

2026

Concept- Vervoerplan 2026

Concessie Utrecht-Binnen



Samenvatting

Transdev nieuwe vervoerder

Per 14 december 2025 is Transdev de nieuwe vervoerder van de concessie 'Utrecht Binnen'. Transdev is een internationaal mobiliteitsbedrijf waar niet alleen openbaar vervoer wordt uitgevoerd maar ook taxivervoer en ambulancevervoer. Transdev rijdt in Nederland o.a. met de merknamen Connexxion, Breng en Witte Kruis. In de provincie Utrecht zullen wij gaan rijden onder de merknaam U-OV. Voor de reizigers in ons vervoergebied zal er optisch niet veel wijzigen: de naam U-OV blijft bestaan en er wordt gereden in de bekende gele huisstijl van U-OV.

Samenwerking met Keolis

Binnen de provincie zoeken wij intensief de samenwerking met onze collega-vervoerder Keolis die de concessie 'Utrecht Buiten' gaat rijden. De reizigers zullen hierbij niet merken dat er twee vervoerders zijn: zij reizen zoals zij gewend zijn: met U-OV.

Veel verbeteringen voor de reizigers

In het aanbod van Transdev voor de nieuwe concessie zijn veel verbeteringen opgenomen voor de reizigers. Zo worden ca. 13% meer dienstregelinguren geboden, wat reizigers terug zien in hogere frequenties, meer ritten en nieuwe buslijnen. Ook komen er veel nieuwe bussen waarbij de vloot zal bestaan uit een mix van bussen met verschillende lengtes en capaciteit: van 8 persoons-voertuigen tot dubbelgelede 24m-bussen. Zo kan gericht ingespeeld worden op de vervoervraag op individuele buslijnen.

Hogere frequenties in spits

De groei van het aantal reizigers, de toename van het aantal inwoners en toename van werkgelegenheid zorgt ervoor dat meer aanbod aan openbaar vervoer in de spits nodig is. Wij spelen hier op in door enerzijds materieel in te zetten met meer capaciteit, maar ook door de frequenties van de bus in de spits te verhogen en het bieden van nieuwe buslijnen. Op maar liefst 14 buslijnen bieden wij in de spits meer ritten / een hogere frequentie dan in de huidige situatie. Bij zes buslijnen wordt de frequentie zelfs verhoogd naar 8x per uur in de spits.

Bredere spitsperioden middag

Om deze spreiding van reizigers te faciliteren bieden wij bredere spitsperioden, wat inhoudt dat wij langer de hoge spitsfrequenties rijden. Met name in de middagspits wordt de spits verbreed, waarbij wij rond 15.00 uur starten en rond 19.00 (vertrek Utrecht CS) doorrijden. Wij bieden de bredere middagspits op 5 stadslijnen. Op nog eens 9 buslijnen bieden we meer ritten in en rond de middagspits waardoor in totaal 14 buslijnen een uitgebreidere bediening krijgen.

Meer bediening in avonden en weekend

Naast de uitbreiding in de spitsuren bieden wij ook veel meer vervoer in de dalperiode, de avonden en in het weekend. In de avonduren gaan we op 4 trajecten rijden waar nu nog niet wordt gereden in de avond. Op zaterdag en zondag bieden we op 11 buslijnen meer ritten / een hogere frequentie, waarvan 4 buslijnen nu nog niet in het weekend rijden.

Verbeteringen bediening Science Park

Utrecht Science Park en Rijsweerd zijn dé gebieden in de regio Utrecht waar het aantal reizigers zeer sterk toeneemt. De reizigers aantallen nemen niet alleen in de spits toe, maar ook steeds meer buiten de spits en in de avonden en het weekend.

In 2026 nemen wij diverse maatregelen om zowel in de spitsperiode als in dal/avond/weekend het openbaar vervoer te verbeteren en uit te breiden. We bieden in de spits meer ritten of een hogere frequentie op 5 buslijnen en we introduceren de nieuwe buslijn Houten – Utrecht Science Park. Daarnaast gaan we vaker rijden in het weekend op 4 buslijnen van en naar Utrecht Science Park.

Tenslotte onderzoeken we samen met de provincie of de bediening van de tram van en naar Science Park kan worden uitgebreid in weekend en in de spitsperiode.

Uitbreiding avondknoop

In de huidige situatie wordt op een aantal lijnen een 'avondknoop' geboden, waarbij laatste ritten om 00.55 uur aankomen op Utrecht CS en om 01.00 uur weer vertrekken. Reizigers kunnen zo onderling overstappen op buslijnen binnen Utrecht of naar omliggende plaatsen. Op dit moment doen 11 buslijnen mee aan de avondknoop. Wij breiden de avondknoop uit met nog eens 6 buslijnen.

Nieuw: ochtendknoop

Naast uitbreiding van de avondknoop introduceren wij een 'ochtendknoop'. We hanteren hierbij hetzelfde principe als de avondknoop: lijnen komen tegelijk aan en vertrekken tegelijk bij Utrecht CS. We bieden deze ochtendknoop op alle dagen van de week: zowel op werkdagen als in het weekend. Ook in de ochtend kunnen reizigers dus gemakkelijk overstappen op buslijnen bij Utrecht CS.

Nachtnet ook op donderdag

De nachtlijnen die momenteel op vrijdag en zaterdag rijden, zullen wij per december ook gaan rijden op donderdagen. Hiermee zijn niet alleen de verschillende wijken in Utrecht ook in de nacht van donderdag op vrijdag bereikbaar, maar ook omliggende plaatsen zoals Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Maarssen en Vianen / Hoef en Haag.

Nieuwbouwlocaties beter ontsloten

In de regio Utrecht zijn diverse grote en kleinere nieuwbouwlocaties. Het is belangrijk om nieuwe woningen goed met openbaar vervoer te ontsluiten. In dit vervoerplan wordt specifiek ingegaan op de bediening van een aantal grote woningbouwlocaties: Merwedekanaalzone, Nieuwegein Rijnhuizen en City, Hoef en Haag, de A12 zone / Leidsche Rijn en het Ruimtekwartier. We bieden de nieuwe inwoners veel verbeteringen in de vorm van hogere frequenties, een bredere bedieningsperiode, meer ritten en voertuigen met meer zitplaatsen. Ook rijden wij een nieuwe lijn Nieuwegein City – Rijnhuizen – Westraven – Merwedekanaalzone – Utrecht CS.

Nieuw materieel: duurzaam en meer capaciteit

Niet alleen in de dienstregeling en het voorzieningenniveau zullen reizigers verbeteringen ervaren, ook in het materieel. Naast de elektrische bussen die wij overnemen van de huidige vervoerder komen er meer dan 200 nieuwe bussen. Alle nieuwe bussen en de bussen die wij overnemen zijn elektrische bussen; zgn. zero-emissie bussen. Met alleen de uitzondering van 5 kleinere voertuigen (vanwege regelgeving en infrabeperkingen) is hiermee onze vloot 100% elektrisch en duurzaam.

Met onze vloot bieden wij meer capaciteit en meer comfort voor reizigers. Zo gaan wij rijden met meer gelede bussen en ook met verlengde 15m-bussen. De bussen gaan rijden in de vernieuwde huisstijl van U-bus en U-link. Twee extra lijnen gaan rijden onder de productformule U-link.

1	Inleiding	5
2	Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten	12
2.1	Evaluatie maatregelen dienstregeling 2025	12
2.2	Capaciteitsknelpunten	15
2.3	OV in kleine kernen	16
2.4	Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein	16
2.5	Afwaardering wegen	17
2.6	OV-bediening Breukelen – Maarssen	18
2.7	Lijnnummers	18
2.8	Nachtnet	19
3	Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen	20
3.1	Bediening Vianen	20
3.2	Tram naar Utrecht Science Park	20
3.3	Werkzaamheden A2	21
3.4	Nieuw busstation Nieuwegein City	21
4	Toelichting per lijn	22
5	Infrastructuur	39
5.1	Nieuwe haltes	39
5.2	Vervallen haltes	39
5.3	Overige aanpassingen	39
6	Dienstregeling	41
6.1	Dienstregelingperiodes	41
6.2	Rijtijden	41
6.3	Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet	42
6.4	Aansluitingen	42
7	Bijlagen	44

1 Inleiding

Transdev nieuwe vervoerder

Per 14 december 2025 is Transdev de nieuwe vervoerder van de concessie 'Utrecht Binnen'. Transdev is een internationaal mobiliteitsbedrijf waarbij niet alleen openbaar vervoer (bus, trein, onbemande shuttles) wordt uitgevoerd maar ook taxivervoer (CTS) en ambulancevervoer (Witte Kruis). Transdev rijdt in Nederland met de merknamen Connexxion, Transdev, Breng en Hermes o.a. in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant. En vanaf december 2025 dus ook in Utrecht.

In de provincie Utrecht zullen wij gaan rijden onder de merknaam U-OV. Voor de reizigers in ons vervoergebied zal er optisch niet veel wijzigen: de naam U-OV blijft bestaan en er wordt gereden in de bekende gele huisstijl van U-OV. Achter de schermen is het wel een nieuwe organisatie.

Binnen de provincie zoeken wij intensief de samenwerking met onze collega-vervoerder Keolis die de concessie 'Utrecht Buiten' gaat rijden. De reizigers zullen hierbij niet merken dat er twee vervoerders zijn: zij reizen zoals zij gewend zijn: met U-OV!

Veel verbeteringen voor de reizigers

In het aanbod van Transdev zijn er veel verbeteringen opgenomen voor de reizigers. Zo worden ca. 13% meer dienstregelingen geboden, wat reizigers terug zien in hogere frequenties, meer ritten en nieuwe buslijnen. Ook stromen er veel nieuwe bussen in welke meer comfort en capaciteit bieden en ook nog duurzaam zijn. Alle nieuwe bussen zijn elektrische bussen; zgn. zero-emissie bussen.

In hoofdlijnen worden de verbeteringen in dit hoofdstuk uitgelegd. In hoofdstuk 2 (uitwerking inhoudelijke uitgangspunten) en hoofdstuk 4 (toelichting per lijn) worden alle wijzigingen in detail besproken.

Hogere frequenties in spits

De groei van het aantal reizigers, de toename van het aantal inwoners en toename van werkgelegenheid zorgt ervoor dat meer aanbod aan openbaar vervoer in de spits nodig is. Wij spelen hier op in door enerzijds materieel in te zetten met meer capaciteit, maar ook door de frequenties van de bus in de spits te verhogen en het bieden van nieuwe buslijnen. Op maar liefst 14 buslijnen bieden wij in de spits meer ritten / een hogere frequentie dan in de huidige situatie. Bij zes buslijnen wordt de frequentie zelfs verhoogd naar 8x per uur in de spits.

Wij bieden de volgende frequentieverhogingen in de spits:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| • Lijn 2 Centrum | van 2x naar 4x per uur |
| • Lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn | van 2x naar 4x per uur |
| • Lijn 18 CS – Rijnsweerd | van 4x naar 8x per uur |
| • Lijn 27 Zuilen – USP | van 4x naar 6x per uur |
| • Lijn 29 Vleuten – USP | extra spitsritten startend in Vleuten |
| • Lijn 32 Houten – USP | van 0x naar 2x per uur (nieuw!) |
| • Lijn 34 Westraven – USP | van 6x naar 8x per uur |
| • Lijn 34 Amersfoort – USP | van 2x naar 4x per uur |
| • Lijn 48 Houten – Maarssen | van 2x naar 4x per uur |
| • Lijn 67 Nieuwegein – Utrecht | van 0x naar 4x per uur (nieuw!) |
| • Lijn 73 Maarssen – Zeist | van 6x naar 8x per uur |
| • Lijn 74 Nieuwegein – Utrecht | van 6x naar 8x per uur |
| • Lijn 77 Nieuwegein – Biltoven | van 6x naar 8x per uur |
| • Lijn 84 Hoef en Haag / Vianen – Utrecht | van 4x naar 8x per uur |
| • Lijn 85 Leerdam – Utrecht | van 6x naar 8x per uur |

Bredere spitsperioden middag

De toegenomen drukte in de spits heeft ertoe geleid dat een deel van de reizigers hun reispatroon iets verschuiven om niet in de piek van de spits te reizen maar net iets eerder of later. Om deze spreiding van reizigers te faciliteren bieden wij bredere spitsperioden, want inhoud dat wij langer de hoge spitsfrequenties rijden. Met name in de middagspits wordt de spits verbreed, waarbij wij rond 15.00 uur starten en rond 19.00 (vertrek Utrecht CS) doorrijden. Wij bieden een bredere middagspits op 5 stadslijnen (de lijnen 1, 3, 6, 7 en 8). Daarnaast op nog eens 9 lijnen meer ritten in de middagspits: te weten de lijnen 10, 24, 28, 29, 38, 67, 73, 77 en 84.

Meer bediening in avonden en weekend

Naast de uitbreiding in de spitsuren bieden wij ook veel meer vervoer in de dalperiode, de avonden en op zaterdag en zondag.

In de avonduren gaan we op diverse trajecten rijden waar nu nog niet wordt gereden in de avond:

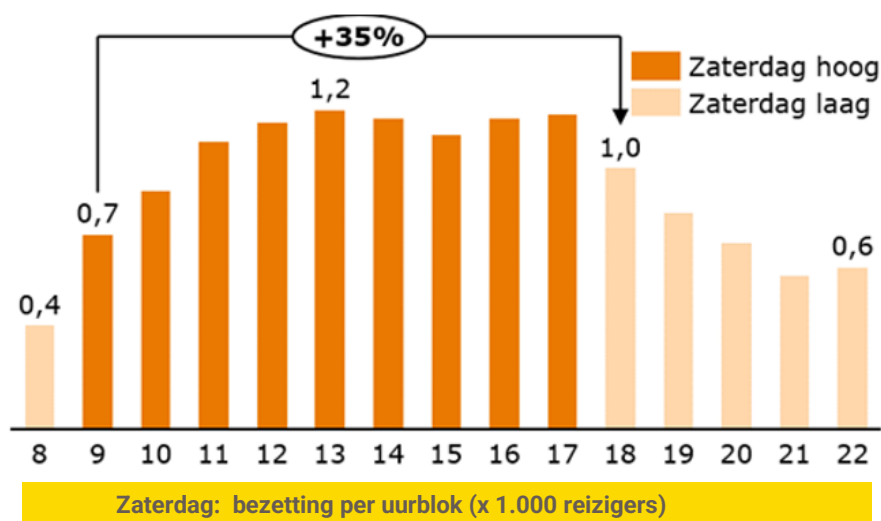
- lijn 2 CS – Centrum van 0x naar 2x per uur
- lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn van 0x naar 2x per uur
- lijn 29 tussen De Meern en Vleuten van 0x naar 2x per uur
- lijn 38 Utrecht – Maarssen van 0x naar 2x per uur

Op zaterdag en zondag bieden we op 11 buslijnen meer ritten / een hogere frequentie, waarvan 4 buslijnen nu nog niet in het weekend rijden:

- Lijn 2 Centrum: op zaterdag van 4x naar 6x per uur
- Lijn 6 Terwijde – CS: op zondag van 2x naar 4x per uur
- Lijn 7 Westraven – Zuilen op zaterdag van 4x naar 6x per uur
- Lijn 8 Lunetten – Wilhelminapark op zaterdag van 4x naar 6x per uur
- Lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn NIEUW: op zaterdag en zondag van 0x naar 2x per uur
- Lijn 11 Vleuten – Overvecht NIEUW: op zaterdag en zondag van 0x naar 2x per uur
- Lijn 28 Vleuten – Science Park op zaterdag en zondag van 6x naar 8x per uur
- Lijn 38 Utrecht – Maarssen NIEUW: op zondag van 0x naar 2x per uur
- Lijn 67 Nieuwegein – Utrecht NIEUW: op zaterdag en zondag van 0x naar 2x per uur
- Lijn 73 Maarssen – Utrecht op zaterdag en zondag van 4x naar 6x per uur
- Lijn 77 Westraven – Sartreweg op zaterdag en zondag van 4x naar 8x per uur

Zaterdag beter afgestemde hogere frequenties

Uit analyse van de bezettingscijfers is te zien dat op zaterdag het reisgedrag afwijkt van de periode waarin hogere frequenties worden geboden. De hogere frequenties worden nu geboden op de traditionele periode van 09 tot 18 uur, dit terwijl het uurblok 18-19 uur veel drukker is dan het uurblok 9-10 uur.



Om deze reden verschuiven wij de periode van de hogere frequentie op zaterdag naar 10 -19 uur, uitgaande van vertrek vanaf beginpunt. Dit doen wij op 6 buslijnen, met name de buslijnen die via de binnenstad Utrecht rijden, o.a. op lijn 5 (Maarssen – Voordorp) en lijn 8 (Lunetten – Wilhelminapark).

