

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.

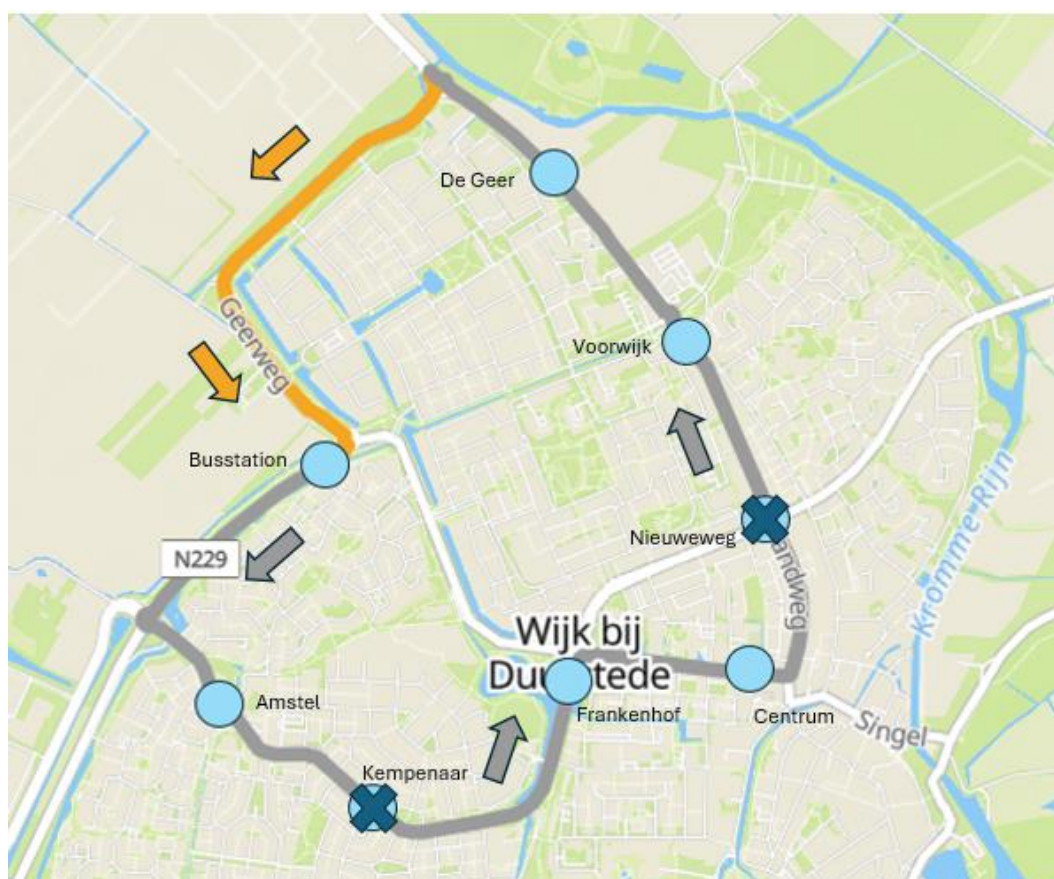
Naast de online reizigers enquête zijn er ook reacties ontvangen van het ROCOV en gemeenten. De binnengekomen reacties zijn samen met de provincie bekeken en er is besproken welke aanpassingen op het definitieve vervoerplan gewenst waren.

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.

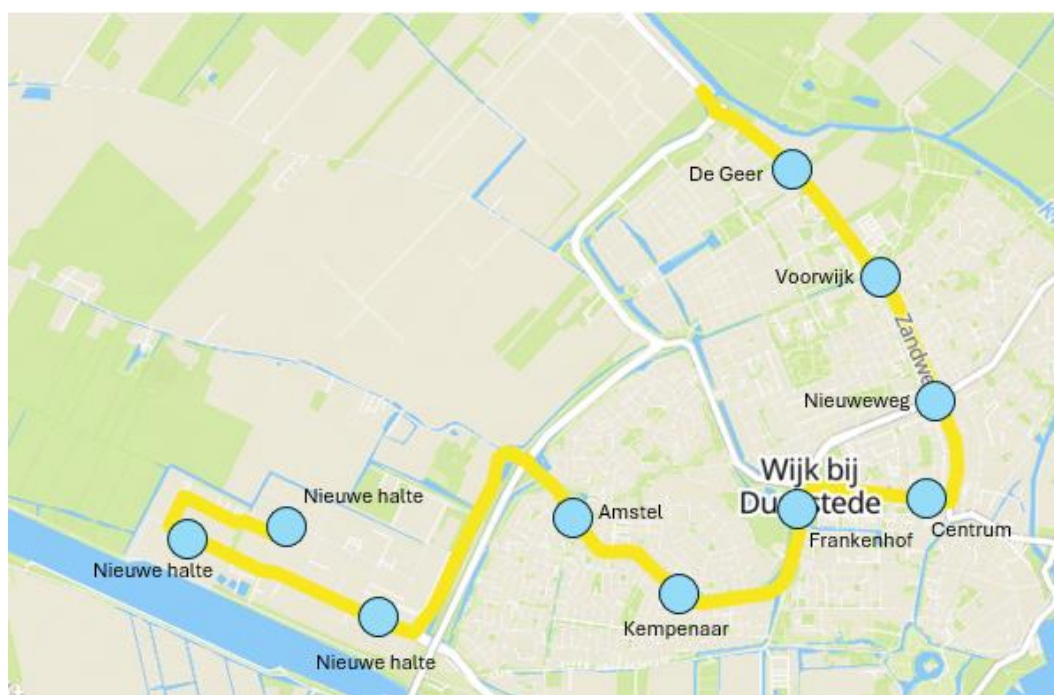
Wijzigingen naar aanleiding van de consultatie

