

2026

Consultatienota Vervoerplan 2026

Concessie Utrecht-Binnen



u-ov.nl

U ov
neemt je mee

1 Inleiding

Begin 2025 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2026 te delen, zodat hierin 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 U-OV en provincie Utrecht en door middel van schermen in bus en tram.

In de enquête werd elk wijzigingsvoorstel kort toegelicht, gevolgd door een meerkeuzevraag met de antwoordmogelijkheden 'eens', 'oneens' en 'geen mening'. Aan het eind van de enquête konden respondenten in een vrij invulveld verduidelijkingen, overige opmerkingen, vragen en wensen kwijt. In totaal hebben ongeveer 1.700 belangstellenden (totaal Utrecht Binnen en -Buiten) de moeite genomen de enquête in te vullen. We zijn tevreden met dit resultaat.

Naast de reacties op de online-enquête zijn reacties ontvangen van het ROCOV en de U10-gemeenten. Sommige gemeenten hebben daarnaast ook individueel op de plannen gereageerd.

Samen met provincie Utrecht zijn de binnengekomen reacties bekeken en is besproken welke aanpassingen in het definitieve vervoerplan nog mogelijk en / of noodzakelijk waren. In deze consultatienota behandelen we eerst de reacties op de uitvraag wensen en aandachtspunten van gemeenten en het ROCOV van begin 2025, daarna de ontvangen reacties van gemeenten, U10 en belangenverenigingen Lage Weide en Science Park op het concept-vervoerplan, vervolgens de resultaten van de enquête en tot slot reageren we op alle overige binnengekomen vragen, opmerkingen en wensen. Voor de leesbaarheid zijn reacties met eenzelfde strekking gebundeld. Het advies van het ROCOV en de reactie daarop is integraal opgenomen in bijlage 3 van het definitieve vervoerplan.

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

- De route van lijn 11 in Vleuten wijzigt vooralsnog niet. Met de gemeente wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten van het verleggen van de route. Als wordt geconcludeerd dat de route verlegd kan worden, dan wordt deze wijziging op een later moment in 2026 alsnog doorgevoerd.
- Lijn 18 wordt gesplitst in twee afzonderlijke lijnen. Lijn 16 rijdt tussen De Meern-Oost en Utrecht CS en lijn 18 rijdt tussen Utrecht CS en Rijsweerd. Door lijn 18 te splitsen kunnen de dienstregeling van lijn 16 en 18 beter worden afgestemd op de dienstregeling van lijn 6 resp. lijn 28. Ook kan de voertuiginzet beter worden afgestemd op de vervoervraag. De eerder voorgestelde frequenties per deeltraject wijzigen niet.
- De opzet lijn 74 / 84 op weekdays wijzigt:
 - Het oorspronkelijke voorstel voor de winterdienst was om lijn 84 in de spitsrichting 8x/u te rijden, waarbij lijn 84 binnen Vianen alle ritten van lijn 74 overnam. Nadeel van deze opzet is dat juist in de spits geen directe verbinding wordt geboden tussen Hoef en Haag / Vianen-Stad en Nieuwegein, terwijl toch een aanzienlijk deel van de reizigers een bestemming heeft in Nieuwegein en Utrecht-Zuid. Om zowel reizigers naar Nieuwegein als doorgaande reizigers naar Utrecht CS goed te bedienen, stellen daarom in het definitieve vervoerplan voor om de frequentie van lijn 84 te verlagen naar een kwartierdienst en lijn 74 in

de spitsrichting ook elk kwartier te rijden tussen Hoef en Haag en Vianen Lekbrug. Samen bieden lijn 74 en 84 dan 8x/u binnen Vianen.

- Het oorspronkelijke voorstel voor de voorzomer was gelijk aan de winterdienst, met als verschil dat de frequentie van lijn 84 was verlaagd naar een kwartierdienst. In het nieuwe voorstel blijft de frequentie van lijn 84 in de voorzomerdienst gelijk, maar gaat lijn 74 net als in de winterdienst elk kwartier rijden binnen Vianen. Winterdienst en voorzomerdienst worden daarmee binnen Vianen gelijk.
- Het voorstel voor de hoogzomerdienst was om lijn 84 4x/u, en lijn 74 op die momenten niet te rijden binnen Vianen. In het nieuwe voorstel gaat lijn 84 2x/u rijden en gaat lijn 74 2x/u rijden binnen Vianen. Samen bieden lijn 74 en 84 binnen Vianen dan een kwartierdienst.
- In samenhang met de gewijzigde frequentie van lijn 84 in de hoogzomerdienst wordt ook de frequentie van lijn 184 in de hoogzomerdienst aangepast van 4 naar 2x/u.
- We stellen 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.
 - een nieuw U-flexgebied toe te voegen in Haarzuilens / Vleuten.
 - lijn 127 niet meer te rijden. Het alternatief voor Kockengen is lijn 111. Voor de vervallen haltes in Haarzuilens is U-flex het alternatief. Voor vervallen haltes in Vleuten-Dorp is lijn 128 en aanvullend U-flex het alternatief.
- In bestaande U-flexgebieden worden de volgende wijzigingen doorgevoerd;
 - Vijfheerenlanden-Oost: alle bestaande haltes van lijn 146 tussen Hagestein en Everdingen worden toegevoegd, voor zover ze niet al deel uitmaken van dit U-flexgebied.
 - Vijfheerenlanden-West: alle bestaande haltes van lijn 81 tussen Meerkerk en Lexmond worden toegevoegd, voor zover ze niet al deel uitmaken van dit U-flexgebied.
 - Bilthoven: dit gebied wordt uitgebreid met enkele (nieuwe) haltes in Groenekan en een halte in het centrum van De Bilt.
- Onder voorbehoud van uitvoerbaarheid en financiering worden daarnaast de volgende uitbreidingen / wijzigingen doorgevoerd op U-flex:
 - Nieuw U-flexgebied Westbroek – Tienhoven: dit gebied omvat alle haltes van lijn 122 buiten Utrecht en Nieuw-Loosdrecht. Er kan gereisd worden naar diverse overstappunten, waaronder Utrecht-Noord, enkele haltes in Nieuw-Loosdrecht, Station Maarssen en station Hollandse Rading.
 - Bestaand U-flexgebied Maarssen: alle haltes op de Gageldijk en Westbroekse Binnenweg worden overgeheveld naar het nieuwe U-flex gebied Westbroek – Tienhoven. Daarnaast vervallen de haltes Kwadrant en Planetenbaan aangezien lijn 38 dagelijks de hele dag gaat rijden.
 - Nieuw U-flexgebied Austerlitz: dit gebied omvat alle haltes van lijn 57 die niet door andere (dagdekkende) lijnen worden bediend. Er kan gereisd worden naar station Driebergen-Zeist, busstation Zeist en een overstaphalte in Driebergen.
 - Nieuw U-flexgebied Maartensdijk – Lage Vuursche: dit gebied omvat alle haltes van lijn 58 tussen Den Dolder en Hollandse Rading en alle haltes van lijn 59 tussen Den Dolder en Lage Vuursche, waaronder Berg en Bosch. Er kan gereisd worden naar station Bilthoven, station Den Dolder en station Hollandse Rading.
 - Nieuw U-flexgebied Soesterberg – Huis ter Heide: dit gebied omvat alle haltes van lijn 59 tussen Den Dolder en Huis ter Heide, halte Nationaal Militair Museum en de nieuwe haltes Kamp Zeist en Camp New Amsterdam. Er kan gereisd worden naar de overstappunten station Den Dolder en Soesterberg 't Zwaantje.

2 Uitvraag wensen gemeenten en het ROCOV

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 Bilt

Wens: Extra ritten op lijn 55 in de spits.

Reactie: Gezien het gebruik van lijn 55 ligt het verhogen van de frequentie van lijn 55 in de spits op dit moment niet voor de hand. Wel worden de bedieningstijden op alle dagen van de week verruimd.

Wens: Verlengen lijn 122 naar Hollandsche Rading.

Reactie: Voor het verlengen van lijn 122 naar Hollandse Rading is een extra voertuig nodig. Gezien het marginale gebruik van lijn 122 en de beperkte toename die wordt verwacht bij verlenging naar Hollandse Rading, is dit exploitatief niet verantwoord. Om tegemoet te komen aan de wens voor een verbinding tussen Westbroek en Hollandse Rading is in het definitieve vervoerplan een voorstel opgenomen om U-Flex te introduceren tussen de haltes van lijn 122 en enkele knooppunten, waaronder station Hollandse Rading.

Gemeente Houten

Wens: Herinstructie lijn 281 (Houten – Science Park)

Reactie: Een voorstel voor herinstructie van een directe lijn tussen Houten en Science Park is opgenomen in het vervoerplan. Deze nieuwe lijn krijgt lijnnummer 32.

Wens: Invoering van alle pluspakketmaatregelen uit het vervoerplan 2025.

Reactie: Alle pluspakketmaatregelen op lijnen van / naar Houten zitten sinds 15 december 2024 in de dienstregeling.

Gemeente IJsselstein

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

Reactie: Lijn 31 gaat op weekdagen 's avonds langer doorrijden. Uitbreiding van de bedieningsperiode naar het weekend is in dit vervoerplan niet voorzien.

Wens: Een directe verbinding tussen IJsselstein en Houten en / of het verbeteren aansluiting tussen lijn 31 en 48 in Nieuwegein, zodat een snellere reismogelijkheid ontstaat van IJsselstein naar Houten.

Reactie: Een directe verbinding tussen IJsselstein en Houten is in dit vervoerplan niet voorzien. Bij het uitwerken van de dienstregeling nemen we de wens voor een korte overstap tussen lijn 31 en 48 mee.

Wens: Pilot met een nieuwe lijn IJsselstein – Leidsche Rijn, vooruitlopend op de voorgenomen sluiting van het Sint Antonius Ziekenhuis in Nieuwegein.

Reactie: We zien op dit moment helaas geen mogelijkheid voor een pilot met een nieuwe buslijn tussen IJsselstein en Leidsche Rijn.

Wens: Bushaltes in IJsselstein-Noord (omgeving Europalaan / Televisiebaan) ook overdag bedienen.

Reactie: IJsselstein-Noord wordt ontsloten door de tram. We zien geen meerwaarde in een extra buslijn parallel aan de tram binnen IJsselstein.

Wens: (Nieuwe) recreatieve bestemmingen in gebied tussen Hollandse IJssel en Nedereindseweg beter bereikbaar maken met het openbaar vervoer.

