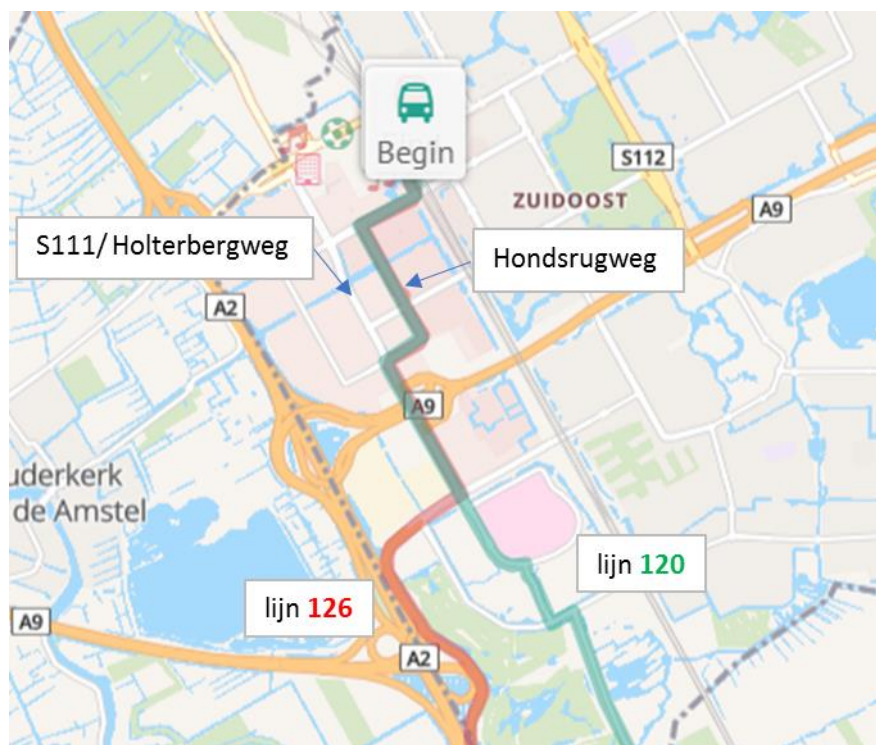
Onderaan de streep is de uitkomst als volgt:

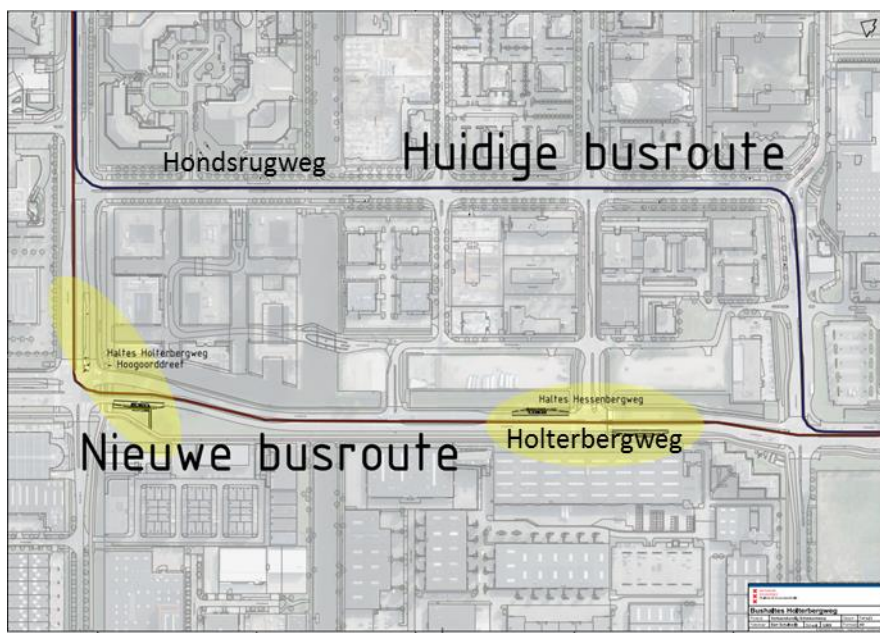
De combinatie lijn 7/203 vervoerde in 2024 richting CS/USP 2505 reizigers (vanaf Schothorst) per werkdag. In de andere richting was dit 2135 reizigers per dag.

De combinatie 7/203/(2)15 vervoert in 2025 richting CS/USP 2846 reizigers per werkdag. In de andere richting is dit 2263 reizigers per dag. In totaliteit een groei in reizigers van respectievelijk 13% en 6%.

2.1.6 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg

In het vervoerplan 2025 is de alternatieve route voor de lijnen 120 en 126 in Amsterdam Zuidoost reeds behandeld. De insteek was dat deze wijziging gedurende dienstregelingjaar 2025 doorgevoerd zou worden. Tot op heden is dit echter nog niet het geval. De gemeente Amsterdam heeft recent laten weten dat de wijziging van de route per juli 2026 in gaat. Dit betekent dat tot die tijd de route via de Hondsrugweg loopt, vanaf juli 2026 zal de route gewijzigd worden naar de Holterbergweg; deze route is DRU-neutraal. Keolis blijft in nauw contact staan met de Gemeente Amsterdam voor wat betreft de precieze ingangsdatum van de gewijzigde route.





2.1.7 Quick-win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost

Bunschoten-Spakenburg – Zeewolde

In 2025 is de dienstregeling van buurtbus 503 (Eemdijk – Nijkerk) afgestemd op de dienstregeling van lijn 142 (Zeewolde – Amersfoort Vathorst) van RRReis (EBS). Hiermee is een aansluiting ontstaan op Station Nijkerk voor een verbinding tussen Zeewolde en Bunschoten-Spakenburg, 1x per uur tussen 9-18 uur. Hiermee is een wens van de Gemeente Bunschoten-Spakenburg ingewilligd.

Lopikerwaard

- Verplaatsen halte Montfoort, Groen naar Julianalaan/De Bleek (woningbouwlocatie) voor lijnen 5/107/505: Dit is nog niet uitgevoerd; er zijn nog geen nieuwe woningen opgeleverd. Er blijft nauw contact met de Gemeente Montfoort per wanneer deze verplaatsing nuttig en logisch gaat zijn.
- Verkleinen halteafstand Montfoort, Keizerrijk door ligging op rijbaan t.h.v. nr. 21: hiervoor zal eveneens nauw contact plaatsvinden met de Gemeente Montfoort en de provincie Utrecht.
- Samenvoegen halte De Meern, Oranjelaan naar De Meern, Laan 1954: deze wijziging is reeds doorgevoerd.

Noordwest

Met de wegbeheerder wordt contact opgenomen over het verplaatsen van de halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk Eerste Bedijking. Verplaatsing heeft nog niet plaatsgevonden maar ook hierover gaat Keolis in gesprek met de wegbeheerder.

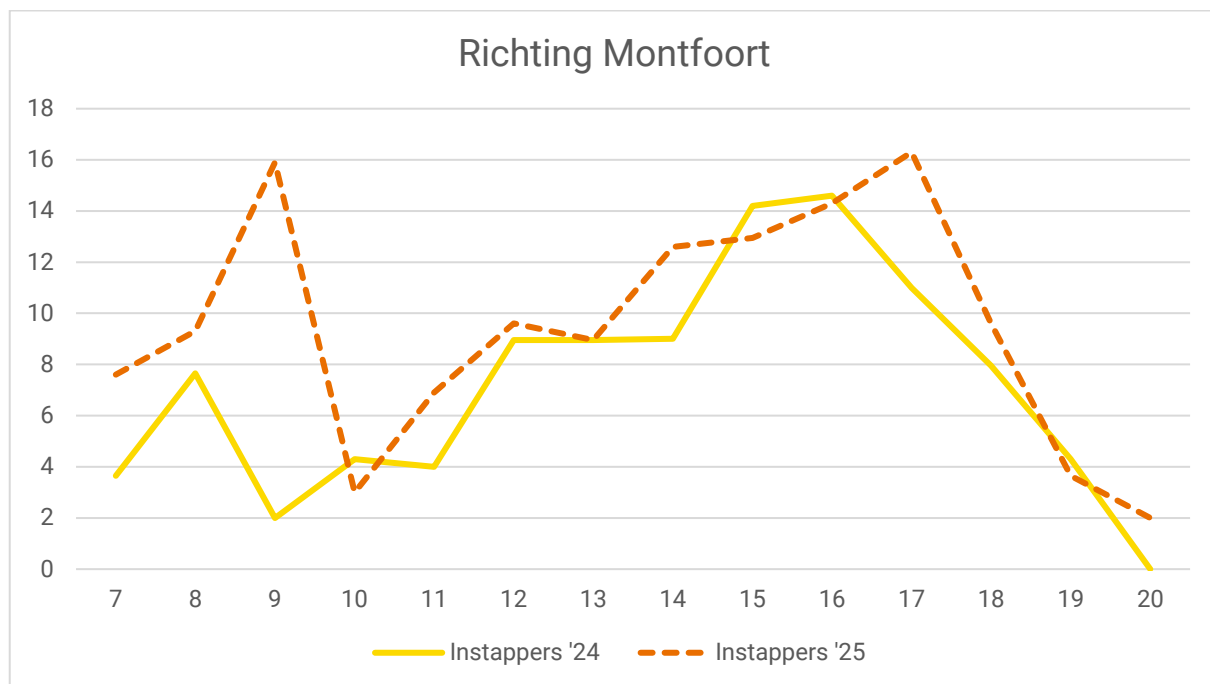
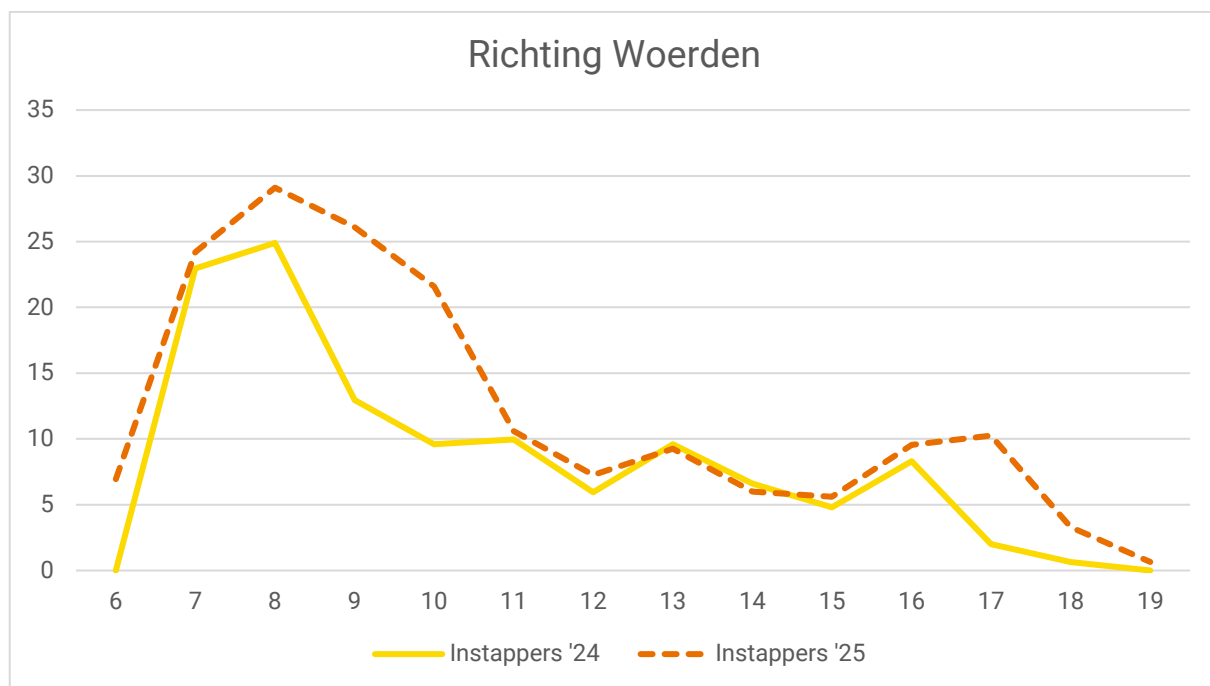
2.1.8 Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland

In het vervoerplan 2025 is het doortrekken van lijn 126 naar Twistvlied (en op termijn naar Het Oosterland) reeds behandeld. Dit stond in verband met de nieuw aan te leggen woonwijk Oosterland in Mijdrecht. Voorwaarde hiervoor was een keermogelijkheid op korte afstand van de halte Mijdrecht Centrum. Tot op heden is deze wijziging nog niet doorgevoerd. Verderop in dit vervoerplan zal verder worden ingegaan op deze onderzoeksopgave.

2.1.9 Lijn 5 Montfoort – Woerden: uitbreiding van de spitsfrequentie

Lijn 107 tussen Montfoort en Utrecht Centraal kent een erg hoge bezetting. Om verlichting op deze lijn te bieden, zijn er conform vervoerplan 2025 spitsritten aangeboden op lijn 5 naar station Woerden. Hierdoor ontstaat een halfuursfrequentie in de ochtend- en middagspits. Er wordt aangesloten op de intercity van/naar Utrecht Centraal. De reistijd vanaf Montfoort blijft gelijk; er dient echter wel een keer overgestapt te worden.

Het effect, gebaseerd op de instappers in januari '24 vs januari '25, van de uitbreiding van de frequentie in de spits is als volgt:



Instappers lijn 5 Woerden - Montfoort

Lijn 5 Woerden - Montfoort	Instappers per werkdag 2024	Instappers per werkdag 2025
Richting Woerden	119	171
Richting Montfoort	101	133

Het aantal instappers op lijn 5 tussen Woerden en Montfoort is sinds de uitbreiding van de frequentie flink gestegen. Richting Woerden stappen 44% meer reizigers op de bus, richting Montfoort weten 32% meer reizigers de bus te vinden. Reden genoeg om deze wijziging in 2026 ook in stand te houden. Keolis blijft monitoren of de geboden capaciteit nog voldoet aan de vraag.

2.1.10 Verbeteren grensoverschrijdend openbaar vervoer Veenendaal – Kesteren

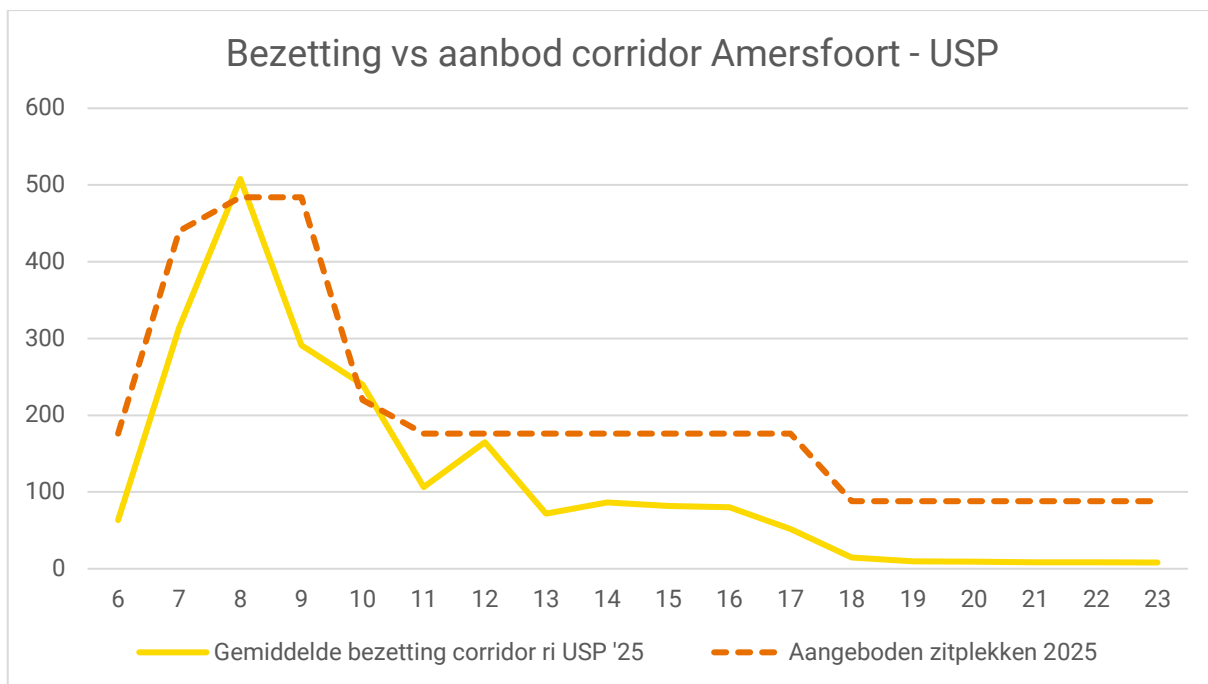
In het vervoerplan 2025 is de wens van de Gemeente Veenendaal om lijn 87 te verlengen naar Kesteren uitvoerig behandeld. Ook voor dit vervoerplan is deze wens ingediend. Gezien de onzekerheid omtrent de vertragsgevoeligheid van de Rijnbrug bij Rhenen in combinatie met het hoge aantal extra DRU's dat voor deze verlenging benodigd is (2900 DRU per jaar), is besloten om deze wens ook in dit vervoerplan nog niet uit te werken. Keolis blijft de situatie nauwlettend in de gaten houden en blijft graag in gesprek met betrokken stakeholders om te onderzoeken wanneer deze verlenging eventueel wel doorgang kan vinden. De provincie Gelderland verleent vooralsnog geen goedkeuring voor het doortrekken van lijn 87 naar Kesteren. Keolis en de provincie Utrecht gaan dit gesprek wel voeren omdat het vervoerkundig interessant is.

2.2 Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten

De Provincie Utrecht heeft de beide concessiehouders gevraagd om te onderzoeken of er per ingang dienstregeling 2026 capaciteitsknelpunten worden verwacht met eventuele stijging van het aantal reizigers. Waar mogelijk dienen deze knelpunten te worden voorkomen en, indien het al optreedt, te worden opgelost. Er wordt specifiek aandacht gevraagd voor de bediening van Utrecht Science Park. Daarnaast is op de U-liner verbindingen een zitplaatsgarantie aangeboden. Op de huidige lijnen 50, 107 en 295 zijn enkele ritten te druk. Met de voorgestelde groei in DRU's van deze lijnen én de inzet van groter materieel (15-meter en 18-meter bussen), zal een zitplaats gegarandeerd kunnen worden, ook op de drukste momenten.

Utrecht Science Park staat bij Keolis overduidelijk op de radar als het gaat om capaciteitsknelpunten. Keolis heeft een zitplaatsgarantie aangeboden, wat inhoudt dat de geboden capaciteit moet matchen met de gevraagde capaciteit.