Verbeteringen bediening USP

Utrecht Science Park (USP) en Rijsweerd zijn dé gebieden in de regio Utrecht waar het aantal reizigers zeer sterk toeneemt. Het betreft niet alleen studenten die naar de onderwijsinstellingen op het Science Park reizen, maar het betreft ook werknemers van de kantoorlocaties bij Rijsweerd, bezoekers van de binnenstad via P+R Science Park en werknemers / bezoekers van het ziekenhuis. Te zien is dat de reizigersaantallen niet alleen in de spits toenemen, maar dat er ook steeds meer vraag is buiten de spits, in de avonden en het weekend. In 2026 nemen wij diverse maatregelen om zowel in de spitsperiode als in dal/avond/weekend het openbaar vervoer te verbeteren en uit te breiden.

In de spitsperiodes bieden wij meer ritten / verhogen wij de frequentie op de volgende lijnen:

- Lijn 27 (Zuilen – USP): van 4x naar 6x per uur
- Lijn 18 (CS – Rijsweerd): van 4x naar 8x per uur
- Lijn 29 (Vleuten – USP): extra spitsritten
- Lijn 34 (Westraven – USP): van 6x naar 8x per uur
- Nieuw: lijn 32 (Houten – USP): 2x per uur in spits

Naast de verhogingen in spitsperiodes bieden we ook meer ritten in de daluren, rijden we tot later in de avond, en rijden we vaker in het weekend o.a. op lijn 28 Vleuten – CS – USP, lijn 29 Vleuten – USP – Bilthoven en lijn 34 Westraven – USP – Amersfoort.

We onderzoeken samen met de provincie de mogelijkheid om de bediening van de tram uit te breiden in het weekend en in de spitsperiode.

Uitbreiding avondknoop

In de huidige situatie wordt op een aantal lijnen een 'avondknoop' geboden, waarbij de laatste ritten om 00.55 uur aankomen op Utrecht CS en om 01.00 uur weer vertrekken. Reizigers kunnen zo onderling overstappen op buslijnen binnen Utrecht en naar omliggende plaatsen. Op dit moment doen 11 buslijnen mee aan de avondknoop (lijnen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 65, 73, 74 en 77). Wij breiden de avondknoop uit met de volgende lijnen:

- Lijn 2 (Centrum)
- Lijn 55 (Maartensdijk)
- Lijn 9 (Galgenwaard)
- Lijn 12/120 (Maarssen)
- Lijn 38 (Maarssen)
- Lijn 85 (Leerdam)

Nieuw: ochtendknoop

Naast uitbreiding van de avondknoop introduceren wij een 'ochtendknoop'. We hanteren hierbij hetzelfde principe als de avondknoop: lijnen komen tegelijk aan en vertrekken tegelijk bij Utrecht CS. We bieden deze ochtendknoop op werkdagen en in het weekend:

- Werkdagen aankomst 05.55 uur vertrek 06.00 uur
- Zaterdag aankomst 06:55 uur vertrek 07.00 uur
- Zondag aankomst 07:55 uur vertrek 08.00 uur

Ook in de ochtend kunnen reizigers dus gemakkelijk overstappen op buslijnen bij Utrecht CS. De 16 buslijnen van de avondknoop doen ook mee in de ochtendknoop. Daarnaast voegen wij op werkdagen nog 2 extra lijnen toe aan de ochtendknoop: lijn 24 naar De Meern en lijn 47 van/naar Hoograven.

Nachtnet ook op donderdag

De nachtlijnen die momenteel op vrijdag en zaterdag rijden, zullen wij per december ook op donderdagen gaan rijden. Hiermee zijn niet alleen de verschillende wijken in Utrecht ook op donderdag bereikbaar, maar ook omliggende plaatsen zoals Houten, Zeist, Nieuwegein, IJsselstein, Maarssen en Vianen / Hoef en Haag. Ook Keolis in de concessie Buiten gaat nachtlijnen op de donderdag rijden, waarbij de bediening met nachtlijnen van wijken en kernen tussen beide concessie is afgestemd. Dubbelingen of lacunes in het nachtnet worden hiermee voorkomen en beide concessies vullen elkaar aan en versterken elkaar.

Een voorbeeld van deze afstemming is dat de huidige nachtlijn 412 naar Zeist komt te vervallen omdat alle haltes al door de nachtlijnen N9 en N50 worden aangedaan.

Nieuwbouwlocaties beter ontsloten

In de regio zijn er veel kleine en grote woningbouwprojecten om het groeiend aantal inwoners te voorzien van woningen. Zeker bij grotere nieuwbouwlocaties is het van belang om tijdig te anticiperen op een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het bieden van aantrekkelijke frequenties. In de dienstregeling 2026 worden diverse verbeteringen in de dienstregeling doorgevoerd voor woningbouwlocaties:

Merwedekanaalzone (MWKZ)

De Merwedekanaalzone is het gebied rondom de Europalaan waar grootschalige woningbouw gaat plaats vinden. Uitgangspunt van de nieuwbouw in dit gebied is een lage parkeernorm (minder ruimte voor de auto) en een belangrijkere rol voor het openbaar vervoer. Wij spelen hier op in door frequenties te verhogen, het interval van lijnen op elkaar af te stemmen en door materieel in te zetten met meer zitplaatsen (altijd verlengde 15m-bussen of gelede 18m bussen).

De corridor Merwedekanaalzone loopt van Westraven via de Europalaan naar Utrecht CS. Op dit traject rijden wij 6 buslijnen: de lijnbundel 65/66/67 (Nieuwegein/Vianen), lijn 74 (Nieuwegein/Vianen), lijn 77 (Nieuwegein) en lijn 85 (Leerdam). De vertrektijden van deze lijnen/lijnbundels stemmen wij onderling af, zodat er bij de haltes in de

Merwedekanaalzone een korte wachttijd voor reizigers ontstaat. Wie bieden hierbij de volgende frequenties / wachttijd:

Frequenties Merwedekanaalzone				
Werkdagen:	ochtendspits	dal	middagspits	avond
Huidig 2025	22x	16x	20x	14x
Nieuw 2026	32x	20x	28x	16x
Interval / wachttijd	ca. 2 min.	ca. 4 min	ca. 3 min	ca. 5 min.

Nieuwegein City en Rijnhuizen

In Nieuwegein worden zowel bij City als in de nieuwbouwwijk Rijnhuizen veel woningen gebouwd. Wij spelen hier op in met de volgende verbeteringen in de dienstregeling:

- Hogere frequenties tussen Rijnhuizen en Utrecht: op werkdagen de gehele dag 6x per uur
- Directe verbinding Rijnhuizen – Nieuwegein City met de nieuwe lijn 67: in spitsperiode 4x per uur en in de dalperiode en avond 2x per uur. In de huidige situatie is Rijnhuizen niet rechtstreeks verbonden met City.
- Frequentieverhoging lijn 74 Nieuwegein City – Utrecht in de spits van 6x naar 8x per uur
- Frequentieverhoging lijn 77 Nieuwegein City – Utrecht in de spits van 6x naar 8x per uur

Hoef en Haag

De bereikbaarheid van de nieuwbouw-kern Hoef en Haag bij Vianen wordt verder verbeterd: in de spits wordt de frequentie van lijn 84 verhoogd van 4x naar 8x: rechtstreeks en snel naar Utrecht CS. De nachtlijn naar Hoef en Haag gaat ook op donderdagen rijden en U-Flex in Hoef en Haag wordt gecontinueerd.

Ruimtekwartier

De nieuwbouw in het Ruimtekwartier bij Maarssen wordt beter bediend met openbaar vervoer door de volgende maatregelen:

- Lijn 38 Utrecht – Maarssen: verhoging spitsfrequentie van 4x naar 6x per uur
- Lijn 38 Utrecht – Maarssen gaat ook rijden in de avond en op zondag; in de huidige situatie geen OV in avond en weekend
- Lijn 48 Nieuwegein – Maarssen: verhoging spitsfrequentie van 2x naar 4x per uur

Leidsche Rijn / A12 zone

De nieuwbouw bij Leidsche Rijn / A12 zone wordt beter bediend met openbaar vervoer door de volgende maatregelen:

- Lijn 48 Houten – Nieuwegein – Maarssen: verhoging spitsfrequentie van 2x naar 4x per uur
- Lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn: verhoging spitsfrequentie van 2x naar 4x per uur
- Lijn 10 Lunetten – Leidsche Rijn gaat ook rijden in de avonden en in het weekend: huidige situatie wordt dan niet gereden
- Lijn 6 (voorheen lijn 4, zie 4.1) Terwijde – CS gaat op zondag 4x per uur rijden

Naast bovenstaande verbeteringen voor de grotere woningbouwlocaties zijn er talloze kleinere (inbreiding) locaties met nieuwbouw. Zij profiteren ook van deze frequentieverhogingen en de eerder genoemde frequentieverhogingen in de spits en dalperiode.

Nieuw materieel: meer capaciteit en zero-emissie

Niet alleen in de dienstregeling en het voorzieningenniveau zullen reizigers verbeteringen ervaren, ook in het materieel. Naast de elektrische bussen die wij overnemen van de huidige vervoerder komen er meer dan 200 nieuwe bussen. Alle nieuwe bussen en de bussen die wij overnemen zijn elektrische bussen; zogenaamde zero-emissie bussen. Dit betekent dat deze bussen geen uitstoot hebben wat een verbetering is voor de leefbaarheid voor alle inwoners van de provincie Utrecht, voor de medeweggebruikers zoals fietsers en ook voor de reizigers in de bus. Want de bussen zijn niet alleen veel schoner maar ook veel stiller dan dieselbussen. Alle 'grote bussen' zijn elektrisch en duurzaam: dit is bijna de gehele vloot (99%). Enige uitzondering zijn 5 kleine voertuigen (8-persoons en 15-persoon). In verband met gewichtsbependingen en regelgeving kunnen deze voertuigen op dit moment nog niet elektrisch worden uitgevoerd. Deze voertuigen rijden nu nog op biodiesel.

Vloot: mix van voertuigen en meer capaciteit

De vloot die wij inzetten is een mix van verschillende voertuigtypes en lengtes. Van taxi-voertuigen (8 persoons) en midi-bussen tot verlengde 15m-bussen, gelede 18m-bussen en dubbelgelede 24m-bussen. In hoofdstuk 6 'Dienstregeling' worden de verschillende voertuigtypes nader toegelicht.

Met de mix van voertuigen kunnen we de voertuiginzet per lijn of zelfs per rit afstemmen op de specifieke situatie op dat moment en op die locatie. Zo is in een aantal gevallen de inzet van kortere voertuigen gewenst of vanwege beperkingen in de infrastructuur noodzakelijk, waarbij we kortere midi-bussen kunnen inzetten. In de avonduren en weekenden, als de vraag lager is, zetten we bij voorkeur ook kortere bussen in. Wel zo prettig voor de omgeving.

Aan de andere kant zijn er ook lijnen en ritten waar juist meer capaciteit en comfort nodig is. Zo zetten wij bijvoorbeeld verlengde 15m-bussen in op lijn 85 vanuit Leerdam aangezien deze langere tijd over de snelweg rijdt. Op de drukste lijn in dit gebied, lijn 28 Vleuten – CS – USP, zetten wij nieuwe dubbelgelede 24m-bussen in. De grootste verandering voor het aanbieden van voldoende capaciteit is het veel grotere aantal gelede 18m-bussen. In onze vloot is ca. 66% van de voertuigen een gelede bus. Dit is 50% meer dan in de huidige situatie wordt ingezet. Hierdoor kunnen op meer lijnen en ritten deze gelede bussen worden ingezet. De combinatie van meer gelede bussen en hogere (spits)frequenties zorgt ervoor dat reizigers deze extra capaciteit echt gaan ervaren.

Gedifferentieerde inzet per dag

Mede door de toegenomen populariteit van thuiswerken is er verschil te zien in de bezetting op de verschillende dagen van de week. De dinsdag en donderdag zijn de drukste dagen, terwijl de vrijdagen een stuk rustiger zijn; tot wel 25% minder druk dan de dinsdagen.

Door het onderhoud aan bussen te differentiëren en mee te bewegen met de vervoervraag over de verschillende dagen is het mogelijk om meer capaciteit te bieden op de dinsdag en donderdag. In plaats van op alle doordeweekse dagen alle bussen te onderhouden, variëren we dit per dag. Op de rustigere vrijdagen wordt met name 'groot materieel', zoals verlengde 15m-bussen en gelede 18m-bussen onderhouden, zodat deze bussen meer op dinsdag en donderdag ingezet kunnen worden. Hierdoor krijgen reizigers meer capaciteit op de dagen dat dit nodig is. Op de dinsdag en donderdag wordt met name het 'kleinere materieel', zoals de midi-bussen en de 12m-bussen, onderhouden. Deze bussen worden dan juist weer meer op vrijdagen ingezet, wanneer er minder capaciteit nodig is. Dit principe passen wij bijvoorbeeld toe op lijn 31 IJsselstein – Utrecht Science Park.

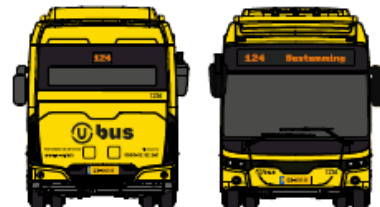
Productformules U-bus en U-link

Transdev zal gaan rijden onder de merknaam U-OV. Wij rijden hierbij de productformules U-Tram, U-Link, U-Bus en U-Flex. De productformule U-Liner bestaat ook in de provincie, maar alleen buslijnen in de concessie Buiten zijn hiervoor aangemerkt. De provincie Utrecht heeft in de vernieuwde stijlwijzer het uiterlijk van verschillende formules geactualiseerd. Onderstaande beelden geven een impressie van de productformules U-Bus en U-link zoals deze volgend jaar op de bussen zichtbaar zijn.

Referentietekening ter illustratie
Bestaande bus, type Ebusco (2023)



Referentietekening ter illustratie
Bestaande bus, type Ebusco (2023)



Voorbeeld huisstijl U-Link

Voorbeeld huisstijl U-Bus

De volgende lijnen rijden wij met de productformule U-Link:

- Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht / Zuilen – Utrecht CS
- Lijn 28 Vleuten – Utrecht CS – Utrecht Science Park
- Lijn 29 Vleuten – Utrecht Science Park
- Lijn 34 Utrecht Westraven – Science Park – Amersfoort
- Lijn 73 Maarsen – Utrecht CS – Zeist
- Lijn 77 Nieuwegein – Utrecht CS – Bilthoven

De overige buslijnen rijden wij als U-bus.

2 Uitwerking gezamenlijke uitgangspunten

De provincie Utrecht heeft aan Transdev (concessie Binnen) en aan Keolis (concessie Buiten) inhoudelijke uitgangspunten meegegeven voor de ontwikkeling van het vervoerplan 2025. Het betreft gezamenlijke uitgangspunten welke voor beide vervoerders gelden en specifieke uitgangspunten voor de afzonderlijke concessies. In hoofdstuk 2 worden de gezamenlijke uitgangspunten toegelicht en in hoofdstuk 3 de specifieke uitgangspunten voor de concessie Utrecht Binnen.

2.1 Evaluatie maatregelen dienstregeling 2025

Lijn 11

Tot december 2024 werd lijn 11 gereden met midibussen. Door de gestage groei van het aantal reizigers de afgelopen jaren, leidde dit met name op het traject tussen Overvecht en Vleuten steeds vaker tot capaciteitsproblemen. Om deze problemen structureel op te lossen is in vervoerplan 2025 voorgesteld om lijn 11 te knippen op station Vleuten en op het drukke deeltraject Overvecht – Vleuten standaard- in plaats van midibussen in te zetten. Deze wijziging heeft geleid tot een daling van het aantal volmeldingen op lijn 11. Daarmee voldoet deze wijziging op dit deeltraject aan de verwachting.

Op het deeltraject Vleuten – Maarssen is in feite niets veranderd, behalve dan dat geen doorgaande verbinding tussen Maarssen / Vleuten en Leidsche Rijn meer wordt geboden. Het aantal reizigers op het traject Maarssen – Vleuten gelijk gebleven. Over het feit dat geen doorgaande verbinding meer bestaat tussen Vleuten en Leidsche Rijn Centrum zijn wel enkele klachten binnen gekomen. In dit vervoerplan stellen we voor om de route van lijn 11 te verleggen naar de Hindersteinlaan (zie 4.1), waardoor Leidsche Rijn Centrum weer rechtstreeks bereikbaar wordt vanuit een deel van Vleuten-Dorp.

Lijn 29/31

In vervoerplan 2025 is voorgesteld om het traject Science Park – station Bilthoven van lijn 31 te koppelen aan lijn 29. Aanleiding hiervoor was een onderzoek dat door de provincie is uitgevoerd en waaruit bleek dat een directe verbinding Vaartsche Rijn – Science Park – Bilthoven meer potentie zou hebben dan de tot dan toe bestaande directe verbinding Nieuwegein – Science Park – Bilthoven. Uit de eerste gebruikscijfers lijkt dat inderdaad het geval. Gemiddeld nam het aantal reizigers op lijn 29 / 31 toe met 13%. De groei van het aantal reizigers dat vanuit Bilthoven over Science Park heen reisde was met 32% bovengemiddeld. Deze wijziging voldoet daarmee aan de verwachting.