Reactie: In dit vervoerplan is geen voorstel opgenomen dat voorziet in een betere ontsluiting van recreatieve bestemmingen in het buitengebied ten noordwesten van IJsselstein.

Gemeente Nieuwegein

Wens: Frequentieverhoging lijn 74 in de ochtendspits van 6 naar 8x/u.

Reactie: In het vervoerplan is een voorstel opgenomen voor verhoging van de frequentie van lijn 74 in zowel de ochtend- en avondspits naar 8x/u.

Wens: Toevoegen enkele verdichtingsritten in de spits op lijn 48 op het traject Galecop – Houten.

Reactie: In het vervoerplan is een voorstel opgenomen voor verhoging van de frequentie van lijn 48 in de ochtend- en avondspits van 2 naar 4x/u.

Gemeente Utrecht

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

Reactie: In het vervoerplan wordt voorgesteld om het aantal ritten op lijn 10 fors uit te breiden. In de spits wordt de frequentie verhoogd van 2 naar 4x/u. Daarnaast gaat lijn 10 ook 's avonds en in het weekend 2x/u rijden. Lijn 8 gaat op zaterdag overdag vaker rijden: 6 i.p.v. de huidige 4x/u.

Wens: Verder uitbreiden van lijn 18 tussen Utrecht CS en Rijsweerd.

Reactie: In het vervoerplan is een voorstel opgenomen voor verhoging van de frequentie van lijn 18 van 4 naar 8x/u.

Wens: Uitbreiden bediening Uithoflijn naar alle weekenden.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan worden de mogelijkheden hiervoor momenteel onderzocht.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein Lage Weide.

Reactie: Alle bushaltes op Lage Weide worden met ingang van de nieuwe dienstregeling dagelijks de hele dag bediend. We gaan graag in gesprek over specifieke behoeftes van bedrijven op Lage Weide waar ondanks de in dit vervoerplan voorgestelde uitbreidingen en frequentieverhogingen niet wordt voorzien.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid Werkspoorkwartier.

Reactie: Het Werkspoorkwartier ligt op loopafstand van station Zuilen en haltes op de Cartesiusweg. We zien op dit moment geen mogelijkheden om de bereikbaarheid van deze bestemming verder te verbeteren.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid Welgelegen. Hier is woningbouwontwikkeling gepland.

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

Wens: Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein Overvecht-Noord.

Reactie: Bedrijventerrein Overvecht is dagelijks de hele dag bereikbaar met lijn 1. We gaan graag in gesprek over de specifieke aanvullende behoeftes van gemeente / bedrijven als het gaat om de bereikbaarheid van dit gebied.

Wens: Verbeteren verbinding Overvecht – Lage Weide.

Reactie: Dit vervoerplan voorziet niet in een directe verbinding tussen Overvecht en Lage Weide.

Gemeente Zeist

Wens: Verbeteren bereikbaarheid Austerlitz 's avonds en in het weekend, bijvoorbeeld door het verruimen van de bedieningsperiodes lijn 381 of introductie van U-flex.

Reactie: Gezien huidige gebruik van lijn 381 op weekdays overdag, ligt het niet voor de hand om in de avonden en het weekend een vaste bus te rijden naar Austerlitz. We stellen daarom voor om U-flex aan te bieden tussen de haltes van lijn 57 die niet door andere dagdekkende lijnen worden bediend en enkele knooppunten, waaronder station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation.

Wens: Herintroductie lijn 35 (Zeist – Science Park)

Reactie: Zowel lijn 50 als lijn 34 gaan nog vaker en met grotere bussen rijden. Overstappen tussen beide lijnen kan bij halte Jordanlaan. In het vervoerplan is daarom geen directe verbinding tussen Driebergen-Zeist en Science Park opgenomen.

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

Reactie: Het Diaconessenhuis ligt op een ongunstige locatie aan de rand van Zeist. De infrastructuur tussen de haltes Busstation en Ziekenhuis is ongeschikt voor een frequente busverbinding. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur in Kerckebosch. Het verlengen en / of verleggen van lijnen naar halte Ziekenhuis is bovendien niet mogelijk zonder forse uitbreiding van het aantal dienstregelingen. We zien daarom op dit moment helaas geen mogelijkheden voor een directe vaste verbinding tussen Utrecht het Diaconessenhuis Zeist. In het definitieve vervoerplan wordt wel voorgesteld om U-flex aan te bieden tussen haltes van lijn 57 (waaronder halte Ziekenhuis) en station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation. Hiermee bieden we reizigers buiten de bedieningstijden van reguliere lijnen een alternatief.

Wens: Verbetering ontsluiting omgeving Amersfoortseweg (Dijnselburg – Huis ter Heide)

Reactie: Vanuit de concessie Binnen zien we op dit moment geen mogelijkheid om aan deze wens tegemoet te komen. Ontsluiting van dit gebied met bestaande lijnen (bijvoorbeeld lijn 34) heeft te veel negatieve gevolgen voor andere bestemmingen, zoals Zeist Handelscentrum.

Wens: In stand houden verbeterde aansluiting tussen lijn 59 en lijn 381 bij Zeist Busstation.

Reactie: We stemmen de dienstregeling van lijn 381 (straks 57) en 59 af, zodat een aansluiting op Zeist Busstation blijft bestaan.

Wens: Uitbreiding van U-flex Bilthoven met haltes in Den Dolder.

Reactie: In het vervoerplan is een voorstel opgenomen om haltes in Den Dolder die in de avonden niet worden bediend door lijn 59, te bedienen met U-flex.

ROCOV

Wens: Een directe verbinding van Utrecht naar het Diaconessenhuis in Zeist en / of ruimere bedieningstijden van de halte Ziekenhuis in Zeist.

Reactie: Het Diaconessenhuis ligt op een ongunstige locatie aan de rand van Zeist. De infrastructuur tussen de haltes Busstation en Ziekenhuis is ongeschikt voor een frequente busverbinding. Hetzelfde geldt voor de infrastructuur in Kerckebosch. Het verlengen en / of verleggen van lijnen naar halte Ziekenhuis is bovendien niet mogelijk zonder forse uitbreiding van het aantal dienstregelingen. We zien daarom op dit moment helaas geen mogelijkheden voor een directe vaste verbinding tussen Utrecht het Diaconessenhuis Zeist. In het definitieve vervoerplan wordt wel voorgesteld om U-flex aan te bieden tussen haltes van lijn 57 (waaronder halte Ziekenhuis) en station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation. Hiermee bieden we reizigers buiten de bedieningstijden van reguliere lijnen een alternatief.

Wens: Verbeteren bereikbaarheid Austerlitz 's avonds en in het weekend, bijvoorbeeld door het verruimen van de bedieningsperioden lijn 381 of introductie van U-flex.

Reactie: In het definitieve vervoerplan wordt voorgesteld om U-flex aan te bieden tussen haltes van lijn 57 en knooppunten station Driebergen-Zeist en Zeist Busstation.

Wens: Herintroductie lijn 35 (Zeist – Science Park)

Reactie: Het vervoerplan voorziet niet in een directe verbinding tussen Driebergen-Zeist en Science Park. Zowel lijn 50 als lijn 34 gaan vaker en met grotere bussen rijden. Overstappen tussen beide lijnen kan bij halte Jordanlaan.

Wens: Het ROCOV vraagt aandacht voor bus-treinaansluitingen op kleinere stations.

Reactie: Bij het uitwerken van de dienstregeling zullen we hier nadrukkelijk naar kijken.

3 Reacties gemeenten op concept-vervoerplan

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

Gemeente De Bilt

Vraag: Gemeente vraagt een cijfermatige onderbouwing bij voorstellen om frequentie van lijnen te verhogen of verlagen.

Reactie: Veruit de meeste voorstellen in dit vervoerplan betreffen uitbreidingen. Deze voorstellen zijn niet altijd cijfermatig te onderbouwen. Het verruimen van bedieningsperioden of een betere ontsluiting van kleine kernen bijvoorbeeld wordt lang niet altijd gedaan omdat veel reizigers worden verwacht, maar om de kwaliteit van het OV in de provincie te verbeteren. Een voorbeeld daarvan is de verruiming van bedieningstijden op lijn 55. Het vervoerplan bevat een klein aantal voorstellen met inkrimpingen. Deze voorstellen zijn in het vervoerplan zonder uitzondering cijfermatig onderbouwd.

Vraag: Gemeente krijgt graag bevestigd dat U-flex Bilthoven de komende 10 jaar / tot einde concessie blijft bestaan.

Reactie: U-flex Bilthoven is een vast onderdeel van de concessie. Dit U-flex-gebied blijft bestaan tenzij in een toekomstig vervoerplan anders wordt voorgesteld. Hiervoor zijn op dit moment geen plannen. Een garantie voor de komende tien jaar kunnen we echter niet geven.

Gemeente Houten

Wens: Vraagt de mogelijkheden te onderzoeken om de bedrijventerreinen in Houten, Nieuwegein en IJsselstein beter met elkaar te verbinden.

Reactie: Dit zou een onderzoeksopgave kunnen zijn voor een volgend vervoerplan. In dit vervoerplan is geen voorstel opgenomen dat hierin voorziet.

Wens: Gemeente ziet graag dat lijn 47 weer in de avonduren gaat rijden.

Reactie: In dit vervoerplan is geen uitbreiding voorzien van de dienstregeling lijn 47 in de avonduren. We nemen de wens mee voor een volgend vervoerplan.

Vraag: Wat zijn de gevolgen voor de bezetting van lijn 44 nu deze lijn is ingekort tot Vianen Lekbrug?

Reactie: Op het traject tussen de Lekbrug en Houten is het aantal reizigers ca. 20% afgenomen, sinds lijn 44 is ingekort tot de Lekbrug. In absolute aantallen gaat het om ca. 17 reizigers per dag die nu geen gebruik meer maken van de bus tussen Vianen en Houten.

Wens: Gemeente zou graag zien dat lijn 43 en 44 ook in het weekend gaan rijden.

Reactie: In dit vervoerplan is geen uitbreiding voorzien van de dienstregeling lijn 43 en 44 in het weekend. We nemen de wens mee voor een volgend vervoerplan.

Vraag: Blijft de overstap tussen lijn 31 en 48 bestaan?

Reactie: Overstappen tussen lijn 31 en 48 blijft mogelijk. De overstaptijd varieert tussen 5 en 14 minuten, afhankelijk van de richting en het moment van de dag.

Vraag: Wordt station Houten gebruikt als laadlocatie voor elektrische bussen?