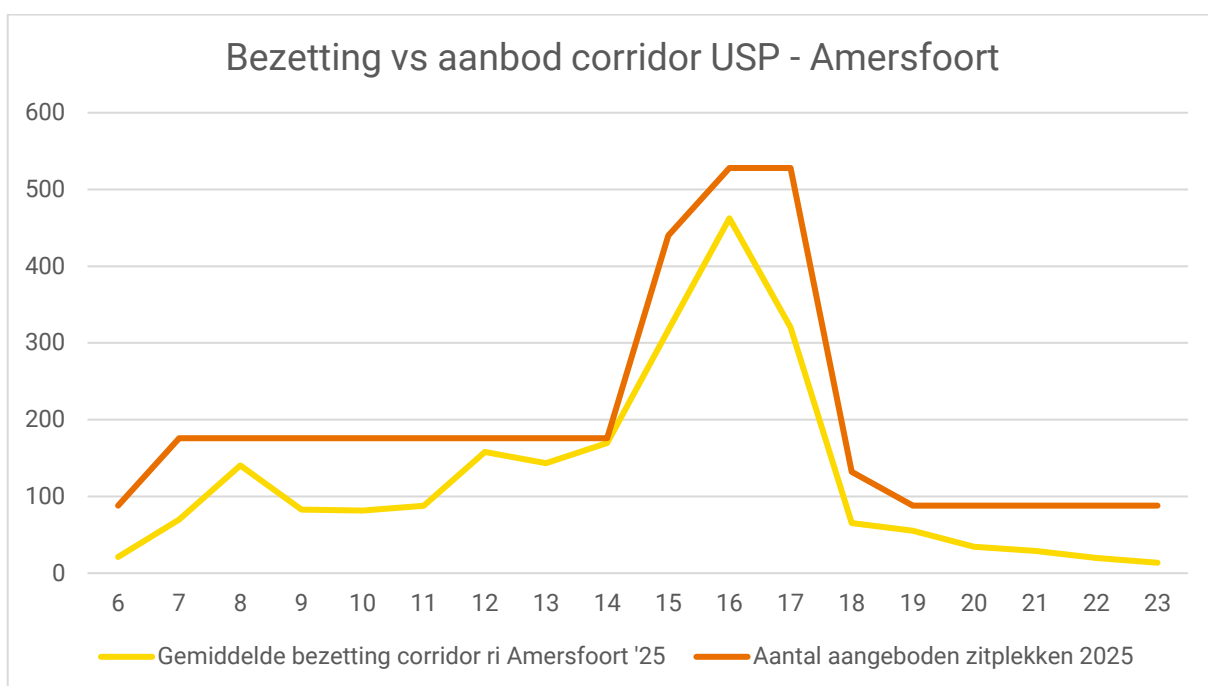
Op de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park rijden op dit moment lijnen 202 (Hoogland – Amersfoort CS – Utrecht Science Park – Vianen), 215 (Vathorst – Amersfoort CS – Utrecht Science Park) en 276 (Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS - Utrecht Science Park). In januari 2025, de meest recente volledige cijfers van de nieuw ingerichte corridor, was de bezetting per uurblok vs het aantal aangeboden zitplekken als volgt:



Zoals te zien is, lijkt enkel de aangeboden capaciteit in het uurblok 8.00 – 9.00 net niet toereikend (508 reizigers tegenover 484 aangeboden zitplekken). In de huidige situatie bieden wij versterkingsritten (zogenaamde 'wachtbussen') aan wanneer blijkt dat de geplande capaciteit niet toereikend is. Hiermee kunnen de pieken, zoals het uurblok 8.00 – 9.00, worden opgevangen.

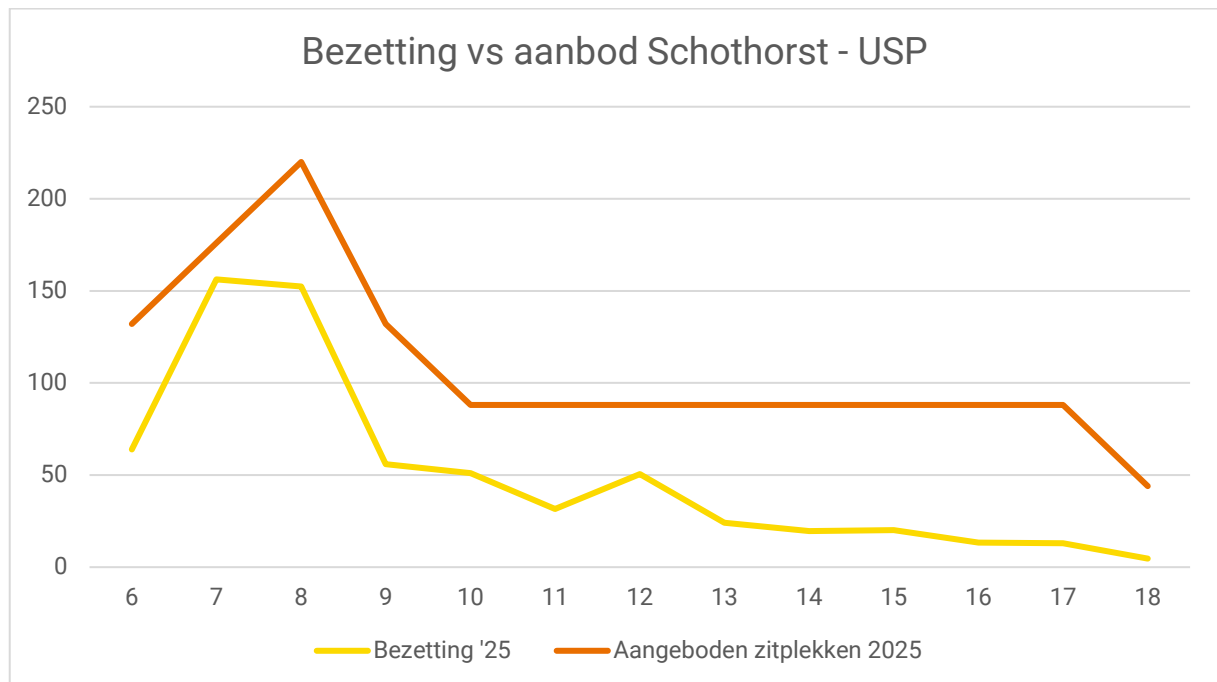
Lijn 215 heeft in de ochtendspits 7 ritten van Vathorst naar Utrecht Science Park via Amersfoort CS. Slechts 1 van deze 7 ritten komt met een bezetting van meer dan 40 reizigers aan op Amersfoort CS. De overige 6 ritten komen met 35 of minder reizigers aan op Amersfoort CS; lijn 215 heeft dus wel degelijk een functie voor het afvangen van reizigers op de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park.

In de andere richting is het beeld op de corridor als volgt:



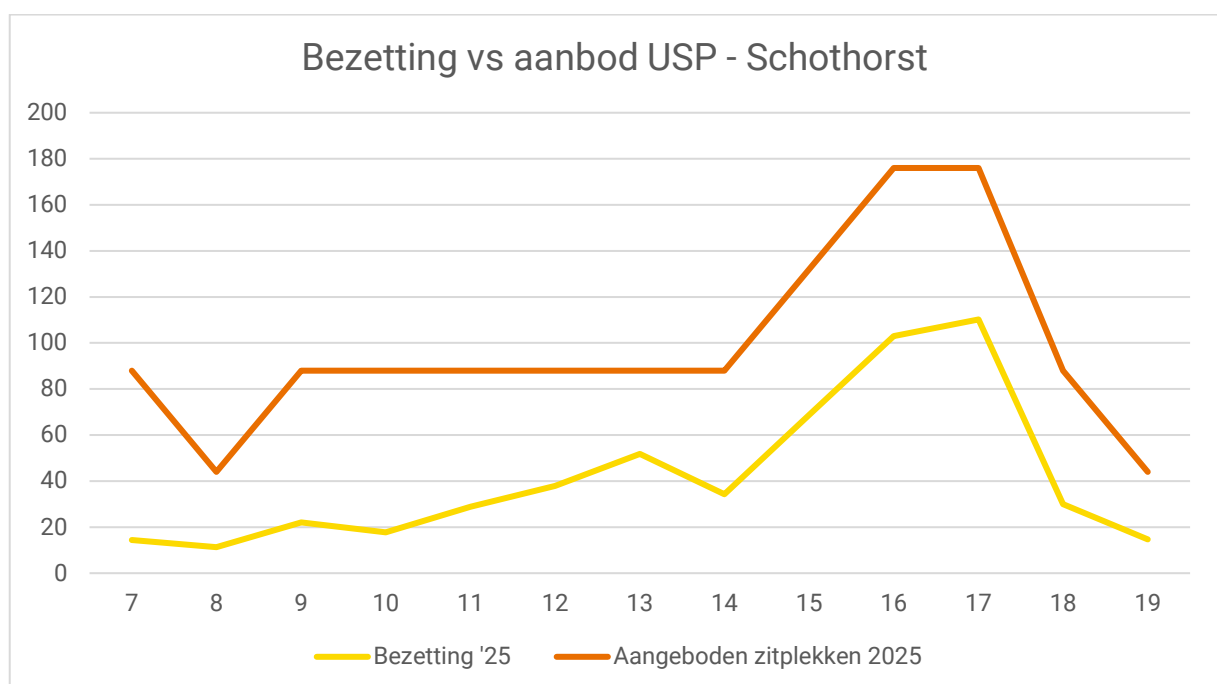
Uit de cijfers blijkt dat vanuit Utrecht Science Park richting Amersfoort/Bunschoten-Spakenburg de geboden capaciteit voldoende is. Ook deze situatie wordt nauwlettend in de gaten gehouden om eventuele groei op te vangen met extra capaciteit.

Voor lijn 203 is eenzelfde analyse gemaakt. Deze lijn rijdt vanaf Amersfoort Schothorst naar Utrecht Science Park (niet via Amersfoort CS). De vraag afgezet tegen het aanbod richting Utrecht Science Park is als volgt:



Uit de grafiek blijkt dat het aantal aangeboden plekken in 2025 toereikend is voor de vraag op deze lijn.

In de tegenrichting is het beeld als volgt:



Ook in deze richting blijkt het aanbod aan zitplekken voldoende te zijn voor de vraag per uurblok. Lijn 203 wordt evenals de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park nauwlettend in de gaten gehouden om op tijd extra capaciteit te bieden indien nodig.

De overige lijnen naar Utrecht Science Park, 272 (Baarn – Utrecht Science Park), 298 (Woudenberg – Utrecht Science Park) en 299 (Leusden – Utrecht Science Park) bieden eveneens voldoende zitplekken. Sinds eind augustus 2024 worden op deze lijnen een extra vroege rit aangeboden ter bediening van het UMC (aankomst rond 6.45). Deze ritten zijn redelijk bezet (gemiddeld 5 per rit) en blijven we dan ook aanbieden in 2026.

2.3 Klein regulier onderhoud

Net als voorgaande jaren zal Keolis proactief inspelen op de volgende zaken:

- Gerealiseerde en verwachte vervoergroei- of afname in het netwerk. Dit verhoudt zich tot een continue analyse van de bezetting van ritten om onder- en overbezetting spoedig op het spoor te komen
- Actuele wensen en klachten worden meegenomen in besluitvormingen
- Rijtijden worden geanalyseerd om de toenemende drukte op het wegennet tijdig in kaart te brengen
- Nieuwe infrastructuur
- Geplande werkzaamheden
- De nieuwe NS-dienstregeling 2026 (tijdsligging, frequentie, aansluitingen etc.)
- Afstemming van tijdsligging op samenloopcorridors met andere vervoerders
- Ruimtelijke ontwikkelingen

Voor de bovengenoemde en andere ontwikkelingen in 2026 zal Keolis actuele informatie en planningen opvragen bij betrokken stakeholders, dit doet Keolis in nauwe samenwerking met de provincie. Dit zal voornamelijk gaan om kleine aanpassingen in het bestaande netwerk, denk aan extra ritten, nieuwe of verplaatste haltes, kleine routewijzigingen of inzet van extra of ander materieel.

2.4 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

In de eerste helft van 2025 onderzoekt de provincie de beschikbaarheid van het OV in kleinere kernen, landelijke gebieden en bedrijventerreinen. Hieruit moet blijken of er witte vlekken zitten in het huidige OV-netwerk.

Een voorbeeld hiervan is de verdere optimalisatie van het Flexvervoer in de gemeenten De Ronde Venen (Utrecht Buiten) en Bilthoven (Utrecht Binnen). De gesprekken over de optimalisatie van het Flexvervoer zijn op moment van schrijven lopende. Verdere uitwerking hiervan zal door het tijdspad na het concept vervoerplan pas plaatsvinden.

Uitgangspunt is om het Flexvervoer in de gemeente De Ronde Venen aantrekkelijker te maken. Onderzocht wordt of dat bijvoorbeeld kan door zowel het bedieningsgebied als de bedieningsperiode te verruimen.

Naast het optimaliseren van het Flexvervoer, heeft de provincie ook uitgevraagd om met beide concessiehouders de OV-bediening van Kockengen en Haarzuilens te onderzoeken. Deze onderzoeksopgave wordt op moment van schrijven verder besproken en uitgewerkt; een gezamenlijke uitwerking voor een herziende bediening van Kockengen en Haarzuilens zal een plek krijgen in het definitieve vervoerplan. Zo wordt er onderzocht of Kockengen met een reguliere buslijn verbonden kan worden met station Breukelen in plaats van met station Vleuten.

Goed op Weg zal ingezet worden om het OV-aanbod beter onder de aandacht van werkgevers en werknemers te brengen om zo het gebruik aan te moedigen. In gezamenlijkheid blijven wij kansen signaleren.

2.5 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein Utrecht

De provincie schreef in haar uitgangspunten het volgende:

Op een van de belangrijkste aders van het Utrechts bus- en tramvervoer, het Smakkelaarsveld nabij Utrecht CS, vindt de komende jaren grootschalige stedenbouwkundige ontwikkeling plaats. De voorbereidende werkzaamheden zijn in 2024 gestart en vanaf medio 2025 vindt de grootste hinder plaats. De werkzaamheden zullen naar verwachting aanhouden tot eind 2026. In een overeenkomst met de gemeente Utrecht en de aannemer van de werkzaamheden is vastgelegd dat de hinder vanaf medio 2025 zoveel mogelijk op vaste dagen zal plaatsvinden. Op de maandagen, en in zomer van 2026 drie maanden op dinsdag, rijden er geen bussen en trams over het Smakkelaarsveld. Dit betekent voor de tramreiziger dat zij voor de trams richting Utrecht Science Park moeten opstappen op CS Centrumzijde. Reizigers voor Nieuwegein en IJsselstein stappen op de tram aan de Jaarbeurszijde. Bussen rijden op maandagen om via de Daalsetunnel en rijden een afgeschaalde dienstregeling. De door de omleiding ontstane extra DRU's dienen elders te worden gecompenseerd zodat door de werkzaamheden geen extra DRU's hoeven te worden ingezet. Dit betekent ook dat er zoveel mogelijk hetzelfde aantal bussen en chauffeurs wordt ingezet als in de normale situatie. De DRU-compensatie dient zo veel mogelijk op lijnen in de stad Utrecht te worden gezocht.

Ook starten in 2026 werkzaamheden aan het Lombokplein aan de westkant van Utrecht CS. De werkzaamheden zullen plaatsvinden tussen 2026 en 2029. Meerdere buslijnen die over de Graadt van Roggenweg rijden, zullen moeten omrijden via de Van Zijstweg en Overste den Oudenlaan. Zoals nu voorzien moeten deze omleidingen DRU neutraal gereden kunnen worden.

Keolis zal proactief inspelen op de ontwikkelingen omtrent deze werkzaamheden. De insteek is om dit DRU neutraal in te leggen en de hinder voor de reiziger zo veel als mogelijk te beperken.

2.6 Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

De provincie heeft over dit onderwerp de volgende punten meegegeven:

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Deze mogelijke afwaardering van gemeentelijke wegen kan effecten hebben op de doorstroming van het OV. Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie en gemeenten hierover in overleg te gaan. Zoals nu bekend is o.a. de gemeente Utrecht voornemens om versneld 30 km/u in te gaan voeren wat in 2026 gevolgen kan hebben voor de OV-doorstroming en rijtijden. De gemeente Amersfoort doet op dit moment onderzoek naar invoering van 30 km/h en de effecten daarvan op o.a. het OV.

De vervoerders dienen samen met de provincie de impact inzichtelijk te maken: op welke wegen speelt dit, welke OV-lijnen rijden er en wat zijn de gevolgen. Dit geldt ook voor provinciale wegen waar met het vastgestelde Netwerkperspectief Wegen ook op een aantal trajecten sprake is, en nog gaat zijn, van snelheidsverlaging. Mocht een afwaardering betekenen dat er ondanks de gezamenlijke inspanningen toch extra rijtijd voor het OV (en dus extra DRU's) benodigd zijn dan treden vervoerder, provincie en gemeente hierover in overleg. Insteek daarbij is dat de extra DRU's binnen de gemeente waar de afwaardering plaatsvindt gecompenseerd worden.

Samen met de betrokken gemeenten kijkt Keolis proactief naar de gevolgen van de afwaardering voor wegen. In de uitvraag is de vraag opgenomen waar en per wanneer gemeenten voornemens zijn om wegen af te waarderen. De gevolgen van deze afwaardering zal door Keolis intern worden doorgerekend en beoordeeld.

Keolis gaat graag in gesprek met betrokken gemeenten en de provincie over de gevolgen van afwaardering en de oplossing voor de eventuele extra DRU's die voortvloeien uit de afwaardering.

Gedurende het vervoerplanproces 2025 zijn de rijtijden binnen de concessie al uitgebreid geanalyseerd en waar nodig aangepast. Een eerste analyse van deze nieuwe rijtijden laat zien dat deze geen grote aanpassingen behoeven.

2.7 OV-bediening Breukelen en Maarssen

De bediening van station Breukelen met lijn 120 en de aansluiting op de treinen krijgt een optimalisatieslag. De tijdligging van lijn 120 wordt afgestemd met de concessiehouder Binnen om op het traject Maarssen – Utrecht CS een voor de reiziger zo optimaal mogelijke dienstregeling aan te bieden. Deze afstemming heeft reeds plaatsgevonden en zal worden voortgezet gedurende de looptijd van de concessie(s). Op het traject Maarssen – Utrecht zal een tienminutendienst/6x per uur (4x 120, 2x 12), een kwartiersdiens/4x per uur (2x 120, 2x12) en een halfuursdienst/2x per uur (1x 120 en 1x 12) worden geboden.