Lijn 18

Capaciteitsknelpunten op lijn 28 waren aanleiding om in vervoerplan 2025 voor te stellen om op het deeltraject CS – Rijnsweerd extra ritten toe te voegen in de spits. Deze extra ritten rijden onder lijnnummer 18. Lijn 18 wordt met gemiddeld 18 reizigers per rit in januari 2025 goed gebruikt. We verwachten dat het gebruik de komende maanden nog verder toeneemt. In 2026 wordt de capaciteit richting Rijnsweerd en Science Park verder uitgebreid. Dit wordt toegelicht in 2.2.

Lijn (2)84 en 285

Capaciteitsknelpunten op lijn 387, 400 en 401 in de spits tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS waren aanleiding om in vervoerplan 2025 voor te stellen om op dit traject extra ritten toe te voegen in de vorm van lijn 84. In

januari 2025 maakten gemiddeld 15 reizigers per rit gebruik van lijn 84 tussen Vianen en Utrecht CS. De piekdrukke op lijn 387, 400 en 401 is hierdoor afgenomen. We verwachten dat het gebruik van lijn 84 de komende maanden nog verder toeneemt. In 2026 wordt het aantal ritten op lijn 84 verder uitgebreid, zoals wordt toegelicht in 4.1. Hierdoor neemt de kans op achterblijvende reizigers op lijn 387, 400 en 401 nog verder af.

Lijn 284 heeft de spitsverbinding Utrecht CS – Papendorp – Vianen Lekbrug overgenomen van lijn 285 (Utrecht CS – Vianen Lekbrug – Leerdam). Op de verbinding CS – Papendorp – Lekbrug is feitelijk niets veranderd.

De ritten die voorheen reden als lijn 285 tussen Utrecht en Leerdam, rijden nu als lijn 85. Hierdoor wordt in de ochtendspits extra capaciteit geboden tussen CS en Kanaleneiland-Zuid en in de middagspits in omgekeerde richting. Daarnaast is het door deze wijziging mogelijk geworden om in de ochtendspits vanuit de Merwedekanaalzone direct naar knooppunt Vianen Lekbrug te reizen en in de middagspits andersom. De nieuw toegevoegde ritten op lijn 85 zorgen op dit moment vooral voor meer capaciteit in de spits tussen Utrecht CS en Kanaleneiland-Zuid. Het aantal reizigers tussen de Merwedekanaalzone en Vianen Lekbrug in de spits is nog beperkt. We verwachten dat het aantal reizigers de komende jaren zal toenemen als in de Merwedekanaalzone de eerste woningen worden opgeleverd. Deze wijzigingen voldoen daarmee aan de verwachting.

Lijn 38

Lijn 38 rijdt sinds december ook op zaterdag overdag. Hierdoor is de bereikbaarheid van Lage Weide en het Ruimtekwartier in Maarssenbroek verbeterd. Begin 2025 maakten gemiddeld 10 reizigers per rit gebruik van lijn 38 op zaterdag. Zeker zo kort na de start is dit boven verwachting. Zoals toegelicht in 4.1 wordt de bedieningsperiode van lijn 38 in 2026 verder uitgebreid.

Nachtlijnen

Sinds december 2024 wordt het volledige nachtnet weer gereden. Medio januari 2025 maakten gemiddeld 20 reizigers per rit gebruik van het nachtnet. Dit toont aan dat duidelijk behoefte is aan openbaar vervoer in de nachtelijke uren. Zoals toegelicht in 4.1 gaat het nachtnet in 2026 vaker rijden.

Bediening Het Klooster (lijn 66)

In 2024 is onderzocht welke behoefte bij bedrijven en werknemers bestaat als het gaat om openbaar vervoer naar bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein. Dit onderzoek was aanleiding om in vervoerplan 2025 diverse wijzigingen op te nemen die de bereikbaarheid van Het Klooster moeten verbeteren:

- Tussen Utrecht CS en Het Klooster is een nieuwe, directe lijn (66) gaan rijden, waardoor de reistijd tussen Utrecht en Het Klooster met ca. 15 minuten is verkort,
- De bedieningsperiodes zijn verruimd: Het Klooster is nu op weekdays bereikbaar tussen 05.30 en 24.00 uur,
- De bedieningsperiode van lijn 46 (Nieuwegein City – Het Klooster) is beperkt tot de spitsuren, omdat lijn 66 de meeste reizigers een sneller alternatief biedt.

Ondanks de verbeterde bereikbaarheid en uitbreiding van de bedieningsperiodes lag het totaal aantal reizigers naar Het Klooster in januari 2025 op ongeveer op hetzelfde niveau als in januari 2024. Gezien alle verbeteringen lijkt dit teleurstellend. Aan de andere kant hebben zeker forensen tijd nodig om hun reisgedrag aan te passen. We verwachten daarom op lange termijn wel een toename te zien in het gebruik.

Zoals verwacht maken de meeste reizigers van / naar Het Klooster nu gebruik van lijn 66. In januari 2025 reisden nog slechts 9 reizigers per dag met lijn 46 naar Het Klooster. Dit zeer beperkte gebruik is aanleiding om in dit vervoerplan voor te stellen om lijn 46 niet meer te rijden. Zie hiervoor hoofdstuk 4.1.

Lijn 47 en 48 in het weekend

De afgelopen twee jaar is de pre-coronadienstregeling van lijn 47 in het weekend stapsgewijs hersteld. In december 2023 is lijn 47 weer een uurdienst gaan rijden op zaterdag. Al kort na de start was het gebruik op zaterdag dusdanig, dat in vervoerplan 2025 is voorgesteld om de frequentie op zaterdag overdag te verhogen naar een halfuurdienst. In januari 2025 lag het aantal reizigers op zaterdag ruim 60% hoger dan een jaar eerder. Het is aannemelijk dat de groei zich komend jaar zal doorzetten. In 2026 handhaven we de bestaande halfuurdienst, maar wordt de capaciteit wel verhoogd door inzet van iets grotere bussen.

In april 2024 is ook de uurdienst op zondag overdag hersteld. Het gebruik op zondag laat nauwelijks groei zien. Een verdere uitbreiding van de dienstregeling op zondag is dan ook niet noodzakelijk. We handhaven in 2026 de huidige dienstregeling.

Met het oog op de woningbouwontwikkeling in Rijnhuizen is de frequentie van lijn 48 op zaterdag overdag verhoogd naar een halfuurdienst. In januari 2025 lag het gebruik ongeveer 40% hoger dan in dezelfde periode een jaar eerder. Een dergelijke groei zo kort na de frequentieverhoging is boven verwachting. In dit vervoerplan stellen we voor de verbinding Nieuwegein City – Rijnhuizen verder te verbeteren en uit te breiden. (zie hoofdstuk 4.1)

Wijzigingen Vianen / Hoef en Haag (44/64/74/65)

In Vianen en Hoef en Haag zijn in december diverse wijzigingen doorgevoerd. Lijn 44 rijdt niet meer tussen Vianen Lekbrug en Hoef en Haag. In plaats daarvan zijn lijn 64 en 74 verlengd naar Hoef en Haag en is met de nieuwe lijn 84 een snelle, directe verbinding met Utrecht CS toegevoegd. Hoef en Haag wordt hierdoor veel frequenter en ook 's avonds en in het weekend bediend. In Vianen is verder de route van lijn 74 versneld, waardoor de reistijd tussen Vianen De Hagen en Vianen Lekbrug met 5 minuten is verkort. De bediening van Vianen Monnikenhof is overgenomen door lijn 65.

Uit een eerste analyse van het gebruik van betrokken lijnen in Vianen en Hoef en Haag blijkt dat de grootste groei is gerealiseerd in Hoef en Haag. Het aantal reizigers nam hier toe van 49 naar 64 reizigers per dag (+30%). In Vianen De Hagen / Vianen-Centrum nam het aantal reizigers toe van 127 naar 161 reizigers per dag (+27%). In Monnikenhof is een verschuiving te zien in het gebruik van de verschillende haltes. Op de haltes Augustinushof, Mariënhof, 't Zand en Weidekamp nam het gebruik af, terwijl het gebruik van halte Ruinkamp juist fors toenam. Gezien de wijzigingen in het netwerk was deze verschuiving te verwachten. Gezien over heel Monnikenhof nam het aantal reizigers toe van 123 naar 128 reizigers, een lichte stijging van 3%.

Gezien over heel Vianen en Hoef en Haag nam het aantal reizigers toe met ongeveer 13%. We verwachten dat deze groei zich de komende maanden verder door zal zetten. In dit vervoerplan stellen we meer verbeteringen voor in de bediening van Vianen en Hoef en Haag. Zie hiervoor 2.6 en 4.1.

Lijn 122

Het eindpunt van lijn 122 (Nieuw-Loosdrecht – Westbroek – Utrecht) is in december verlegd van station Utrecht Overvecht naar Overvecht-Noord (halte Vechtsebanen). Het gebruik van lijn 122 is afgenomen van gemiddeld 86 per dag in 2024 naar 25 reizigers per dag begin 2025. Hierbij moet worden opgemerkt dat het grootste deel van de afname (-57 reizigers) wordt veroorzaakt doordat lokale reizen binnen Overvecht niet meer mogelijk zijn met lijn 122. Deze groep reizigers heeft echter een direct alternatief in de veel hoger frequente lijnen 1 en 3. Ook van invloed zijn wegwerkzaamheden tussen Muyevelt en Nieuw-Loosdrecht, waardoor lijn 122 begin 2025 niet reed tussen deze plaatsen. Hieraan is een verlies van 15 reizigers per dag toe te schrijven. Het aantal reizigers tussen Muyevelt en Overvecht-Noord is licht gedaald van gemiddeld 24 per dag naar gemiddeld 18 per dag. Gezien de in absolute aantallen beperkte afname van het aantal reizigers tussen Muyevelt en Overvecht-Noord, zien we geen aanleiding deze wijziging te heroverwegen.

2.2 Capaciteitsknelpunten

We nemen verschillende maatregelen om knelpunten in de capaciteit tegen te gaan. Zowel maatregelen in brede zin als specifieke knelpunten worden aangepakt door meer capaciteit te bieden op de weg:

Frequentieverhogingen in de spits

Knelpunten in de capaciteit komen met name voor in de spitsperiode. Zoals in de inleiding genoemd gaan wij op 14 (!) buslijnen de frequentie in de spits verhogen c.q. meer ritten bieden in de spits. Hiermee wordt op al deze lijnen meer capaciteit geboden in de spits. Op zes buslijnen gaan we de frequentie verhogen naar 8x per uur.

Meer gelede bussen

Naast de hogere frequenties zetten we ook meer bussen in met een hogere capaciteit. We zetten langere 15m-bussen in en gaan ook ca. 50% meer gelede 18m-bussen inzetten dan in de huidige situatie. De inzet van bussen met meer capaciteit in combinatie met de frequentieverhogingen zorgt voor meer zitplaatsen op bijna alle lijnen!

Vloot is mix van voertuigtypes

Onze vloot in deze concessie bestaat uit een mix van verschillende voertuigtypes. Hierdoor kunnen wij gericht bepaald materieel op bepaalde ritten inzetten waar meer capaciteit nodig is. Zo zetten we bijvoorbeeld in de spits op lijn 11 specifiek 12m-bussen in en zetten we 24m-bussen in op lijn 28.

Bredere middagspits en betere tijddigging op zaterdag

Wij bieden een bredere middagspits op 12 buslijnen: de lijnen 1, 3, 6, 7, 8, 24, 28, 29, 38, 67, 73, 77 en 84. Hierdoor wordt er gedurende langere tijd een hoge frequentie gereden en dus meer capaciteit geboden op deze lijnen. Het wordt voor reizigers daarmee aantrekkelijker om iets later te reizen, waardoor de druk op de piek in de middag iets wordt verlicht.

Naast bovenstaande verbeteringen zijn er ook enkele specifieke maatregelen om knelpunten in de capaciteit tegen te gaan:

Lijn 29 meer ritten vanuit Vleuten

In de huidige situatie rijden er 3 ritten met vertrek tussen 7.30 en 8.30 vanaf Vleuten naar USP. Te zien is dat deze lange ritten gemiddeld meer dan 50 reizigers hebben, oplopend tot meer dan 70 reizigers. Dit terwijl de aanvullende korte ritten vanaf De Meern veel minder goed bezet zijn met gemiddeld 25 reizigers. Daarom gaan wij twee extra ritten laten rijden vanaf Vleuten in de ochtendspits waardoor de reizigers meer reismogelijkheden hebben en zich meer gaan verdelen over de ritten.

Utrecht CS - Rijsweerd

Het drukste traject in de regio Utrecht is de verbinding van Utrecht CS naar Rijsweerd met in het drukste uur een gemiddelde bezetting van 680 reizigers. Lijn 28 op dit traject rijden wij 8x per uur met nieuwe dubbelgelede 24m-bussen. Daar bovenop rijden wij lijn 18 tussen CS en Rijsweerd. Op lijn 18 verhogen wij de frequentie van 4x naar 8x per uur. Tenslotte worden de vertrektijden van lijn 18 en 28 bij Utrecht CS optimaal op elkaar afgestemd waardoor een gelijkmatig vertrek van 16x per uur wordt geboden. In de huidige situatie is deze afstemming nu niet optimaal door verschillende frequenties. Hierdoor verdelen reizigers zich niet evenredig over de twee buslijnen en is lijn 28 onnodig druk.

Samen met de provincie onderzoeken wij of de bediening van de tram uitgebreid kan worden met een spitsfrequentie van 16x per uur tussen Utrecht CS en Science Park.

Naast de verbeteringen op het traject CS – Rijnsweerd – Science Park (USP) verbeteren wij ook de buslijnen die niet via Utrecht CS maar ‘buiten CS om’ naar Rijnsweerd en USP rijden. We verhogen de frequenties c.q. het aantal ritten op de buslijnen 27 Zuilen – USP, lijn 34 Amersfoort – USP – Westraven en lijn 29 Vleuten – De Meern – USP – Bilthoven en rijden de nieuwe lijn 32 vanuit Houten rechtstreeks naar Science Park. Hierdoor wordt het voor reizigers nog aantrekkelijker om niet via CS te reizen, waardoor de druk op het traject CS – Rijnsweerd wordt verlicht.

2.3 OV in kleine kernen

Samen met Keolis (concessie Utrecht Buiten) onderzoeken wij of het openbaar vervoer in de kleine kernen Kockengen en Haarzuilens verbeterd kan worden. Op dit moment rijdt vanuit de concessie Binnen lijn 127 van Kockengen via Haarzuilens naar Vleuten. Onderzocht wordt of de kern Kockengen beter vanuit de concessie Buiten bediend kan worden (naar bijv. Breukelen). Uitgangspunt hierbij is dat aanpassingen in beide concessies per saldo tot een verbetering leiden voor reizigers in de regio, uiteraard rekening houdend met de beschikbare financiële middelen en voertuigen.

Daarnaast wordt samen met de provincie onderzocht of het wenselijk en mogelijk is om het bestaande U-Flex gebied Bilthoven uit te breiden met nieuwe haltes.

Ten tijde van het opstellen van dit concept-vervoerplan zijn er nog geen uitkomsten of conclusies van deze onderzoeken. Bij het opstellen van het definitieve Vervoerplan later dit jaar hopen wij meer informatie te kunnen verschaffen.

Naast de bovengenoemde gebieden en kleine kernen waar nog onderzoeken lopen, zijn er diverse kleine kernen die in dit concept-vervoerplan een verbeterd aanbod krijgen. Zo profiteren de kernen Schoonrewoerd en Zijdeveld van de hogere spitsfrequentie van 8x per uur op lijn 85 Leerdam – Utrecht. Hoef en Haag profiteert van een hogere spitsfrequentie van 8x per uur op lijn 84 Hoef en Haag – Utrecht en krijgt daarnaast de beschikking over een nachtlijn op donderdag.

2.4 Werkzaamheden Smakkelaarsveld en Lombokplein

Er zijn een aantal grootschalige werkzaamheden gepland in 2026 die invloed hebben op het openbaar vervoer. De projecten die het meeste impact hebben zijn het Smakkelaarsveld, Lombokplein en A2.

Smakkelaarsveld

Vlak naast Utrecht CS is begonnen met de herontwikkeling van het Smakkelaarsveld. Een deel van de nieuwbouw komt boven en direct naast bus- en trambaan. Om de bouw mogelijk te maken worden de HOV-baan over het Smakkelaarsveld, de Leidseveertunnel en de bus / trambaan naar Utrecht CS Centrumzijde vanaf eind 2025 wekelijks op maandag afgesloten. In een aantal weken wordt daar mogelijk een afsluiting op dinsdag aan toegevoegd. Dit heeft een grote impact op zowel bus als tram. Het is op deze dagen niet mogelijk om doorgaande trams te rijden tussen Utrecht CS Jaarbeursplein en Utrecht CS Centrumzijde. De tram zal dan ‘geknipt’ worden op Utrecht CS: trams vanuit Nieuwegein / IJsselstein eindigen op het Jaarbeursplein en er is een aparte, losse tramverbinding vanaf CS Centrumzijde naar het Science Park.