Reactie: We gaan er op dit moment vanuit dat bij start van de concessie (nog) niet geladen kan worden op station Houten. Voor de langere termijn is station Houten mogelijk wel gewenst als laadlocatie. We gaan hierover graag in gesprek.

Gemeente Nieuwegein

Bezwaar: Gemeente is het niet eens met het voorstel om lijn 46 op te heffen.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan is het gebruik van lijn 46 sinds de introductie van lijn 66 gedaald tot ca. 1 reiziger per rit. We zien daarom geen aanleiding om het voorstel met betrekking tot lijn 46 te heroverwegen.

Bezwaar: Gemeente is het niet eens met het voornemen om gelede bussen in te zetten op de route door Vreeswijk.

Reactie: In de aanbesteding is geen verbod op de inzet van gelede bussen op lijn 65 opgenomen. Wel is gevraagd om het aandeel gelede bussen in de vloot fors te verhogen. Lijn 65 is daarnaast een goed gebruikte lijn waarlangs de komende jaren op verschillende plekken nieuwe woningen worden gebouwd. We zien daarom noodzaak om gelede bussen in te zetten op lijn 65.

Verzoek: Gemeente vraagt contact op te nemen met stichting Museumwerf Vreeswijk om eventuele uitbreiding van de dienstregeling van de wijkbus te bespreken.

Reactie: We nemen op korte termijn contact op met de stichting Museumwerf Vreeswijk om kennis te maken en de mogelijkheden voor uitbreiding van de dienstregeling te bespreken.

Wens: Gemeente ziet graag dat het nieuwe busstation Nieuwegein City wordt opgenomen in de route lijn 31.

Reactie: Zoals toegelicht in vervoerplan 2025 is het niet in het belang van de grootste groep reizigers om lijn 31 te laten halteren op het busstation. Daarnaast is geen ruimte op het nieuwe busstation om lijn 31 toe te voegen. We houden daarom vast aan het voorstel om lijn 31 ook na oplevering van het nieuwe busstation te laten halteren bij haltes op de Zuidstedeweg. We bespreken graag de mogelijkheden om de bestaande haltes aan de Zuidstedeweg een plek te geven dicht bij de kruising Zuidstedeweg / Schouwstede.

Gemeente IJsselstein

Wens: Gemeente wil graag overleg over mogelijkheden voor ontsluiting nieuwbouwlocatie IJsseloovers.

Reactie: Deze inbreidingslocatie ligt op loopafstand van tramhaltes Clinckhoeff en Eiteren. We vernemen graag van de gemeente welke aanvullende wensen er zijn met betrekking tot de ontsluiting van dit gebied.

Wens: Gemeente zou graag zien dat ook in de tram Wi-Fi en oplaadpunten beschikbaar komen voor reizigers.

Reactie: We geven de wens door aan de provincie, de eigenaar van de trams.

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

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

Gemeente Stichtse Vecht

Wens: Een snellere verbinding tussen Maarsen-Dorp en Utrecht-Centrum.

Reactie: Dit is een jaarlijks terugkerende vraag. We verwijzen naar het antwoord in consultatienota's van voorgaande vervoerplannen.

Gemeente Utrecht

Vraag: Wat zijn de gevolgen voor de plannen m.b.t. HOV Overvecht nu lijn 3 U-link wordt?

Reactie: Wat ons betreft heeft dit geen gevolgen. Een andere lijnvoering van de U-link-lijn naar Overvecht is mogelijk wanneer dit wenselijk wordt geacht.

Opmerking: Gemeente vindt de voorgestelde route door Vleuten-Dorp voor lijn 11 minder geschikt als busroute en verwacht klachten.

Reactie: Gezien de zorgen van de gemeente blijft lijn 11 voorlopig de huidige route rijden. De voorgestelde nieuwe route door Vleuten biedt echter wel duidelijk voordelen voor inwoners van Vleuten-Dorp. De overtuigend positieve beoordeling van dit voorstel in de publieksconsultatie laat ook zien dat de routewijziging voorziet in een behoefte. Samen met de gemeente onderzoeken we de komende tijd de effecten van het verleggen van de busroute. Mocht de uitkomst van dit onderzoek positief zijn, dan voeren we de routewijziging op een later moment in 2026 alsnog door.

Vraag: Heeft het vervallen van lijn 122 binnen Overvecht geleid tot een stijging van het aantal reizigers op lijn 1 / 3 c.q. heeft de overstap voor reizigers naar Westbroek en verder effect gehad op het gebruik van lijn 122?

Reactie: Het aantal reizigers op lijn 122 was / is dermate laag in vergelijking met lijn 1 en 3, dat het effect van inkorting van lijn 122 niet is terug te zien in het gebruik van lijn 1 en 3. Wel kunnen we op basis van gebruikscijfers van lijn 122 concluderen dat het gebruik van lijn 122 op de doorsnede gemeentegrens sinds de verlegging van het eindpunt is afgenomen, van gemiddeld 12 naar 9 reizigers per dag.

Opmerking: Gemeente merkt op dat het niet zeker is dat een tweede omleidingsdag voor de werkzaamheden op het Smakkelaarsveld nodig is.

Reactie: Dat is goed nieuws. We passen de tekst m.b.t. de werkzaamheden Smakkelaarsveld in het definitieve vervoerplan aan.

Suggestie: Overweeg de route van lijn 5 en 11 te verleggen naar de Vleutensebaan.

Reactie: We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: Gemeente verzoekt om lijn 111 / bereikbaarheid kasteel De Haar ook mee te nemen in het onderzoek naar een andere invulling van het OV rond Vleuten / Kockengen. Wens is om kasteel De Haar ook op weekdays het hele jaar te bedienen.

Reactie: In het definitieve vervoerplan is een voorstel opgenomen waarbij kasteel De Haar overdag het hele jaar wordt bediend.

Suggestie: Gemeente verzoekt om niet alleen lijn 30 goed aan te laten sluiten op treinen bij station Overvecht, maar ook andere lijnen uit Overvecht.

Reactie: In tegenstelling tot andere lijnen die station Overvecht aandoen kent lijn 30 een relatief groot aantal overstappers tussen trein en bus. Dit komt omdat deze lijn voor reizigers een aanzienlijk snellere route biedt tussen Hilversum (een specifieke herkomst) en Science Park (een specifieke bestemming). Het is dan logisch hier een goede bus-trein aansluiting te faciliteren. Voor andere lijnen geldt dit minder. Als op een station veel treinen uit verschillende richtingen aankomen, er geen dominante overstaprelatie bestaat en het aantal overstappers relatief laag is in vergelijking tot het aantal instappers elders op een lijn, dan is het niet zinvol / gewenst de dienstregeling van buslijnen af te stemmen op de treindienst. Dit geldt voor vrijwel alle lijnen anders dan lijn 30, die station Overvecht aandoen. We nemen de suggestie daarom niet over.

Gemeente Zeist

Opmerking: de gemeente wenst door provincie geïnformeerd te worden over de plannen m.b.t. de stalling in Zeist, die onlangs door de provincie is aangekocht.

Reactie: De provincie neemt hierover direct contact op met de gemeente Zeist.

Wens: Den Dolder en Austerlitz ook 's avonds en in het weekend bedienen / uitbreiden U-flex naar Den Dolder en Austerlitz.

Reactie: Deze wens is overgenomen in het definitieve vervoerplan. Zowel in Austerlitz en Den Dolder bieden we onder voorbehoud van uitvoerbaarheid en financiering U-flex aan buiten de bedieningstijden van vaste lijnen.

Wens: Onderzoeken mogelijkheden voor een directe lijn Zeist – Montfoort via Houten en IJsselstein

Reactie: We onderzoeken voor een volgend vervoerplan graag samen met Keolis en gemeenten de haalbaarheid van een deze verbinding.

U10

Opmerking: U10 heeft zorgen over de uitvoerbaarheid van het vervoerplan i.r.t. krapte arbeidsmarkt en netcongestie.

Reactie: Gezien de afschalingen die de afgelopen jaren nodig bleken vanwege personeelstekorten en de moeizame start van verschillende concessies elders in het land begrijpen we de zorgen. We hebben op dit moment echter geen reden om aan te nemen dat we het voorliggende vervoerplan niet uitvoerbaar is. Omdat meerdere stakeholders deze zorgen hebben geuit, zullen we ondanks ons vertrouwen een noodscenario voorbereiden zodat een soepele start ook bij onvoorziene omstandigheden is gegarandeerd.

Opmerking: U10 heeft zorgen over de capaciteit van busstations i.r.t. geplande uitbreiding van het vervoeraanbod.

Reactie: We onderzoeken samen met provincie waar mogelijk knelpunten ontstaan en zoeken samen met betrokken wegbeheerders naar oplossingen hiervoor.

Wens: U10 vindt het wijzigen van lijnnummers niet wenselijk

Reactie: In het vervoerplan wordt toegelicht welke lijnnummers worden gewijzigd en waarom. We passen de lijnnummers alleen aan waar dat ook een meerwaarde heeft voor een duidelijk OV-netwerk. Onze ervaring is dat het wijzigen van lijnnummers niet tot problemen leidt wanneer reizigers hierover goed worden geïnformeerd. We nemen dit mee in de informatie die we met reizigers delen in aanloop naar de nieuwe dienstregeling.

Opmerking: U10 vraagt aandacht voor enkele straten die ongeschikt worden geacht als busroute of inzet van specifiek materieel.

Reactie: Voor zover het straten betreft die bedacht waren voor gebruik door buslijnen van de concessie Utrecht Binnen, bespreken we deze met betrokken gemeenten.

Opmerking: Gemeenten willen graag in gesprek over de gevolgen van uitbreiding van 30 km/h zones op het vervoeraanbod.

Reactie: Momenteel onderzoeken we de gevolgen van de verlaging van de maximumsnelheid op een groot aantal straten in Utrecht. We bespreken onze conclusies vanzelfsprekend met de gemeente Utrecht en informeren andere gemeenten indien gewenst. We gaan graag in gesprek met gemeenten die vergelijkbare plannen ontwikkelen of overwegen.

Gezamenlijke bedrijven en instellingen Science Park

Opmerking: Aandacht gevraagd voor verwachte reizigerstoename als gevolg van komst nieuwe bedrijven en gunstiger OV-werkgeversbeleid.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan wordt de frequentie op een groot aantal lijnen met ingang van de nieuwe dienstregeling verhoogd. Daarnaast zetten we op veel lijnen langere bussen in en onderzoeken we uitbreiding van de dienstregeling op de Uithoflijn. Voor alle lijnen geldt dat we het gebruik vanaf de start van de concessie monitoren. Waar nodig doen we in een volgend vervoerplan voorstellen voor verdere uitbreidingen.