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:

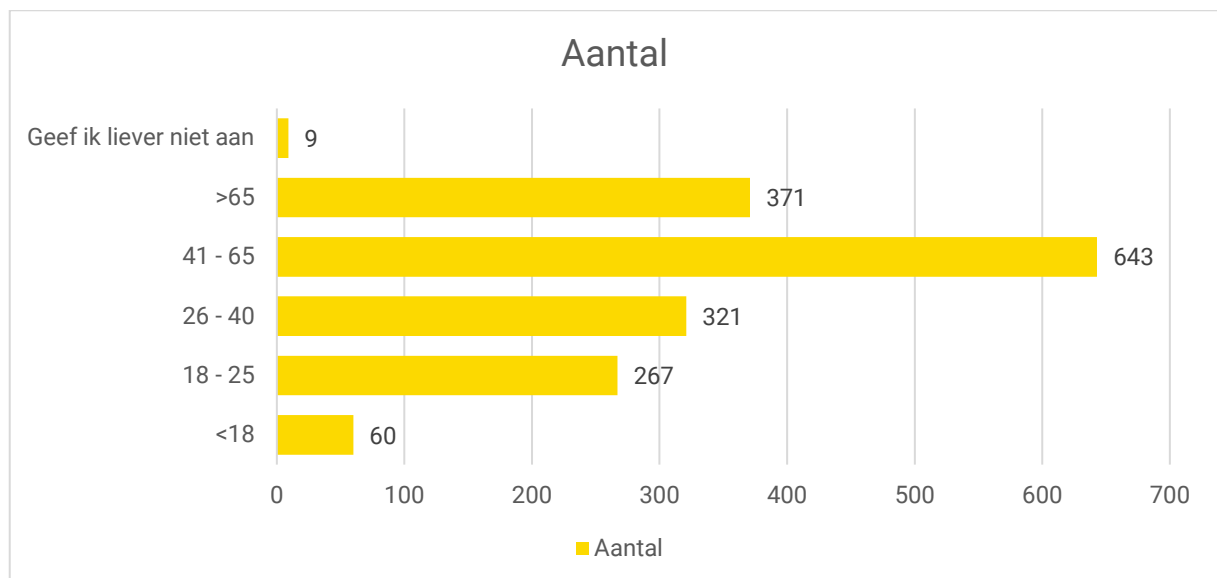
- Aansluitingen die verbeterd kunnen worden.
- De betrouwbaarheid van de dienstregeling.
- De (technische) staat van de bussen.
- Uitval van ritten.

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:

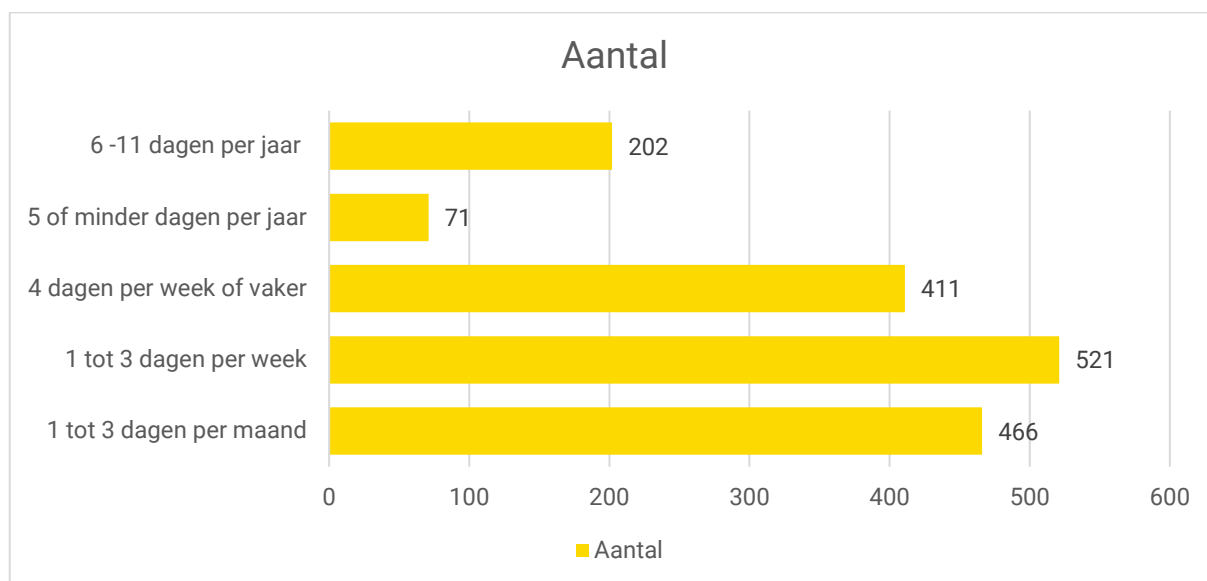


De resultaten van de enquête in vergelijking met de verdeling in check-ins levert het volgende beeld op:

	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%

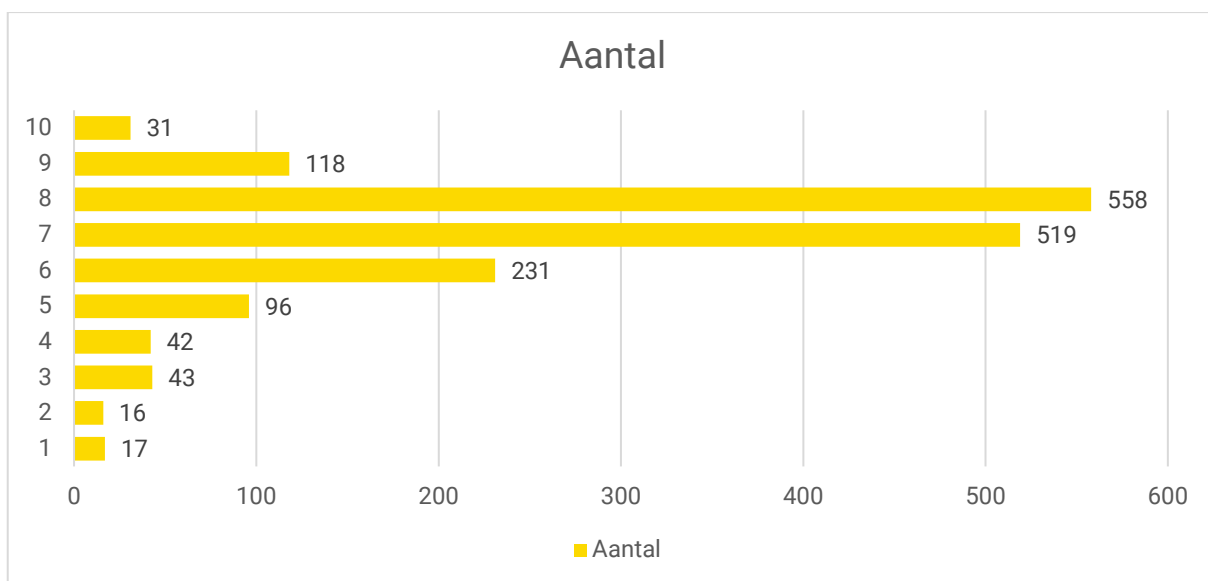
Deze vergelijking laat zien dat er in een afwijking zit qua verdeling tussen de respondenten en de vervoerde reizigers. Een groot aantal reizigers vallen onder de categorie 'Anoniem'. Dit komt met name doordat het aandeel OVPay groeit.