Voor de bus geldt dat Centrumzijde in het geheel niet meer bereikbaar is op deze dagen. De buslijnen 2, 3, 18 en 28 vertrekken daarom niet vanaf CS Centrumzijde maar vanaf CS Jaarbeurszijde. Ook het laden van bussen op CS Centrumzijde is niet mogelijk. Daarnaast moeten alle lijnen tussen Utrecht CS en Utrecht-Centrum in beide

richtingen worden omgeleid via de Daalsetunnel, waardoor bussen langer onderweg zijn. Dit raakt de lijnen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 18, 28, 55, 73, 74 en 77.

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

Lombokplein

De werkzaamheden aan het Lombokplein en omgeving, aan de westzijde van Utrecht CS, vangen aan in 2026 en lopen door tot in 2029. Vanaf maart 2026 wordt gewerkt op de Graadt van Roggenweg. Hierdoor moeten lijn 5, 6, 7, 18 en 84 (als ook de streeklijnen vanuit de buurconcessies Noord-Brabant en Zuid-Holland DMG) omrijden via de Overste de Oudenlaan en Van Zijstweg. In de uitgangspuntennotitie is verwoord dat deze omleidingen zoals nu voorzien DRU-neutraal gereden kunnen worden. Eerste verkenningen en overleg over de omleidingsroutes met gemeente en provincie heeft geleid tot het beeld dat er maatregelen voor de doorstroming van de bus op de omleidingsroutes noodzakelijk zijn. Wij roepen gemeente en provincie op om, samen met de vervoerders, deze maatregelen te concretiseren en te effectueren, zodat daadwerkelijk DRU-neutraal de omleidingen gereden kunnen worden.

De verbinding tussen de Leidseveertunnel / fly-over en de Vleutenseweg blijft tijdens de werkzaamheden beschikbaar. Wel wordt de busbaan net als de rijbanen voor het overige verkeer een aantal keer verlegd. De eenzijdige halte Moskeeplein kan hierdoor vanaf maart 2026 niet meer worden bediend. Op het toekomstige Lombokplein komt deze halte ook niet meer terug, wat betekent dat deze halte vanaf maart 2026 definitief wordt opgeheven. Voor reizigers is er het alternatief van de halte CS Jaarbeurszijde.

2.5 Afwaardering wegen

In de uitgangspuntennotitie wordt gerefereerd aan de afwaardering van wegen in het kader van de leefbaarheid. Voortvloeiend uit een aangenomen motie in de Tweede Kamer zullen meer wegen in de bebouwde kom een maximum snelheid van 30 km per uur krijgen.

De gemeente Utrecht heeft aangegeven een aantal wegen opnieuw in te richten en daarbij de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km per uur. Daarnaast gaat de gemeente mogelijk in 2026 op een flink aantal wegen en straten versneld de maximumsnelheid verlagen naar 30 km per uur, waar nu nog 50 km per uur gereden mag worden. Een deel van deze wegen is in gebruik als busroute.

NB: Daar waar op busroutes specifieke infrastructuur voor de bus aanwezig is blijft 50km per uur de norm. Voorbeelden hiervan zijn de Vleutenseweg en de Europalaan.

Het verlagen van de maximum snelheid op busroutes heeft effect op de doorstroming van het openbaar vervoer. Gemeente en provincie spannen zich in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd compenseren. Mocht desondanks per saldo toch extra rijtijd moeten worden toegevoegd, dan is het uitgangspunt van de provincie dat de hiervoor benodigde DRU in de betreffende gemeente worden gecompenseerd.

Onze inschatting is dat wanneer de versnelde invoering van 30 km per uur binnen de bebouwde kom in Utrecht wordt doorgezet en geen compenserende maatregelen worden genomen, ca. + 8.000 tot + 15.000 DRU op jaarbasis aan rijtijd moet worden toegevoegd. (Ter referentie: 8.000 DRU is nodig om lijn 2 het hele jaar te rijden.)

Deze extra rijtijd die benodigd is voor de snelheidsverlaging is nog niet verwerkt in dit vervoerplan 2026 en is onderdeel van gesprekken tussen vervoerder, provincie en de gemeente Utrecht. De exacte toename van de rijtijd is afhankelijk van de inrichting van de betreffende wegen; drempels, wegversmallingen, voorrang van rechts en fietsstraten hebben invloed op de snelheid. Een busroute en fietsstraat is een ongelukkige combinatie die sowieso voorkomen moet worden.

De genoemde inschatting van toename DRU betreft enkel de wegen die vallen onder de versnelde aanpak, en niet de wegen die op korte termijn worden heringericht. Zonder concrete compenserende maatregelen moet dit aantal DRU aan besparingen worden gevonden in de vorm van frequentieverlaging, minder ritten en/of verkorte busroutes. Voor reizigers betekent dit dan minder openbaar vervoer of langere loopafstanden naar bushaltes. We willen benadrukken dat bovenstaande vooral in stedelijk gebied een reëel en groot risico is. De effecten hiervan op de dienstregeling kunnen fors zijn en beperken zich niet tot een enkele busrit minder. We waarderen de inspanningen van gemeente en provincie om de doorstroming van buslijnen elders te verbeteren ten eerste. Desondanks kan het effect fors zijn.

2.6 OV-bediening Breukelen – Maarssen

De bediening met openbaar vervoer tussen Breukelen – Maarssen – Utrecht wordt afgestemd tussen Keolis (Utrecht Buiten) en Transdev (Utrecht Binnen) en zal verder worden verbeterd. De treinaansluiting van lijn 120 (Utrecht Buiten) in Breukelen zal worden geoptimaliseerd. Lijn 12 (Utrecht Binnen) zal op het gezamenlijke traject Maarssen – Utrecht qua vertrektijden op lijn 120 worden afgestemd. Op de momenten dat beide lijnen 2x per uur rijden ontstaat zo een afgestemde kwartierdienst.

Op werkdagen in de spitsrichting wordt de frequentie van lijn 120 verhoogd naar 4x per uur. Op het gezamenlijke traject zal dan een afgestemde 10-minutendienst gereden worden met lijn 12 /120. De ritten rond de ochtendknoop en avondknoop worden onderling afgestemd, zodat beide lijnen niet tegelijkertijd rijden op die momenten.

2.7 Lijnnummers

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

Dit heeft geleid tot onderstaande opzet voor de lijnnummering:

Systematiek lijnnummering		
Serie:	Voorbeeld:	Soort lijn:
1 – 199	12	Stads- en streeklijnen
200 – 299	203	Streeklijnen over snelweg naar USP (concessie Buiten)
300 – 399	350	U-Liner (concessie Buiten)
500 – 599	565	Buurtbussen / Wijkbussen
N-serie	N5	Nachtlijnen

Door de nieuwe systematiek worden onderstaande lijnnummers in de concessie Binnen omgenummerd:

- Nachtlijnen Utrecht Binnen krijgen een N-nummer
- Lijn 284 Utrecht – Vianen krijgt lijnnummer 184
- Lijn 381 Driebergen – Zeist krijgt lijnnummer 57
- Lijn 258 Bilthoven – Berg en Bosch krijgt lijnnummer 158

Om dubbelingen in lijnnummers te voorkomen krijgt lijn 74 in Soest van de concessie Utrecht Buiten een ander lijnnummer: namelijk het lijnnummer 71. Lijn 74 Zeist – Utrecht – Nieuwegein – Vianen in de concessie Binnen houdt lijnnummer 74.

2.8 Nachtnet

Het huidige nachtnet in Utrecht Binnen is in december 2024 weer opgestart. De provincie vraagt in de uitgangspuntennotitie om op basis van het gebruik in de eerste maanden een analyse te maken voor het vervolg van het nachtnet in vervoerplan 2026.

Omdat het nachtnet pas recent weer is gaan rijden, is op dit moment nog weinig data beschikbaar over het gebruik van het nachtnet. In de data die wel beschikbaar is zitten bovendien nog afwijkende weekenden rondom Kerst en Oud en Nieuw. Te zien is dat op sommige nachten de nachtlijnen vrij goed bezet zijn, met soms meer dan 100 reizigers per lijn per nacht. Maar het beeld is te wisselend / fragmentarisch om eenduidige conclusies te trekken en op basis daarvan de nachtlijnen grootschalig en structureel te gaan wijzigen in 2026.

In hoofdlijnen blijven de routes en reismogelijkheden van de nachtlijnen in 2026 ongewijzigd. Wel gaan we de nachtlijnen ook rijden op de donderdagen en voeren we kleine aanpassingen door. In hoofdstuk 4.1 'Toelichting per lijn' worden deze nader verklaard. Wij stellen voor om de evaluatie van de weer opgestarte nachtlijnen op te nemen in de uitgangspuntennotitie voor vervoerplan 2027. Er is dan meer data beschikbaar, waarmee gericht en meer onderbouwd verbetervoorstellen kunnen worden geformuleerd.

Afstemming met concessie Buiten

Het rijden van de nachtlijnen op donderdagnacht is afgestemd met Keolis in de concessie Buiten. Ook Keolis gaat (delen van) nachtlijnen op donderdag rijden. Door de afstemming wordt voorkomen dat er dubbelingen of lacunes ontstaat in de bediening van wijken van Utrecht of kernen in de regio. Zo vervalt bijvoorbeeld lijn 412 omdat vrijwel alle haltes al worden aangedaan door de nachtlijnen N9 en N50.

Keolis gaat in Utrecht Buiten de nachtlijnen N7 (tot Meern-Zuid), N20 (tot Maarssen), N41 (tot Galgenwaard) en N50 (tot Driebergen-Zeist) ook op donderdagnacht gaan rijden, zodat de nachtlijnen van beide vervoerders in regio Utrecht op elkaar zijn afgestemd.

3 Uitwerking uitgangspunten Utrecht Binnen

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

3.1 Bediening Vianen

De uitvraag van de aanbesteding was gebaseerd op de situatie 2023. In 2024 en 2025 zijn er mutaties geweest in het lijnennet en het openbaar vervoer in de regio. Tenslotte heeft Transdev ontwikkelvoorstellen ingediend als onderdeel van de uitvraag van de aanbesteding. In overleg met de provincie is gekomen tot een geïntegreerd voorstel voor de bediening van Vianen en omgeving, waarbij de lijnvoering van 2025 wordt gecontinueerd:

- Koppeling lijn 64 Lekbrug – Hoef en Haag aan lijn 74 bij Vianen Lekbrug
- Koppeling lijn 81 Meerkerk – Vianen aan lijn 44 bij Vianen Lekbrug
- Uitbreiding lijn 84 Hoef en Haag – Vianen – Utrecht in de spits van 4x naar 8x per uur
- Ochtendknoop en avondknoop voor zowel lijn 74 Hoef en Haag – Utrecht als lijn 65 Vianen - Utrecht
- Meer capaciteit door inzet gelede bussen op lijn 65 en 74
- Continuering U-Flex in Hoef en Haag en Everdingen
- Nachtnet lijn N5 naar Vianen en Hoef en Haag ook op donderdagen
- Lijn 81 uitgevoerd met midi-bussen, gelet op de infrastructuur in Meerkerk.

Reizigers worden met dit geïntegreerd voorstel niet nogmaals geconfronteerd met een wijziging in routes en haltes, maar krijgen wel verbeteringen en uitbreidingen van het aanbod in 2026!

3.2 Tram naar Utrecht Science Park

Samen met de provincie onderzoeken wij de mogelijkheden om de bediening van de tram uit te breiden. Het betreft uitbreiding op het traject Utrecht CS – Science Park:

- Continuering van de bediening in het weekend tijdens evenementen en thuiswedstrijden van FC Utrecht
- Structurele uitbreiding in het weekend tussen Utrecht CS en Science Park
- Frequentieverhoging in de spitsuren op werkdagen naar 16x per uur

Samen met provincie onderzoeken wij momenteel of, en met welk tijdspad, de uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden.

3.3 Werkzaamheden A2

Rijkswaterstaat gaat de snelweg A2 o.a. tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Deil vernieuwen. Hierdoor zijn er in 2026 gedurende meerdere maanden aanpassingen aan de snelweg waarbij er o.a. minder rijstroken beschikbaar zijn en op- en afritten worden afgesloten. In overleg met Rijkswaterstaat wordt gekeken naar de doorstroming en beschikbaarheid voor de bus. De mogelijkheden en alternatieven zijn echter beperkt, waardoor buslijn 85 Leerdam – Schoonrewoerd – Vianen – Utrecht op verschillende momenten te maken krijgt met afgesloten wegen, afgesloten op- en afritten, omleidingsroutes en vertraging als gevolg van filevorming. Reizigers op deze lijn moeten in 2026 rekening houden met omleidingen, langere reistijden en mogelijk vermindering van het aantal ritten en / of extra overstappen. De exacte maatregelen zullen per fase van het project verschillen.

In overleg met Rijkswaterstaat wordt bekeken of na realisatie van de werkzaamheden van het groot onderhoud de doorstroming van de bus structureel verbeterd kan worden, bijvoorbeeld door vluchtstrookgebruik van de bus toe te staan tijdens filevorming.

3.4 Nieuw busstation Nieuwegein City

De verwachting is dat in 2026 het nieuwe busstation Nieuwegein City in gebruik kan worden genomen. De effecten op de lijnvoering, zoals beschreven in het vervoerplan 2025, zijn door ons overgenomen in vervoerplan 2026.

Door de frequentieverhogingen op lijn 74 Nieuwegein – Utrecht en op lijn 77 Nieuwegein – Utrecht en door toevoeging van de nieuwe buslijn 67 Nieuwegein – Utrecht zal het busstation intensiever gebruikt gaan worden. Ook zal naar verhouding meer met gelede 18m-bussen gereden gaan worden. Graag kijken wij samen met de provincie en gemeente naar het ontwerp van het busstation en de mogelijkheden tot optimalisatie rondom perron-toedeling, halteren, bufferen, laadmogelijkheden en personeelsvoorziening.

4 Toelichting per lijn

Hieronder wordt per lijn wordt een toelichting geven van wijzigingen ten opzichte van de huidige dienstregeling. Met name wordt ingegaan op wijzigingen in frequenties, routes en materiaalinzet.

Lijn 1 Overvecht – Utrecht CS – Hoograven

Lijn 1 Overvecht – CS – Hoograven gaat structureel rijden met gelede 18m-bussen. Hierdoor wordt meer capaciteit geboden aan reizigers. Lijn 1 zal naast de avondknoop ook meedoen met de ochtendknoop, waardoor reizigers zowel in ochtend als avond makkelijk kunnen overstappen op andere buslijnen bij Utrecht CS.

In de middagspits loopt de frequentie van 6x per uur langer door; i.p.v. ca. 18.30 uur tot ca. 19.00 uur vertrek vanaf Utrecht CS.

Op zaterdag wordt de tijdligging van de hogere frequentie van 6x per uur geoptimaliseerd: i.p.v. 9 – 18 uur wordt dit ca. 10 – 19 uur. Deze past beter bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag.

Op lijn 1 worden 1 tot 2 minuten rijtijd toegevoegd in de nieuwe dienstregeling vanwege de afwaardering van de Adelaarstraat naar 30 km per uur en de aanpassingen fietsroute om de noord.

Lijn 2 Utrecht CS – Centrum – Utrecht CS

De centrumlijn lijn 2 Utrecht CS – Centrum – Utrecht CS gaat ook in de avonduren tot 01.00 uur rijden: in een frequentie van 2x per uur. Lijn 2 rijdt gaat meedoen met de avondknoop van en naar Utrecht CS.

Op werkdagen overdag wordt de frequentie verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur. Op zaterdagen wordt de frequentie verhoogd van 4x per uur naar 6x per uur.

Daarnaast gaat lijn 2 alle dagen van de week meedoen in de ochtendknoop met vertrek vanaf Utrecht CS.

Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht / Zuilen – Utrecht CS

Lijn 3 Utrecht CS – Overvecht – Zuilen – Utrecht CS bestaat eigenlijk uit 2 ringlijnen die tegen elkaar in rijden. Het vertrek vanaf Utrecht CS is voor beide richtingen onderling afgestemd.

In de middagspits loopt de frequentie van 6x per uur langer door; i.p.v. ca. 18.30 uur tot ca. 19.00 uur vertrek vanaf Utrecht CS. In de avonduren rijdt lijn 3 meer ritten: tot aan het einde van de dag een kwartierdienst (4x per uur) in plaats van de huidige 3x per uur.

Lijn 3 doet met beide richtingen op alle dagen van de week mee met de ochtendknoop bij Utrecht CS.

Op zaterdag wordt de tijdligging van de hogere frequentie van 6x per uur geoptimaliseerd: i.p.v. 9 – 18 uur wordt dit ca. 10 – 19 uur. Deze tijdligging past beter bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag.

Lijn 3 zal vanaf de nieuwe dienstregeling gaan rijden als U-Link lijn in plaats van als U-Bus lijn.

Lijn 4 Terwijde – Utrecht CS – Voordorp

Lijn 4 komt als lijnnummer te vervallen. De beide trajecten aan weerszijde van Utrecht CS worden aan andere buslijnen gekoppeld. De afzonderlijke trajecten blijven dus rijden, maar onder een ander lijnnummer.