Gezamenlijke bedrijven en instellingen Lage Weide

Wens: Betere afstemming van dienstregeling op werktijden en betere ontsluiting van het bedrijventerrein.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan wordt de bediening van bedrijventerrein Lage Weide volgend jaar verder verbeterd met ruimere bedieningstijden en hogere frequenties op veel lijnen. We gaan graag in gesprek over specifieke behoeftes van bedrijven op Lage Weide waarin ondanks de in dit vervoerplan voorgestelde uitbreidingen en frequentieverhogingen niet wordt voorzien.

4 Resultaten enquête publieksconsultatie

In de enquête zijn in totaal 25 voorstellen voorgelegd. De uitkomsten van de enquête zijn samengevat in onderstaande tabel. Hierin zijn de voorstellen gesorteerd op de verhouding tussen respondenten dat het wel / niet eens is met de maatregel. Met de eerstgenoemde maatregel zijn dus relatief de minste respondenten het eens, met het laatstgenoemde voorstel zijn relatief de meeste respondenten het eens.

Beoordeling wijzigingsvoorstellen publieksconsultatie			
Serie:	Aantal eens	Aantal oneens	Verhouding eens/oneens
Halte: opheffen halte Adelaarstraat (lijn 1)	144	122	0,85
Lijn 77: lagere frequentie uitlopers Nieuwegein / Bilthoven in de daluren	167	136	0,81
Lijn 124/127: andere invulling bediening Kockengen/Haarzuilens/Vleuten	145	44	0,30
Lijn 46: niet meer rijden	160	41	0,26
Lijn 412: niet meer rijden. In plaats daarvan lijn N9 en N50 wel rijden	335	72	0,21
Lijn 6: koppelen aan deeltraject Terwijde – Utrecht CS van lijn 4	170	35	0,21
Lijn 5: koppelen aan deeltraject Voordorp – Utrecht CS van lijn 4	169	33	0,20
Lijn 77: hogere frequenties op kerntraject binnen Utrecht	247	43	0,17
Nachtnet: ook rijden in nacht van donderdag op vrijdag	590	96	0,16
Zaterdag: verschuiving periode dagfrequentie van 9.00-18.00 naar 10.00-19.00	445	60	0,13
Lijn 18: koppeling met lijn 14 en frequentieverhoging Utrecht CS – Rijnsweerd	190	18	0,09
Lijn 32: nieuwe, directe verbinding Houten – Science Park	295	26	0,09
Lijn 84: frequentieverhoging in de spits naar 8x/u	236	20	0,08
Lijn 67: nieuwe verbinding Utrecht CS – Rijnhuizen – Nieuwegein City	243	20	0,08
Merwedekanaalzone: nieuwbouw frequenter bediend met diverse lijnen	330	25	0,08
Lijn 48: frequentieverhoging in de spits	225	17	0,08
Ochtendknoop: gelijktijdige aankomst- en vertrek alle ritten op Utrecht CS	402	27	0,07
Lijn 11: routewijziging in Vleuten-Dorp	164	11	0,07
Lijn 29: traject Vleuten – De Meern ook 's avonds bediend	258	17	0,07
Ruimtekwartier: nieuwbouw frequenter bediend met lijn 38 en 48	289	18	0,06
Nieuwegein City / Rijnhuizen: nieuwbouw frequenter bediend met diverse lijnen	333	16	0,05
Tram: uitbreiding bedieningsperiodes op de Uithoflijn	510	24	0,05
Diverse lijnen: frequentieverhoging in de spits	428	20	0,05
A12-zone/Leidsche Rijn: nieuwbouw frequenter bediend met lijn 10 en 48	341	15	0,04
Ochtendknoop: gelijktijdige aankomst- en vertrek alle eerste ritten op Utrecht CS	422	16	0,04

Conclusie internet-enquête

De enquêteresultaten laten zien dat alle voorstellen overwegend positief worden ontvangen. De enquête geeft dan ook geen aanleiding om in het vervoerplan voorgestelde wijzigingen te heroverwegen. Wel zijn mede naar aanleiding van door respondenten geplaatste overige opmerkingen enkele wijzigingen doorgevoerd in het definitieve vervoerplan. Deze wijzigingen worden toegelicht in hoofdstuk 1 van dit document.

5 Overige reacties enquête publieksconsultatie

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

Wens: langere bussen op lijn 1 (1x)

Dit is wat voorgesteld wordt in het vervoerplan.

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

Dit is wat voorgesteld wordt in het vervoerplan.

Wens: lijn 3 vaker rijden in de spits (1x)

In dit vervoerplan is geen frequentieverhoging voorzien in de spits op lijn 3. Wel wordt de spitsfrequentie 's avonds langer doorgereden.

Wens: andere vertrektijd lijn 5 bij halte Graadt van Roggenweg (1x)

Het is helaas niet mogelijk de vertrektijden van lijnen op specifieke haltes aan te passen op individuele wensen.

Vraag: gaat lijn 5 ook 's avonds / in het weekend rijden tussen Terwijde en Maarssen i.v.m. nieuwbouw Haarrijn (2x)

Nee, lijn 5 rijdt tussen Maarssen en Terwijde alleen op weekdays tot ongeveer 19.30. Dit is gelijk aan de huidige situatie. We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: hogere frequentie lijn 5 (CS – Voordorp) (1x)

Lijn 5 rijdt dagelijks overdag 4x/u, daarbuiten 2x/u. We zien op dit moment geen aanleiding om de frequentie op dit traject te verhogen.

Vraag: waarom rijdt lijn 5 op weekdays 2x/u en in het weekend 4x/u? (1x)

Dit is niet het geval. Lijn 5 rijdt tussen Voordorp en Utrecht CS altijd 4x/u, behalve 's avonds; dan wordt 2x/u gereden. Tussen Terwijde en CS wordt altijd 2x/u gereden, behalve in de spitsrichting tussen Oog in Al en Utrecht CS; dan wordt 4x/u gereden.

Suggestie: spitsverdichting lijn 5 starten op Station Leidsche Rijn i.p.v. halte Racinelaan (1x)

We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan. In 2026 startten en eindigen de extra ritten op lijn 5 bij halte Racinelaan.

Wens: hogere frequentie op verbinding naar Oog in Al (3x)

In het vervoerplan is voor Oog in Al een frequentieverhoging opgenomen in de spits van 2 naar 4x/u. Een verdere verhoging van de frequentie is op dit moment niet aan de orde.

Suggestie: lijn van de Vleutenseweg verleggen naar Oog in Al (1x)

Gezien de vervoervraag is het toevoegen van een extra lijn door Oog in Al niet nodig. Bovendien is de route door Oog in Al langer en vertraginggevoelig. Het verleggen van een lijn van de Vleutenseweg naar Oog in Al is dus niet in het belang van een veel grotere groep doorgaande reizigers. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: liever lijn 5 koppelen met lijn 6 i.p.v met lijn 4 (1x)

De koppeling van lijn 4 en 6 heeft dienstregelingstechnisch meer voordelen dan koppeling van lijn 5 en 6. Daarnaast komt de vervoervraag op het traject Terwijde – CS van lijn 4 meer overeen met lijn 6, waardoor een passender voertuiginzet mogelijk is. We nemen de suggestie daarom niet over.

Suggestie: lijn 5 koppelen met lijn 55 in plaats van met lijn 4 (1x)

Het koppelen van lijn 5 en 55 heeft verschillende nadelen. Voor reizigers is het nadeel dat lijn 55 op sommige momenten (zoals 's avonds en op zondag overdag) met een lagere frequentie rijdt dan lijn 5. Hierdoor zou alsnog een deel van de ritten vanuit Oog in Al eindigen op Utrecht CS. Ook exploitatief is deze koppeling minder gewenst: door de lusroute in Maartensdijk i.c.m. de benodigde rijtijd zouden bussen 's avonds en in het weekend lang stilstaan bij halte Walter Kollolaan in Terwijde, waar ook geen pauzevoorzieningen zijn voor chauffeurs.

Suggestie: wanneer lijn 6 2x/u rijdt lokaal in Overvecht verdichten tot 4x/u met buurtbus (1x)

Het gebruik van lijn 6 's avonds geeft geen aanleiding om deze lijn 's avonds lokaal te verdichten in Overvecht. Bovendien liggen de meeste haltes van lijn 6 op loopafstand van lijn 1 en / of 3, die wel 4x/u rijden in de avonduren.

Wens: verschuiven blok met hogere dagfrequentie op zaterdag ook op lijn 6 (1x)

Op alle lijnen die op zaterdag overdag een hogere frequentie rijden dan op zaterdagochtend- en avond, wordt het blok waarin de hogere dagfrequentie wordt gereden verschoven. Dit doen we dus ook op lijn 6.

Suggestie: lijn 6 vanaf station Terwijde via de Parkzichtlaan terugrijden naar Utrecht CS (1x)

Lijn 6 is op weekdays overdag op station Overvecht gekoppeld aan lijn 30, die een vaste aansluiting biedt op treinen van / naar Hilversum. Vanwege de vaste treinaansluiting op station Overvecht zal lijn 6 op station Terwijde soms enige tijd stil staan. Stilstand halverwege een lusroute is niet gewenst. We willen flexibel blijven v.w.b. aankomst en vertrek op station Terwijde en nemen de suggestie daarom niet over.

Suggestie: lijn 7 verlengen naar Oud-Zuilen / Op Buuren (1x)

We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan. In 2026 wijzigt de route van lijn 7 niet.

Wens: snellere route lijn 8 in Lunetten (3x)

Gezien de beschikbare infrastructuur zijn slechts twee routes mogelijk in Lunetten. De huidige route van lijn 8 en de route die lijn 10 nu rijdt via de Brennerbaan. De route via de Brennerbaan is voor lijn 8 niet geschikt, omdat het centrum van Utrecht dan niet meer bereikbaar is vanuit een groot deel van Lunetten. Lijn 10 rijdt juist wel via de Brennerbaan, omdat dit een verbindende lijn is tussen station Lunetten en Kanaleneiland / Papendorp / Leidsche Rijn.

Wens: lijn 10 ook 's avonds / frequenter rijden (2x)

Dit is wat voorgesteld wordt in het vervoerplan.