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

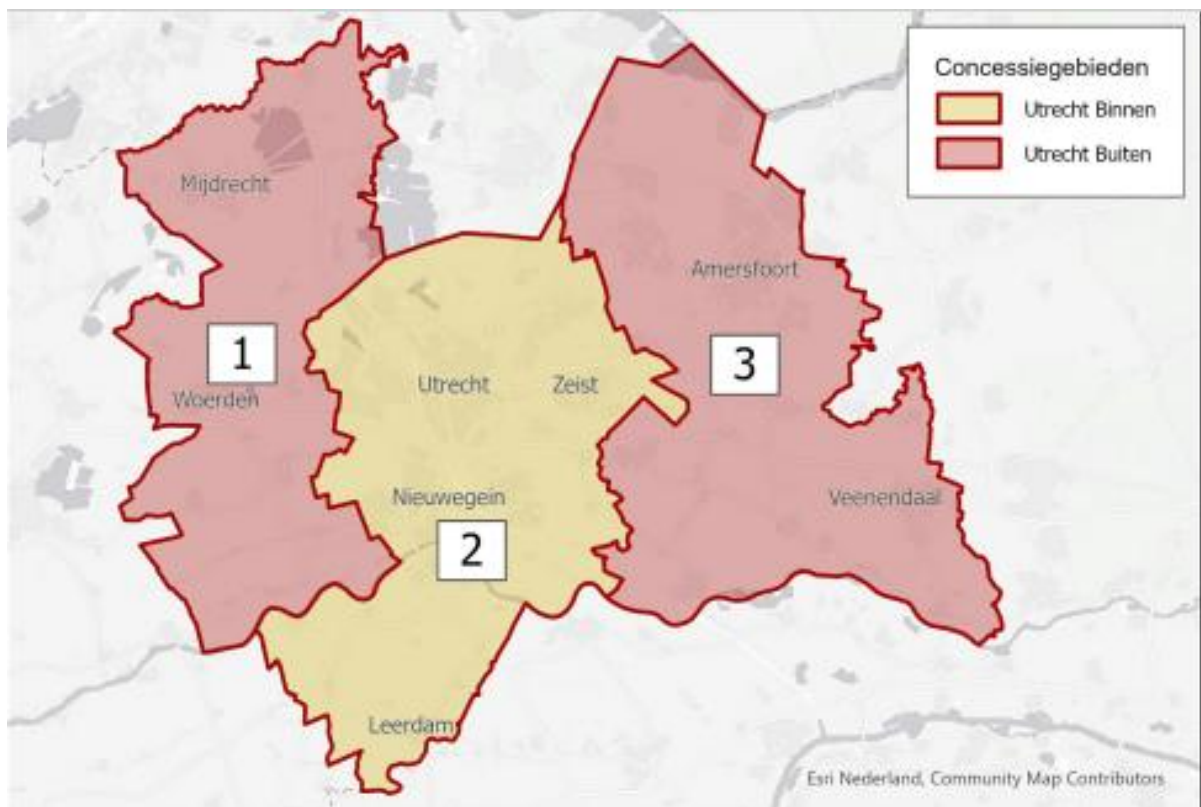


Ongeveer een kwart van de respondenten laat weten 4 dagen per week of vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Een derde reist 1 tot 3 dagen per week en ruim een kwart reist 1 tot 3 dagen per maand. De overige respondenten reizen 11 of minder dagen per jaar.

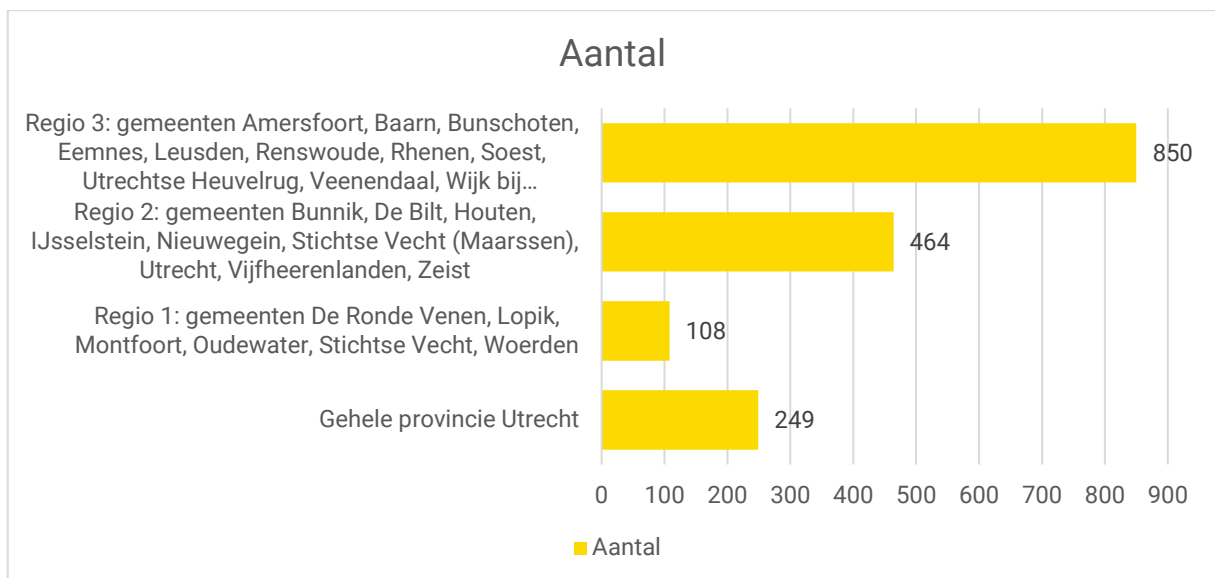
Verder zijn de respondenten gevraagd naar welk rapportcijfer zij geven aan het OV in de provincie Utrecht.



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.

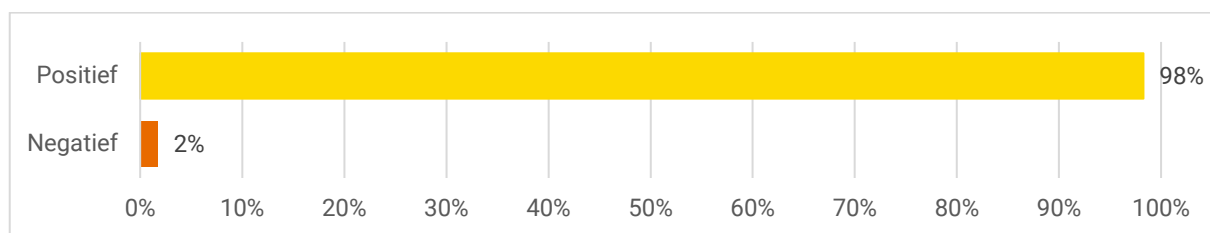


3.1.3 Resultaten inhoudelijke vragen en voorstellen

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?