2.8 Harmoniseren lijnnummers

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

Dit heeft geleid tot onderstaande opzet voor de lijnnummering:

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

Door de nieuwe systematiek worden onderstaande lijnnummers in de concessie Buiten hernummers:

- De nieuwe U-liners worden omgenummerd naar een 300 nummer
 - Lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) wordt lijn 341
 - Lijn 50 (Veenendaal/Wageningen – Utrecht CS) wordt lijn 350
 - Lijn 76 (Bunschoten-Spakenburg – Amersfoort CS) wordt lijn 376
 - Lijn 107 (Gouda – Utrecht CS) wordt lijn 307
 - Lijn 126 (Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA) wordt lijn 326
 - Lijn 130 (Uithoorn – Breukelen) wordt lijn 330
 - Lijn 202 (Amersfoort Hoogland – Vianen) wordt lijn 302
 - Lijn 215 (Amersfoort Vathorst – USP) wordt lijn 315
 - Lijn 276 (Bunschoten-Spakenburg – USP) wordt eveneens lijn 376

- Lijn 280 (Veenendaal Centrum – Amersfoort CS) wordt lijn 380
- Lijn 295 (Rotterdam Capelsebrug – Utrecht CS) wordt lijn 395
- Lijn 217 (sneldienst Leusden – Amersfoort CS) wordt lijn 117
- Om dubbelingen te voorkomen, wordt lijn 74 (Soestdijk Noord – Soestdijk Zuid) omgenummerd naar lijn 71. Lijn 74 in de concessie Binnen (Zeist – Vianen) blijft hier mee lijn 74.

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

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

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

2.9 Nachtnet

Over het nachtnet heeft de provincie de volgende punten meegegeven aan de beide vervoerders:

Het nachtnet in de stad Utrecht en regio daaromheen bestaat uit zowel lijnen van Transdev als Keolis. Het nachtnet is hier complementair aan elkaar. We vragen de vervoerders gezamenlijk te onderzoeken hoe het nachtnet op elkaar aansluit en of het voor de reiziger logisch en duidelijk is. Keolis rijdt naast in Utrecht en omgeving ook nachtlijnen in Amersfoort en Amsterdam. De nachtlijnen van Keolis lieten al voor de coronapandemie ruimte zien voor groei en zijn sinds het weer opstarten in augustus 2023 nóg minder goed bezet. Keolis wordt gevraagd de nachtlijnen te analyseren, mogelijke voorstellen voor optimalisatie te doen en eventueel bepaalde nachtlijnen te heroverwegen. Het nachtnet in de stad Utrecht is door Qbuzz pas in december 2024 weer opgestart. Transdev wordt gevraagd om op basis van het gebruik in de eerste maanden een analyse te maken voor het vervolg van het nachtnet in vervoerplan 2026

Daarnaast zijn er overleggen geweest met de provincie en de concessiehouder Binnen over de bediening van het nachtnet rondom stad Utrecht. Hieruit is geconcludeerd dat er gaten in de bediening zitten op de donderdag. Dit komt doordat de concessiehouder Binnen nachtritten op donderdag heeft aangeboden, Keolis heeft dit enkel op vrijdag en zaterdag aangeboden.

Op basis van uitvraag binnen de operatie blijkt dat het nachtnet rijden op donderdag qua personele bezetting zou passen. Als pilot wil Keolis de volgende nachtlijnen op donderdag gaan rijden om zo de gaten in de nachtelijke uren rondom stad Utrecht op te vullen:

- N7, korte slag tot de Meern Zuid
- N20, korte slag tot Maarssen
- N41, tot Galgenwaard
- N50, tot station Driebergen-Zeist

De extra DRU's die hieruit voortvloeien, kunnen eventueel worden vergoed door de provincie in het kader van een pilot project.

Een evaluatie van het nachtnet volgt nog.

3 Uitgangspunten Utrecht Buiten (Keolis)

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

3.1 Ontwikkelplannen

De provincie Utrecht heeft uitgevraagd om de ontwikkelplannen voor Amersfoort en Wijk bij Duurstede uit te werken voor dit vervoerplan.

3.1.1 Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort

Met onder andere talrijke stadslijnen en een flink aantal lijnen die de regio rondom Amersfoort bedienen, is het OV-netwerk in en rond Amersfoort een zeer belangrijke schakel binnen het concessiegebied. Keolis stelt samen met de gemeente Amersfoort dan ook een groot aantal verbeteringen voor om het OV-netwerk rondom Amersfoort een flinke impuls te geven. Dit ligt in lijn met de woningbouwopgave die deze regio de komende jaren kent. Al eerder in dit vervoerplan is de productformule U-link toegelicht. In dienstregelingjaar 2025 wordt deze productformule nog niet gereden rondom Amersfoort; bij ingang dienstregeling 2026 zal U-link op een flink aantal lijnen worden geïntroduceerd.

Lijn 1

Lijn 1 zal later in de vervoerplan nog worden behandeld in de evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501). Deze 2 lijnen hangen nauw met elkaar samen en zullen dan ook gezamenlijk worden geëvalueerd.

Lijn 2 (U-link)

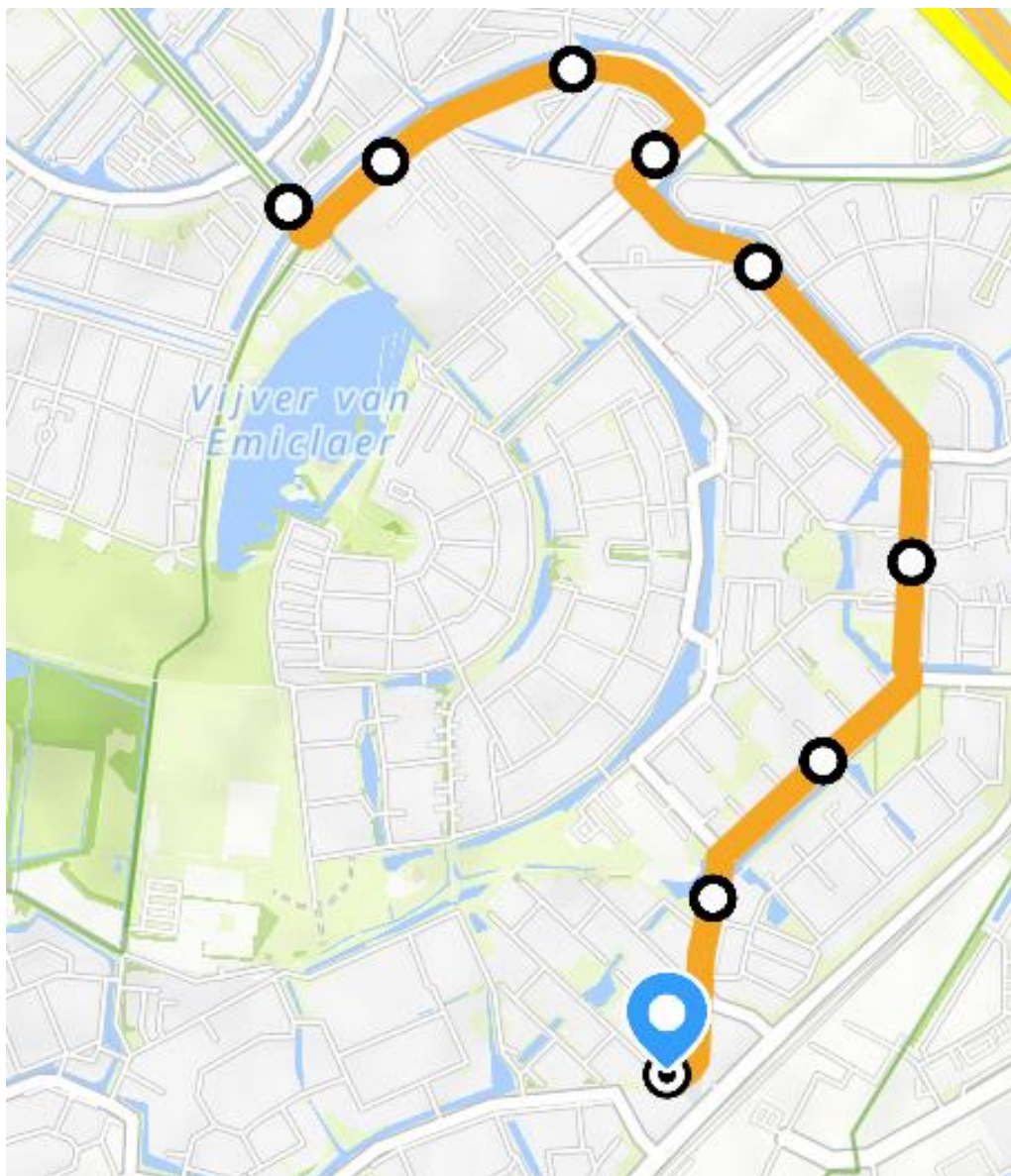
Lijn 2 (Amersfoort CS – Nieuwland) wordt een U-link lijn. Dit houdt in dat de bedieningsperiodes flink uitgebreid worden en de frequenties op alle dagen omhoog gaan. Daarnaast zal er geen vakantiedienstregeling meer worden gereden op lijn 2. De precieze uitwerking van de uitbreidingen volgt in hoofdstuk 4. Arcadis is op het moment van schrijven bezig met een infraonderzoek. Voor lijn 2 kan dit betekenen dat er een efficiëntieslag plaats zal vinden op het aantal haltes op deze lijn, conform de uitgangspunten van U-link formule. Verder zal er niks gewijzigd worden aan de route van lijn 2.

Lijn 3 (U-link)

Ook lijn 3 (Amersfoort CS – Vathorst) wordt een U-link verbinding. Ook op deze lijn wordt de bedieningsperiode uitgebreid en de frequentie op alle dagen verhoogd. Lijn 3 kent vanaf 2026 geen vakantiedienstregeling meer: op alle werkdagen in het jaar wordt dezelfde dienstregeling gereden. De uitgebreide uitwerking van lijn 3 zal volgen in hoofdstuk 4. Lijn 3 kent geen infrastructurele wijzigingen in 2026.

Lijn 4 (U-bus)

Lijn 4 (Amersfoort CS – Kattenbroek/Schothorst) wordt een U-bus verbinding. Keolis heeft als doel om lijn 4 door te trekken en te koppelen aan lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst). Hierdoor zal de wijk Kattenbroek een snellere directe verbinding krijgen met een treinstation (Station Schothorst). De koppeling met lijn 7 wordt dan als volgt:



Lijn 4 zal tot de kruising met Het Masker de route van lijn 5 volgen. Vervolgens slaat lijn 4 linksaf en blijft op Het Masker tot de halte Het Masker wordt bereikt. Vanaf daar pakt lijn 4 de huidige route van lijn 4 weer op richting Amersfoort CS. De aankomst- en vertrektijden van lijn 4 en 7 worden op elkaar afgestemd om deze koppeling mogelijk te maken. Doordat lijn 4 een kwartiersdienst (4x/uur) en lijn 7 een halfuursdienst (2x/uur) rijdt, zal 2x per uur lijn 4 vanaf Schothorst doorrijden als lijn 7 naar Amersfoort CS en 2x per uur zal lijn 4 op zichzelf keren.

Lijn 5 (U-bus)

Lijn 5 (Amersfoort CS – Vathorst) zal een U-bus verbinding worden. De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4

Lijn 6 (U-bus)

Lijn 6 (Amersfoort CS – Rustenburg/Liendert) zal een U-bus verbinding worden. Vanuit de gemeente Amersfoort en het ROCOV leeft de wens om lijn 6 op te splitsen in 2 losse lijnen om zo de wijken Rustenburg en Liendert sneller en efficiënter te verbinden met Amersfoort CS. Dit vergt nogal wat infrastructurele aanpassingen en dit komt voor 2026 te vroeg. Voor het vervoerplan 2027 zal dit een onderzoeksopgave worden. Bedieningsperiode en frequenties zijn in hoofdstuk 4.

Lijn 7 (U-bus)

Lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst) zal een U-bus verbinding worden. Zoals bij de toelichting op lijn 4 reeds is beschreven, zal lijn 7 worden gekoppeld aan lijn 4. De aankomst- en vertrektijden van lijn 7 zal worden afgestemd op lijn 4 om zo de koppeling te waarborgen. Deze koppeling is onder andere mogelijk omdat beide lijnen een U-bus verbinding worden en dus met hetzelfde materieel gereden zullen worden.

Lijn 8 (U-bus)

Lijn 8 (Amersfoort CS – Rustenburg) zal een U-bus verbinding worden. De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 9 (U-bus)

Lijn 9 (Amersfoort CS – Leusderkwartier) zal een U-bus verbinding worden. Keolis stelt voor om de halte Van Randwijckhuis te verplaatsen naar de Diamantweg en een nieuwe halte aan te leggen bij de kruising van de Diamantweg en de Dorresteinseweg. De halte De Eemgaarde komt hiermee te vervallen. De route van lijn 9 wordt hiermee 500 meter verkort. Zie de afbeelding hieronder.



De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 10 (U-bus)

Lijn 10 (Amersfoort CS – Hoornbeeck/Van Lodenstein) zal een U-bus verbinding worden. De geboden frequenties en bedieningsperioden zullen worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Lijn 15 (U-link)

Lijn 15 (Amersfoort CS – Vathorst via De Hoef) zal een U-link verbinding worden. Lijn 15 heeft direct vanaf de start van de dienstregeling 2025 laten zien dat het een uitstekende zet was om deze nieuwe lijn te introduceren. Waar een nieuwe lijn vaak nog een periode van gewenning nodig heeft, wordt deze lijn vanaf dag 1 goed gevonden. Dit in combinatie met de route en uitstraling van lijn 15 maakt dat dit een U-link waardige lijn is. Dit betekent dat de frequenties en bedieningsperioden van lijn 15 zullen worden uitgebreid conform de U-link productformule. Hoe deze verbeteringen er precies gaan uitzien, zal worden uitgewerkt in hoofdstuk 4.

Lijn 17 (U-link)

Lijn 17 (Amersfoort CS – Leusden) zal een U-link verbinding worden. Lijn 17 is één van de sterkst bezette lijnen rondom Amersfoort en derhalve een logische U-link verbinding. Lijn 17 is gekoppeld aan lijn 117. Deze koppeling wordt in 2027 doorgezet bij een minimale bezetting van 5 reizigers op lijn 117. De frequenties en bedieningsperioden van lijn 17 zullen flink opgewaardeerd worden en er zal geen aparte vakantiedienstregeling meer worden gereden; uitwerking hiervan zal terugkomen in hoofdstuk 4.

Lijn 19 (U-bus)

Lijn 19 (Amersfoort CS – Rusthof) zal een U-bus verbinding worden. Keolis is voornemens om deze lijn als pilot ook op zaterdag te rijden, naar aanleiding van een wens van de gemeente Amersfoort. Hiermee zal op jaarbasis ongeveer 208 DRU extra gemoeid zijn; een geringe investering voor een extra bedieningsdag. Verdere uitwerking van frequenties en bedieningsperioden zullen volgen in hoofdstuk 4.

Lijn 117 (U-bus)

Lijn 117 (Amersfoort CS – Leusden) zal een U-bus verbinding worden. Omdat deze lijn exploitatief gekoppeld is aan U-link 17, zal lijn 117 met U-link materieel gereden worden. Deze koppeling wordt in 2027 doorgezet bij een minimale bezetting van 5 reizigers op lijn 117. Daarbuiten is het een gewone U-bus lijn. De bijbehorende frequenties en bedieningsperioden zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

Lijn 70 (U-link)

Lijn 70 (Amersfoort CS – Soest – Hilversum) zal een U-link verbinding worden. Dit gaat gepaard met frequentieverhogingen, uitbreiding van de bedieningsperioden en het vervallen van een vakantiedienstregeling. Uitwerking van lijn 70 zal terug te vinden zijn in hoofdstuk 4.

Lijn 376 (U-liner)

De huidige lijn 76 (Amersfoort CS – Bunschoten-Spakenburg) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 376 (conform de lijnnummering systematiek) en worden samengevoegd met de huidige lijn 276; de huidige ochtendspitsritten van lijn 276 zullen in 2026 worden voorgezet maar dan onder het lijnnummer 376. Deze lijn past qua uitstraling binnen het U-liner concept met onder andere: hoogwaardig OV, maximale inzet op snelheid en een veel comfort. De bedieningstijden zullen verruimd worden en de frequenties zullen worden verhoogd. Uitwerking van lijn 376 zal terugkomen in hoofdstuk 4.

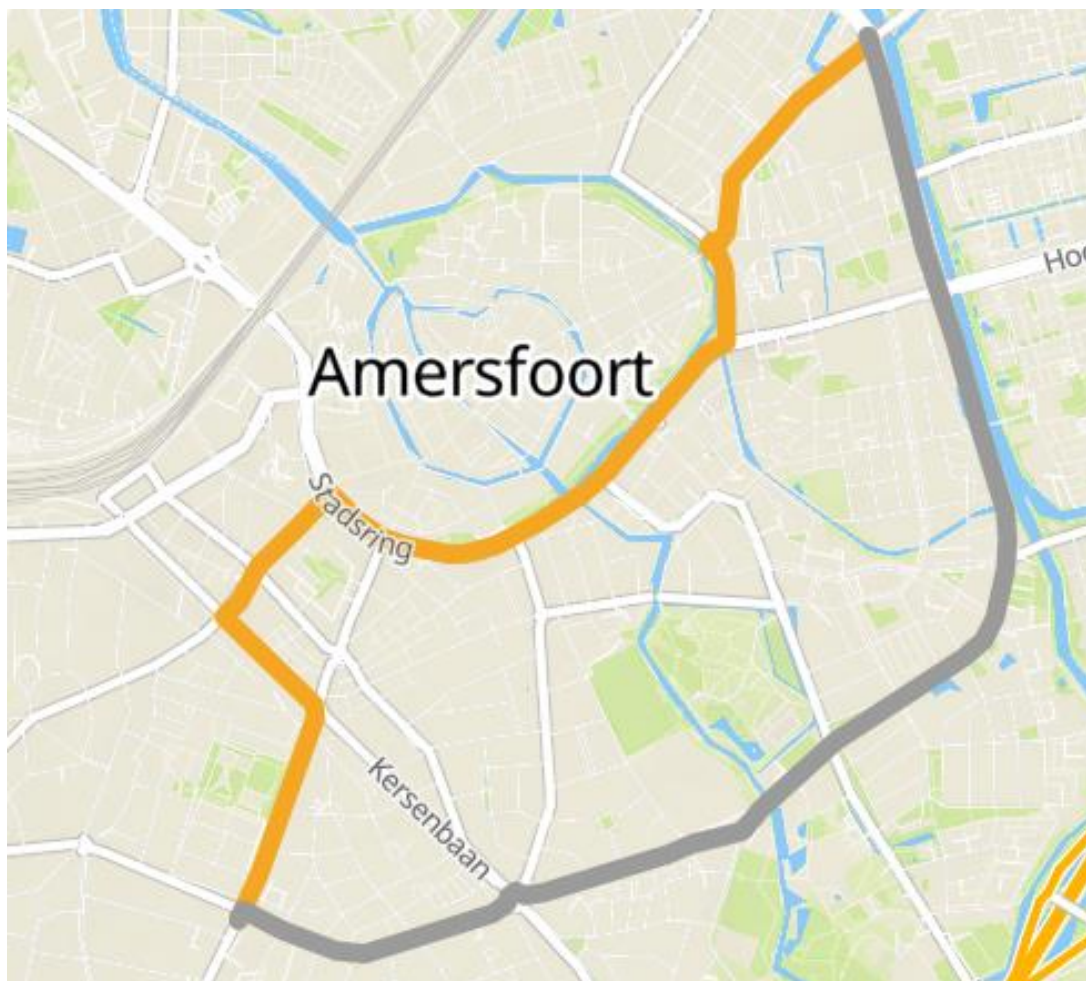
Lijn 302 (U-liner)

Lijn 202 (Nieuwland -Amersfoort CS – USP – Vianen) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 302, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. Deze lijn is een bijzonder drukbezette lijn

en past volledig binnen het U-liner concept. De hoogwaardige frequenties zoals ze in 2025 gereden worden zullen voortgezet worden in 2026. Precieze uitwerking volgt in hoofdstuk 4.