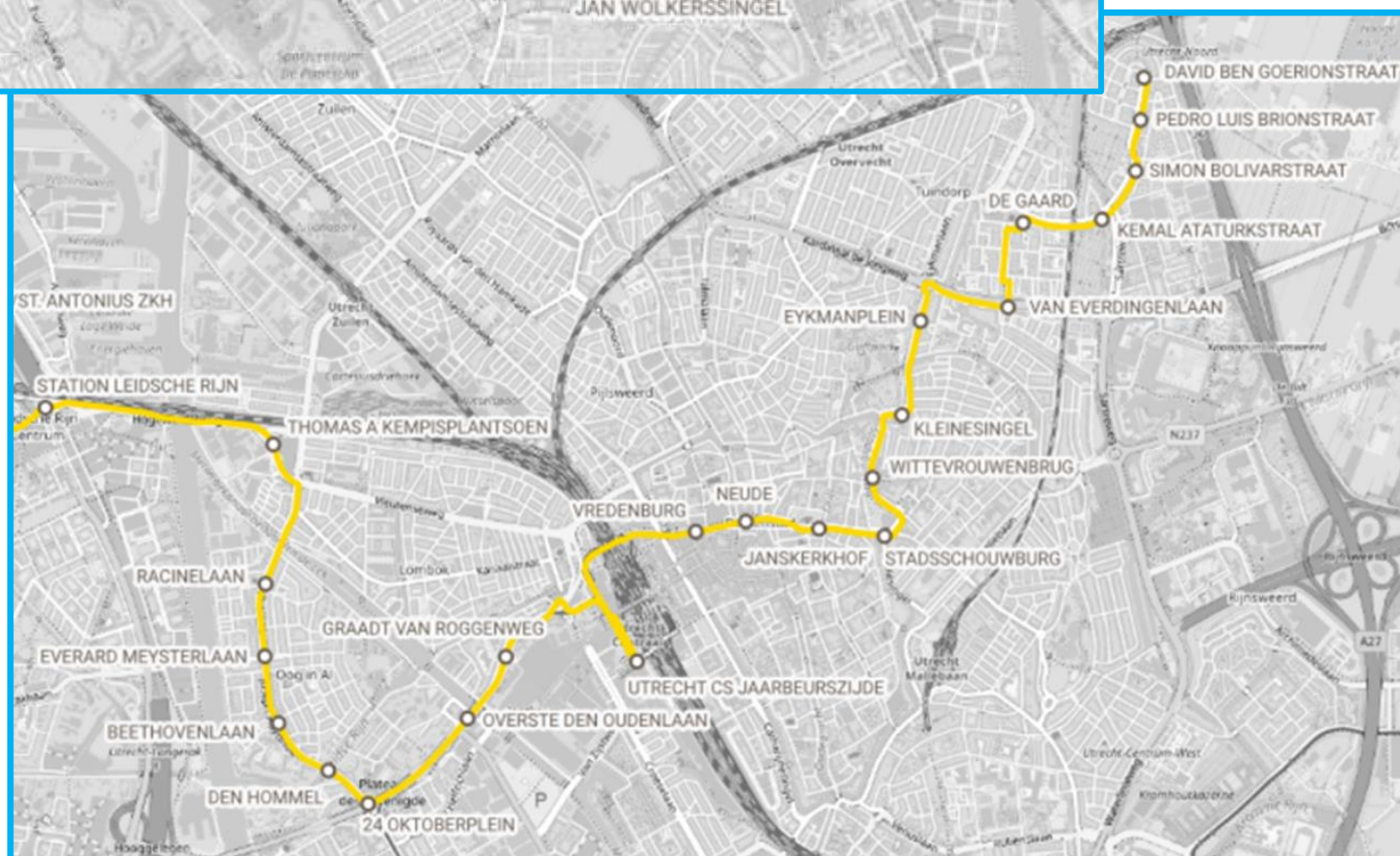
Het trajectdeel Terwijde – Utrecht CS wordt gekoppeld aan lijn 6 Utrecht CS – Overvecht. Er ontstaat dan lijn 6 Terwijde – Utrecht CS – Overvecht.

Het deel Utrecht CS – Voordorp wordt gekoppeld aan lijn 5 Maarssen – Terwijde – Utrecht CS, waardoor dan lijn 5 Maarssen – Utrecht CS – Voordorp ontstaat.

De extra's en mutaties op de trajecten van voormalig lijn 4 worden bij lijn 5 en lijn 6 toegelicht.

Lijn 5 Maarssen – Terwijde – Utrecht CS – Voordorp

Lijn 5 wordt qua route verlengd van Utrecht CS naar Voordorp (voormalige lijn 4). Het voordeel voor reizigers op de huidige lijn 5 Maarssen – Terwijde – Utrecht CS is dat zonder overstappen doorgereisd kan worden naar de binnenstad van Utrecht.



Lijn 5 zal in de spits met gelede 18m-bussen gereden worden, zodat er meer capaciteit wordt geboden. In de spits worden meer ritten geboden tussen Oog en Al (halte Racinelaan) en Utrecht CS: van 2x naar 4x per uur. Dit in de ochtend naar Utrecht CS en in de middag vanaf Utrecht CS.

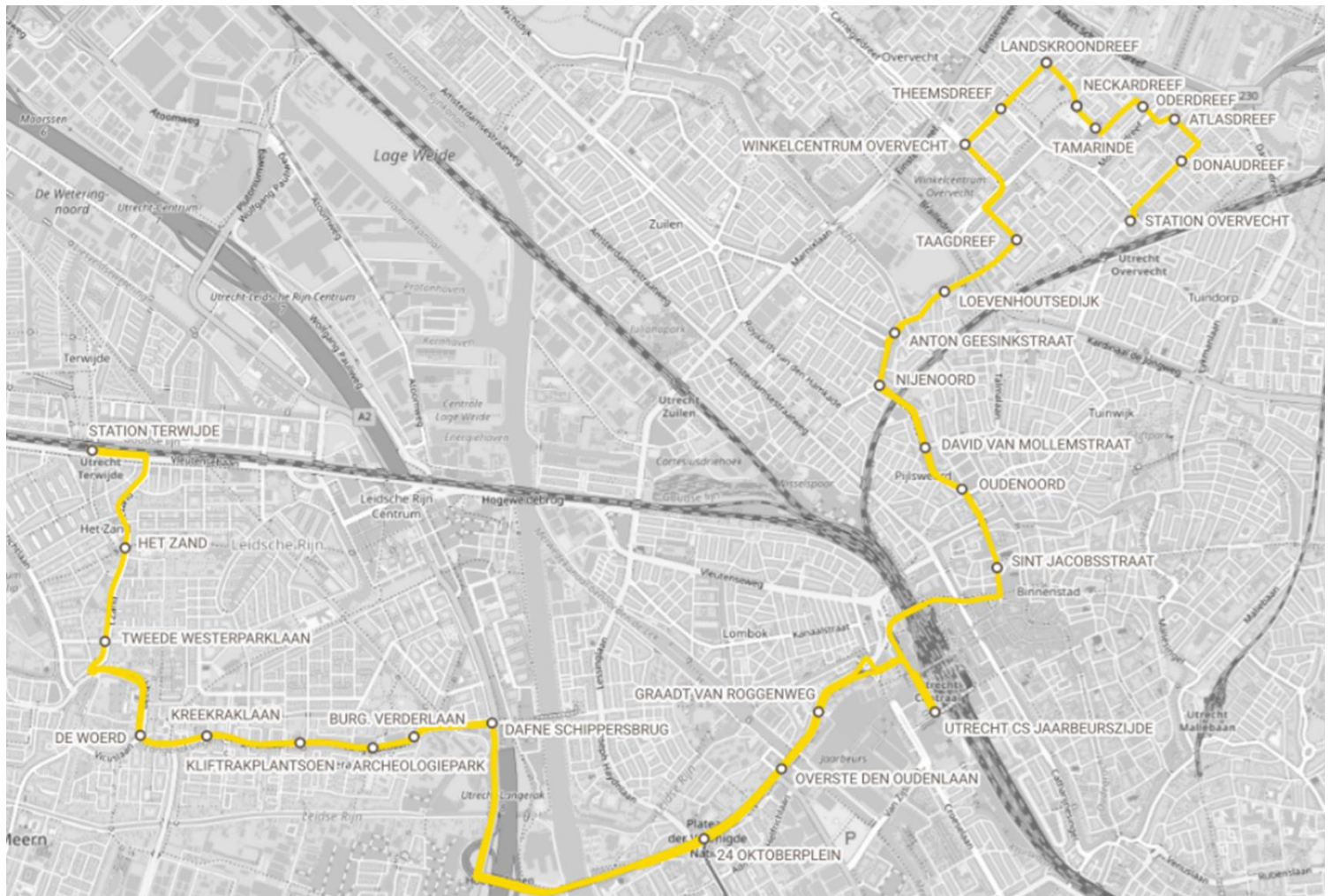
Op zaterdag en zondag overdag wordt de periode waarin 4x per uur wordt gereden geoptimaliseerd: i.p.v. 9.00 – 18.00 uur wordt dit ca. 10.00 – 19.00 uur. Deze tijdligging past beter bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag en zondag.

Lijn 5 doet alle dagen van de week en in beide reisrichtingen mee met de ochtendknoop op Utrecht CS. Reizigers kunnen hierdoor gemakkelijker overstappen op andere buslijnen bij Utrecht CS.

Lijn 6 Terwijde – Utrecht CS – Overvecht

Lijn 6 wordt qua route verlengd van Utrecht CS naar Terwijde (voormalige lijn 4). Reizigers vanuit de richting Terwijde en Leidsche Rijn behouden hiermee hun rechtstreekse verbinding naar de binnenstad van Utrecht.

Het trajectdeel Terwijde – Leidsche Rijn – Utrecht CS krijgt op zondagen een hogere frequentie: van 2x per uur naar 4x per uur.



Op zaterdag en zondag overdag wordt de periode van de hogere frequentie van 4x per uur geoptimaliseerd: i.p.v. 9 – 18 uur wordt dit ca. 10 – 19 uur. Deze tijdligging past beter bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag en zondag.

Lijn 6 doet alle dagen van de week en in beide reisrichtingen mee met de ochtendknoop op Utrecht CS. Reizigers kunnen hierdoor gemakkelijker overstappen op andere buslijnen bij Utrecht CS.

Lijn 7 Zuilen – Utrecht CS – Westraven

Op werkdagen overdag wordt de frequentie verhoogd van 4x per uur naar 6x per uur. In de middagspits loopt de frequentie van 6x per uur langer door; i.p.v. ca. 18.15/18.30 uur wordt ca. 19.00 uur vertrek vanaf Utrecht CS in beide richtingen. Dus zowel richting Zuilen als richting Kanaleneiland / Westraven.

Op zaterdag overdag wordt de frequentie van lijn 7 verhoogd: van 4x per uur naar 6x per uur. De periode van de hogere frequentie van 6x per uur wordt geboden tussen ca. 10 – 19 uur. Deze tijdligging past bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag.

Lijn 7 gaat alle dagen van de week in beide reisrichtingen meedoen in de ochtendknoop bij Utrecht CS: reizigers kunnen zo makkelijk overstappen op andere buslijnen.

Lijn 8 Wilhelminapark – Utrecht CS – Lunetten

Op werkdagen overdag wordt de frequentie verhoogd van 4x per uur naar 6x per uur. In de middagspits loopt de hogere frequentie van 6x per uur langer door; i.p.v. ca. 18.15/18.30 uur wordt dit ca. 19.00 uur vertrek vanaf Utrecht CS in beide richtingen.

Lijn 8 gaat ook op alle dagen en in beide reisrichtingen meedoen met de ochtendknoop, waardoor overstappen binnen Utrecht op andere stadslijnen nog gemakkelijker wordt.

Op zaterdag overdag wordt de frequentie van lijn 8 verhoogd: van 4x per uur naar 6x per uur. De periode van de hogere frequentie van 6x per uur wordt geboden tussen ca. 10 – 19 uur. Deze tijdligging past bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag.

Lijn 9 Utrecht CS – Galgenwaard

Lijn 9 tussen Utrecht CS en Galgenwaard wordt qua tijdligging afgestemd met lijn 41 van de concessie Buiten. Reizigers profiteren van gezamenlijke hogere frequenties dan de afzonderlijke lijnen.

Lijn 9 gaat op alle dagen van week meedoen met de avondknoop. Daarnaast gaat lijn 9 ook meedoen met de nieuw geïntroduceerde ochtendknoop op alle dagen van de week. Zowel in de ochtend als in de avond kunnen reizigers voortaan gemakkelijk en snel overstappen op de andere lijnen bij Utrecht CS. De ochtend- en avondknoop wordt geboden in combinatie met lijn 41 zodat niet dubbel / tegelijkertijd gereden wordt op het gezamenlijke traject.

Op zaterdag en zondag overdag wordt de periode van de hogere frequentie van 4x per uur geoptimaliseerd: i.p.v. 9 – 18 uur wordt dit ca. 10 – 19 uur. Deze tijdligging past beter bij het huidige reisgedrag van reizigers op zaterdag en zondag.

Lijn 10 Lunetten – Papendorp – Leidsche Rijn

Lijn 10 wordt aanzienlijk uitgebreid omdat deze lijn een rol heeft bij de bediening van de nieuwbouw bij zowel Merwedekanaalzone als A12 zone en Leidsche Rijn.

Op werkdagen in de spits gaat de frequentie van lijn 10 omhoog van 2x per uur naar 4x per uur.

Lijn 10 zal voortaan ook in de avonduren tot 1.00 2x per uur gaan rijden. Op zaterdag en zondag overdag wordt ook 2x per uur gereden. Op zaterdag vanaf 7.30 uur en op zondag vanaf 8.30 uur. Lijn 10 krijgt hiermee een weekdekkende bediening.

In de avonduren en in het weekend zal op lijn 10 gereden worden met midi-bussen.

Lijn 11 Vleuten – Utrecht Leidsche Rijn - Overvecht

De route van lijn 11 wordt gelijk aan de voorgestelde route in het vervoerplan 2025: in Vleuten rijdt lijn 11 via de Hindersteinlaan en John F. Kennedylaan naar station Vleuten. Hierdoor kunnen reizigers naar Leidsche Rijn Centrum in het dorp opstappen op lijn 11 in plaats van bij het station Vleuten.



Lijn 11 wordt in de spitsuren gereden met 12m-bussen om voldoende capaciteit te bieden; met name op het stuk tussen Overvecht en Leidsche Rijn. In de daluren wordt ook met midi-bussen gereden.

Lijn 11 gaat ook overdag op zaterdag van en zondag van 9.00 tot 19.00 2x per uur rijden, zodat o.a. Leidsche Rijn Centrum en het Sint-Antoniusziekenhuis ook in het weekend rechtstreeks bereikbaar zijn vanuit Vleuten en Zuilen / Overvecht.

Lijn 12 Utrecht CS – Zuilen – Maarssen

Lijn 12 van Maarssen via Zuilen naar Utrecht wordt op het gemeenschappelijk deel tussen Maarssen-Dorp en Utrecht in tijdelijke volledig afgestemd met lijn 120 van de concessie Buiten. In de spits in de spitsrichting ontstaat hierbij een 10-minuten dienst, op weekdays en zaterdag overdag een kwartierdienst en 's avonds en op zondag een halfuurdienst.

Lijn 12 gaat, in combinatie met lijn 120, meedoen op alle dagen van de week met de avondknoop. Daarnaast zal lijn 12 ook meedoen met de ochtendknoop. Hierdoor kunnen reizigers ook gemakkelijk vanaf lijn 12/120 overstappen op andere lijnen bij Utrecht CS.

Lijn 14 Utrecht CS – De Meern

De huidige lijn 14 komt als lijnnummer te vervallen. De bediening en route worden overgenomen door lijn 18 De Meern – CS – Rijnsweerd.

Lijn 18 De Meern – Utrecht CS - Rijsweerd

Lijn 18 is de 'nieuwe' lijn van De Meern via CS naar Rijsweerd. Het deel tussen De Meern en Utrecht CS betreft de oude lijn 14.

Lijn 18 rijdt op werkdagen tussen De Meern en Utrecht CS in de spitsrichting 4x per uur. De vertrektijden van lijn 18 zijn op het traject Langerak – Utrecht CS afgestemd op de vertrektijden van lijn 6 (voorheen lijn 4) zodat een gebundelde frequentie van 8x per uur op het gezamenlijke traject ontstaat.

Tussen Utrecht CS en Rijsweerd wordt de frequentie verhoogd van 4x per uur naar 8x per uur in de spitsrichting. De vertrektijden van lijn 18 worden afgestemd op de vertrektijden van lijn 28 op het gemeenschappelijke traject. In de ochtendspits van Utrecht CS naar Rijsweerd en in de middagspits vice versa wordt op deze manier een frequentie van 16x per uur geboden. Zo wordt op de drukste verbinding in de concessie meer capaciteit geboden voor reizigers. Lijn 18 rijdt hierbij altijd met gelede 18-bussen.