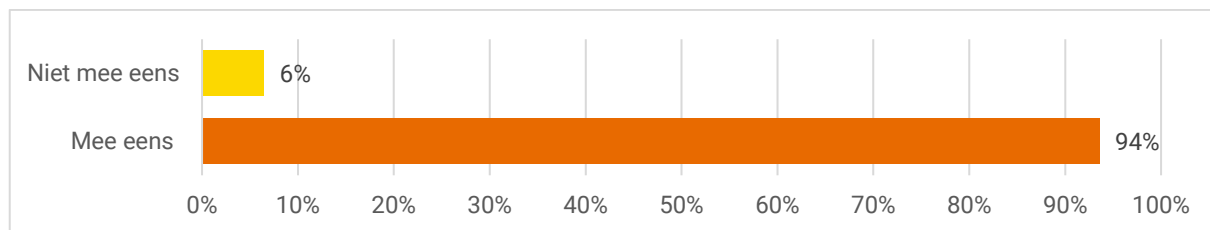
Conclusie Keolis

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?



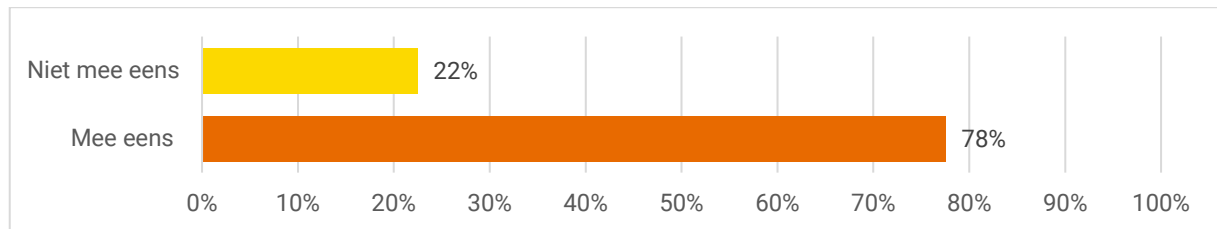
Conclusie Keolis

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?



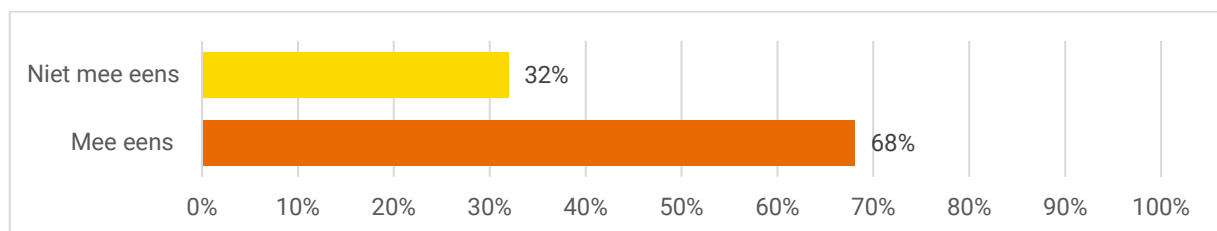
Conclusie Keolis

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.



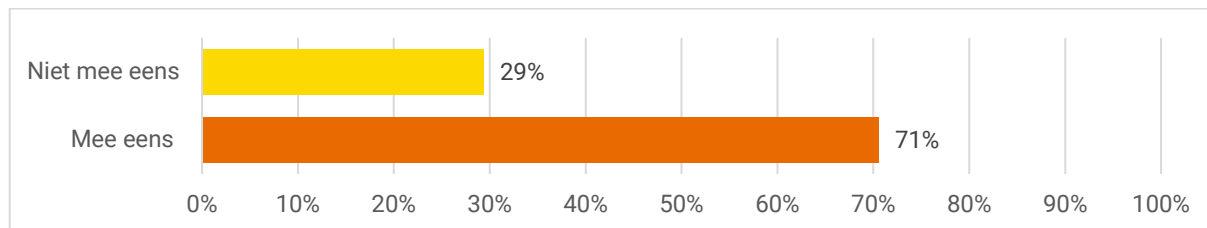
Conclusie Keolis

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?