Lijn 203 (U-bus)

Lijn 203 (Schothorst – USP) zal een U-bus verbinding worden. Qua route zal er een aanpassing plaatsvinden: in plaats van de route via de Van Randwijkcklaan en de Stadsring zal lijn 203 doorrijden via de Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan, de Everard Meysterweg en de Daltonstraat (grijze route) om vervolgens de reguliere route richting de A28 weer op te pakken. Deze route is qua afstand even lang maar minder congestiegevoelig.



Voor de nieuwe route zullen er nieuwe haltes aangelegd moeten worden aan de Ringweg Randenbroek, aan de Gasthuislaan en aan de Ringweg Kruiskamp. De gemeente Amersfoort heeft reeds aangegeven hier tijdig mee te willen starten zodat de haltes gereed zijn voor aanvang van de nieuwe dienstregeling in december 2025. Uitwerking van de frequenties en bedieningsperioden van lijn 203 zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

Lijn 315 (U-liner)

Huidige lijn 215 (Vathorst – Amersfoort CS – USP) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 315, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. De route van lijn 315 blijft hetzelfde waardoor lijn 315 op de corridor Amersfoort CS – USP versterking zal bieden aan lijn 302. Voor de langere termijn onderzoekt Keolis of lijn 315 versnelt richting USP kan rijden door niet meer langs Amersfoort Centraal te

rijden. De capaciteit van lijn 315 vanaf Amersfoort CS richting USP is op dit moment echter nog hard nodig om een zitplaatsgarantie te bieden op deze corridor.

De totale frequentie op de corridor Amersfoort CS – USP zal met lijnen 302, 315 en 376 gelijk zijn aan de huidige situatie om op die manier een zitplaatsgarantie te bieden.

Daarnaast zal lijn 315 binnen Amersfoort gekoppeld zijn aan U-link 15 om ze de gezamenlijke frequentie van 4x/uur tussen Vathorst en Amersfoort Centraal te waarborgen.

Uitwerking van de frequenties en bedieningsperioden zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.

Lijn 380 (U-liner)

Huidige lijn 280 (Amersfoort CS – Veenendaal Centrum) zal een U-liner verbinding worden onder het nieuwe lijnnummer 380, conform de hernieuwde lijnnummering systematiek. Lijn 380 zal ook tussen de ochtend- en middagspits gaan rijden om zo een verbeterde verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal te bieden.

Uitbreiding van de bedieningsperiode en frequenties zullen nader worden toegelicht in hoofdstuk 4.

Overige streeklijnen Amersfoort CS

De overige streeklijnen vanaf Amersfoort CS zullen allemaal een U-bus verbinding worden:

- Lijn 56 (Amersfoort CS – Wijk bij Duurstede) keert weer terug in het lijnenpakket van de concessie Utrecht Buiten. De route loopt van Amersfoort CS via Soesterberg, Zeist, station Driebergen – Zeist, Doorn naar Wijk bij Duurstede. Uitwerking van deze nieuwe lijn in de concessie is terug te vinden in hoofdstuk 4. De route is als volgt:



- Lijn 80 (Amersfoort CS – Veenendaal De Klomp). Frequenties en bedieningsperiode zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.
- Lijn 82 (Amersfoort CS – Doorn). Frequenties en bedieningsperiode zijn terug te lezen in hoofdstuk 4.

3.1.2 OV-bediening Wijk bij Duurstede

In de nieuwe concessie Utrecht Buiten komen 2 lijnen over van de concessie Utrecht Binnen: lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) en de eerder benoemde lijn 56 (Amersfoort CS – Wijk bij Duurstede). Lijn 56 is in de vorige paragraaf al behandeld. Lijn 41 is een druk bezette lijn die vanaf december 2025 als U-liner verbinding wordt aangeboden. Conform de hernieuwde lijnnummer systematiek zal lijn 41 veranderen naar lijn 341. De route blijft voor het grootste gedeelte gelijk aan de huidige.



De huidige route van lijn 41

In aanloop naar de gunning van de concessie Utrecht Buiten heeft Keolis een ontwikkelvoorstel gedaan voor lijnen (3)41 en 56 binnen Wijk bij Duurstede. De provincie heeft zelf ook een ontwikkelvoorstel gedaan over de route binnen Wijk bij Duurstede. Naar aanleiding van beide ontwikkelvoorstellen is er in samenwerking met de gemeente Wijk bij Duurstede een ontwikkelplan opgesteld voor de lijnen (3)41 en 56.

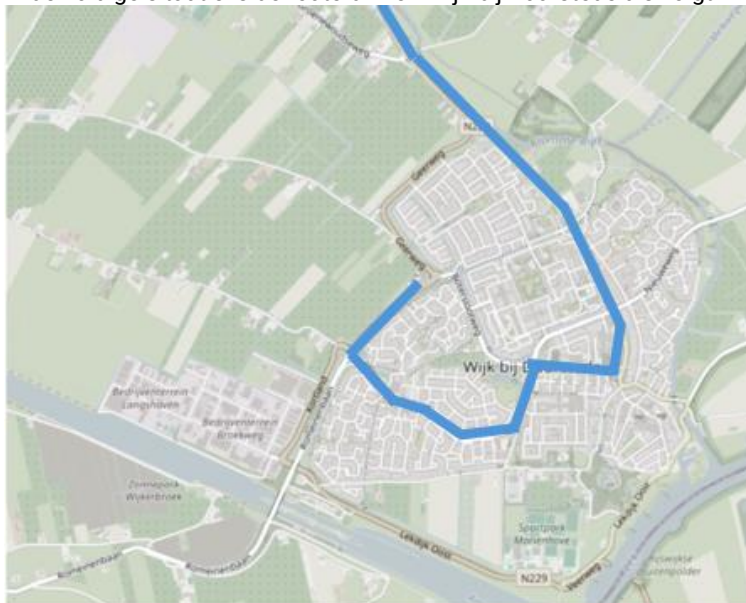
Ontwikkelplan Wijk bij Duurstede

Het ontwikkelplan voor de buslijnen 341 en 56 biedt efficiëntere routes door Wijk bij Duurstede, wat resulteert in hogere frequenties met minder DRU's. Keolis verhoogt de spitsfrequenties van lijn 341 tot 12 keer per uur en lijn 56 rijdt vaker in de ochtendspits. De eerste bus van lijn 341 vertrekt eerder met een kwartiersdienst vanaf de start van de dienstregeling.

De voordelen van het plan zijn onder andere een efficiëntere inzet van DRU's, een snellere reistijd voor reizigers richting Utrecht Centraal, hogere frequenties, ov-bediening van industrieterrein Broekweg en voorbereid zijn op nieuwe woningbouw in De Geer III.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de route binnen Wijk bij Duurstede als volgt:



Huidige route lijn 41



Huidige route lijn 56

Nieuwe voorgestelde routes

De nieuwe voorgestelde routes van 341 en 56 zijn als volgt:



Lijn 56 rijdt tot aan halte Amstel de huidige route. Na halte Amstel rijdt lijn 56 via Kortland naar Molenvliet, Hagenaar, Keulenaar en eindigt op Lage Maat.

Lijn 341 rijdt de N229 langs het busstation tot aan de rotonde bij de Hordenweg, Vervolgens rijdt lijn 341 over de Hordenweg en de Boterslootweg naar de rotonde bij het Busstation.

Effecten

Lijn 341 zal in slechts 2 minuten de N229 richting Cothen oprijden, wat een tijdswinst van 8 minuten oplevert. Dit is gunstig voor de verwachte reizigersgroei door nieuwe woningen in De Geer III.

Een rekenmodel dat in samenwerking met data consultancy bureau Lynxx is gemaakt, voorspelt een reizigersgroei van 25% voor lijn 341, wat neerkomt op 200 auto's minder op de weg per dag. Reizigers van haltes zoals Amstel en Kempenaar profiteren van kortere reistijden, terwijl anderen mogelijk iets langer onderweg zijn door overstappen of langere afstand tot een halte.

Het plan verbetert ook de bereikbaarheid van industrieterrein Broekweg, dat nu direct bereikbaar wordt vanuit Wijk bij Duurstede en omliggende dorpen. Dit kan de verkeersdruk op de N229 verminderen.

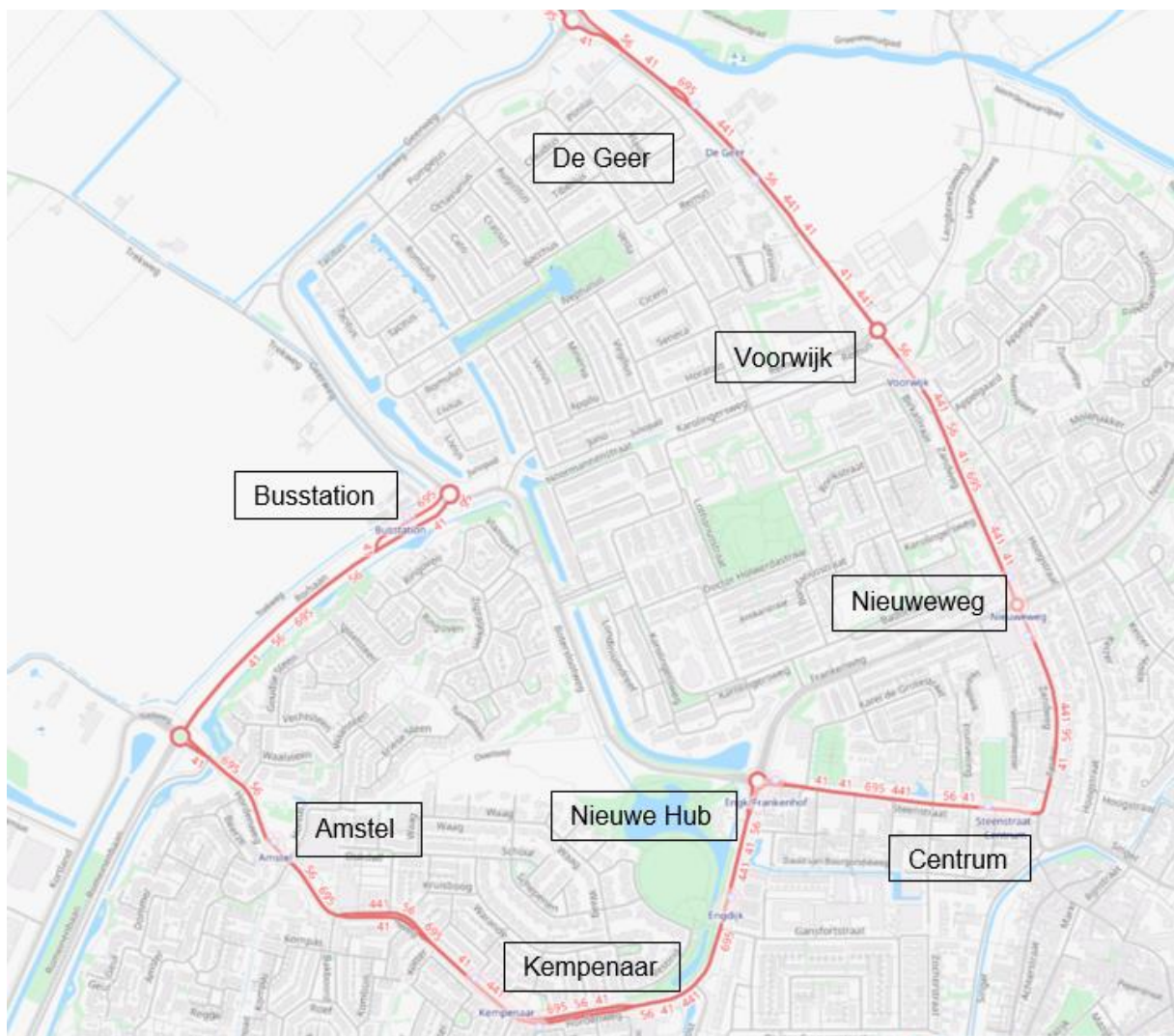
Voor de gemeente Wijk bij Duurstede is de kortere reistijd vanaf bepaalde haltes belangrijk, vooral gezien de geplande woningbouw. Haltes die niet meer bediend worden door lijn 341 liggen op acceptabele afstand van alternatieve haltes, waardoor de impact op reizigers beperkt blijft.



Totaalbeeld lijnen 341 (U-liner) en 56 in de kern Wijk bij Duurstede: route, haltes en bedieningsgebied

Reistijdverbeteringen

Het ontwikkelplan voor de buslijnen 341 en 56 in Wijk bij Duurstede brengt aanzienlijke reistijdverbeteringen voor veel haltes. De belangrijkste veranderingen zijn:



Busstation: 8 minuten reistijdwinst richting Utrecht en Wijk bij Duurstede. Lijn 56 stopt hier niet meer.

Amstel: 2 minuten reistijdwinst richting Utrecht en 5 minuten richting Wijk bij Duurstede. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg.

Kempenaar: 2 minuten reistijdwinst richting Utrecht en 3 minuten richting Wijk bij Duurstede. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg.

Nieuwe centrale hub: 2 minuten reistijdwinst richting Utrecht. Nieuwe verbinding naar industrieterrein Broekweg.

Centrum, Nieuweweg, Voorwijk, De Geer: Deze haltes worden niet meer aangedaan door lijn 341, maar reizigers kunnen overstappen op de nieuwe centrale hub of halte Busstation. Dit resulteert in een iets langer vervoer, maar de totale reistijd blijft grotendeels gelijk.

Reizigersaandeel

De inwonersverdeling van Wijk bij Duurstede toont dat de meeste benadeelde reizigers uit de wijken Noorderwaard Noord en Zuid komen. Het aantal benadeelde instappers per werkdag is gemiddeld 155, maar de totale reistijd blijft vrijwel gelijk. De nieuwe hub wordt echter ingericht met extra voorzieningen zoals voldoende fietsparkeerplaatsen.

Het plan voorspelt een reizigersgroei van 200 extra reizigers per dag door de verbeterde frequenties en snellere routes. Daarnaast krijgen bijna 650 reizigers een snellere reis binnen Wijk bij Duurstede.

Alternatief en conclusie

Het ontwikkelplan biedt kortere reistijden en hogere frequenties voor de meeste reizigers, met voldoende alternatieven voor de haltes die niet meer worden aangedaan. Dit zal naar verwachting leiden tot een aanzienlijke reizigersgroei en een efficiëntere inzet van het openbaar vervoer in de regio.

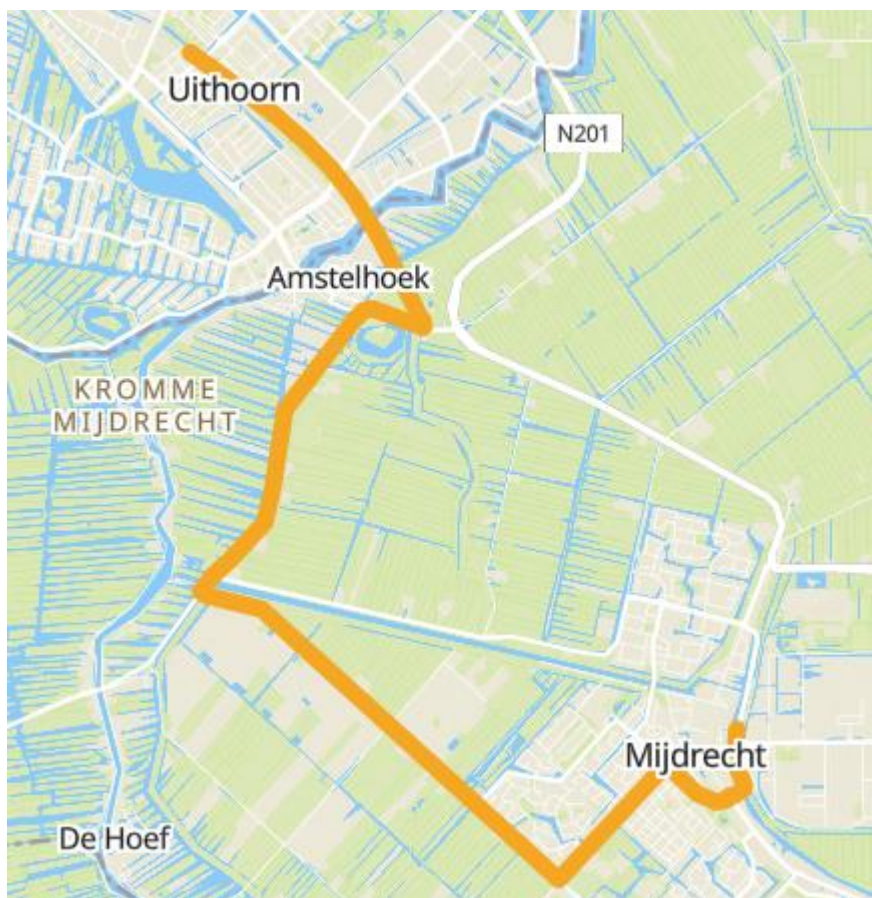
3.2 Doortrekken lijn 126 (Amsterdam Bijlmer ArenA – Mijdrecht) naar Uithoorn

Vanwege woningbouwontwikkeling in de wijk Oosterland in Mijdrecht zou lijn 126 medio 2025 doorrijden naar deze wijk met daar het eindpunt. Tot op heden is deze verlenging nog niet gerealiseerd. Voor 2026 is het de bedoeling dat deze verlenging gerealiseerd wordt. Voorwaarde hiervoor is de keermogelijkheid bij halte Mijdrecht Centrum.