Opmerking: zorgen over inzet midibussen op lijn 11 in de daluren (1x)

Op lijn 11 wordt op een beperkt aantal ritten in de daluren een iets kleinere bus ingezet. De nieuwe midibussen zijn bovendien 2 meter langer dan de midibussen die tot vorig jaar werden ingezet op lijn 11. Gezien de bezetting van de betreffende ritten verwachten we hier geen capaciteitsproblemen.

Opmerking: blij met verleggen route lijn 11 naar Vleuten-Dorp (1x)

De gemeente heeft bezwaar gemaakt tegen de voorgestelde routewijziging. We houden daarom voorlopig de huidige route aan. We onderzoeken samen met de gemeente de effecten van een eventuele routewijziging. Mocht de uitkomst van dit onderzoek positief zijn, dan wijzigen we de route alsnog op een later moment in 2026.

Wens: herstel directe verbinding tussen Maarssen-Dorp en Utrecht-Centrum (7x)

Met ingang van dienstregeling 2020 zijn lijn 5 (nu 12) en 120 samengevoegd en is de route van beide lijnen binnen Utrecht verlegd naar de Cartesiusweg en Vleutenseweg. Het klopt dat het centrum van Utrecht hierdoor niet meer rechtstreeks bereikbaar is vanuit Maarssen-Dorp. De nieuwe route is echter tot stand gekomen op basis van meerdere ontwikkelingen. Zo wordt de Amsterdamsestraatweg momenteel heringericht tot 30 km/u-zone, waardoor deze minder geschikt is als busroute. Daarnaast is de Cartesiusdriehoek volop in ontwikkeling en dat vraagt om een goede OV-verbinding, waar lijn 12 en 120 mede invulling aan geven. Vanuit Maarssen-Dorp is het centrum van Utrecht nog altijd goed bereikbaar. Bij halte Prins Bernhardplein in Zuilen kan worden overgestapt van lijn 12 / 120 op diverse lijnen naar Utrecht-Centrum, die afhankelijk van dag en tijd samen 8 tot 18x/u rijden. Wat ons betreft voldoet de huidige lijnvoering aan de verwachting. Het is helaas niet mogelijk om elke wijk en kern een rechtstreekse verbinding met het centrum te bieden.

Wens: lijn 12 weer door Zandweg-Oostwaard laten rijden (6x)

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

Wens: aanpassen vertrektijden lijn 12 op station Maarssen (1x)

Lijn 12 en 120 rijden op het gezamenlijke traject om en om, zodat afhankelijk van dag en tijd samen een regelmatige tienminutendienst, kwartierdienst of halfuurdienst wordt geboden. De dienstregeling van lijn 120 wordt bepaald door aansluitingen op station Breukelen. De dienstregeling van lijn 12 volgt uit de dienstregeling van lijn 120. Het is hierdoor niet altijd mogelijk om met lijn 12 een goede treinaansluiting te bieden op station Maarssen. Reizigers tussen Maarssen-Dorp en Breukelen / Amsterdam kunnen gebruik maken van lijn 120 en op station Breukelen overstappen op de trein.

Suggestie: lijn 14 en 18 niet koppelen (1x)

In het definitieve vervoerplan is deze koppeling vervallen.

Suggestie: route lijn 18 verleggen van de Weg der Verenigde Naties naar Vleutenseweg (1x)

De route via Leidsche Rijn Centrum is langer dan de huidige route over de Weg der Verenigde Naties. Bovendien biedt lijn 28 al een verbinding tussen haltes aan de noordkant van Langerak en Utrecht CS via de Vleutenseweg. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: hogere frequentie naar Papendorp in de spits (1x)

Tussen Utrecht CS en Papendorp gaan meer bussen rijden. Onder andere lijn 102 en 107 gaan vaker rijden. Daarnaast worden op veel lijnen, waaronder op lijn 307, 184 en 395 bussen ingezet met meer capaciteit.

Wens: lijn 27 ook rijden op zaterdag (1x)

Vooralsnog zijn er geen plannen om lijn 27 ook te rijden op zaterdag.

Opmerking: extra rit lijn 28 op zondagochtend sluit niet aan op werktijden. Wens aankomst om 7.15 (1x)

We gaan dit onderzoeken en passen zo nodig de vertrektijd van deze rit aan.

Suggestie: spitsfrequenties lijn 18 en 28 wijzigen: in plaats van lijn 18 en 28 beide 8x/u rijden, lijn 28 10x/u en lijn 18 6x/u rijden met als doel meer capaciteit naar Rijsweerd én Science Park (1x)

De gesuggereerde frequentieaanpassingen zijn niet mogelijk met hetzelfde aantal bussen. Lijn 18 is juist bedoeld om specifiek meer capaciteit te bieden tussen Utrecht CS / Utrecht-Centrum en Rijsweerd. In tegenstelling tot Science Park bestaat voor reizigers naar Rijsweerd namelijk geen alternatief in andere lijnen. De capaciteit naar Science Park wordt bovendien al vergroot doordat op alle ritten van lijn 28 langere (24m) bussen worden ingezet. Daarnaast wordt een verhoging van de frequentie van de Uithoflijn in de spits onderzocht.

Wens: versnellen lijn 28 tussen station Vleuten en Utrecht CS (1x)

Het primaire doel van lijn 28 is niet het bieden van een snelle verbinding tussen station Vleuten en Utrecht CS, maar het ontsluiten van Vleuterweide en De Meern. We zien op dit moment geen mogelijkheden om lijn 28 te versnellen.

Wens: lijn 29 tot einde dienst rijden tussen Science Park en De Meern (2x)

Vooralsnog zijn er geen plannen om lijn 29 's avonds langer door te rijden tussen Science Park en De Meern. Voor de meeste relaties bestaat een alternatief in andere lijnen.

Wens: lijn 29 4x/u rijden tussen De Meern en Vleuten (2x)

In dit vervoerplan wordt de frequentie op het drukste moment in de ochtendspits richting Science Park verhoogd naar 4x/u. Op overige momenten blijft de frequentie vooralsnog 2x/u.

Wens: avondritten lijn 29 tussen Vleuten en De Meern doortrekken naar De Meern-Oost (2x)

De avondritten van lijn 29 rijden niet naar De Meern-Oost omdat hiervoor inzet van een tweede bus nodig is en lange stilstand ontstaat in beide omlopen. Dit is niet efficiënt en weegt niet op tegen de meerwaarde. Reizigers kunnen bij halte Europaweg of Veldhuizen al overstappen op lijn 28 en 102.

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

We nemen deze wens mee bij het uitwerken van de dienstregeling van beide lijnen.

Suggestie: avondritten lijn 29 De Meern – Vleuten in Vleuten aansluiten op trein naar Utrecht (1x)

De avondritten van lijn 29 gaan aansluiten op de trein van / naar Utrecht.

Wens: lijn 31 (Nieuwegein – IJsselstein) ook rijden 's avonds en in het weekend (1x)

Op dit moment zijn er geen plannen om lijn 31 ook 's avonds en in het weekend te rijden. De tram biedt dan een goed alternatief.

Wens: lijn 31 laten halteren op busstation Nieuwegein City (2x)

Zoals toegelicht in vervoerplan 2025 is het in het belang van de grootste groep reizigers om de haltes op de Zuidstedeweg te handhaven. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: betere aansluiting tussen lijn 295 en 31 bij IJsselstein Binnenstad (1x)

We zullen de mogelijkheden voor het verbeteren van deze aansluiting onderzoeken bij het uitwerken van de dienstregeling.

Wens: inzet langere bussen op lijn 31 (1x)

Op veel lijnen, waaronder lijn 31, worden langere bussen ingezet.

Wens: lijn 32 ook buiten spits rijden (3x)

Op dit moment zijn er geen plannen om lijn 32 ook buiten de spits te rijden.

Vraag: waarom sluit lijn 32 aan op de trein in Houten. Reizen via Houten niet logisch voor treinreizigers (1x)

We verwachten dat lijn 32 in de praktijk vooral gebruikt zal worden door inwoners van Houten. Voor treinreizigers uit de richting Tiel / 's Hertogenbosch met bestemming Science Park blijft reizen via Vaartsche Rijn inderdaad de snelste verbinding. Op enkele relaties, bijvoorbeeld tussen Tiel / 's Hertogenbosch en bedrijventerrein De Liesbosch, levert een goede treinaansluiting wel reistijdwinst op. Voor die beperkte groep nemen we de moeite om lijn 32 toch goed aan te sluiten op de trein. Naast de treinaansluiting houden we vooral rekening met start- en eindtijden van bedrijven en (onderwijs)instellingen op Science Park.

Wens: lijn 34 vroeger rijden in het weekend / aansluitend op werktijden UMC (2x)

In het vervoerplan wordt voorgesteld om lijn 34 in het weekend vroeger te laten starten. Het komend jaar zullen we onderzoeken welke uitbreidingen aanvullend daarop nog gewenst zijn. Een verdere verruiming van de bedieningstijden is dan mogelijk onderdeel van een volgend vervoerplan.

Wens: lijn 34 frequenter / vroeger rijden tussen Zeist en Amersfoort (3x)

In dit vervoerplan wordt de frequentie tussen Zeist en Amersfoort verhoogd in de spits van 2 naar 4x/u. Daarnaast worden de bedieningsperiodes op alle dagen van de week verruimd.

Wens: lijn 43 ook 's avonds / met hogere frequentie rijden (3x)

Op dit moment zijn er geen plannen om de dienstregeling van lijn 43 uit te breiden.

Wens: lijn 43 doortrekken naar Zeist (2x)

Vooralsnog zijn er geen plannen om lijn 43 door te trekken naar Zeist. In de nieuwe dienstregeling gaat lijn 43 op weekdays overdag wel 1x/u doorrijden als lijn 57, waardoor een overstapvrije verbinding ontstaat tussen Houten / Odijk en het ziekenhuis en centrum van Zeist (via Austerlitz).

Wens: hogere frequentie lijn 44 (1x)

Gezien de vervoervraag is de frequentie waarmee lijn 44 nu rijdt passend. Er zijn op dit moment geen plannen voor verhoging van de frequentie.

Wens: lijn 48 Nieuwegein – Maarssen ook 's avonds rijden (3x)

Op dit moment zijn er geen plannen om lijn 48 ook in de avonduren te rijden tussen Nieuwegein en Maarssen.

Suggestie: route lijn 48 strekken tussen haltes Kwadrant en Savannahweg (1x)

We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan. In 2026 wijzigt de route van lijn 48 niet.