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

De basisfrequenties van de tramlijnen 20, 21 en 22 blijven in de nieuwe dienstregeling ongewijzigd. Zoals ook gemeld in 2.5 zijn we momenteel in overleg met de provincie Utrecht en wordt onderzocht of uitbreiding van de bediening van de tram mogelijk is. Het betreft:

- Weekendbediening tijdens wedstrijddagen en evenementen (continueren huidige situatie)
- Structurele weekendbediening tussen Utrecht CS en Science Park
- Frequentieverhoging in de spits op werkdagen tussen Utrecht CS en Science Park

Lijn 24 Utrecht CS – Oudenrijn – De Meern

Lijn 24 tussen CS en bedrijventerrein Oudenrijn / De Meern zal voornamelijk met gelede 18m-bussen gereden worden om zo meer capaciteit voor reizigers te bieden.

Daarnaast gaat lijn 24 ook meedoen in de ochtendknoop. Reizigers naar het bedrijventerrein kunnen hierdoor in de ochtend ook gemakkelijk overstappen vanuit andere buslijnen bij Utrecht CS.

Lijn 27 Zuilen – Centrum – Science Park

Lijn 27 van Zuilen naar Science Park krijgt een frequentieverhoging in de spitsuren: van 4x per uur naar 6x per uur in de spitsrichting.

Daarnaast kunnen reizigers ook tot later in de avond van en naar het Science Park reizen met lijn 27: rond 20.00 uur vertrekt de laatste rit naar Zuilen.

Lijn 27 gaat ook in de zomer- en kerstvakantie rijden met een frequentie van 2x per uur. Onder andere het ziekenhuis en de werkgelegenheid op het Science Park is hierdoor ook in deze periode rechtstreeks bereikbaar vanuit Zuilen. In de huidige situatie rijdt lijn 27 niet in deze periode.

Lijn 28 Vleuterweide – Utrecht CS – Science Park

Lijn 28 van Vleuterweide via Utrecht CS naar Science Park is de drukste buslijn in de concessie. Deze lijn zal gereden worden met nieuwe dubbelgelede 24m-bussen. Hierbij wordt meer capaciteit geboden dan de gelede 21m-bussen die nu hoofdzakelijk worden ingezet op deze lijn.

Lijn 28 krijgt een bredere ochtend- en middagspits. We starten eerder met de frequentie 8x per uur en rijden ook langer door in de middag met de frequentie van 8x per uur. Ook tussen 18.00 en 19.00 uur gaan wij rijden met een frequentie van 8x per uur in plaats van de huidige 6x per uur.

Daarnaast krijgt lijn 28 op werkdagen overdag een frequentieverhoging van 6x per uur naar 8x per uur. Op weekdagen wordt de frequentie 's avonds tussen 18.00 en 1.00 uur verhoogd van 4 naar 6x per uur.

In de weekenden gaat lijn 28 ook vaker rijden: zowel op zaterdag overdag als op zondag overdag wordt de frequentie verhoogd van 6x per uur naar 8x per uur. In de vroege avond op zaterdag en zondag wordt de frequentie verhoogd van 4x per uur naar 6x per uur.

Lijn 28 zal in beide reisrichtingen op alle dagen van de week meedoen met de ochtendknoop, zodat reizigers in de vroege ochtend snel kunnen overstappen bij Utrecht CS. Voor werknemers van het UMC en WKZ rijdt op zondagochtend een extra vroege rit vóór de ochtendknoop met vertrek rond 7.30 uur van Utrecht CS naar Science Park.

Naast bovenstaande frequentieverhogingen, de inzet van 24m-bussen en de afstemming op het traject CS – Rijnsweerd met de in frequentie verhoogde lijn 18 (waar gezamenlijk een afgestemde frequentie van 16x per uur in de spits wordt geboden) worden diverse maatregelen getroffen om de drukte tussen CS en Science Park te verlichten:

- Frequentieverhoging en meer ritten op directe lijnen die niet via CS naar Science Park rijden, zoals lijn 27 Zuilen – Science Park en lijn 29 Vleuterweide – Science Park
- Nieuwe buslijn 32 Houten – Science Park
- Onderzoek uitbreiding frequentie in de spits op de tram tussen Utrecht CS en Science Park

Lijn 28 rijden wij onder de productformule U-Link.

Lijn 29 Vleuterweide – Vaartsche Rijn – Science Park – Bilthoven

Lijn 29 krijgt in de ochtendspits meer ritten vanaf Vleuten station en Vleuterweide naar het Science Park. Tussen 7.30 en 8.15 uur ontstaat hierbij een frequentie van 8x per uur (om de 7,5 minuut).

In de ochtendspits vanaf Bilthoven naar het Science Park wordt thans in een frequentie van 6x per uur gereden. Bijna alle reizigers vanaf Bilthoven komen vanuit de trein. De treinen uit Amersfoort en Baarn komen echter 4x per uur aan op Bilthoven. Om beter op de aankomende treinen aan te sluiten gaat lijn 29 in de ochtendspits vanaf Bilthoven ook 4x per uur rijden.

Er wordt een vroegere rit geboden vanaf Bilthoven naar Science Park in de ochtend (eerste vertrek wordt ca. 06.30 uur) en in de avond ook een latere rit naar Bilthoven (aankomst ca. 20.00 uur).

In de avonden en in het weekend gaat lijn 29 ook rijden van De Meern naar station Vleuten. Vleuterweide-West krijgt hierdoor ook in de avond en weekend openbaar vervoer, waar dit nu nog niet het geval is.

Lijn 29 zal vanaf de nieuwe dienstregeling gaan rijden als U-Link in plaats van als U-Bus.

Lijn 30 Overvecht – Science Park

Lijn 30 krijgt in de ochtend vroegere ritten vanaf station Utrecht Overvecht naar Science Park: vertrek vanaf het station om 6.06 uur in aansluiting op de eerste sprinter uit Hilversum in plaats van de huidige eerste vertrek om 06.51 uur.

In de avond krijgt lijn 30 latere ritten richting Overvecht met een laatste aankomst op station Overvecht om 19.54 met aansluiting op de sprinter naar Hilversum in plaats van de huidige laatste aankomst om 19.09 uur.

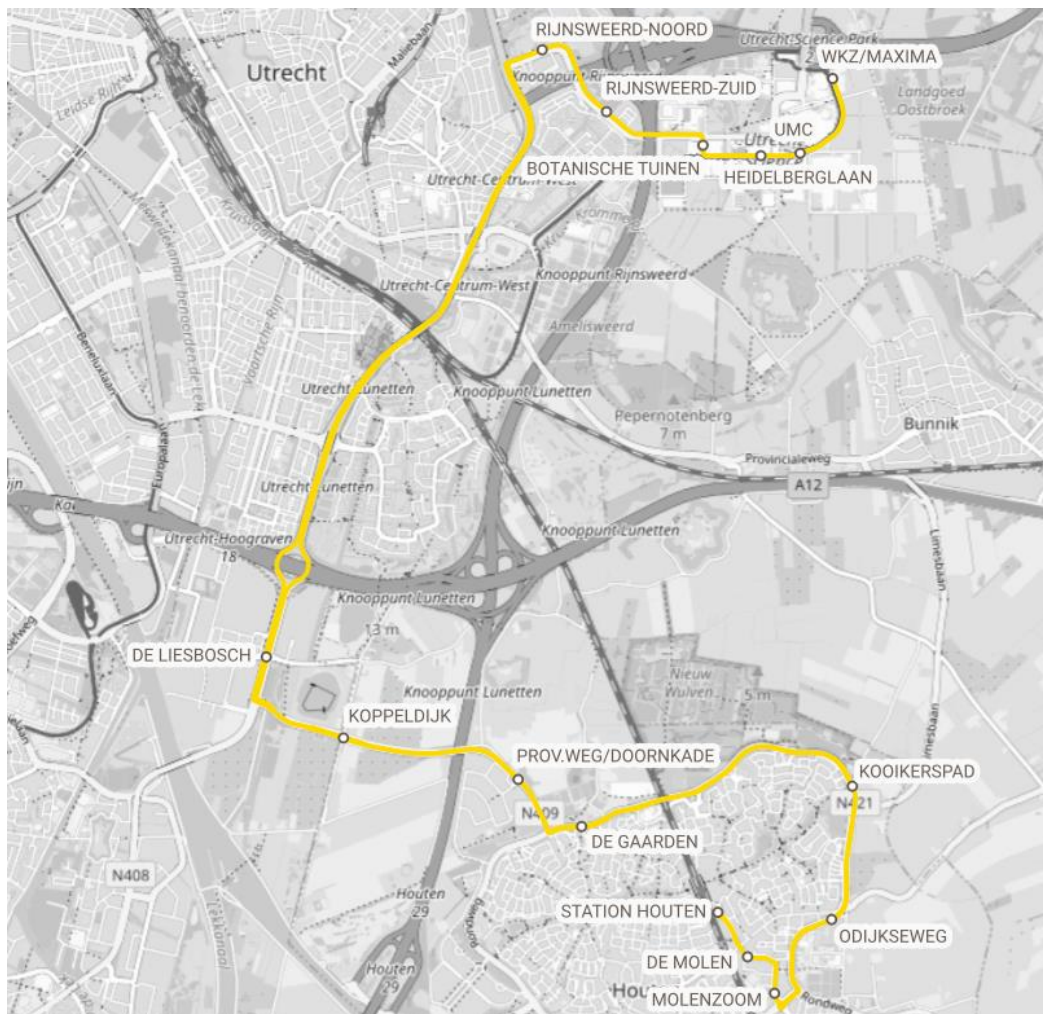
Lijn 31 IJsselstein – Science Park

Lijn 31 gaat in de vroege avond langer doorrijden. Vanaf Science Park vertrekt de laatste rit om ca. 20.00 uur naar IJsselstein; in de huidige dienstregeling is dit 18.30 uur. In de vroege avond gaat lijn 31 hierbij een halfuurdienst rijden. Daarnaast gaat lijn 31 in de vroege avond ook tot later doorrijden tussen IJsselstein en Nieuwegein. Laatste vertrek van Nieuwegein naar IJsselstein wordt ca. 20.20 uur (huidig is 18.50 uur) en laatste vertrek van IJsselstein naar Nieuwegein City wordt ca. 20.30 uur (huidig is 19.00 uur).

Op lijn 31 komen op een aantal ritten ook langere 15m-bussen te rijden om meer capaciteit te bieden aan reizigers.

Lijn 32 Houten – Science Park

De nieuwe lijn 32 gaat rijden vanaf Houten rechtstreeks naar Science Park. Reizigers vanuit Houten hoeven dan niet meer over te stappen voor hun reis naar het Science Park zoals nu het geval is.



Lijn 32 gaat in de ochtend 2x per uur rijden richting Science Park en in de middag 2x per uur naar Houten.

Lijn 34 Utrecht Westraven – Science Park – Zeist - Amersfoort

Lijn 34 krijgt vanuit beide reisrichtingen, Westraven en Amersfoort, een frequentieverhoging in de spits. Tussen Westraven en Science Park wordt de frequentie in de spits verhoogd van 6x per uur naar 8x per uur. Tussen Amersfoort en Science Park wordt de frequentie in de spits verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur.

Op lijn 34 worden verschillende ritten ook gereden met gelede 18m-bussen. In combinatie met de frequentieverhogingen in de spitsuren wordt hiermee veel meer capaciteit geboden aan de reizigers.

In de ochtend worden extra ritten geboden en kan men vroeger vanaf Westraven naar het Science Park en Zeist reizen. De eerste rit gaat om ca. 06.00 uur vertrekken vanaf Westraven; dit is nu ca. 06.30 uur.

Ook vanaf Amersfoort vertrekt de eerste rit eerder richting Science Park en Westraven: om ca. 06.00 uur ten opzichte van ca. 06.20 uur.

In de avonden op werkdagen rijdt lijn 34 tot later door. Laatste aankomst in Amersfoort gaat op werkdagen van ca. 20.00 uur naar aankomst om ca. 21.00 uur. Op zaterdag en zondag wordt de laatste aankomst verruimd van ca. 19.00 uur naar aankomst om ca. 20.00 uur.

Lijn 34 gaan wij rijden onder de productformule U-Link.

Lijn 38 Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen

Lijn 38 van Utrecht CS via Lage Weide naar Maarssen krijgt een frequentieverhoging in de spits. In de ochtendspits vanaf Utrecht CS gaat lijn 38 van 4x per uur naar 6x per uur. In de middagspits rijdt lijn 38 vanaf Maarssen naar Utrecht een hogere frequentie: ook hier van 4x per uur naar 6x per uur.

In de andere reisrichting, in de ochtend naar Utrecht en in de middag naar Maarssen verhogen wij de frequentie van 2x per uur naar 4x per uur.

In het weekend rijdt lijn 38 nu alleen op zaterdag 2x per uur tussen 7.00 en 18.00 uur. De dienstregeling in het weekend wordt flink uitgebreid. Op zaterdagavond gaat lijn 38 2x per uur rijden tot 1.00 uur. Op zondag gaat lijn 38 tussen 08.00 en 01.00 uur in een frequentie van 2x per uur rijden.

Met deze uitbreidingen krijgen inwoners van nieuwbouw Ruimtekwartier in Maarssen en ook werknemers die in ploegendiensten werken op Lage Weide de beschikking over openbaar vervoer; de gehele week.

In de avonduren op alle dagen van de week gaat lijn 38 meedoen met de avondknoop op Utrecht CS waardoor overstappen op andere lijnen vanaf / naar lijn 38 mogelijk wordt. Ook gaat lijn 38 op alle dagen van de week meedoen met de ochtendknoop bij Utrecht CS. Voor werknemers van bedrijventerrein Lage Weide, die vanuit de trein komen, rijdt er een extra vroege rit om ca. 5.45 uur vanaf Utrecht naar Lage Weide.

Lijn 43 Houten – Odijk – Driebergen-Zeist

Lijn 43 wordt exploitatief gekoppeld aan lijn 44. Reizigers die 'over' Houten heen reizen hoeven hierbij niet over te stappen. Lijn 43 gaan wij rijden met nieuwe midi-bussen die meer capaciteit en comfort hebben dan de huidige midi-bussen.

Lijn 44 Houten – Nieuwegein – Vianen

Lijn 44 wordt exploitatief gekoppeld aan lijn 43. Reizigers die 'over' Houten heen reizen hoeven hierbij niet over te stappen. Lijn 44 gaan wij rijden met nieuwe midi-bussen die meer capaciteit en comfort hebben dan de huidige midi-bussen. Daarnaast wordt lijn 44 ook gekoppeld aan lijn 81 Meerkerk – Vianen. Reizigers uit bijvoorbeeld Meerkerk en Lexmond die naar Nieuwegein reizen kunnen bij Vianen Lekbrug in de bus blijven zitten.

Lijn 46 Nieuwegein City – Het Klooster

Lijn 46 Nieuwegein – Het Klooster komt te vervallen. Zoals bij de evaluatie in hoofdstuk 2.1 benoemd, is voor werknemers van bedrijventerrein Het Klooster eind vorig jaar de nieuwe lijn 66 gaan rijden rechtstreeks tussen Utrecht CS en Het Klooster. Lijn 66 rijdt hierbij de gehele dag 2x per uur. Lijn 46 is toen afgeschaald naar enkel een spitsverbinding vanaf Nieuwegein City. Het effect hiervan is dat vrijwel alle reizigers nu gebruik maken van lijn 66. Lijn 46 is ingezakt naar een gebruik van gemiddeld 1 reizigers per rit met bestemming Het Klooster. Vanwege het zeer geringe gebruik wordt lijn 46 in de nieuwe dienstregeling opgeheven. Naast lijn 66 hebben reizigers vanuit Nieuwegein nog het alternatief van lijn 44 via de halte Waterliniedok. Reizigers vanuit de tram kunnen bij de halte Nieuwegein Wiersdijk op lijn 44 overstappen.

Lijn 47 Utrecht CS - Houten

Lijn 47 gaat meedoen met de ochtendknoop. Vanuit Hoograven worden in de ochtend extra ritten toegevoegd, waarbij de eerste rit aankomt in de ochtendknoop. Reizigers vanuit Hoograven kunnen hierdoor bij Utrecht CS makkelijk overstappen op andere buslijnen.

In de ochtendspits wordt in beide richtingen de spitsfrequentie van 4x per uur verlengd tot 09.00 uur, in de huidige situatie loopt deze tot 08.30 uur.

In de middagspits vanaf Houten starten wij om ca. 15.15 met de hogere spitsfrequentie van 4x per uur, in plaats van om ca. 15.45 uur. De middagspits vanaf Utrecht verlengen wij tot ca. 18.00 uur in plaats van de huidige 17.30 uur.

Lijn 48 Houten – Nieuwegein – Maarssen

In zowel de ochtend- als in de middagspits verhogen wij in beide reisrichtingen de frequentie tussen Nieuwegein en Maarssen van 2x per uur naar 4x per uur. Daarnaast verhogen wij de frequentie in de ochtendspits van Houten naar Nieuwegein van 2x per uur naar 4x per uur. Hiermee ontstaan er aantrekkelijke frequenties om te reizen tussen Nieuwegein en Leidsche Rijn via de nieuwbouw bij Nieuwegein City, Rijnhuizen, A12 Zone en Leidsche Rijn en via bedrijventerrein Papendorp.