Daarnaast heeft de provincie Keolis gevraagd te onderzoeken of het zinvol is om lijn 126 (vanaf december 2025 lijn 326 conform nieuwe lijnnummer systematiek) van Oosterland door te trekken naar Uithoorn Busstation en welke infrastructurele maatregelen dan gewenst zijn. De route binnen Mijdrecht zou als volgt zijn:



De verlenging tot Uithoorn zal er als volgt uit komen te zien:



Vanaf de rotonde bij Amstelhoek dient een infrastructurele oplossing te komen voor het bereiken van de busbaan richting de brug over de Amstel. Zie onderstaande afbeelding:



Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente De Ronde Venen en de provincie hoe deze verbinding tot stand kan komen. De eventuele extra DRU's die bij deze wijziging horen, worden nog uitgewerkt zodra gewenste bedieningsperiodes en frequenties van lijn 326 bekend zijn. Hierover lopen de gesprekken nog. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld een halfuursfrequentie op doordeweekse dagen.

3.3 Herijking lijnennet Woerden

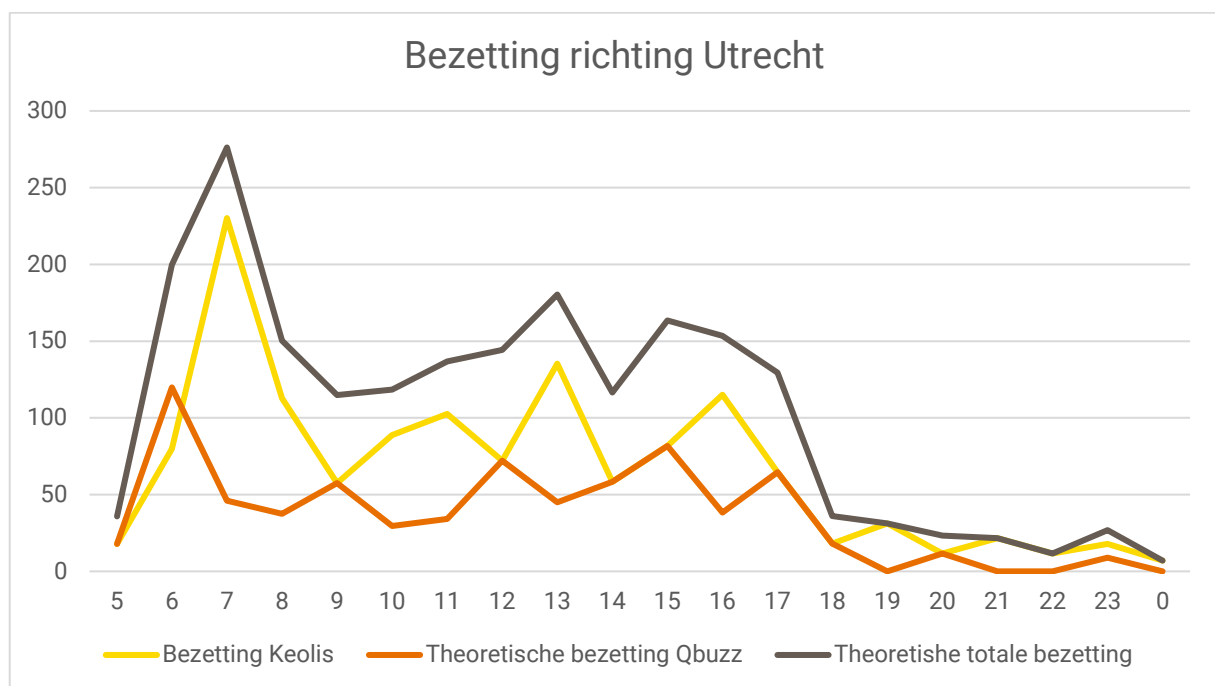
Samen met de gemeente Woerden, de provincie Utrecht en Goed op Weg wordt onderzocht hoe het lijnennet in Woerden beter kan aansluiten op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen Woerden. Er zijn plannen om het stationsgebied Woerden aan te pakken; de ontwikkelingen van station Woerden spelen een grote rol binnen de eventuele herijking van het lijnennet in Woerden. Keolis volgt deze ontwikkelingen op de voet. Zodra er meer duidelijkheid komt over de plannen rondom station Woerden, gaat Keolis graag in gesprek met haar stakeholders om verbeteringen te onderzoeken en uit te werken. Op dit moment zijn er echter nog te veel onzekerheden om met een goed onderbouwd voorstel te komen; dit wordt dan ook een ontwikkelopgave voor de langere termijn.

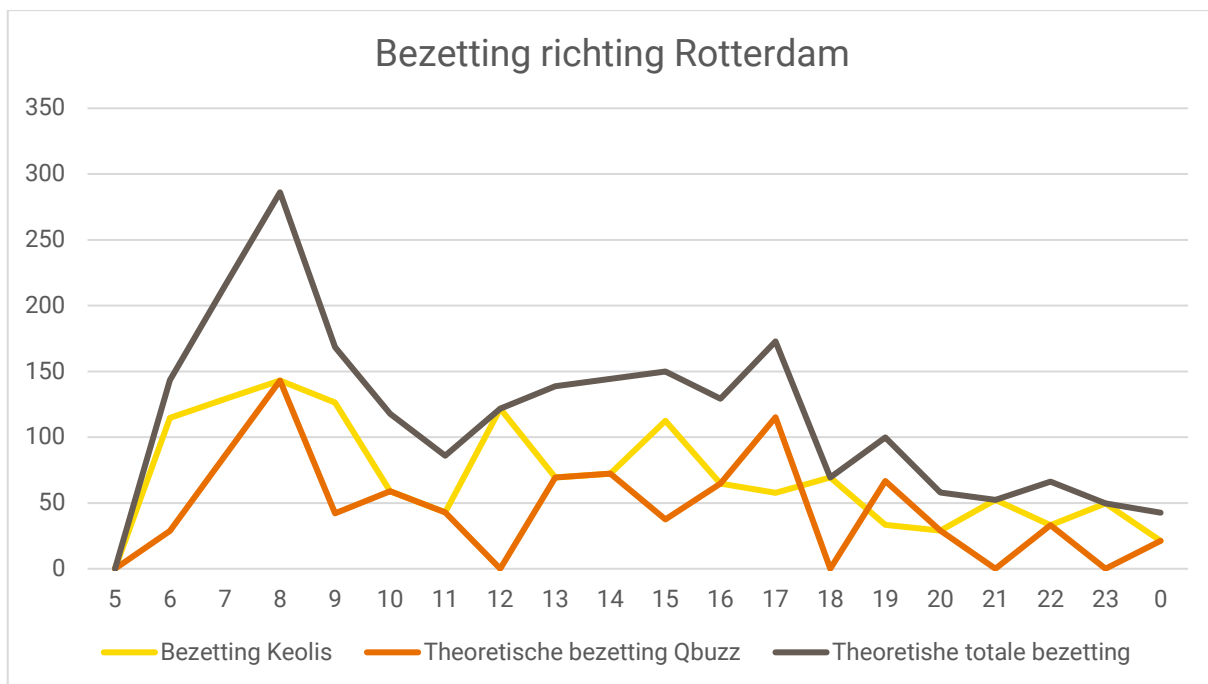
3.4 Buurtbus 522 (Weesp – Vreeland): Snellere route

De provincie heeft uitgevraagd om in samenwerking met de buurtbusvereniging en de gemeente Stichtse Vecht te onderzoeken of een snellere route van buurtbus 522 mogelijk is door vanaf Amsterdam Rijnkanaal via Spoorlaan eerst naar Vreeland te rijden en pas daarna naar Kerklaan en Loenen. Het uiteindelijke doel van deze wijziging is om de dienstregeling naar een vast uurpatroon te brengen. Deze route wordt in samenwerking onderzocht en er zal in een later stadium worden beslecht of dit doorgang gaat vinden.

3.5 Evaluatie lijn 295 Utrecht CS – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug

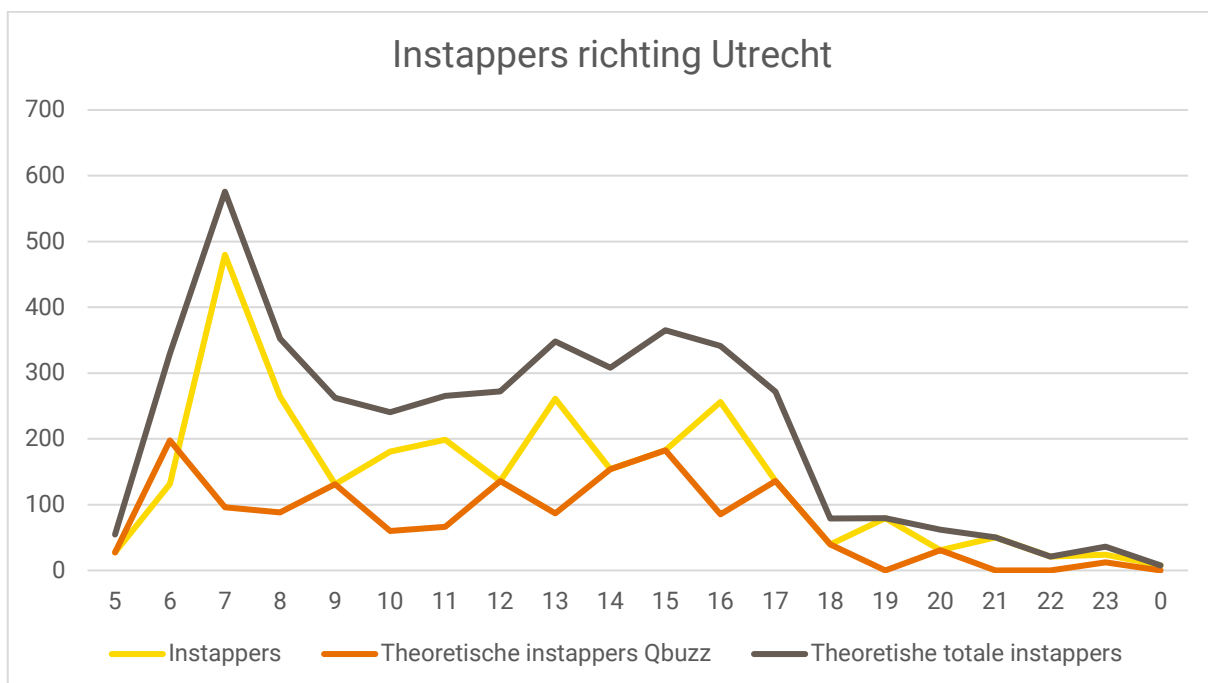
Lijn 295 is één van de best presterende lijnen van de concessie Utrecht Buiten; alle reden om deze lijn vanaf 14 december 2025 aan te bieden als een U-liner verbinding. Derhalve zal het lijnnummer ook aangepast worden naar lijn 395, conform de hernieuwde lijnnummer systematiek. Op moment van schrijven waren de analyses van de concessiehouder Zuid-Holland Noord, die een deel van de ritten rijdt, nog niet binnen. Om toch een evaluatie te kunnen maken van deze lijn, is een theoretische benadering (gebaseerd op de bezetting van de Keolis ritten) gebruikt om de bezetting van de ritten die door de andere vervoerder gereden worden te kunnen bepalen. De resultaten met de cijfers uit januari 2025 zijn als volgt:

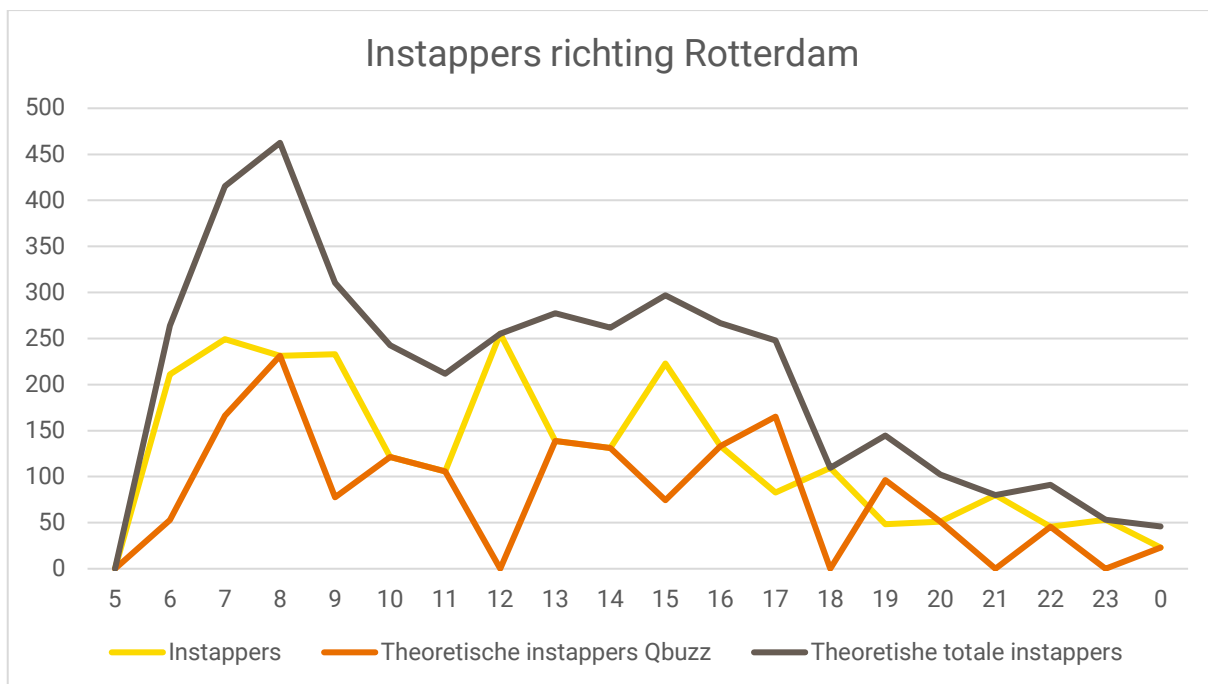




Zoals terug te zien is in de cijfers, kent deze lijn een bijzonder sterke bezetting. In de spitsen loopt de bezetting op tot 300 reizigers per uurblok maar ook in de dalperioden kent de lijn een keurige bezetting.

Ook voor het aantal instappers per uurblok per richting is een theoretische analyse gemaakt. Deze ziet er als volgt uit:





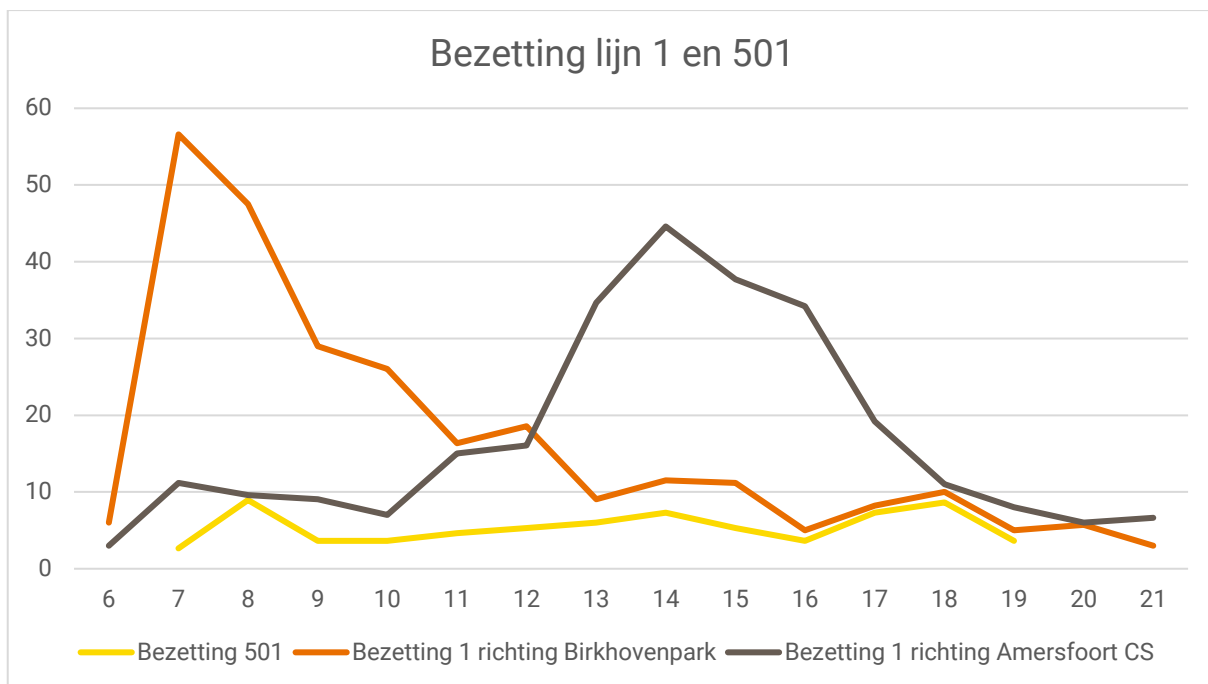
Instappers 295 (395)

Lijn 295 (395)	Instappers per werkdag Keolis	Instappers per werkdag Qbuzz (theoretisch)	Instappers per werkdag Totaal
Richting Utrecht CS	2793	1530	4333
Richting Rotterdam	2526	1614	4140

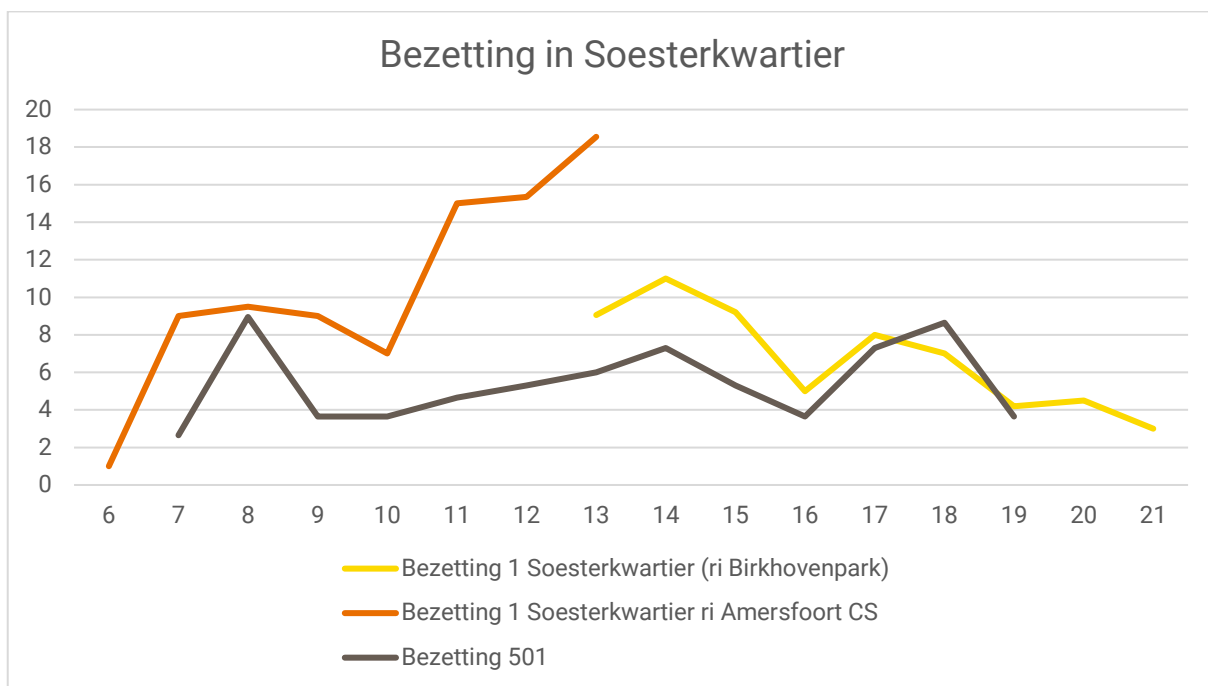
In hoofdstuk 4 zullen de geboden frequenties op lijn 395 worden toegelicht. Uitgangspunt is uiteraard dat het geplande aantal zitplekken past bij de capaciteitsvraag.