Afstemmen lijn 5 en 55 op gezamenlijk traject (1x)

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

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

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

Wens: lijn 57 ook 's avonds en in het weekend rijden (5x)

We verwachten dat het aantal reizigers dat 's avonds en in het weekend gebruik zou maken van lijn 57 te beperkt is voor een vaste busverbinding. Om de bereikbaarheid van Austerlitz 's avonds en in het weekend te verbeteren komt U-flex beschikbaar.

Wens: hogere frequentie lijn 57 (1x)

Gezien het huidige gebruik stellen we geen verhoging van frequentie voor op deze lijn.

Wens: behoud overstap 57 – 59 bij busstation Zeist (1x)

We stemmen de dienstregeling van lijn 57 en 59 af, zodat een aansluiting op Zeist Busstation blijft bestaan.

Suggestie: vaste korte koppeling lijn 64 / 74 / 84 op eindpunt Hoef en Haag (1x)

Het is helaas niet altijd mogelijk / wenselijk om lijn 64, 74 en 84 kort te koppelen vanwege aansluitingen / afstemming van lijnen elders in het netwerk. We nemen de suggestie daarom niet over.

Opmerking: zorgen over inzet gelede bussen op lijn 65 door Vreeswijk (1x)

In de aanbesteding is geen verbod op de inzet van gelede bussen op lijn 65 opgenomen. Wel is gevraagd om het aandeel gelede bussen in de vloot fors te verhogen. Lijn 65 is daarnaast een goed gebruikte lijn waarlangs de komende jaren op verschillende plekken nieuwe woningen worden gebouwd. We zien daarom noodzaak om gelede bussen in te zetten op lijn 65.

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

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

Wens: extra vroege rit lijn 73 of 74 Zeist - Utrecht (1x)

Op veel lijnen, waaronder lijn 73 en 74, worden op alle dagen van de week extra vroege ritten geboden.

Suggestie: route lijn 73 verleggen van de Vleutenseweg naar de Stadsbaan / Weg der Verenigde Naties (1x)

De voorgestelde alternatieve route biedt twee extra haltes een directe verbinding met Utrecht CS. Daar staat tegenover dat de alternatieve route aanzienlijk langer is. Dit is niet in het belang van een veel grotere groep doorgaande reizigers. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: halte Vredenburg toevoegen aan lijn 73 (1x)

Halte Vredenburg wordt momenteel alleen bediend door de lijn 2, 5, 8, 55 en 74. Overige lijnen halteren bij de nabijgelegen haltes Sint Jacobsstraat of Neude. Halte Vredenburg is fysiek niet lang genoeg om door alle lijnen te worden aangedaan en kan ook niet worden verlengd. Bij het toevoegen van extra lijnen bestaat het risico dat de doorgaande busbaan en het kruispunt Vredenburg / Sint Jacobsstraat wordt geblokkeerd. Dit hindert fietsers, taxi's, hulpdiensten en ander OV en levert verkeersonveilige situaties op. We zien dan ook geen mogelijkheid om halte Vredenburg op te nemen in de route van lijn 73.

Wens: ook in de spits een directe verbinding Vianen-Centrum – Nieuwegein (1x)

In het definitieve vervoerplan stellen we voor om lijn 74 en 84 beiden 4x/u te laten rijden binnen Vianen. Hierdoor worden zowel reizigers met een bestemming in Nieuwegein / Utrecht-Zuid als reizigers met bestemming Utrecht CS goed bediend.

Wens: herstel voormalige route lijn 74 in Zeist (2x)

De route van lijn 74 in Zeist-West is vorig jaar op verzoek van de gemeente Zeist gewijzigd. Er zijn geen plannen om de route opnieuw te wijzigen.

Suggestie: lijn 74 en 84 beide 4x/u rijden in de spits binnen Vianen (1x)

Deze suggestie nemen we over.

Wens: hogere frequentie lijn 74 's avonds (1x)

De frequentie van lijn 74 wordt in de avonduren tussen Nieuwegein City en Utrecht CS verhoogd van 2 naar 4x/u.

Op andere deeltrajecten wijzigt de frequentie niet.

Hogere frequentie Nieuwegein – Utrecht in de avondspits (1x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan wordt de frequentie van alle buslijnen tussen Nieuwegein en Utrecht in de avondspits verhoogd.

Suggestie: lijn 74 (deels) verleggen naar Fokkesteeg ter compensatie van vervallen lijn 46 (2x)

Deze suggestie nemen we niet over, omdat de bediening van haltes op de huidige route hierdoor verslechterd evenals de overstap op de tram naar IJsselstein bij halte Doorslag. Op weekdays overdag worden de haltes op de Vreeswijksestraatweg ook bediend door lijn 565. Daarbuiten bestaat een alternatief in de tram, aan de westkant van Fokkesteeg.

Wens: betere aansluiting bussen op trein bij Driebergen-Zeist (2x)

Waar mogelijk bieden we goede aansluitingen op de trein. Vanwege aansluitingen / afstemming van lijnen elders in het netwerk is dit echter niet altijd mogelijk.

Wens: inzet langere bussen op lijn 74 (1x)

Op veel lijnen, waaronder lijn 74, worden langere bussen ingezet.

Wens: lijn 77 weer doortrekken naar Fokkesteeg / Vreeswijk (2x)

In 2020 is lijn 77 ingekort tot Nieuwegein City. Vreeswijk bleek destijds met lijn 65 én 77 overbediend. Er is toen voor gekozen de dienstregeling van lijn 65 uit te breiden naar de avonduren en het weekend en lijn 77 in te korten tot Nieuwegein City. Het OV-aanbod sluit hierdoor beter aan bij de reizigers aantallen en op de belangrijkste reisbeweging vanuit Vreeswijk, namelijk die van / naar Utrecht CS. Op deze verbinding is lijn 65 aanzienlijk sneller dan voorheen lijn 77. In 2021 is de wijkbus (lijn 565) geïntroduceerd tussen Vreeswijk en Nieuwegein City. Voor een kleinschalige OV-verbinding presteert deze lijn goed, maar de aantallen reizigers zijn niet zodanig, dat het doortrekken van lijn 77 wenselijk / noodzakelijk is.

Wens: inzet kleinere bussen op lijn 77 in Bilthoven (1x)

Waar dat kan, rijden we op minder drukke lijnen / tijden met kleiner materieel. Dit moet dan wel mogelijk zijn op het hele traject. Lijn 77 is hiervoor op het traject binnen Utrecht echter te druk.

Bezwaar: oneens met frequentieverlaging op uitlopers lijn 77 (9x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan is het gebruik van lijn 77 binnen Utrecht aanzienlijk hoger dan op de uitlopers naar Bilthoven en Nieuwegein. We verwachten bovendien dat het gebruik binnen Utrecht verder toeneemt naarmate meer woningen worden opgeleverd in de Merwedekanaalzone. Op de uitlopers wordt ten opzichte van de huidige situatie alleen op weekdays in de daluren de frequentie verlaagd van 6 naar 4x/u. In het weekend blijft de frequentie op de uitlopers net als nu 4x/u. In de spits wordt de frequentie juist verhoogd van 6 naar 8x/u.

Wens: lijn 77 weer rijden via de Rembrandtlaan (1x)

Met gemeente De Bilt is afgesproken dat de Rembrandtlaan niet meer gebruikt wordt als busroute. Lijn 77 blijft daarom de huidige route rijden.

Wens: betere aansluiting lijn 77 op de trein in Bilthoven (1x)

De dienstregeling van lijn 77 wordt aangepast, zodat beter wordt aangesloten op de trein.

Suggestie: lijn 77 in de avonduren rijden via Kerklaan i.v.m. sociale veiligheid Van Boetzelaerpark (1x)

Dit probleem is onvoldoende reden om lijn 77 een deel van de dag een andere route te laten rijden. We geven het signaal m.b.t. de looproute naar halte Hessenweg door aan de gemeente De Bilt.

Suggestie: lijn 81 / 44 / 43 / 57 koppelen tot één lijn met gelijke frequentie (1x)

De frequenties en bedieningstijden van deze lijnen verschillen. Het verhogen van frequenties en verruimen van bedieningsperiodes vraagt extra dienstregelingen die op dit moment niet beschikbaar zijn. Daarnaast is om praktische redenen een vaste koppeling niet wenselijk. Het is dan namelijk niet mogelijk om wat langer stil te staan op de huidige eindpunten t.b.v. aansluitingen op andere lijnen en / of de trein. Wel streven we ernaar om lijn 81, 44, 43 en 57 waar mogelijk op elkaar door te koppelen, zodat doorgaande reizigers niet onnodig over hoeven te stappen.

Wens: lijn 84 in vroege avond langer doorrijden (1x)

De laatste rit lijn 84 vertrekt in 2026 ca. 30 minuten later van Utrecht CS. De suggestie voor verdere uitbreiding nemen we mee als input voor een volgend vervoerplan.

Wens: vroegere rit lijn 85 op zondag (1x)

Dit is wat voorgesteld wordt in het vervoerplan.

Wens: hogere frequentie lijn 85 avonduren (1x)

In 2026 worden wel extra late ritten geboden, maar wijzigt de frequentie in de avonduren niet. We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: lijn 85 en 90 ook laten halteren bij halte M.A. Tellegenlaan (1x)

Deze haltes zijn niet lang genoeg om alle passerende lijnen hier te laten stoppen. Vooralsnog stoppen daarom alleen lijn 65, 66, 67, 74 en 102 bij deze halte.

Suggestie: lijn 85 versnellen door bussen te keuren als T100 (1x)

Op lijn 85 worden geen T100-bussen ingezet. De meerwaarde is beperkt doordat lijn 85 een relatief kort deel van de route over de snelweg rijdt.

Wens: extra late rit lijn 90 met vertrek om 00.30 van de Lekbrug (1x)

Gezien de bezetting van lijn 90 in de avonduren handhaven we vooralsnog het huidige aantal ritten.

Wens: garanderen aansluiting lijn 85 op 90 op de Lekbrug 's avonds (1x)

We nemen in onze werkinstructies op dat lijn 90 richting Ameide wacht op de aankomst van lijn 85.

Wens: lijn 111 ook rijden op weekdays in de winterperiode (1x)

In het definitieve vervoerplan is een voorstel opgenomen voor een andere invulling van lijn 111 en 127. Daarbij gaat lijn 111 op alle dagen van de week rijden.