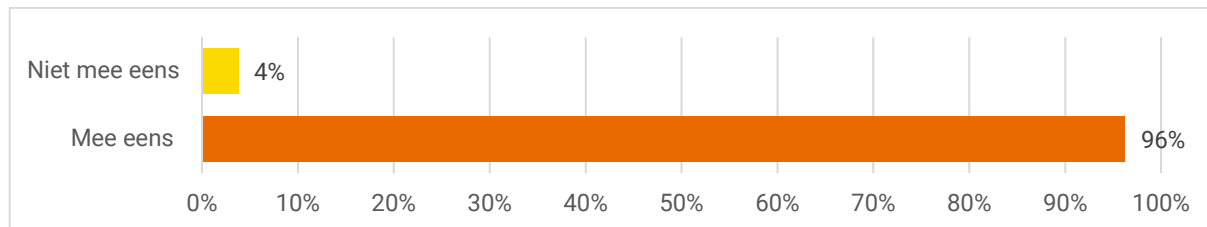
Conclusie Keolis

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?



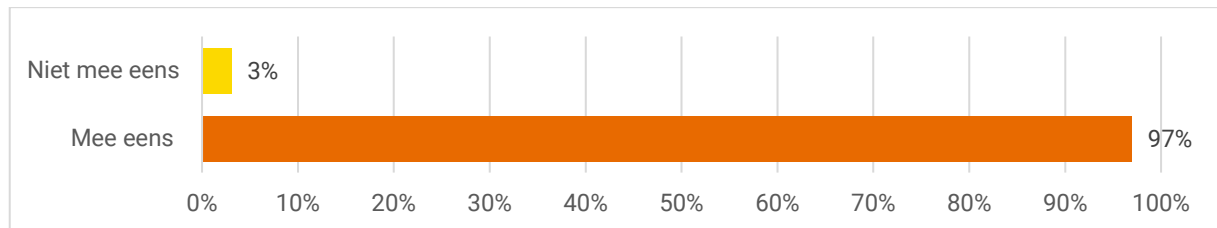
Conclusie Keolis

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

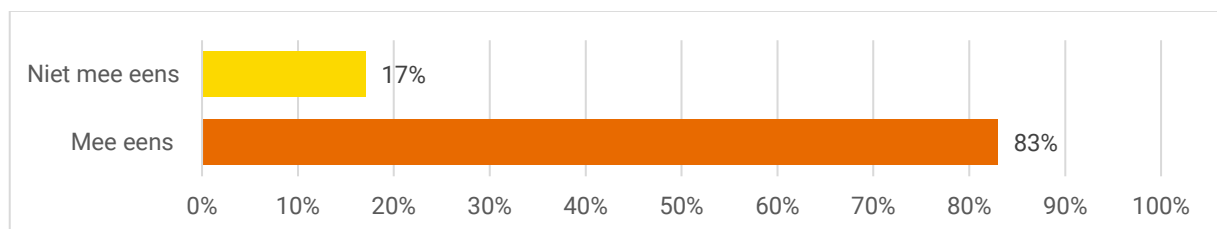
Dit voorstel valt bij 97% van de respondenten goed. In de brede zomerperiode zal lijn 121 dan ook op zondag gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht.

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.

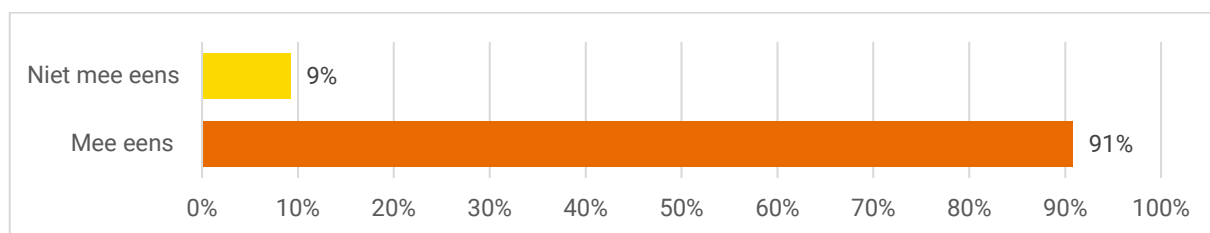
U-flex Woerden (76)

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?



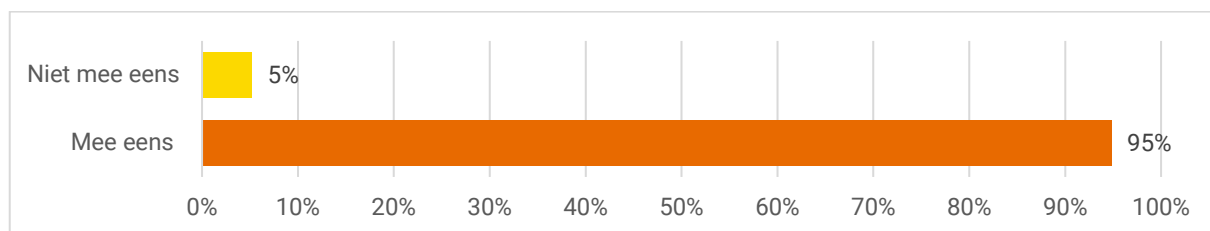
Conclusie Keolis

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.