3.6 Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)

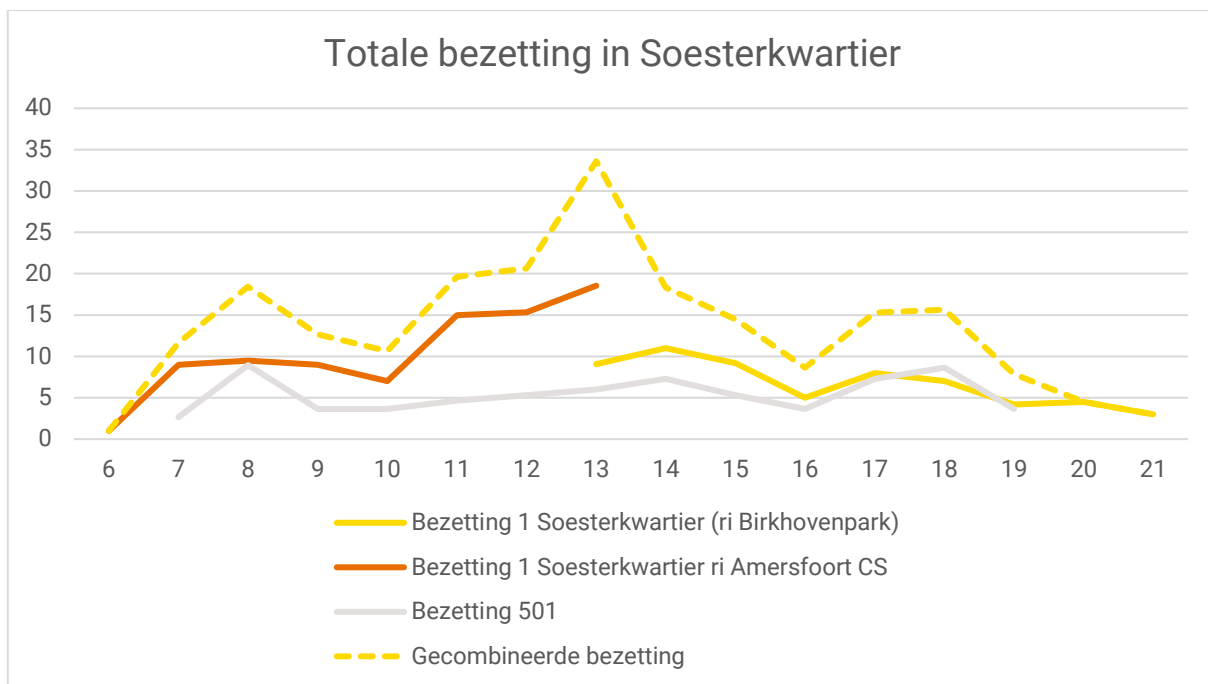
De provincie Utrecht heeft uitgevraagd om de wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (501) te evalueren. Deze wijkbus bedient de wijk Soesterkwartier en heeft nauw verband met lijn 1, welke ook een deel van Soesterkwartier bedient. De gecombineerde bezettingen van beide lijnen is als volgt:



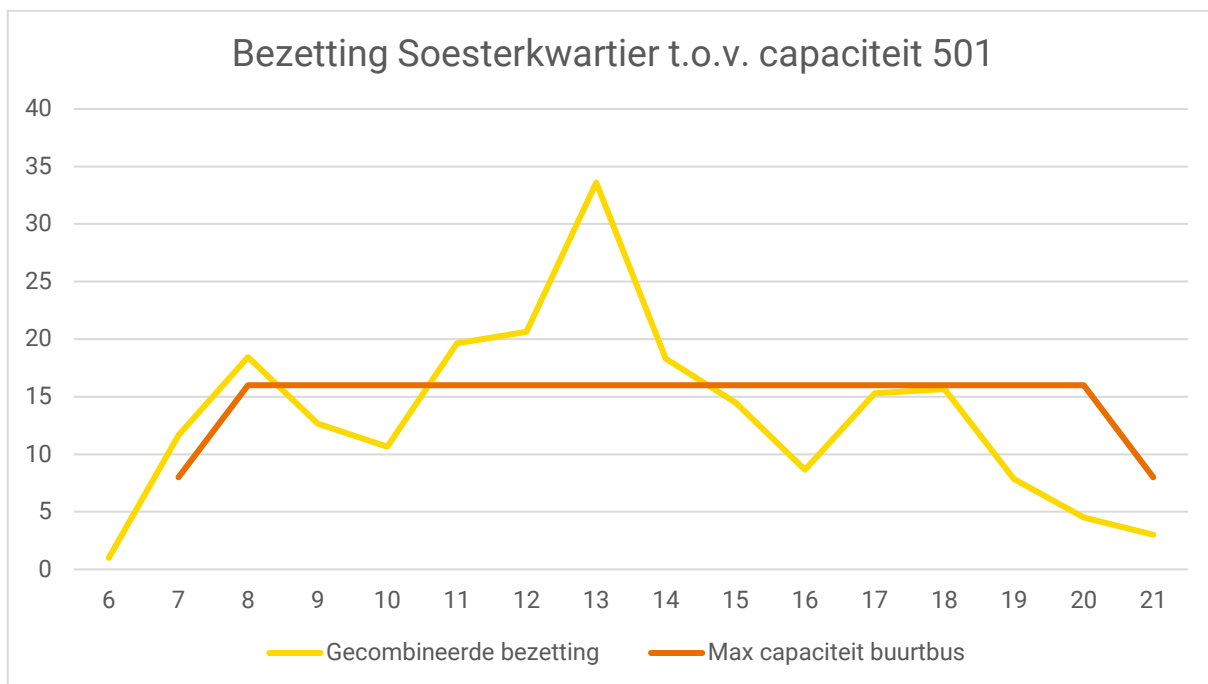
Binnen de wijk Soesterkwartier is de bezetting in lijn 1 en 501 als volgt:



De totale bezetting van lijn 1 en 501 samen binnen Soesterkwartier is als volgt:



Als deze totale bezetting van lijn 1 en 501 wordt vergeleken met de capaciteit van 501 per uurblok (16 zitplekken per uurblok) dan ontstaat het volgende beeld:



De capaciteit van lijn 501 is op grote delen van de dag niet toereikend voor de vraag binnen Soesterkwartier. Dit blijkt ook uit het aantal meldingen van een (te) volle bus op lijn 501.

Er kan op dit moment dus geconcludeerd worden dat lijn 1 niet opgeheven kan worden binnen Soesterkwartier. De capaciteit van lijn 1 is hard nodig om lijn 501 te versterken binnen Soesterkwartier. De conclusie is dat beide lijnen blijven bestaan zoals ze nu zijn ingericht. In het vervoerplan 2027 zal dit verder worden behandeld.

4 Wijzigingen per lijn en frequenties

In dit hoofdstuk zullen de wijzigingen per lijn en de bijbehorende frequentiewijzigingen worden toegelicht.

Deze wijzigingen zullen per lijn in 4 categorieën worden toegelicht:

- Wijzigingen in de route
- Wijzigingen in de frequentie
- Wijzigingen in de dienstregeling
- Wijzigingen in de infrastructuur

4.1 Bedieningsperioden

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

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

jun-26								jul-26								aug-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
23	1	2	3	4	5	6	7	27			1	2	3	4	5	31						1	2
24	8	9	10	11	12	13	14	28	6	7	8	9	10	11	12	32	3	4	5	6	7	8	9
25	15	16	17	18	19	20	21	29	13	14	15	16	17	18	19	33	10	11	12	13	14	15	16
26	22	23	24	25	26	27	28	30	20	21	22	23	24	25	26	34	17	18	19	20	21	22	23
27	29	30						31	27	28	29	30	31			35	24	25	26	27	28	29	30
																36	31						

sep-26								okt-26								nov-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
36		1	2	3	4	5	6	40				1	2	3	4	44							1
37	7	8	9	10	11	12	13	41	5	6	7	8	9	10	11	45	2	3	4	5	6	7	8
38	14	15	16	17	18	19	20	42	12	13	14	15	16	17	18	46	9	10	11	12	13	14	15
39	21	22	23	24	25	26	27	43	19	20	21	22	23	24	25	47	16	17	18	19	20	21	22
40	28	29	30					44	26	27	28	29	30	31		48	23	24	25	26	27	28	29
																49	30						

dec-26							
Week	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
49		1	2	3	4	5	6
50	7	8	9	10	11	12	
51							
52							
53							

	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
	Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (geen 603, 695 en spits 106)
	Maandag t/m vrijdag Kerst- en Zomervakantie
	Maandag t/m vrijdag kleine vakanties
	Oudejaarsdag
	Koningsdag
	Bid- en dankdag (geen 603 en 695)
	Zaterdag
	Zondag

4.2 Stadslijnen Amersfoort

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 4843	2026: 4843
Verbeteringen	-	

Route

Geen routewijzingen op lijn 1.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 1 richting Birkhovenpark (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 1 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 1 richting Birkhovenpark (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 1 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur

Lijn 2 (U-link) Amersfoort CS – Nieuwland

Voertuig	12m U-link	
DRU	2025: 13557	2026: 18393 (+36%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging, ruimere bedieningsperioden	

- 36% meer DRU op lijn 2
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	6	6	4	4	4	4	4	4	5	6	6	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	3	4	5	6	4	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	3
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 2 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1

Geboden frequenties lijn 2 richting Nieuwland (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Dienstregeling

Extra vroege en late ritten op zowel doordeweekse dagen als op zaterdag en zondag. Op deze lijn 36% meer dienstregelinguren op jaarbasis.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur

Lijn 3 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-link	
DRU	2025: 18189	2026: 24656 (+37%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging, ruimere bedieningsperioden	

- 37% meer DRU op lijn 3
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag en zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	6	6	4	4	4	4	4	4	5	6	6	5	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	3	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	4	4	4	4	4	1

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 3 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 3 richting Vathorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3

Dienstregeling

Extra vroege en late ritten op zowel doordeweekse dagen als op zaterdag en zondag. Op lijn 3 37% meer dienstregelinguren op jaarbasis.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 13962	2026: 17213 (+25%)
Verbeteringen	Doortrekken lijn 4 naar Station Schothorst.	

Route

Verlenging van de route conform paragraaf 3.1.1 t.b.v. doorkoppeling met lijn 7.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 4 richting Kattenbroek/Schothorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 4 wordt doorgetrokken naar Station Schothorst. Zo krijgen reizigers uit Kattenbroek een snellere rechtstreekse verbinding met een treinstation.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 5 (U-bus) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 13577	2026: 13577
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 5 richting Vathorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 11323	2026: 11323
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 6 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 6 richting Liendert/Rustenburg (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 7 (U-bus) Amersfoort CS – Schothorst

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 6301	2026: 6301
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 7 richting Schothorst (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Doorkoppelen met lijn 4.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 8 (U-bus) Amersfoort CS – Schuilenburg

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 5307	2026: 6963 (+25%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 25% meer DRU op lijn 8
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	3	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 8 richting Schuilenburg (Zondag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Lijn 8 gaat op doordeweekse dagen omhoog in de frequentie (van 2x naar 4x per uur in de spits). Dit betekent 25% meer dienstregelinguren op lijn 8.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 9 (U-bus) Amersfoort CS – Leusderkwartier

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 5880	2026: 6763 (+17%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 17% meer DRU op lijn 9
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	2	3	4	2	2	2	2	2	2	3	4	4	3	2	2	2	2	2	2	0

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 9 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 9 richting Leusderkwartier (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 9 gaat op doordeweekse dagen omhoog in de frequentie (van 2x naar 4x per uur in de spits). Dit betekent 17% meer dienstregelinguren op lijn 9.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 1560	2026: 1560
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 10 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	6	4
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	4	6	4

Geboden frequenties lijn 10 richting Hoornbeeck/Van Lodenstein College (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14
Aantal ritten 2025	1	7	5	4	4	4	4	4
Aantal ritten 2026	1	7	5	4	4	4	4	4

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 15 (U-link) Amersfoort CS – Vathorst

Voertuig	12m U-link	
DRU	2025: 11566	2026: 16814 (+46%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden	

- 46% meer DRU op lijn 15
- Hogere frequentie in de (brede) spits (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere en latere ritten op doordeweekse dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

De gezamenlijke frequentie op het traject Vathorst – Amersfoort CS v.v. van lijnen 15 en 315 is als volgt:

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	0	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 15/315 richting Vathorst (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 15 krijgt een flinke impuls en gaat 46% meer dienstregelinguren rijden op jaarbasis. Wij zien in lijn 15 veel potentie als U-link lijn. Daarnaast zal er op doordeweekse dagen eerder gestart worden met de dienstregeling en ook aan het einde van de dag rijdt lijn 15 langer door.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 17 (U-link) Amersfoort CS – Leusden

Voertuig	12m U-link	
DRU	2025: 17785	2026: 21594 (+22%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden.	

- 22% meer DRU op lijn 17
- Hogere frequentie in de spits (van 6x naar 8x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 3x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 3x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	8	8	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	6	6	4	4	3	3	3	2	0
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	8	8	7	6	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	0
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 17 richting Leusden (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3

Dienstregeling

U-link 17 gaat vaker en frequenter rijden met 22% meer dienstregelinguren t.o.v. 2025. Een flinke groei voor een sterke U-link lijn in de regio Amersfoort.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 19 (U-bus) Amersfoort CS – Rusthof

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 1910	2026: 2118 (+20%)
Verbeteringen	Bediening op zaterdag	

- 20% meer DRU op lijn 19
- Bediening op zaterdag

Route

Geen wijzigingen in de route

Frequentie

Geboden frequenties lijn 19 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 19 richting Rusthof (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Als proef wil Keolis lijn 19 ook op zaterdag aanbieden in een uursfrequentie startende vanaf 9.00 tot 19.00. Op jaarbasis zijn hier 208 DRU mee gemoeid.

Geboden frequenties lijn 19 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 19 richting Rusthof (Zaterdag)

Uurblokken	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-link	
DRU	2025: 26685	2026: 40875 (+54%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden	

- 54% meer DRU op lijn 70
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag en zondag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Hilversum - Soest 2025		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Soest - Amersfoort 2025	1	2	6	6	4	4	4	4	4	4	4	6	6	4	2	2	2	2	2
Hilversum - Soest 2026	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2
Soest - Amersfoort 2026	1	4	6	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Amersfoort - Soest 2025	2	6	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	4	2	2	2	2	2	1
Soest - Hilversum 2025	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Amersfoort - Soest 2026	4	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	4	4	4	4	1
Soest - Hilversum 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	0

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 70 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 70 richting Hilversum (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Dienstregeling

U-link 70 krijgt 54% meer dienstregelinguren. De frequenties gaan op alle dagen van de week flink omhoog en de bedieningsperioden worden uitgebreid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 117 (U-bus) Amersfoort CS – Leusden

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 650	2026: 1266 (+98%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 98% meer DRU op lijn 117
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 117 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 117 richting Leusden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8
Aantal ritten 2025	2	2
Aantal ritten 2026	4	4

Dienstregeling

Lijn 117 krijgt bijna een verdubbeling van het aantal dienstregelinguren. De frequenties gaan flink omhoog tot wel 4x per uur.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.3 Stadslijnen Woerden

Lijn 3 (U-bus) Woerden Station – Middelland – Molenvliet

Voertuig	9m U-bus	
DRU	2025: 805	2026: 805
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 3 richting Molenvliet (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8
Aantal ritten 2025	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2

Geboden frequenties lijn 3 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	9m U-bus	
DRU	2025: 969	2026: 969
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 4 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9
Aantal ritten 2025	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 4 richting Molenvliet (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 5 (U-bus) Woerden Station – Montfoort

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 3638	2026: 3638
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 5 richting Montfoort (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 5 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.4 U-liner

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

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 10131	2026: 10131
Verbeteringen	-	

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park/Vianen (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Nieuwland - Amersfoort CS 2025	1	2	2	2						2	2	2	2					
Amersfoort CS - USP 2025	2	7	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
USP - Vianen 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
Nieuwland - Amersfoort CS 2026	1	2	2	2						2	2	2	2					
Amersfoort CS - USP 2026	2	7	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
USP - Vianen 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2					

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS/Nieuwland (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Vianen - USP 2025	2	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
USP - Amersfoort CS 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	7	8	8	3	2	2	2	2	2
Amersfoort CS - Nieuwland 2025										2	2	2	2					
Vianen - USP 2026	2	3	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
USP - Amersfoort CS 2026	2	4	4	4	4	4	4	4	4	7	8	8	3	2	2	2	2	2
Amersfoort CS - Nieuwland 2026										2	2	2	2					

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Utrecht Science Park (Zondag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 302 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 307 (U-liner) Utrecht CS – Gouda

Voertuig	15m U-liner/18m U-liner	
DRU	2025: 29258	2026: 37527 (+29%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden	

- 29% meer DRU op lijn 307
- Hogere frequentie in de spits (van 5x naar 8x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag overdag (van 2x naar 4x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	5	5	4	2	2	2	2	3	4	4	3	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	4	8	8	3	2	2	2	2	3	6	6	6	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	5	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	1	1	1
Aantal ritten 2026	3	4	6	6	2	2	2	2	2	4	6	6	6	4	4	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 307 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 307 richting Gouda (Zondag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

U-liner 307 gaat flink omhoog in de frequenties en bedieningsperioden. Hiermee is een groei van 29% in de dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 2665	2026: 3036 (+20%)
Verbeteringen	Bediening in kerst- en zomervakantie	

- 20% meer DRU op lijn 315
- Ook bediening in de kerst- en zomervakantie
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 315 richting Amersfoort CS/Utrecht Science Park (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	7	8	9	10
Aantal ritten 2025	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 315 richting Vathorst (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	15	16	17
Aantal ritten 2025	1	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2

Dienstregeling

Lijn 315 vult tussen Vathorst en Amersfoort v.v. CS lijn 15 aan om tot de gewenste frequentie op het traject te komen. Daarnaast gaat lijn 315 ook in de kerst- en zomervakantie rijden. Hiermee is een groei van 20% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 326 (U-liner) Uithoorn – Amsterdam Bijlmer

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 17281	2026: 22560 (+32%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 32% meer DRU op lijn 326
- Hogere frequentie in het dal (van 2x naar 4x per uur)
- Langer een halfuursfrequentie op zaterdag
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Wijziging van de route zoals voorgesteld in paragraaf 3.2.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	2	3	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	3	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 326 richting Amsterdam Bijlmer (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 326 richting Mijdrecht/Uithoorn (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

U-liner 326 gaat op doordeweekse dagen tussen 7u-19u 4x per uur rijden. Keolis zet 32% meer dienstregelinguren in op U-liner 326.