Suggestie: andere invulling bediening Breukelen – Kockengen – Vleuten (1x)

In het definitieve vervoerplan is een variant op dit voorstel opgenomen. Daarbij gaat lijn 111 op alle dagen van de week rijden tussen Vleuten en Breukelen via kasteel De Haar en Kockengen en vervalt lijn 127. Tussen station Vleuten en de vervallen haltes van lijn 127 komt U-flex beschikbaar.

Wens: directe verbinding Westbroek – Station Overvecht (1x)

Het eindpunt van lijn 122 is onlangs verlegd van station Overvecht naar Overvecht-Noord. In vervoerplan 2025 is toegelicht waarom dit nodig was. We zien geen noodzaak om lijn 122 weer door te trekken naar station Overvecht.

Wens: lijn 122 frequenter rijden / ook rijden in het weekend (1x)

Het gebruik van lijn 122 is marginaal. Frequentieverhoging ligt dan ook niet voor de hand. Gezien het zeer beperkte gebruik is ook uitbreiding van de bedieningsperioden niet aan de orde. Om reizigers 's avonds en in het weekend een alternatief te bieden komt U-flex beschikbaar tussen haltes van lijn 122 en enkele knooppunten.

Wens: lijn 146 ook 's avonds en in het weekend rijden (2x)

Dit is een vraag voor Arriva en / of provincie Gelderland. We geven de wens door.

Wens: lijn 565 rijden tot 21.00 i.v.m. vervallen lijn 46 in Fokkesteeg (1x)

Lijn 565 wordt gereden door vrijwilligers. We verwachten dat niet voldoende vrijwilligers gevonden kunnen worden om lijn 565 ook 's avonds te rijden. Bovendien is de vervoervraag dan zeer beperkt en bestaat voor reizigers naar Fokkesteeg een alternatief in de tram.

Suggestie: extra vroege rit lijn 447 (tussen 0.30 en 1.45) (1x)

We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: nachtnet beter aansluiten op nachttrein (2x)

Gezien de frequenties waarmee de nachtbussen rijden, is het helaas niet mogelijk goede aansluitingen op nachttreinen te bieden. We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Opmerking: aandacht gevraagd voor bereikbaarheid Zeist-West bij opheffen lijn 412 (1x)

De haltes op de Utrechtseweg, die nu bediend worden door lijn 412, worden overgenomen door lijn N50, die extra gaat rijden in de nacht van donderdag op vrijdag. Hiermee wordt bovendien de reistijd tussen Utrecht-Centrum en haltes op de Utrechtseweg verkort, omdat lijn N50 in tegenstelling tot lijn 412 niet via Science Park en Zeist-Centrum / Kerckebosch rijdt.

Wens: meer vervoer 's ochtends vroeg / 's nachts (3x)

Op veel lijnen worden op alle dagen van de week extra vroege en late ritten geboden. Het nachtnet wordt uitgebreid naar de nacht van donderdag op vrijdag.

Wens: tram op zondagochtend vanaf aanvang dienst 2 i.p.v. 1x/u rijden (2x)

De tram rijdt op zondagochtend vanaf aanvang dienst al 2x/u en dit blijft zo.

Wens: hogere frequentie tram avonduren IJsselstein (1x)

Gezien de vervoervraag volstaat de huidige frequentie. Er zijn geen plannen om de tram op dit traject vaker te laten rijden.

Wens: permanente avonduitbreiding Uithoflijn tot 0.00 i.p.v. 23.30 i.v.m. diensten UMC (1x)

We onderzoeken de noodzaak en mogelijkheden voor een aanpassing van de voorgenomen eindtijd.

Opmerking: aandacht gevraagd voor de betrouwbaarheid van de tram (7x)

Onderbrekingen van de dienstuitvoering werden het afgelopen jaar in de meeste gevallen veroorzaakt door incidenten, zoals aanrijdingen of stroomuitval. Dit in tegenstelling tot voorgaande jaren, waarin juist vaak defecten aan infrastructuur en materieel oorzaak waren. Samen met de provincie werken we continue aan het verbeteren van de betrouwbaarheid van de tramexploitatie en evalueren we alle onderbrekingen zodat die in de toekomst waar mogelijk kunnen worden voorkomen.

Suggestie: trek de tram door naar Zeist (2x)

Vooralsnog zijn er geen plannen om de tram door te trekken naar Zeist.

Wens: Uithoflijn ook rijden 's avonds en in het weekend (9x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan worden de mogelijkheden hiervoor momenteel onderzocht.

Wens: inzet kortere trams op rustige momenten (1x)

Tramcombinaties kunnen alleen gekoppeld / gesplitst worden op de remise. Om praktische redenen rijden de trams daarom de hele dienst met dezelfde samenstelling.

Opmerking: zorgen over vertraging lijn 41 bij hogere spitsfrequentie UHL / langere sluiting overweg Koningsweg (1x)

We nemen dit aandachtspunt mee in de overwegingen.

Suggestie: informeer potentiële P+R-gebruikers bij uitbreiding bedieningsperioden Uithoflijn (1x)

Dit zal onderdeel zijn van de communicatie rondom de mogelijke uitbreiding van de bedieningsperioden.

Wens: tram toevoegen aan ochtend- avondknoop (1x)

We nemen de suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: Den Dolder toevoegen aan U-flex (1x)

In het definitieve vervoerplan wordt voorgesteld om U-flex ook aan te bieden in Den Dolder.

Wens: toevoegen halte Tienhovenseweg in Everdingen aan U-flex (1x)

Deze suggestie nemen we over. Alle bestaande haltes tussen Hagestein en Everdingen worden toegevoegd aan het U-flexgebied Vijfheerenlanden-Oost.

Wens: liever een vaste bus dan U-flex (1x)

U-flex heeft in verschillende gebieden in de regio kleinschalige vaste buslijnen vervangen. Tegenover de nadelen, namelijk dat U-flex vooraf moet worden gereserveerd, staan ook voordelen. Zo is U-flex dagelijks de hele dag beschikbaar en zijn een groot aantal nieuwe haltes toegevoegd op plaatsen die voorheen niet bereikbaar waren met het openbaar vervoer. We zijn tevreden over het concept en er zijn vooralsnog geen plannen om U-flex weer te vervangen door vaste buslijnen.

Wens: extraabri bij halte Zuidstedeweg/Centrum richting Science Park (1x)

Dit is een vraag voor de gemeente Nieuwegein. We geven de wens door.

Wens: meer lijnen laten stoppen bij halte Kerklaan in De Bilt (1x)

Sinds 2020 stoppen de U-link lijnen 50 en 73 niet meer bij een aantal weinig gebruikte haltes op het traject tussen de Jordanaan en Oorsprongpark (waaronder halte Kerklaan) en doet alleen lijn 74 deze haltes nog aan. Tegenover de nadelen voor een kleine groep gebruikers van de vervallen haltes, staat een kortere reistijd voor de veel grotere groep doorgaande reizigers tussen Zeist en Utrecht. De keuze om enkele haltes alleen nog met lijn 74 aan te doen is destijds weloverwogen gemaakt. We zien op dit moment geen aanleiding om lijn 50 en 73 weer bij deze haltes te laten stoppen.

Suggestie: Halte Sophialaan dichterbij Sophialaan verplaatsen (1x)

Het klopt dat de verdeling van haltes op de Arnhemse Bovenweg beter kan. Dit is iets dat meegenomen zou kunnen worden bij een eventuele toekomstige herinrichting.

Suggestie: halte Slotlaan verplaatsen richting Montaubanstraat (1x)

Dit is voorgesteld in vervoerplan 2025. De gemeente Zeist onderzoekt hiervoor de mogelijkheden.

Wens: alle lijnen naar Zuilen op CS laten vertrekken van zelfde perron (2x)

We begrijpen de wens. Helaas is op busstation Centrumzijde onvoldoende ruimte om extra lijnen toe te voegen. Daarnaast ligt het verplaatsen van lijn 1 naar Centrumzijde niet voor de hand, omdat lijn 1 dan extra op en neer moet rijden tussen het Smakkelaarsveld en CS Centrumzijde, terwijl de huidige halte aan de Jaarbeurszijde op de route ligt tussen de haltes Sint Jacobsstraat en Van der Goesstraat. Voor lijn 3 geldt het omgekeerde.

Suggestie: voeg perronlettering toe op haltes Soesterberg-West (1x)

In de digitale reisinformatie hebben de verschillende haltes wel een perronletter. We zullen de perronletters hier toevoegen op de halteborden.

Suggestie: niet alle lijnen laten halteren bij halte M.A. Tellegenlaan (1x)

Deze halte wordt al door een groot aantal lijnen overgeslagen. Net als nu stoppen volgend jaar lijn 65, 66, 67, 74, 102 en de nachtlijnen bij deze halte. Lijn 24, 85, 90, 107, 195, 295 en 388 stoppen niet bij deze halte.

Opmerking: Utrecht CS Jaarbeurszijde onaangename plek om te wachten (1x)

We geven dit signaal door aan de gemeente Utrecht.

Suggestie: halte Schepenbuurt verplaatsen in noordelijke richting i.v.m. ligging t.o.v. nieuwe halte Thomas à Kempisplantsoen (1x)

De afstand tussen halte Schepenbuurt en de toekomstige halte Thomas à Kempisplantsoen is 450 meter. Gezien de afstand tussen halte Schepenbuurt en station Zuilen zou halte Schepenbuurt idealiter inderdaad iets noordelijker liggen. Omdat halte Schepenbuurt recent is vernieuwd, zien we op dit moment geen reden om verplaatsing van de halte Schepenbuurt voor te stellen.

Bezwaar: oneens met vervallen halte Adelaarstraat (1x)

Het overslaan van deze halte compenseert deels de verliestijd voor doorgaande reizigers a.g.v. de herinrichting van de Adelaarstraat / Willem van Noortstraat tot fietsstraat. Bovendien liggen alternatieve haltes op korte afstand, zoals de verplaatste halte Willem van Noortstraat en halte Draaiweg van lijn 3. We handhaven daarom het voorstel om halte Adelaarstraat te laten vervallen.

Wens: betere verbinding naar bedrijventerreinen IJsselstein (1x)

We nemen de wens mee als input voor een volgend vervoerplan.

Wens: directe verbinding Soesterberg – Utrecht (5x)

Utrecht-Centrum is vanuit Soesterberg bereikbaar met een overstap in Zeist. Er zijn op dit moment geen plannen voor een directe verbinding tussen Soesterberg en Utrecht-Centrum.