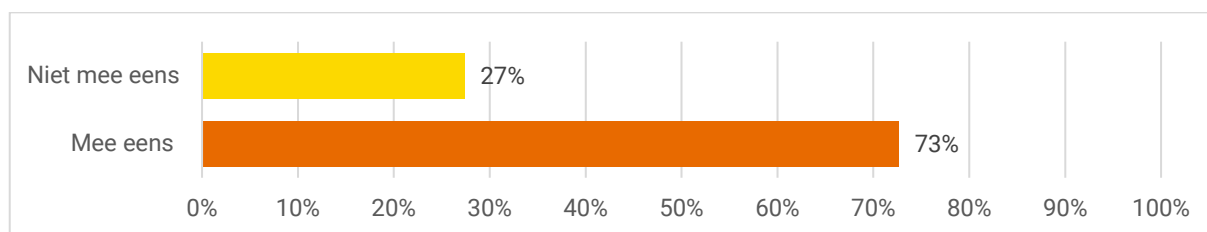
U-liners Vinkeveen (95)

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

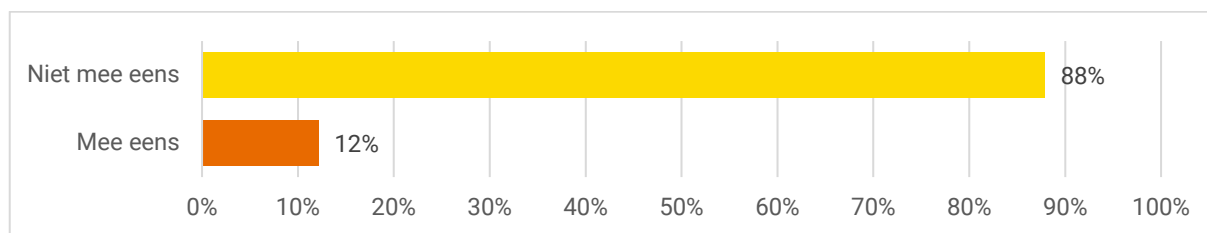
Bijna driekwart is het eens met dit voorstel. Voor 2028 zal dit verder uitgewerkt worden.

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?

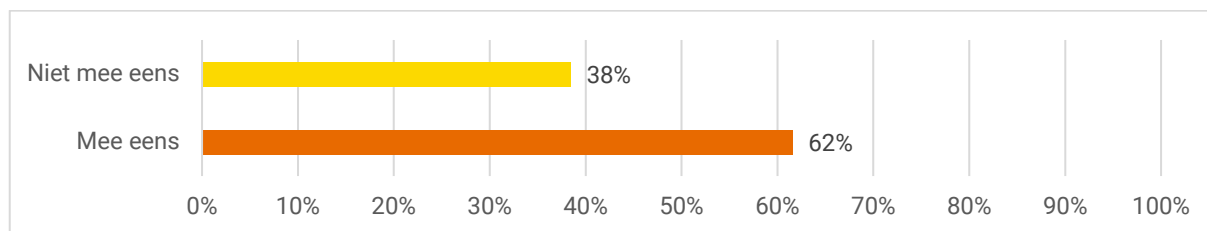


Conclusie Keolis

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?



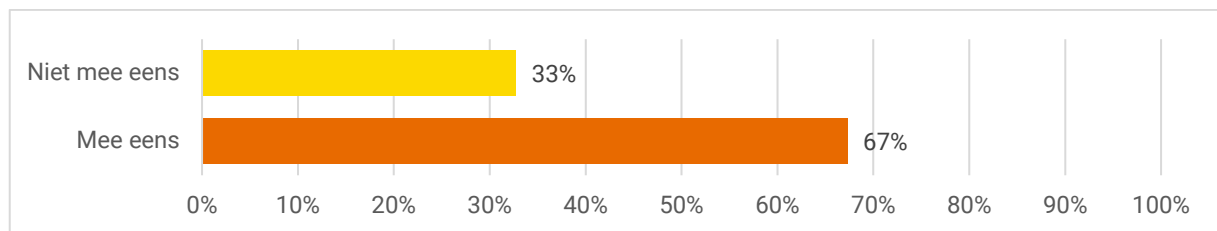
Conclusie Keolis

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?



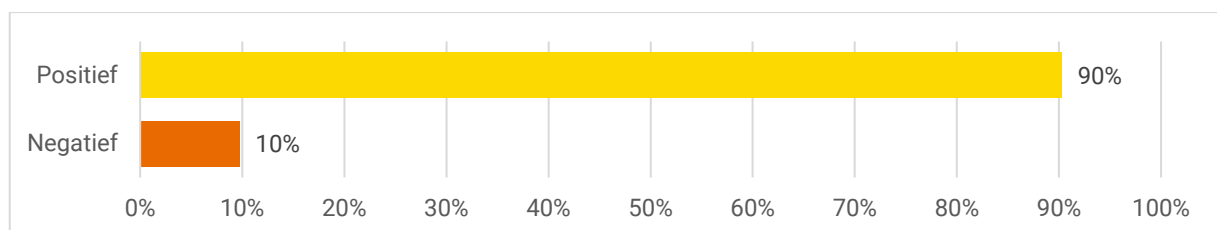
Conclusie Keolis

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?