Infrastructuur

Wijziging infrastructuur bij rotonde Amstelhoek/Ringdijk Tweede Bedijking.

Lijn 330 (U-liner) Breukelen – Uithoorn

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 20103	2026: 21350 (+6%)
Verbeteringen	-	

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Zaterdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Uithoorn (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 330 richting Breukelen Zondag

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Geen wijziging in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijziging in de infrastructuur

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

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: -	2026: 34470
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden	

- Hogere frequentie in de spits (van 8x naar 12x per uur)
- Vroegere ritten op doordeweekse dagen

Route

Voorgestelde routewijziging als opgesteld in paragraaf 3.1.2.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	4	8	7	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	4	6	12	12	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	10	10	10	6	4	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	1

Geboden frequenties lijn 341 richting Wijk bij Duurstede (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1

Dienstregeling

Vroegere ritten op alle dagen. Daarnaast gaat de frequentie in de spits flink omhoog: van 8x per uur tot 12x per uur. Er wordt nog onderzocht of de kwartiersfrequentie op doordeweekse dagen doorgetrokken kan worden tot 21u. Vervoerkundig is dit zeker te verantwoorden echter moet dit nog verder uitgediept worden.

Infrastructuur

Infrastructurele aanpassing conform het ontwikkelplan Wijk bij Duurstede.

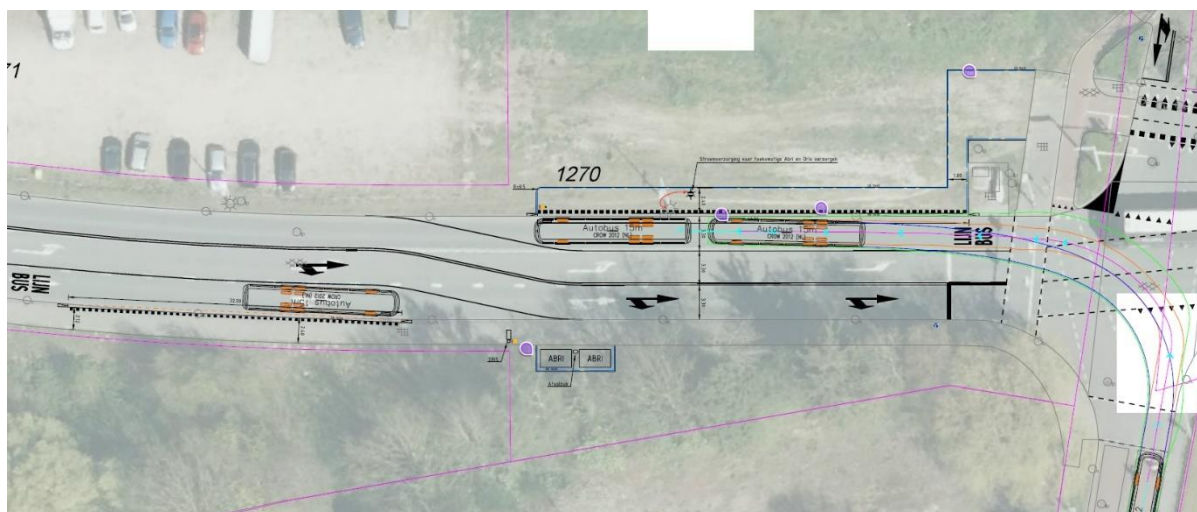
Lijn 350 (U-liner) Utrecht CS – Veenendaal/Wageningen

Voertuig	15m U-liner/18m U-liner	
DRU	2025: 71304	2026: 89697 (+12%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 12% meer DRU op lijn 350
- Hogere frequentie in de spits (van 8x naar 12x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren tussen Veenendaal en Elst (van 1x naar 2x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83) en een zuidelijk deel aan De Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:



De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Wageningen - Elst	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Veenendaal - Elst	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0
Elst - Doorn	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	0
Doorn - Driebergen-Zeist	2	4	8	8	4	4	4	4	4	4	8	8	8	6	4	2	2	2	2	1
Driebergen-Zeist - Utrecht	3	6	12	12	8	8	8	8	8	10	10	10	10	10	6	4	4	4	3	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Utrecht - Driebergen-Zeist	1	4	10	10	8	8	8	8	8	8	11	12	12	9	6	4	4	4	4	2	1
Driebergen-Zeist - Doorn	0	4	6	6	4	4	4	4	4	6	8	8	7	4	2	2	2	2	2	2	0
Doorn - Elst	0	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	1	0
Elst - Veenendaal	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0
Elst - Wageningen	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Zaterdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Aantal ritten 2026	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Zaterdag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2
Aantal ritten 2026	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Utrecht CS (Zondag)

Uurblok	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2

Geboden frequenties lijn 350 richting Veenendaal/Wageningen (Zondag)

Uurblok	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1

Dienstregeling

De frequenties op lijn 350 gaan op de doordeweekse dagen flink omhoog tot 12x per uur tussen Driebergen-Zeist en Utrecht v.v. In totaal groeit U-liner 350 met 12% in dienstregelinuren.

Keolis stelt voor om in de avonden extra korte slagen in te leggen richting Veenendaal. Hiermee krijgt Veenendaal ook na 22.00 een halfuursbediening van lijn 350. Dit kan DRU-neutraal door de korte slag Amerongen – Veenendaal in te korten vanaf Elst. De bespaarde DRU's kunnen gebruikt worden om 2 slagen Veenendaal – Elst in te leggen.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 17645	2026: 23434 (+33%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen, uitbreiding bedieningsperioden	

- 33% meer DRU op lijn 376
- Hogere frequentie in de spits (van 4x naar 6x per uur)
- Hogere frequentie in de avonduren (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zaterdag (van 2x naar 4x per uur)
- Hogere frequentie op zondag (van 1x naar 2x per uur)
- Vroegere ritten op alle dagen
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Lijn 376 rijdt in de spitsen in de spitsrichting door naar Utrecht Science Park v.v.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	5	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	4	4	6	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	1	4	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Zaterdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Zaterdag)

Uurblokken	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2

Geboden frequenties lijn 376 richting Amersfoort CS (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 376 richting Bunschoten-Spakenburg (Zondag)

Uurblokken	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Dienstregeling

In de spitsrichting zullen op maandag t/m vrijdag een aantal ritten vanaf Amersfoort CS doorrijden naar Utrecht Science Park v.v. ter versterking van de corridor Amersfoort CS – Utrecht Science Park. In de ochtendspits gaat dit om 7 ritten Bunschoten-Spakenburg - Utrecht Science Park (tussen 7.00 – 10.00), in de middagspits gaat dit om 6 ritten Utrecht Science Park – Bunschoten-Spakenburg (tussen 15.00 – 18.00). In totaal groeit U-liner 376 33% in dienstregelingenuren.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 380 (U-liner) Amersfoort CS – Veenendaal Centum

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 5764	2026: 7337 (+32%)
Verbeteringen	Bediening tussen de spits	

- 32% meer DRU op lijn 380
- Bediening tussen de spitsen door (1x per uur)
- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 380 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	0	0	0	0	1	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2

Geboden frequenties lijn 380 richting Veenendaal (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	0	0	0	0	1	2	2	2	0
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1

Dienstregeling

Lijn 380 gaat ook in de dalperiode rijden met een frequentie van 1x per uur. Hiermee groeit U-liner 380 met 32% dienstregelinguren.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-liner	
DRU	2025: 45579	2026: 45579
Verbeteringen	-	

- Meer zitplekken per rit door inzet van grotere bussen (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

De frequenties van U-liner 395 blijven zoals ze in 2025 zijn. In samenwerking met de concessiehouder Zuid-Holland Noord wordt onderzocht of uitbreidingen noodzakelijk zijn. Keolis gaat met groter materieel rijden waardoor het aantal zitplaatsen op de ritten van Keolis stijgt met 9% (van 44 naar 53 zitplaatsen per rit).

Dienstregeling

De dienstregeling wordt nog afgestemd met de concessiehouder Zuid-Holland Noord.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.5 U-bus streeklijnen

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 29108	2026: 29108
Verbeteringen	Verhoging frequentie in spits	

- Hogere frequentie in de ochtendspits tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort (van 2x naar 4x per uur)

Route

Voorgestelde routewijziging als opgesteld in paragraaf 3.1.2.

Frequentie

De frequentie van lijn 56 gaat in de ochtendspits (7.00 – 9.00) tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort CS omhoog van een halfuursdienst naar een kwartiersdienst.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Wijzigingen in de infrastructuur conform ontwikkelplan Wijk bij Duurstede.

Lijn 58 (U-bus) Hilversum – Zeist via Maartensdijk

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 10068	2026: 10068
Verbeteringen	-	

Route

Keolis stelt voor om lijn 58 binnen Zeist te verleggen naar de Schaerweijdelaan om Patijnpark beter te bedienen. Route is even lang qua tijd en dus DRU-neutraal.

Frequentie

Keolis stelt geen wijzigingen voor op de frequentie van lijn 58.

Dienstregeling

Lijn 58 zal een extra rit krijgen die na 20.00 langs Zeist Ziekenhuis rijdt.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 59 (U-bus) Hilversum – Zeist via Lage Vuursche

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 5060	2026: 5060
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Keolis stelt geen wijzigingen voor op lijn 59 op het gebied van frequenties.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 2530	2026: 2530
Verbeteringen	-	

Om dubbelingen in de lijnvoering te voorkomen, is besloten om lijn 74 te veranderen naar lijn 71.

Route,

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 19963	2026: 19963
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Keolis is nog aan het onderzoeken of een frequentieverhoging in de spits tussen Woudenberg en Amersfoort uitvoerbaar en benodigd is. Voorwaarde hiervoor is dat het maximaal aantal bussen over de Tabaksteeg in Leusden verhoogd kan worden. Hierover lopen de gesprekken met de gemeente Leusden en de provincie. Zodra hier duidelijkheid over is, kan er een voorstel voor de frequentieverhoging gemaakt worden.

Dienstregeling

De overstap op Veenendaal-De Klomp op de trein wordt kritisch bekeken en waar nodig aangepast.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 82 (U-bus) Amersfoort CS - Doorn

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 6472	2026: 7590 (+18%)
Verbeteringen	Frequentieverhoging	

- 18% meer DRU op lijn 82
- Bredere spitsbediening (tussen 6.00 – 8.00 en tussen 14.00 – 18.00)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 82 richting Amersfoort CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2

Geboden frequenties lijn 82 richting Doorn (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Aantal ritten 2025	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Aantal ritten 2026	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2

Dienstregeling

Lijn 82 gaat in de brede spits vaker rijden. Hiermee is een groei van 18% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 83 (U-bus) Veenendaal-De Klomp – Veenendaal

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 3219	2026: 3219
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Dienstregeling wordt afgestemd met Hermes voor doorkoppeling lijn 83 en lijn 85.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 85 (U-bus) Ede – Veenendaal

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 3248	2026: 3248
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Dienstregeling wordt afgestemd met Hermes voor doorkoppeling lijn 83 en lijn 85.

Infrastructuur

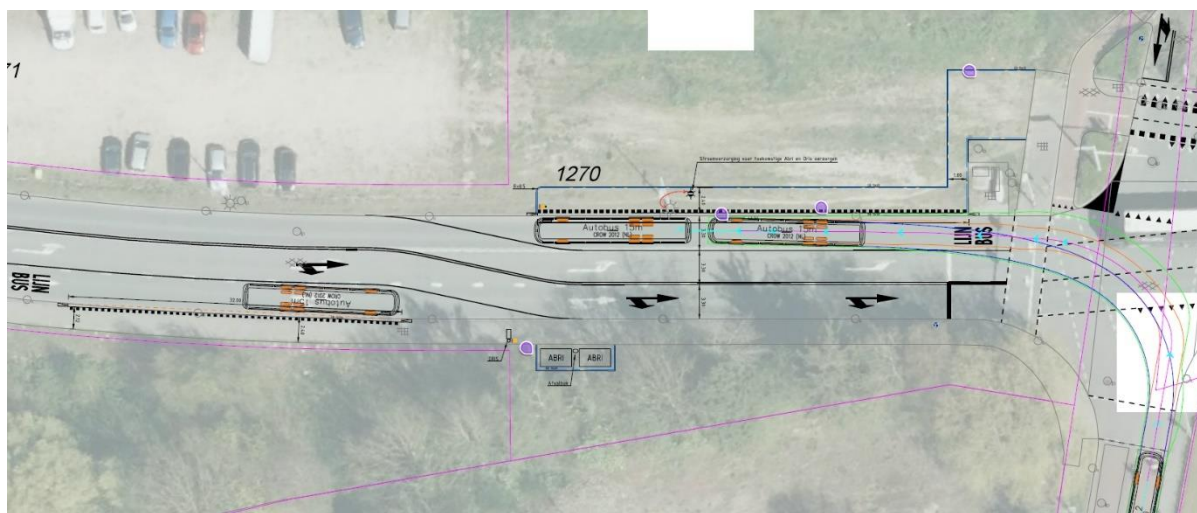
Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 11874	2026: 11874
Verbeteringen	-	

Route

Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83) en een zuidelijk deel aan De Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:



De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 102 (U-bus) Utrecht CS – Woerden

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 17929	2026: 20784 (+16%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 16% meer DRU op lijn 102
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route. Keolis blijft in nauw contact met de stakeholders omtrent station Woerden en bijbehorende routewijzigingen.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 102 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1
Aantal ritten 2025	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1	1

Geboden frequenties lijn 102 richting Woerden (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	1
Aantal ritten 2026	2	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1

In de weekenden biedt Keolis geen frequentiewijzigingen aan.

Dienstregeling

Lijn 102 gaat in de spits vaker rijden, tot 4x per uur. Hiermee zijn 16% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 106 (U-bus) IJsselstein – Gouda

Voertuig	9m U-bus	
DRU	2025: 6991	2026: 6991
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 120 (U-bus) Utrecht CS – Amsterdam Bijlmer

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 32793	2026: 35506 (+9%)
Verbeteringen	Frequentieverhogingen	

- 9% meer DRU op lijn 120
- Hogere frequentie in de spits (van 2x naar 4x per uur)

Route

Routewijziging conform 2.1.6.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 120 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 120 richting Amsterdam Bijlmer (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Aantal ritten 2025	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1
Aantal ritten 2026	2	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	2	2	1	1

Op zaterdag en zondag biedt Keolis geen wijzigingen aan t.o.v. van de huidige frequenties.

Dienstregeling

Lijn 120 gaat in de spits 4x per uur rijden tussen Utrecht CS en Breukelen. Hiermee groeit het totaal aantal dienstregelinguren voor lijn 120 met 9%.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 121 (U-bus) Mijdrecht – Hilversum

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 8303	2026: 8303
Verbeteringen	Proef met rijden op zondag tussen mei en oktober	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Lijn 121 gaat als proef ook op zondag rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht ter bediening van de Loosdrechtse plassen. De extra DRU's die hiermee gemoeid zijn, worden nog uitgewerkt en komen terug in het definitieve vervoerplan.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 123 (U-bus) Oudewater – Uithoorn

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 12160	2026: 12160
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route. Keolis blijft in nauw contact met de stakeholders omtrent station Woerden en bijbehorende routewijzigingen.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

Lijn 195 (U-bus) Utrecht CS – Benschop

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: 3908	2026: 5167 (+36%)
Verbeteringen	Bediening tussen de spits	

- 36% meer DRU op lijn 195
- Bediening tussen de spitsen (1x per uur)

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 195 richting Utrecht CS (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1

Geboden frequenties lijn 195 richting Benschop (Maandag - Vrijdag)

Uurblokken	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0
Aantal ritten 2025	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Aantal ritten 2026	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1

Dienstregeling

Keolis biedt in de dalperiode extra ritten aan tussen Benschop en IJsselstein.

Op zaterdag biedt Keolis een uursfrequentie tussen Benschop en IJsselstein aan tussen 8.00 en 01.00.

Op zondag biedt Keolis een uursfrequentie tussen Benschop en IJsselstein aan tussen 9.00 en 01.00.

Hiermee zijn in totaal 36% meer dienstregelinguren gemoeid.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

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

Voertuig	15m U-bus	
DRU	2025: 10131	2026: 10131
Verbeteringen	-	

Route

Routewijziging conform Doorontwikkeling OV-netwerk Amersfoort (3.1.1)

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Nieuwe halte aan de Ringweg Randenbroek. Opgewaardeerde halte Daltonstraat bij kruising Leusderweg/Daltonstraat.

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

Voertuig	12m U-bus	
DRU	2025: -	2026: 1012
Verbeteringen	Nieuwe lijn	

Keolis introduceert naast de nieuw overgekomen lijnen 341 en 56 nog een nieuwe lijn: lijn 207. Deze spitslijn gaat o.a. Oudewater en Montfoort rechtstreeks verbinden met Utrecht Science Park.

Route

Lijn 207 start in Oudewater bij halte Molenwal en vervolgt de route van lijn 307 richting De Meern. Bij De Meern rijdt lijn 207 de A12 op richting Utrecht tot afslag 18. Daar draait lijn 207 de Waterlinieweg op tot de Pythagoraslaan. Bij halte Rijsweerd Noord rijdt lijn 207 Utrecht Science Park op met eindhalte WKZ/Maxima.

Frequentie

Geboden frequenties lijn 207 richting Utrecht Science Park (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	6	7	8
Aantal ritten 2026	1	1	1

Geboden frequenties lijn 207 richting Oudewater (Maandag - Vrijdag)

Uurblok	15	17
Aantal ritten 2026	1	1

Dienstregeling

Nieuwe lijn.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

USP-lijnen 272 (U-bus) Baarn - Utrecht Science Park, 298 (U-bus) Woudenberg - Utrecht Science Park en 299 (U-bus) Leusden - Utrecht Science Park

272

Voertuig	15m U-bus	
DRU	2025: 4367	2026: 4376
Verbeteringen	-	

298

Voertuig	15m U-bus	
DRU	2025: 2074	2026: 2074
Verbeteringen	-	

299

Voertuig	15m U-bus	
DRU	2025: 3436	2026: 3436
Verbeteringen	-	

Route

Geen wijzigingen in de route.