Wens: directe verbinding IJsselstein – Leidsche Rijn (3x)

Leidsche Rijn is vanuit IJsselstein bereikbaar met een overstap in Nieuwegein. Er zijn op dit moment geen plannen voor een directe verbinding tussen IJsselstein en Leidsche Rijn.

Wens: directe verbinding Tienhoven – Maarssen / Breukelen (1x)

In het definitieve vervoerplan stellen we voor om U-flex aan te bieden tussen een groot deel van de haltes van lijn 122 (waaronder die in Tienhoven) en enkele knooppunten, waaronder station Maarssen.

Wens: directe verbinding Vianen – IJsselstein

Er zijn op dit moment geen plannen voor een directe verbinding tussen IJsselstein en Vianen. We nemen deze wens mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: directe verbinding Tuinwijk – Antonius Ziekenhuis (1x)

Het Sint Antonius Ziekenhuis is vanuit Tuinwijk bereikbaar met lijn 1 i.c.m. een overstap op lijn 11 (Overvecht) of 5 / 73 (Utrecht CS). Het is helaas niet mogelijk elke gewenste verbinding rechtstreeks te bieden.

Wens: directe verbinding Oog in Al – Kanaleneiland (1x)

Kanaleneiland is vanuit Oog in Al bereikbaar met lijn 5 i.c.m. een overstap op lijn 7 (Utrecht CS). Het is helaas niet mogelijk elke gewenste verbinding rechtstreeks te bieden.

Wens: directe verbinding Bunnik – Zeist (1x)

Zeist is op dit moment vanuit Bunnik bereikbaar via Utrecht of Odijk. Er zijn op korte termijn geen plannen voor een directe buslijn tussen deze plaatsen.

Wens: directe verbinding Lunetten / Zeist – USP c.q. herstel lijn 35 (5x)

Er zijn op korte termijn geen plannen om een directe buslijn te rijden tussen Lunetten / Zeist en Science Park. Vanuit Zeist is Science Park bereikbaar met (overstap op) lijn 34. Vanuit Lunetten is Science Park bereikbaar met een overstap op station Vaartsche Rijn.

Wens: directe verbinding tussen Galecop en Science Park c.q. herstel lijn 72 (1x)

In 2020 zijn lijn 71 en 72 opgegaan in lijn 34, 50 en 77. Door deze bundeling is het aantal reismogelijkheden flink toegenomen. Daar staat echter tegenover dat op sommige relaties onderweg moet worden overgestapt. Er zijn op dit moment geen plannen om deze wijzigingen terug te draaien.

Wens: vaste busverbinding in De Leijen c.q. herstel lijn 78 (1x)

Tot 2021 reed in De Leijen een vast busje, dat zeer beperkt werd gebruikt. De vaste lijn is daarom vervangen door U-flex. We zien op dit moment geen reden om U-flex weer te vervangen door een vaste buslijn.

Wens: nachtlijn van Utrecht naar Bilthoven / Hilversum c.q. herstel lijn 477 (1x)

Er zijn op dit moment geen concrete plannen om een nachtlijn te rijden van Utrecht naar Bilthoven / Hilversum.

Wens: herstel busverbinding over de Ravenswade c.q. herstel lijn 66 (2x)

De busroute over de Ravenswade is in 2019 vervallen omdat de route erg vertragingsgevoelig was en het aantal instappers beperkt. Het opnieuw in gebruik nemen van deze route ligt daarom niet voor de hand. Reizigers met bestemming De Liesbosch kunnen afhankelijk van hun bestemming gebruik maken van halte P+R Westraven of halte De Liesbosch op de Laagravenseweg.

Wens: verbinding naar Camp New Amsterdam (1x)

In het definitieve vervoerplan stellen we voor bij Camp New Amsterdam een U-flex halte te plaatsen. Van deze halte kan dan gereisd worden naar station Den Dolder en Soesterberg-Centrum (halte 't Zwaantje).

Wens: directe verbinding IJsselstein – Utrecht-Centrum (2x)

Utrecht is vanuit IJsselstein bereikbaar met de tram. De oostkant van het centrum van Utrecht is vanuit IJsselstein bereikbaar met een overstap op lijn 74 of 77 bij Westraven. Het is helaas niet mogelijk elke gewenste verbinding rechtstreeks te bieden.

Wens: een directe verbinding van Utrecht naar het Diaconessenhuis in Zeist (2x)

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

Wens: een busverbinding over de Burg. Middelweerdbaan / ontsluiten Fletiomare (2x)

De Burgemeester Middelweerdbaan ligt ongeveer 500 meter ten noorden parallel aan de busbaan langs de Rijksstraatweg, waar lijn 28, 29 en 102 nu rijden. Aan de noordkant van de Burgemeester Middelweerdbaan liggen aanzienlijk minder woningen en voorzieningen dan aan de zuidkant van de busbaan Rijksstraatweg. Nagenoeg alle bestemmingen langs de Middelweerdbaan liggen bovendien binnen 900m van een halte van lijn 28. Het is daarom niet logisch de busroute in noordelijke richting te verplaatsen. We nemen de suggestie niet over.

Wens: directe verbinding Hoograven – CS via Tolsteeg c.q. herstel lijn 6 (3x)

Er zijn op dit moment geen plannen voor een directe verbinding tussen Hoograven en Utrecht CS via Tolsteeg.

Wens: directe verbinding naar de meubelboulevard in Houten (1x)

De meubelboulevard in Houten is bereikbaar met lijn 47. Er zijn geen plannen voor aanpassing van busroutes in deze omgeving.

Wens: directe busverbinding vanaf station Houten Castellum (1x)

Houten Castellum is bereikbaar met de trein. Het ligt niet voor de hand parallel hieraan een busverbinding te bieden. Voor lokaal verkeer is U-flex beschikbaar.

Suggestie: directe busverbinding vanaf Merwedekanaalzone naar CS Centrumzijde (1x)

Busstation Centrumzijde ligt in tegenstelling tot busstation Jaarbeurszijde niet op de route van lijnen tussen de Merwedekanaalzone en Utrecht-Centrum. Het toevoegen van CS Centrumzijde betekent een extra omweg voor doorgaande reizigers, terwijl de meerwaarde minimaal is. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: een busverbinding naar het Offenbachplantsoen in Terwijde (1x)

Gezien de beschikbare infrastructuur is het helaas niet mogelijk dit deel van Terwijde beter te ontsluiten met de bus.

Wens: bus door IJsselstein-Noord (1x)

De meeste delen van IJsselstein, waaronder IJsselstein-Noord, worden ontsloten door de tram. Het ligt niet voor de hand parallel aan de tram een buslijn te rijden. We nemen de suggestie daarom niet over.

Wens: eenvoudiger overstap vanuit Zuilen / Overvecht naar haltes op binnenstadsas (1x)

Gezien de beperkte ruimte in de binnenstad is dit helaas niet eenvoudig te realiseren. Reizigers die niet kunnen of willen lopen van halte Sint Jacobsstraat naar halte Vredenburg / Neude kunnen op weekdagen overdag gebruik maken van lijn 27 of op andere momenten reizen via Utrecht CS.

Opmerking: lijnen die halteren aan de Centrumzijde bieden tijdens ochtend- / avondknoop geen overstap op lijnen die halteren aan de Jaarbeurszijde (1x)

De meeste reizigers hebben genoeg aan 5 minuten om een bus aan de andere kant van het station te kunnen halen. Bovendien zijn er voor veel relaties ook andere reismogelijkheden. Zo kunnen reizigers uit Overvecht die willen overstappen op een andere bus op CS, gebruik maken van de laatste rit lijn 1 of 6 naar Jaarbeurszijde in plaats van lijn 3. Voor andere lijnen bestaan vergelijkbare alternatieven. De groep waarvoor geen alternatief bestaat staat niet in verhouding tot de groep die hinder ondervindt van een langere wacht / reistijd. We houden daarom vast aan de voorgestelde 5 minuten wachttijd.

Wens: betere aansluitingen op busstation Lekbrug (3x)

Op de Lekbrug passeren veel lijnen uit verschillende richtingen, die niet alleen met sterk uiteenlopende frequenties rijden, maar ook elk hun eigen aansluitingen elders kennen waarmee de doorkomst op de Lekbrug vast ligt. Het is daarom helaas niet mogelijk om hier elke gewenste overstap te faciliteren.

Opmerking: blij met inzet groter / elektrisch materieel op diverse lijnen (3x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: zorgen om uitwaai 15m bussen op kruisingen in Leerdam (2x)

Samen met de provincie onderzoeken we welke infrastructurele aanpassingen eventueel nodig zijn als gevolg van inzet van groter materieel op diverse lijnen. We nemen de zorgen m.b.t. de route in Leerdam daarin mee.

Wens: ook elektrische bussen inzetten in Nieuwegein (1x)

In de nieuwe concessie worden alle lijnen gereden met elektrische bussen, dus ook alle lijnen in Nieuwegein.

Vraag: worden lijnkleuren toegepast zoals nu? (1x)

U-link-lijnen krijgen een eigen lijnkleur. Alle U-liner-lijnen krijgen de kleur blauw (gelijk aan de bussen), U-tram krijgt lijnkleur rood en alle overige lijnen krijgen lijnkleur geel.

Opmerking: zorgen over personeelstekort / haalbaarheid uitvoering vervoerplan (12x)

We begrijpen de zorgen gezien de problemen van de afgelopen jaren. Op dit moment verwachten we de aangeboden dienstregeling echter volledig te kunnen rijden. We bereiden we een noodscenario voor zodat een soepele start ook bij onvoorziene omstandigheden is gegarandeerd.

Vraag: waarom worden sommige lijnen niet genoemd in het vervoerplan? (3x)

In het vervoerplan worden alleen lijnen genoemd waarop iets wijzigt. Wordt een lijn niet genoemd? Dan wijzigt er volgend jaar niets in de route en frequentie. Wel kunnen kleine verschuivingen van de vertrektijden voorkomen door aanpassing van rijtijden of om aansluiting op andere lijnen mogelijk te maken / in stand te houden.

Opmerking: kaartjes in enquête / vervoerplan zijn onduidelijk (1x)

In het definitieve vervoerplan voegen we beter leesbare kaartjes toe.

Opmerking: tevreden met de manier waarop reizigers worden betrokken bij de vervoerplannen (3x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: opzet enquête kan beter (20x)

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

Opmerking: website / enquête slecht bruikbaar op mobiele telefoons (3x)

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

Opmerking: tevreden met de voorstellen in het vervoerplan (29x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: tevreden met de dienstverlening van U-OV (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.