Lijn 55 Utrecht CS – Groenekan – Maartensdijk

Lijn 55 worden op alle dagen van de week extra vroege en late ritten toegevoegd, en gaat op alle dagen van de week meedoen met zowel de ochtendknoop als met de avondknoop bij Utrecht CS. Reizigers van en naar Groenekan en Maartensdijk kunnen hierdoor in de ochtend en in de avond met gemak overstappen op andere buslijnen bij Utrecht CS.

Lijn 57 Driebergen-Zeist – Austerlitz – Zeist

Lijn 57 is het nieuwe lijnnummer voor de voormalige lijn 381 Driebergen-Zeist – Austerlitz – Zeist. Op lijn 57 zetten wij nieuwe elektrische midi-bussen in welke meer capaciteit hebben dan de huidige voertuigen op lijn 381. Lijn 57 rijdt voornamelijk met elektrische 9m bussen. Op enkele ritten rijdt een elektrische 12m-bus. In samenwerking met Keolis bieden wij bij Zeist Busstation een goede aansluiting tussen lijn 57 en lijn 59 van de concessie Buiten. Vooral voor reizigers vanuit Den Dolder / Huis ter Heide naar het ziekenhuis in Zeist is dit een belangrijke aansluiting.

Lijn 64 Vianen Lekbrug – De Biezen – Hoef en Haag

Lijn 64 Vianen Lekbrug naar Hoef en Haag v.v. wordt exploitatief gekoppeld aan lijn 74 Utrecht – Nieuwegein – Vianen. Reizigers naar bedrijventerrein De Biezen komend uit Nieuwegein kunnen bij Vianen Lekbrug in de bus blijven zitten.

Lijn 64 rijden wij met gelede 18m-bussen met capaciteit.

Lijn 65 Utrecht CS – Nieuwegein – Vianen

De vertrektijden van lijn 65 Vianen – Utrecht worden afgestemd met de lijnen 66 en 67 op het gemeenschappelijke traject Nieuwegein Rijnhuizen – Westraven – Merwedekanaalzone- Utrecht CS. Hierdoor ontstaat een afgestemd vertrekpatroon en een regelmatige spreiding van ritten voor reizigers.

Lijn 65 wordt gereden met gelede 18m-bussen zodat reizigers meer capaciteit krijgen op deze lijn.

Lijn 65 gaat meedoen met de ochtendknoop op Utrecht CS waardoor reizigers uit Vianen en Nieuwegein (ook nieuwbouw Rijnhuizen) op alle dagen van de week in de ochtend uitstekende overstapmogelijkheden krijgen op andere buslijnen in Utrecht.

De huidige 'korte' ritten op lijn 65 van Utrecht CS – Nieuwegein Marconi vice versa gaan rijden onder lijnnummer 67 en rijden door naar Nieuwegein City.

Lijn 66 Utrecht CS – Het Klooster

Eind 2024 is gestart met de nieuwe buslijn 66 rechtstreeks van Utrecht CS naar bedrijventerrein Het Klooster.

Wij continueren deze lijn 66 in de nieuwe dienstregeling: we rijden 2x per uur op werkdagen de gehele dag; ook in de avond. We rijden lijn 66 hierbij met gelede 18m-bussen waardoor reizigers meer capaciteit wordt geboden.

Zoals ook genoemd bij lijn 65: we stemmen de vertrektijden van de lijnen 65, 66 en 67 op het gemeenschappelijke traject Nieuwegein – Utrecht op elkaar af zodat een regelmatig vertrekpatroon ontstaat.

In verband met de starttijd van werknemers op Het Klooster rijdt er op lijn 66 al een rit met vertrek voor de ochtendknoop.

Lijn 67 Utrecht CS – Nieuwegein City

Lijn 67 is een nieuwe buslijn tussen Nieuwegein City – Rijnhuizen – Westraven – Merwedekanaalzone – Utrecht CS. Met deze nieuwe buslijn ontstaat er o.a. een rechtstreekse verbinding tussen Nieuwegein Rijnhuizen en Nieuwegein City die nu nog ontbreekt.



Lijn 67 gaat op werkdagen in de spits rijden in een frequentie van 4x per uur. Op werkdagen overdag, op zaterdag, op zondag en in de avonduren gaat lijn 67 rijden met een frequentie van 2x per uur. Op het gemeenschappelijke traject Nieuwegein Rijnhuizen – Utrecht CS wordt lijn 67 afgestemd op lijn 65 en 66. Niet alleen ontstaat er voor reizigers een regelmatig vertrekpatroon maar ook worden gezamenlijk hogere frequenties geboden dan in de huidige dienstregeling tussen Rijnhuizen en Utrecht CS:

- Op werkdagen in de spits van 6x per uur naar 8x per uur
- Op werkdagen overdag van 4x per uur naar 6x per uur
- Op werkdagen avonden van 4x per uur naar 6x per uur
- Op zaterdagen de gehele dag van 2x per uur naar 4x per uur
- Op zondagen de gehele dag van 2x per uur naar 4x per uur

Lijn 67 zal gereden worden met gelede 18m-bussen. Onder andere inwoners van de nieuwbouw Rijnhuizen en de Merwedekanaalzone profiteren in combinatie met de hogere frequenties van meer capaciteit en meer reismogelijkheden.

Lijn 73 Maarssen – Utrecht CS – Zeist

Lijn 73 van Maarssen via Utrecht CS naar Zeist krijgt op verschillende momenten een verhoging van de frequentie:

- Op werkdagen in de spits van 6x per uur naar 8x per uur
- Op zaterdag overdag van 4x per uur naar 6x per uur
- Op zondag overdag van 4x per uur naar 6x per uur

Daarnaast wordt lijn 73 gereden met gelede 18m-bussen. Samen met de hogere frequenties wordt hiermee op deze lijn veel meer capaciteit geboden aan de reizigers.

Lijn 73 gaat op alle dagen van de week meedoen met de ochtendknoop. Reizigers uit zowel de richting Zeist als vanuit de richting Maarssen worden hiermee goede overstapmogelijkheden geboden op andere buslijnen bij Utrecht CS. Voor werknemers van het Sint Antoniusziekenhuis en bedrijven op De Wetering rijdt op zondagochtend een extra vroege rit vóór de ochtendknoop met vertrek rond 7.00 uur uit Zeist.

Lijn 73 rijdt met de productformule U-Link.

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

Lijn 74 speelt een belangrijke rol bij de bediening van de nieuwbouw Merwedekanaalzone. Zoals in de inleiding (hoofdstuk 1) besproken, komen er veel nieuwe woningen bij in dit gebied rondom de Europalaan. Lijn 74, maar ook de lijnen 77, 85 en de bundel 65/66/67 zorgen gezamenlijk voor een goede bediening, aantrekkelijke frequenties en voldoende capaciteit op dit traject.

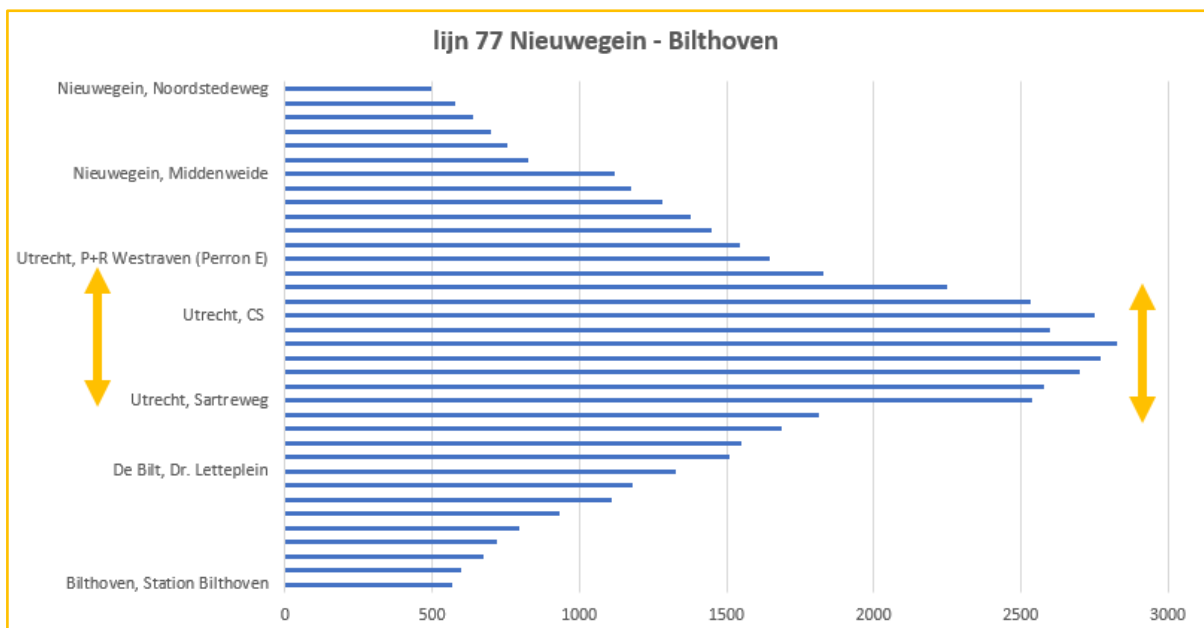
De frequentie in de spitsuren tussen Nieuwegein City en Utrecht CS wordt daarom op lijn 74 in beide richtingen verhoogd van 6x per uur naar 8x per uur. Daarnaast wordt lijn 74 structureel met gelede 18m-bussen gereden.

In Vianen rijdt op weekdays overdag een deel van de ritten van lijn 74 na aankomst op de Lekbrug door als lijn 64 naar bedrijventerrein De Biezen en Hoef en Haag. Reizigers kunnen hierbij blijven zitten in de bus en hoeven niet over te stappen.

Lijn 74 gaat op alle dagen en in beide reisrichtingen meedoen met de ochtendknoop. Bij Utrecht CS kunnen reizigers hierbij gemakkelijk overstappen op andere buslijnen.

Lijn 77 Nieuwegein – Utrecht CS – Bilthoven

Op werkdagen in de spitsperiode verhogen wij de frequentie van lijn 77 van 6x per uur naar 8x per uur op de gehele route van Nieuwegein via Utrecht CS naar Bilthoven. Op basis van de telcijfers op lijn 77 zien we dat het 'middendeel' van de route van lijn 77 tussen de haltes Europaplein-Noord en Oorsprongpark veel drukker is dan de 'uiteinden' van deze lijn in Nieuwegein c.q. De Bilt / Bilthoven. Aan beide zijden halveert de bezetting in de bus vrij snel na het passeren van bovengenoemde haltes.



Lijn 77: bezetting in de bus gedurende de route (met duidelijk zichtbaar het drukste deel)

Op werkdagen in de dalperiode stemmen we de frequentie af op deze situatie en verbeteren we de situatie voor grootste groep reizigers. Op het drukste deel tussen Westraven – Utrecht CS – Utrecht Sartreweg verhogen wij de frequentie in de dalperiode van 6x per uur naar 8x per uur. P+R Westraven, de nieuwbouw Merwedekanaalzone en de scholen rondom de Sartreweg profiteren mee van deze hogere frequentie. Het drukste deel van lijn 77 krijgt hiermee in ochtendspits, dalperiode en avondspits een frequentie van 8x per uur.

De 'uiteinden' van lijn 77 tussen Nieuwegein en Westraven, en tussen Sartreweg en Bilthoven, krijgen op werkdagen overdag tussen ca. 09.00 en 15.00 uur een frequentie van 4x per uur. In Bilthoven kan lijn 77 hierdoor ook aansluiten op de treinen van/naar Amersfoort en Baarn die eveneens 4x per uur rijden. Op zaterdag overdag en ook op zondag overdag tussen 10.00 en 19.00 uur wordt de frequentie op het traject tussen Utrecht Westraven – CS – Utrecht Sartreweg verhoogt van 4x per uur naar 8x per uur! Hiermee worden ook in het weekend aantrekkelijke frequenties geboden naar Utrecht CS en de binnenstad van Utrecht.

Op zaterdagochtend wordt een hogere frequentie gereden en start de kwartierdienst al om ca. 08.00 uur in plaats van om ca. 10.00 uur. Dit zowel vanuit de richting Nieuwegein als vanuit de richting Bilthoven naar de binnenstad van Utrecht en Utrecht CS.

Ook op zondag wordt eerder gestart met de frequentie van 4x per uur: al om ca. 09.00 uur in plaats van om ca. 10.00 uur vanuit zowel Nieuwegein als Bilthoven.

Lijn 77 gaat op alle dagen van de week in beide reisrichtingen in de ochtend meedoen met de ochtendknoop. Reizigers kunnen hierbij gemakkelijk overstappen op andere buslijnen bij Utrecht CS.

Lijn 77 rijdt met de productformule U-Link.

Lijn 81 Meerkerk – Vianen

Lijn 81 van Meerkerk naar Vianen wordt bij Vianen Lekbrug exploitatief gekoppeld aan lijn 44 naar Nieuwegein en Houten. Reizigers hoeven hierbij niet over te stappen en kunnen in de bus blijven zitten om door te reizen naar hun bestemming.

Lijn 81 zal worden uitgevoerd met nieuwe elektrische midi-bussen. Deze bieden meer capaciteit en comfort dan de voertuigen die thans worden ingezet.

Lijn 84 Hoef en Haag – Vianen – Utrecht CS

De snelle spitsverbinding tussen Hoef en Haag, Vianen Lekbrug en Utrecht CS wordt fors uitgebreid. In de winterdienst wordt de frequentie tussen 7.00 en 8.30 en tussen 15.00 en 18.00 uur verhoogd van 4x naar 8x per uur. Daarnaast wordt in de winterdienst een extra vroege rit toegevoegd van Vianen naar Utrecht met vertrek rond 6.45 uur en wordt het hele jaar een extra late rit toegevoegd van Utrecht naar Vianen met vertrek rond 18.30 uur. Op lijn 84 worden comfortabele gelede elektrische bussen ingezet met meer capaciteit dan nu.

Lijn 85 Leerdam – Vianen – Utrecht CS

Lijn 85 van Leerdam via Schoonrewoerd, Zijderveld en Vianen naar Utrecht krijgt een frequentieverhoging in de ochtendspits: van 6x per uur naar 8x per uur.

Ook in de voorzomer-periode bieden wij in de ochtendspits meer ritten aan: de frequentie van 6x per uur start een uur vroeger om ca. 06.25 uur in plaats van de huidige ca. 07.25 uur. Tenslotte bieden wij in de zomer- en kerstvakantie een frequentieverhoging in de ochtendspits van 2x per uur naar 4x per uur.

Lijn 85 gaan wij rijden met verlengde 15m-bussen, waardoor wij meer zitplaatsen bieden aan de reizigers. Zeker voor de wat langere afstand over de snelweg is dit voor reizigers zeer prettig.

Lijn 85 gaat op alle dagen van de week meedoen met de avondknoop. Reizigers richting Leerdam kunnen voortaan ook om 01.00 uur 's-avonds vanaf Utrecht CS naar huis reizen en overstappen bij Utrecht CS van/naar andere buslijnen.

Daarnaast gaat lijn 85 op alle dagen van de week ook meedoen in de ochtendknoop. Dus ook in de ochtend vroegere ritten met gemakkelijke overstapmogelijkheden op alle andere buslijnen bij Utrecht CS.

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

U-OV vult de dienstregeling die Qbuzz vanuit de concessie DMG rijdt aan met extra capaciteit in de ochtendspits en ritten in de avonduren tussen Vianen en Ameide. De verdichtingsrit in de ochtendspits, die nu rijdt tussen Lexmond en Utrecht CS, gaat starten in Ameide bij de halte Oudendijk. In de avonduren blijft de bestaande uurdienst tussen Ameide en knooppunt Vianen Lekbrug rijden. Net als nu geven deze ritten in Vianen in beide richtingen aansluiting op lijn 85 van / naar Utrecht.

Op lijn 90 wordt een mix van nieuwe elektrische midi- en standaardbussen ingezet, die meer comfort en meer capaciteit bieden. Omdat de midibussen die in de avonduren worden ingezet groter zijn dan de huidige midibussen, kan niet meer op de dijk bij eindhalte Oudendijk worden gekeerd. Richting Ameide wordt daarom in de avonduren na halte Sluis via de Prinses Marijkeweg, Prinsengracht en Benedendamsestraat naar halte Oudendijk gereden. Hierdoor vervalt halte Plieger richting Ameide. Reizigers naar deze halte rijden de eindlus mee en zijn enkele minuten langer onderweg.

Lijn 111 Vleuten – Kasteel De Haar

Zoals aangegeven in 3.2 wordt lijn 111 betrokken in een onderzoek naar een mogelijke andere invulling van het openbaar vervoer in het landelijke gebied ten noorden en westen van Vleuten. Het onderzoek bevindt zich momenteel nog in een beginstadium. Wanneer dit onderzoek niet leidt tot wijzigingen op lijn 111, dan blijft deze

lijn de huidige route en dienstregeling rijden. Op lijn 111 wordt een mix van nieuwe elektrische midi- en standaardbussen ingezet, die meer comfort en meer capaciteit bieden.