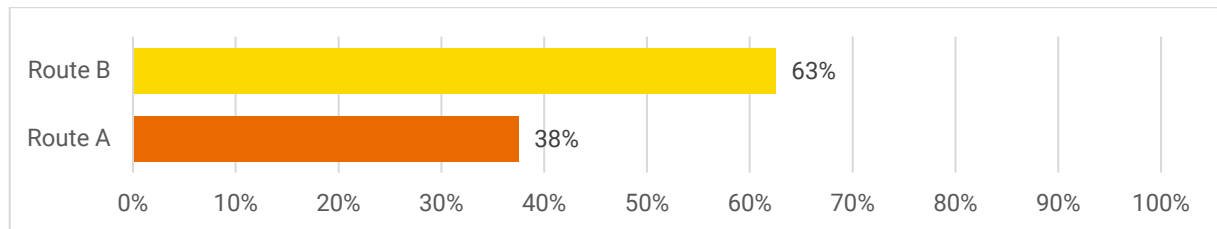
Conclusie Keolis

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

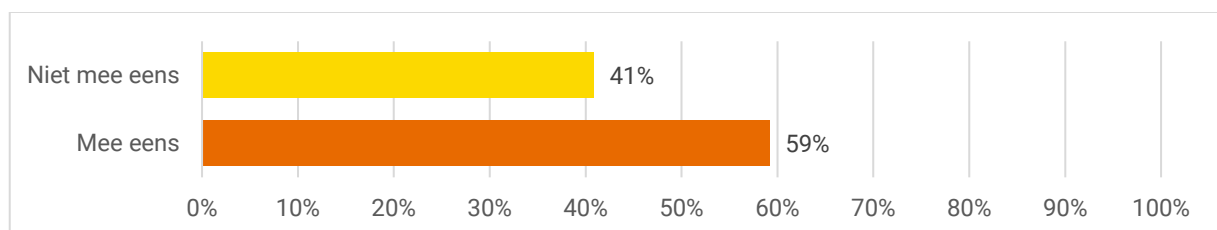
Een meerderheid van de respondenten met mening wenst dat lijn 4 via de Bombardonstraat gaat rijden (45 om 75 respondenten). Keolis, de provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort zien dusdanig veel voordelen in het rijden via route A (Albert Schweitzersingel) gezien de snellere route, dat route A in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

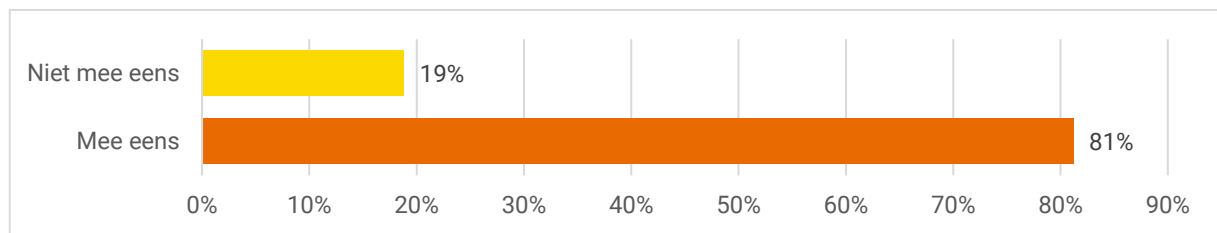
Een meerderheid van de respondenten steunt dit voorstel. Vanuit wooncentrum De Eemgaarde zijn zorgen geuit over het opheffen van halte De Eemgaarde. Keolis, de provincie en de gemeente Amersfoort nemen de zorgen serieus maar zien voldoende voordelen om het voorstel te handhaven.

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.

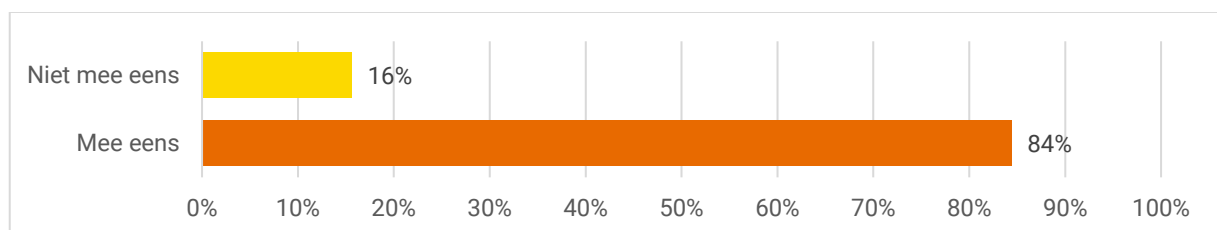
Nachtnet (269)

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 voornemens 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 is 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 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.