Frequentie

Geen wijzigingen in de frequentie.

Dienstregeling

Geen wijzigingen in de dienstregeling.

Infrastructuur

Geen wijzigingen in de infrastructuur.

4.6 Buurtbussen, Scholierenlijnen en Nachtnet

Keolis doet geen wijzigingen in de buurtbuslijnen.

Keolis doet geen wijzigingen in de scholierenlijnen.

De wijzigingen in het nachtnet zijn conform paragraaf 2.9.

Het U-flex gebied in Woerden wordt uitgebreid naar Snel en Polanen. De bedieningsperiode wordt verruimd vanaf 6.00.

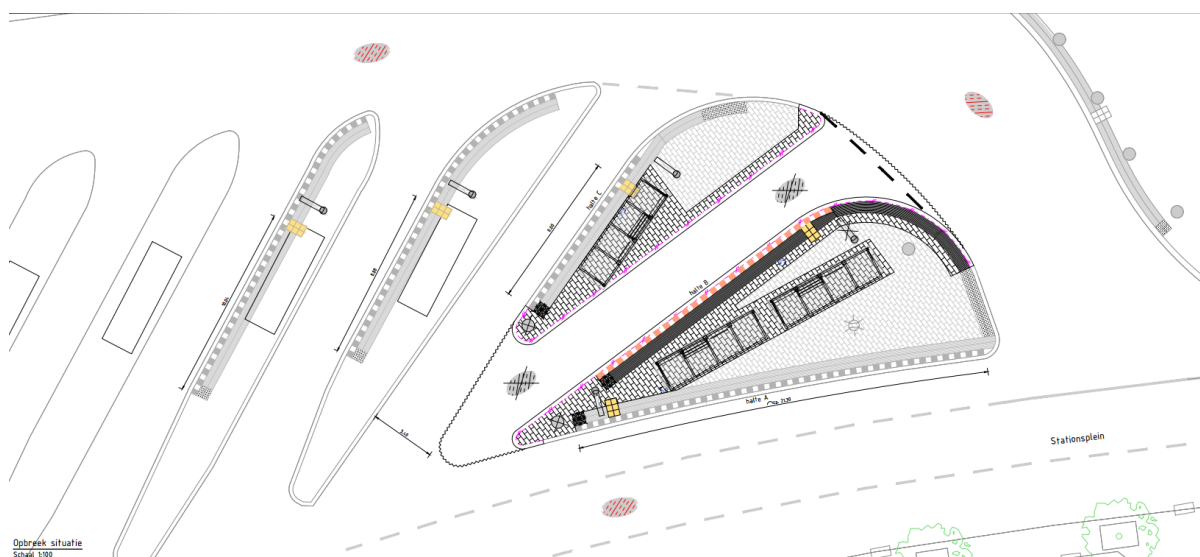
5 Infrastructuur en rijtijden

In dit concept vervoerplan zijn een aantal infrastructurele wijzigingen behandeld. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen nog een keer benoemd ter verduidelijking.

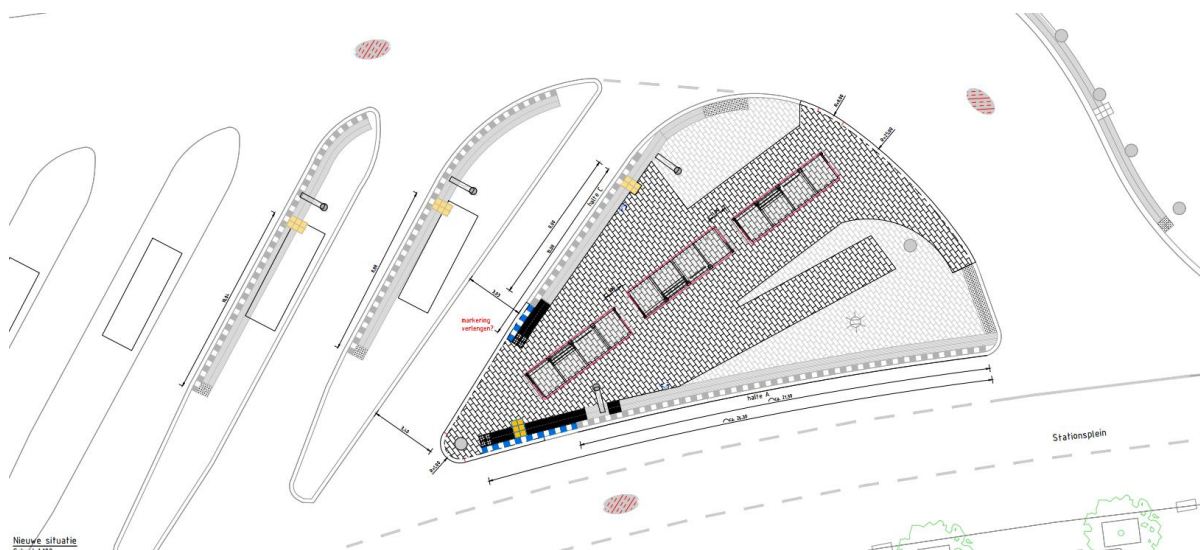
5.1 Amersfoort

Amersfoort CS

Op busstation Amersfoort CS zullen haltes A (USP-halte voor lijnen 302, 315 en 376) en B worden samengevoegd om zo de capaciteit van de USP-halte te vergroten. De huidige situatie is als volgt:



De situatie zal als volgt worden:



Deze uitbreiding is noodzakelijk omdat in het drukste uurblok ruim 600 reizigers gebruik maken van deze halte. Daarnaast zal de samenvoeging ook zorgen voor een langer halteperron.

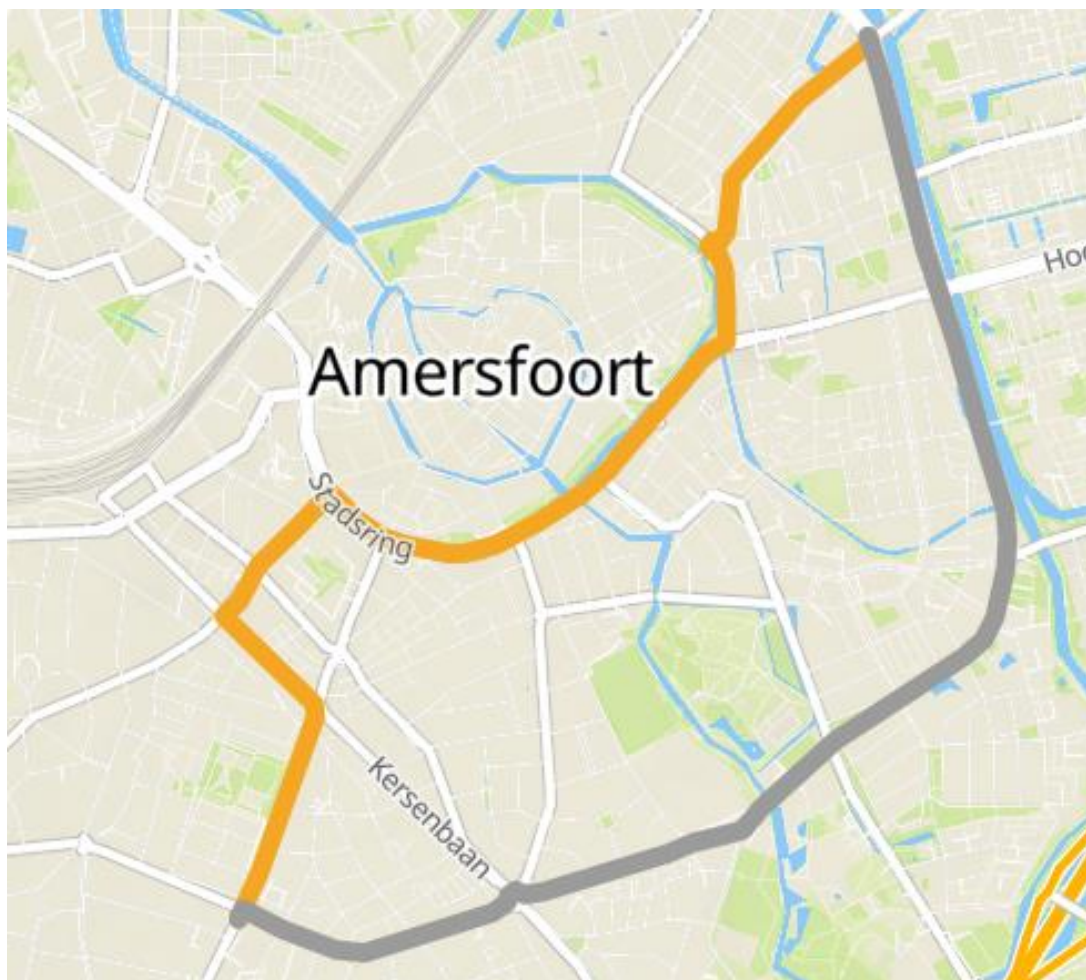
Lijn 9

Keolis stelt samen met de gemeente Amersfoort voor om de halte Van Randwijckhuis te verplaatsen naar de Diamantweg en een nieuwe halte aan te leggen bij de kruising van de Diamantweg en de Dorresteinseweg. De halte De Eemgaarde komt hiermee te vervallen. De route van lijn 9 wordt hiermee 500 meter verkort. Zie de afbeelding hieronder.



Lijn 203

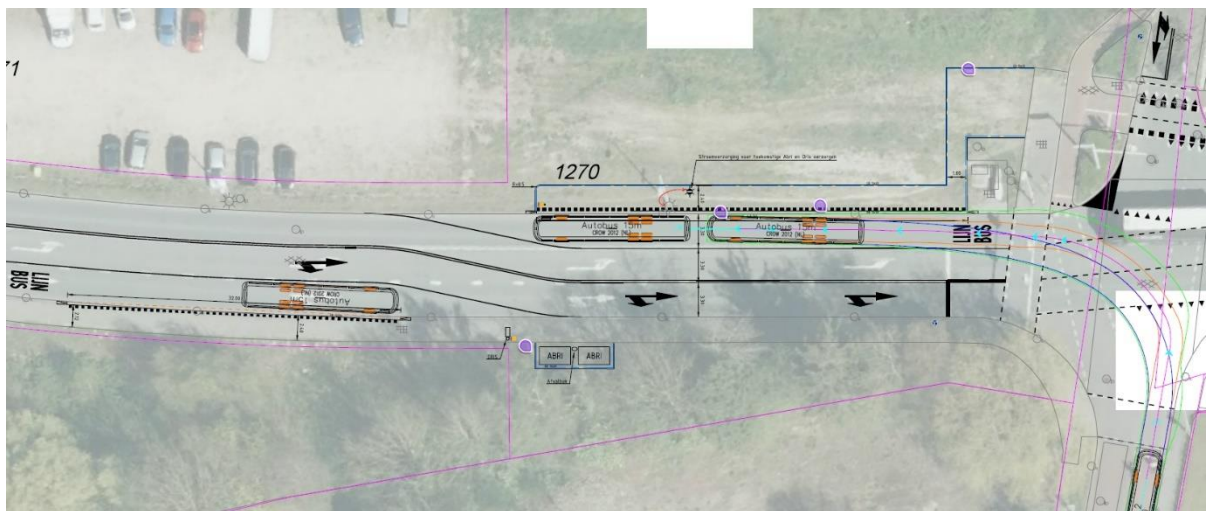
Qua route zal er een aanpassing plaatsvinden: in plaats van de route via de Van Randwijkcklaan en de Stadsring zal lijn 203 doorrijden via de Ringweg Randenbroek, de Gasthuislaan, de Everard Meysterweg en de Daltonstraat (grijze route) om vervolgens de reguliere route richting de A28 weer op te pakken. Deze route is qua afstand even lang maar minder congestiegevoelig.



Voor de nieuwe route zullen er nieuwe haltes aangelegd moeten worden aan de Ringweg Randenbroek, aan de Gasthuislaan en aan de Ringweg Kruiskamp. De gemeente Amersfoort heeft reeds aangegeven hier tijdig mee te willen starten zodat de haltes gereed zijn voor aanvang van de nieuwe dienstregeling in december 2025.

5.2 Veenendaal-De Klomp

Bij Veenendaal-De Klomp moeten op dit moment speciale tunnelbussen ingezet worden die door het tunneltje onder het spoor door kunnen. Vanaf 14 december 2025 zal deze situatie wijzigen: het nieuwe materieel kan namelijk niet meer onder het tunneltje door. Er is in een vroeg stadium intensief geschakeld met de gemeente Ede en de provincie Utrecht en gezamenlijk is geconcludeerd dat een nieuw haltepaar aan de zuidzijde van het spoor de beste optie is. Het busstation bij Veenendaal-De Klomp wordt hiermee gesplitst in een noordelijk deel op de huidige locatie (voor lijnen 5, 80, 83) en een zuidelijk deel aan De Ravelijn voor lijnen 350 en 87. De situatie aan de zuidkant van het spoor komt er als volgt uit te zien:



De halte aan de noordzijde is de uitstaphalte voor lijn 350 en 87, de halte aan de zuidzijde is de instaphalte.

5.3 Wijk bij Duurstede

In Wijk bij Duurstede zullen lijnen 341 en 56 anders gaan rijden.



Lijn 56 rijdt tot aan halte Amstel de huidige route. Na halte Amstel rijdt lijn 56 via Kortland naar Molenvliet, Hagenaar, Keulenaar en eindigt op Lage Maat.

Lijn 341 rijdt de N229 langs het busstation tot aan de rotonde bij de Hordenweg, Vervolgens rijdt lijn 341 over de Hordenweg en de Boterslootweg naar de rotonde bij het Busstation.

Voor de nieuwe routes zijn enkele nieuwe haltes nodig: een nieuwe, hoogwaardige hub ter hoogte van de huidige halte Engk/Frankenhof (lijnen 341 en 56), een nieuwe tegenhalte bij het Busstation aan de Boterslootweg (lijn 341) en 3 nieuwe haltes op industrieterrein Broekweg waarvan de locatie nog nader te bepalen is met de gemeente Wijk bij Duurstede (lijn 56).

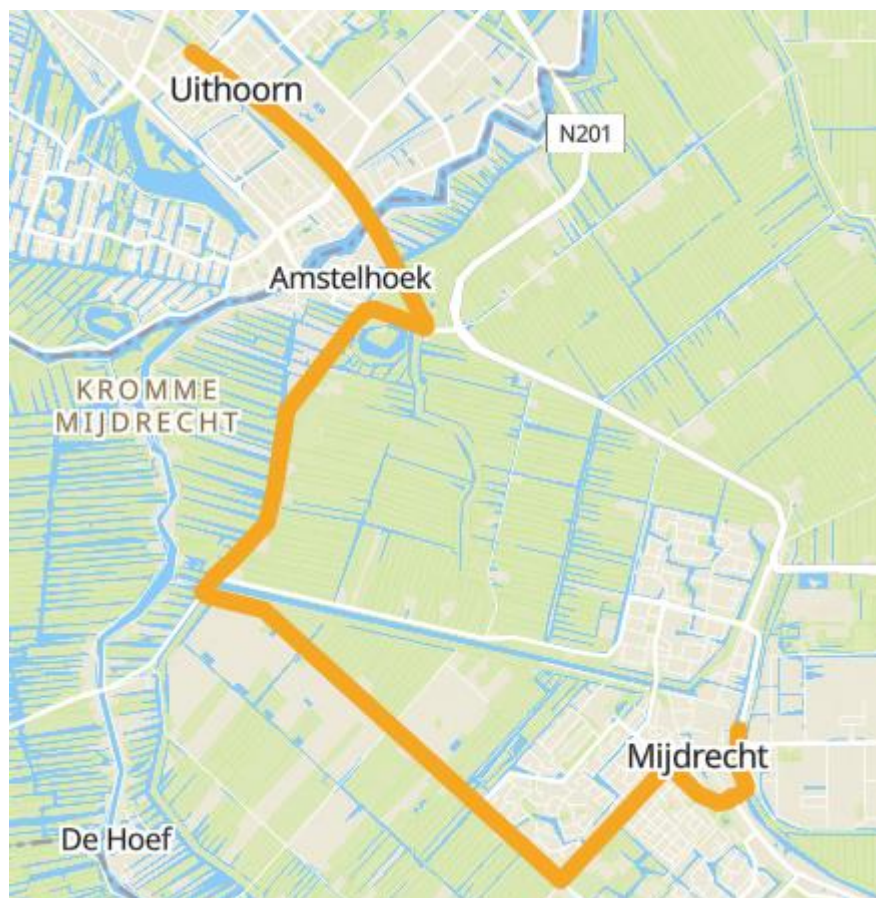
5.4 De Ronde Venen en Uithoorn

Vanwege woningbouwontwikkeling in de wijk Oosterland in Mijdrecht zou lijn 126 medio 2025 doorrijden naar deze wijk met daar het eindpunt. Tot op heden is deze verlenging nog niet gerealiseerd. Voor 2026 is het de bedoeling dat deze verlenging wél gerealiseerd wordt. Voorwaarde hiervoor is de keermogelijkheid bij halte Mijdrecht Centrum.

Daarnaast heeft de provincie Keolis gevraagd te onderzoeken of het zinvol is om lijn 126 (vanaf december 2025 lijn 326 conform nieuwe lijnnummer systematiek) van Oosterland door te trekken naar Uithoorn Busstation en welke infrastructurele maatregelen dan gewenst zijn. De route binnen Mijdrecht zou als volgt zijn:



De verlening tot Uithoorn zal er als volgt uit komen te zien:



Vanaf de rotonde bij Amstelhoek dient een infrastructurele oplossing te komen voor het bereiken van de busbaan richting de brug over de Amstel. Zie onderstaande afbeelding:



Keolis gaat graag in gesprek met de gemeente De Ronde Venen en de provincie Utrecht hoe deze verbinding tot stand kan komen.

5.5 Rijtijden

In de dienstregeling 2025 zijn de rijtijden uitgebreid geanalyseerd en waar nodig aangepast. Een eerste analyse van deze nieuwe rijtijden over de maand januari 2025 laat zien dat deze accuraat zijn. Naar aanleiding van de rijtijdanalyse over januari 2025 is er derhalve geen reden om grote aanpassingen te doen aan de rijtijden. De komende periode zullen ook de maanden februari en maart worden geanalyseerd om te controleren of de analyse van januari een correct beeld heeft gegeven.