Lijn 122 Utrecht – Nieuw-Loosdrecht

Tussen Utrecht Overvecht en Nieuw-Loosdrecht blijft lijn 122 de huidige route en dienstregeling rijden. Op lijn 122 blijft voorlopig de bestaande midibus rijden. Op termijn wordt deze bus vervangen door een nieuw elektrisch exemplaar.

Lijn 127 Vleuten – Haarzuilens – Kockengen

Zoals aangegeven in 3.2 wordt lijn 127 betrokken in een onderzoek naar een mogelijke andere invulling van het openbaar vervoer in het landelijke gebied ten noorden en westen van Vleuten. Het onderzoek bevindt zich momenteel nog in een beginstadium. Wanneer dit onderzoek niet leidt tot wijzigingen op lijn 127, dan blijft deze lijn de huidige route en dienstregeling rijden. Op lijn 127 worden nieuwe elektrische midibussen ingezet, die meer comfort en meer capaciteit bieden.

Lijn 128 Vleuten - Maarssen

Tussen Vleuten en Maarssen blijft lijn 128 de huidige route en dienstregeling rijden. Op deze lijn worden nieuwe elektrische midibussen ingezet, die meer comfort en meer capaciteit bieden.

Lijn 158 Bilthoven – Berg en Bosch

De huidige lijn 258 tussen station Bilthoven en Berg en Bosch rijdt voortaan onder lijnnummer 158. De route en dienstregeling wijzigen niet. Op lijn 158 blijft voorlopig de bestaande taxibus rijden. Op termijn wordt deze bus vervangen door een nieuw elektrisch exemplaar.

Lijn 184 Utrecht CS - Vianen

Zoals toegelicht in hoofdstuk 3.3 krijgt de huidige lijn 284 een nieuw lijnnummer: 184. De route wijzigt niet en het aantal ritten blijft gelijk. Op lijn 184 gaan comfortabele nieuwe elektrische gelede bussen rijden die meer capaciteit bieden dan de huidige bussen.

Lijn 258 Bilthoven – Berg en Bosch

Lijn 258 vervalt als lijnnummer. De lijn wordt omgenummerd naar lijnnummer 158.

Lijn 284 Utrecht CS – Vianen

Lijn 284 vervalt als lijnnummer. De lijn wordt omgenummerd naar lijnnummer 184.

Lijn 381 Driebergen-Zeist – Austerlitz – Zeist

Lijn 381 vervalt als lijnnummer. De lijn wordt omgenummerd naar lijnnummer 57.

Lijn 565 Nieuwegein City – Vreeswijk

De succesvolle wijkbus tussen Nieuwegein City en Vreeswijk blijft rijden. In overleg met de stichting Museumwerf Vreeswijk onderzoeken we de mogelijkheid om de dienstregeling op weekdays een uur eerder te starten en de kwartierdienst op weekdays eerder te starten.

Lijn 412 Utrecht – Driebergen-Zeist

In de nacht van donderdag op vrijdag gaan we het volledige nachtnet rijden. Vrijwel alle haltes die door lijn 412 worden bediend, worden ook aangedaan door lijn N9 en N50 (van concessie Buiten). Om die reden wordt lijn 412 opgeheven.



Lijn N9 (geel) en N50 (rood) met haltes in Zeist, Science Park en Driebergen-Zeist

Lijn N1 (428) Utrecht – Leidsche Rijn – Vleuten – Maarssenbroek

Het nachtnet rijdt voortaan ook in de nacht van donderdag op vrijdag. Elke nacht waarin het nachtnet rijdt, worden net als nu drie ritten gereden. Zoals toegelicht in 3.3 krijgen de nachtlijnen een nieuw lijnnummer. De huidige lijn 428 krijgt lijnnummer N1.

Lijn N1 rijdt nu in Maarssenbroek tot halte Planetenbaan, aan de noordkant van het Ruimtekwartier. Dit voormalige kantorengedebied wordt herontwikkeld tot woongebied. We stellen daarom voor om lijn N1 te verlengen naar halte Het Kwadrant aan de zuidkant van het Ruimtekwartier.

Lijn N4 (447) Utrecht – Houten

Het nachtnet rijdt voortaan ook in de nacht van donderdag op vrijdag. Elke nacht waarin het nachtnet rijdt, worden net als nu drie ritten gereden. Zoals toegelicht in 3.3 krijgen de nachtlijnen een nieuw lijnnummer. De huidige lijn 447 krijgt lijnnummer N4. De route van deze nachtlijn wijzigt niet.

Lijn N5 (474) Utrecht – Nieuwegein – Vianen – Hoef en Haag

Het nachtnet rijdt voortaan ook in de nacht van donderdag op vrijdag. Elke nacht waarin het nachtnet rijdt, worden net als nu drie ritten gereden. Zoals toegelicht in 3.3 krijgen de nachtlijnen een nieuw lijnnummer. De huidige lijn 474 krijgt lijnnummer N5. De route van deze nachtlijn wijzigt niet.

Lijn N6 (495) Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein

Het nachtnet rijdt voortaan ook in de nacht van donderdag op vrijdag. Elke nacht waarin het nachtnet rijdt, worden net als nu drie ritten gereden. Zoals toegelicht in 3.3 krijgen de nachtlijnen een nieuw lijnnummer. De huidige lijn 495 krijgt lijnnummer N6. De route van deze nachtlijn wijzigt niet.

Lijn N9 (452) Utrecht – Science Park – Zeist – Soest

Het nachtnet rijdt voortaan ook in de nacht van donderdag op vrijdag. De dienstregeling wijzigt niet. Elke nacht waarin het nachtnet rijdt, worden drie ritten gereden. Zoals toegelicht in 3.3 krijgen de nachtlijnen een nieuw lijnnummer. De huidige lijn 452 krijgt lijnnummer N9.

Gemeente Utrecht heeft plannen om de Cambridgelaan op Utrecht Science Park opnieuw in te richten, waardoor deze weg niet meer gebruikt kan worden als busroute. De route van nachtlijn N9 wordt daarom verlegd naar de HOV-baan. Als gevolg van deze wijziging vervallen de haltes Cambridgelaan, Bolognalaan, Uppsalalaan en WKZ/Universiteitsweg. Vervangende haltes zijn: Botanische Tuinen, Heidelberglaan, UMC Utrecht en WKZ / Máxima.

U-Flex

U-Flex blijft beschikbaar in de bestaande U-Flex gebieden Bilthoven, Maarssen / Utrecht-Noordwest, Houten, Vijfheerenlanden-Oost en -West. Zoals toegelicht in 3.2 onderzoeken we samen met de provincie een mogelijke uitbreiding van U-Flex rond Bilthoven.

5 Infrastructuur

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

5.1 Nieuwe haltes

Houten

Houten krijgt weer een directe verbinding met Science Park, zoals toegelicht in 2.2 en 4.1. Op de Rondweg in Houten worden de voormalige haltes Kooikerspad en De Gaarden weer in gebruik genomen.

Utrecht

In hoofdstuk 4.1 stellen we voor om lijn 11 een andere route te geven in Vleuten. We zien kansen om Vleuten-Oost beter te ontsluiten door op de Hindersteinlaan ter hoogte van de rotonde De Tol een nieuwe halte toe te voegen.

5.2 Vervallen haltes

Er zijn een aantal haltes die komen te vervallen. Deze zijn komen te vervallen door de werkzaamheden aan het Lombokplein (halte Moskeplein) en door de nieuwe route van de nachtlijn N9 bij het Science Park vanwege herinrichting van de wegen aldaar (haltes Bolognaplaan, Cambridgelaan, Uppsalalaan en WKZ/Universiteitsweg). Voor alle haltes geldt dat er goede alternatieve haltes voor reizigers beschikbaar zijn, zoals besproken in hoofdstuk 4 bij lijn N9 en hoofdstuk

Overzicht vervallen haltes

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

- Utrecht, Bolognaplaan (halte op de Cambridgelaan)
- Utrecht, Cambridgelaan
- Utrecht, Moskeplein (halte op het Westplein)
- Utrecht, Uppsalalaan (halte op de Universiteitsweg)
- Utrecht, WKZ/Universiteitsweg

5.3 Overige aanpassingen

Utrecht

Lijn 29 gaat vaker rijden in de avonden tussen station Vleuten en halte Europaweg in De Meern. Hierbij is het de bedoeling dat de bus keert door richting De Meern via de Heldammersingel te rijden en dan bij de kruising Europaweg / busbaan Veldhuizen de busbaan op te draaien naar halte Europaweg. Om deze beweging te kunnen maken, is een kleine aanpassing aan de middengeleider nodig op de kruising Europaweg / busbaan Veldhuizen.

Lijnen die nu via de Graadt van Roggenweg rijden, moeten als gevolg van de werkzaamheden Lombokplein langdurig omrijden via de Overste den Oudenlaan en Van Zijstweg. Om deze omleidingsroute DRU-neutraal te kunnen rijden, zijn versnellingsmaatregelen op de omleidingsroute nodig. Hierbij denken we aan een doorsteek

voor bussen vanaf de busbaan Van Zijstweg rechtsaf naar de Overste den Oudenlaan en een aparte linksafstrook voor bussen vanaf de Overste den Oudenlaan naar de Van Zijstweg.

Vijfheerenlanden

In december 2024 zijn diverse wijzigingen doorgevoerd in het lijnennet in en om Vianen. Met de volgende aanpassingen kan de halte dekking en / of het reiscomfort verder worden verbeterd:

- Het verplaatsen van halte Augustinushof (lijn 65) in de richting van de rotonde Langeweg / Clarissenhof,
- Het toevoegen van een nieuwe halte op de Helsdingse Achterweg ter hoogte van de kruising met de Clarissenhof voor lijn 74 / 84,
- Het plaatsen vanabri's en fietsklemmen op de haltes Hoef en Haag-Noord en Hoef en Haag-Zuid, in elk geval op de haltes aan de oostkant van de Berchmansweg.

We vragen de gemeente Vijfheerenlanden de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

Inzet meer gelede bussen

Zoals vermeld in dit vervoerplan worden er in de nieuwe dienstregeling meer gelede 18m-bussen ingezet. Dit is fijn voor de reizigers omdat hiermee meer capaciteit wordt geboden. Het betekent wel dat op verschillende en deels nieuwe busroutes deze gelede bussen worden ingezet. Er wordt een inventarisatie gemaakt of deze gelede bussen met hun lengte ook goed bij alle haltes kunnen halteren. Indien er verbeterpunten zijn voor specifieke haltes dan wordt dit met de betreffende wegbeheerder gedeeld.

6 Dienstregeling

6.1 Dienstregelingperiodes

Dienstregelingjaar 2026 kent de volgende dienstregelingperiodes:

Winterdienst 1:

- van zondag 14 t/m vrijdag 19 december 2025 en
- van maandag 5 januari t/m zaterdag 30 mei 2026

Voorzomerdienst:

- van zondag 31 mei t/m vrijdag 10 juli 2026

Vakantiedienst:

- van zaterdag 20 december 2025 t/m zondag 4 januari 2026 (Kerstvakantie)
- van zaterdag 11 juli t/m zondag 30 augustus 2026 (zomervakantie)

Winterdienst 2:

- van maandag 31 augustus t/m zaterdag 12 december 2026

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

Op de volgende dag wordt gereden als op zaterdag:

- Maandag 27 april 2026 (Koningsdag)

Op de volgende dagen wordt gereden als op zondag:

- 25 en 26 december 2025 (1e en 2e Kerstdag)
- 1 januari 2026 (Nieuwjaarsdag)
- 6 april 2026 (2e Paasdag)
- 14 mei 2026 (Hemelvaartsdag)
- 25 mei 2026 (2e Pinksterdag)

6.2 Rijtijden

In de dienstregeling 2025 zijn zowel de zomer- als winterrijtijden van alle lijnen herzien. Aangezien we nog niet beschikken over eigen data op basis waarvan we gerealiseerde rijtijden kunnen analyseren, houden we voor dienstregeling 2026 in beginsel de rijtijden van dienstregeling 2025 aan. Uitzonderingen zijn lijnen waarop structurele knelpunten bekend zijn, lijnen waarvan de route wijzigt of lijnen die rijden op trajecten die worden heringericht en / of waarop de maximumsnelheid over een grote afstand wordt verlaagd.

6.3 Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet

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

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

- 5m: een taxibus met maximaal acht zitplaatsen en geen staanplaatsen,
- 7m: een midibus met ongeveer 15 zitplaatsen en 10 staanplaatsen,
- 9m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 25 staanplaatsen
- 10m: een midibus met ongeveer 25 zitplaatsen en 30 staanplaatsen
- 12m: een standaard bus met ongeveer 35 zitplaatsen en 40 staanplaatsen
- 15m: een verlengde niet-gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 45 staanplaatsen
- 18m staat voor een gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 60 staanplaatsen
- 24m staat voor een dubbelgelede bus met ongeveer 60 zitplaatsen en 75 staanplaatsen

6.4 Aansluitingen

Voor de regio Utrecht blijft de dienstregeling van NS volgend jaar op hoofdlijnen gelijk. De belangrijkste verbetering is het voornemen om de sprinter die nu in de daluren en in het weekend rijdt tot Breukelen, door te trekken naar Amsterdam. Hierdoor is regio Amsterdam vanaf de stations Zuilen en Maarssen ook buiten de spits rechtstreeks bereikbaar. De uitgewerkte concept-dienstregeling van NS is op dit moment nog niet beschikbaar. Zodra die bekend is, passen we waar nodig vertrek- en aankomsttijden van aansluitende buslijnen aan. Onderstaande gaat uit van de huidige NS-dienstregeling.

Utrecht CS

De eerste ritten van de dag komen tegelijk aan op Utrecht CS en vertrekken hier ook weer gelijk. Lijn 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 24, 28, 38, 55, 65, 73, 74, 77 en 85 doen mee in deze ochtendknoop. Op weekdays komen alle ritten 's ochtends aan om 5.55 uur en vertrekken weer om 6.00 uur. Op zaterdag is de eerste aankomst om 6.55 uur en vertrek om 7.00 uur en op zondag is de eerste aankomst om 7.55 uur en vertrek om 8.00 uur. Alle eerste ritten geven hierdoor onderling aansluiting, én aansluiting op vroege intercity's in alle richtingen.

Lijn 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 28, 38, 55, 65, 73, 74, 77 en 85 doen mee met de avondknoop. Alle laatste komen op Utrecht CS aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00 uur. Alle laatste ritten geven hierdoor onderling aansluiting en aansluiting op de laatste intercity's.

Overige stations

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

Treinaansluitingen sprinterstations

Halte	Bus	Trein	Overstaptijd
Station Amersfoort	34 Zeist	Intercity Zwolle	7-8 min.
Station Bilthoven	29 Science Park	Sprinter Zwolle / Baarn	5 min.
	77 Nieuwegein	Sprinter Zwolle / Baarn	5-8 min.
	158 Berg en Bosch	Sprinter Zwolle / Utrecht	5 min.
Station Driebergen-Zeist	43 Houten	Intercity Arnhem	5 min.
	57 Zeist	Sprinter Breukelen	5-7 min.
Station Houten	32 Science Park	Sprinter Geldermalsen	5 min.
	47 Houten	Sprinter Geldermalsen	5 min.
	48 Maarssen	Sprinter Geldermalsen	7-8 min.
Station Leerdam	85 Utrecht	R-net Dordrecht / Geldermalsen	5 min.
Station Maarssen	38 Utrecht	Sprinter Amsterdam	5 min.
	48 Houten	Sprinter Amsterdam	5 min.
	73 Zeist	Sprinter Amsterdam	5-8 min.
	128 Vleuten	Sprinter Amsterdam	5 min.
Station Utrecht Leidsche Rijn	11 Overvecht	Sprinter Gouda	5-8 min.
Station Utrecht Lunetten	8 Wilhelminapark	Sprinter Geldermalsen	5-8 min.
	10 Leidsche Rijn	Sprinter Geldermalsen	5 min.
Station Utrecht Terwijde	6 Voordorp	Sprinter Gouda	5-8 min.
Station Utrecht Overvecht	30 Science Park	Sprinter Hilversum	5 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter Geldermalsen	5-8 min.
Station Vleuten	111 Kasteel De Haar	Sprinter Utrecht	5-8 min.
	127 Kockengen	Sprinter Utrecht	5-7 min.
	128 Maarssen	Sprinter Utrecht	5-7 min.

7 Bijlagen

Bij het (Concept-) Vervoerplan 2026 Utrecht Binnen behoren de volgende bijlagen:

Bijlage 1: Frequenties, exploitatietijden en materieelinzet per lijn

(bij dit Concept-Vervoerplan)

Bijlage 2: Consultatienota

(Deze volgt bij het definitieve Vervoerplan)

Bijlage 3: Advies ROCOV en reactie daarop

(Deze volgt bij het definitieve Vervoerplan)