

Transdev
t.a.v. de heer R. Smaal
Keolis
t.a.v. de heer R. van Grol
per mail

Betreft: advies vervoerplannen 2026 Utrecht Binnen en Buiten

Blaricum, 21 mei 2025

CC. de heer D. Eerdmans, provincie Utrecht

Geachte heer Smaal en heer Van Grol,

Het ROCOV adviseert hierbij op de concept-vervoerplannen en bijbehorende toelichting van Keolis en Transdev op de voorstellen voor het eerste jaar van de nieuwe concessies.

Wij reageren in dit advies, zoals de laatste jaren al gebruikelijk was, op beide vervoerplannen gemeenschappelijk per regio in de provincie. Het Utrechtse ROCOV heeft voor dit advies input gevraagd aan de collega's van het ROCOV Noord-Holland en het ROCOV Gelderland voor de voorstellen die hun gebieden raken. Deze input is in dit advies meegenomen.

Algemeen

Het ROCOV merkt op dat op veel lijnen langere bussen gaan rijden en dat vele lijnen in frequentie omhoog gaan. Daarnaast worden tijdvensters waarin lijnen rijden in veel gevallen verruimd, wat het OV ook aantrekkelijker maakt voor wie in ploegendiensten werkt. Tevens is er niet uitsluitend aandacht voor de dikke lijnen, maar blijven ook de lijnen met weinig reizigers die de kleinere dorpen bedienen behouden. Ook is veel aandacht geschonken aan het gezamenlijk één product aanbieden, met daarbij een consistente lijnnummering die door de gehele provincie gelijk is.

Op de verhoogde frequenties, verruimde tijdvensters, behoud van dunne lijnen en het lijnnummerplan adviseert het ROCOV, voor zover de betreffende lijn hieronder niet afzonderlijk benoemd is met een ander advies, positief.

Wel leven er bij het ROCOV zorgen over de beschikbaarheid van voldoende personeel en, met name bij Transdev, voldoende nieuw materieel. We adviseren beide vervoerders een helder plan B (of C) klaar te hebben liggen, zodat onderbouwd frequenties kunnen worden bijgesteld wanneer dat nodig is.

De vervoerders melden dat met de wegbeheerders de eventuele gevolgen van het

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis.

afwaarderen van de maximum snelheid per project worden beoordeeld. Als er problemen ontstaan in de exploitatie van de buslijnen wordt samen met de wegbeheerder(s) gezocht naar mogelijkheden om te compenseren.
Het ROCOV wordt graag betrokken bij de zoektocht naar mogelijkheden.

Hierna volgen onze adviezen.

I. Amsterdam – Abcoude

- Reeds in 2024 werd, naar aanleiding van overleggen met de gemeente Amsterdam, voorgesteld om de route van de lijnen 120 en 126 in Amsterdam-Zuidoost te verleggen van de Hondsrugweg naar de Holterbergweg, waar de gemeente nieuwe haltes realiseert.
Hiermee wordt de vele nieuwbouw in Amstel III beter ontsloten en ontstaat een zinvoller ontsluiting van een gebied buiten de invloedssfeer van de metro. Het ROCOV adviseert hierop, net als afgelopen jaar, positief.

II. Uithoorn – De Ronde Venen (- Loosdrecht – Hilversum)

- Keolis stelt voor om op lijn 121 op proef ook op zondag te gaan rijden tussen Hilversum en Loenen aan de Vecht tussen mei en oktober. Wij zien dit als een interessante proef om het recreatief gebruik van het OV te vergroten, maar het succes valt en staat wel met goede marketing. Het ROCOV adviseert positief op deze proef.
- In Mijdrecht stelt Keolis opnieuw voor, mits de infra tijdig is gerealiseerd, met lijn 326 door te rijden naar het Oosterland en op termijn naar Uithoorn. Het ROCOV is positief over het overnemen van deze vorig jaar reeds geuite wens, waarbij de aansluiting op de busbaan bij Amstelhoek een uitdaging blijft. Mogelijk kan aandringen op een rotonde bij de kruising met de N201 hier een oplossing bieden.
In plaats van de gecompliceerde route voor lijn 326 met keren bij Mijdrecht Centrum stellen wij een aangepaste lijnvoering voor. Lijn 121 zou hierbij via de Industrieweg naar Mijdrecht Centrum kunnen rijden, zodat lijn 326 de route via de Padmosweg kan overnemen en direct na de Bozenhoven doorgereden kan worden richting Oosterland. De reizigers die nu massaal naar halte Centrum fietsen kunnen daarmee dichterbij huis op de bus naar Amsterdam stappen en middels een strategisch geplaatste halte nabij de rotonde Anselmusstraat/Hoofdweg zou de loopafstand voor reizigers naar het centrum van Mijdrecht nagenoeg gelijk blijven aan de afstand vanaf de bestaande halte Centrum.
- Lijn 70 vervult in Hilversum een belangrijke frequentie in de bediening van het Sportpark-gebied, sinds lijn 320 vanuit de concessie Gooi- en Vechtstreek hier nog maar beperkt rijdt. Het ROCOV Noord-Holland juicht de voorgestelde frequentieverhoging daarom toe. In samenspraak met hen adviseert het ROCOV Utrecht hierop positief.
- Voor lijn 522 wordt een snellere route onderzocht, waarmee deze lijn in een uurspatroon gebracht kan worden in plaats van het huidige 70-minuten interval. Het ROCOV adviseert indien dit mogelijk blijkt om dan ook een aansluiting op lijn 120 bij de Kerklaan te realiseren.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Vervoerzie UMC, Diakonessenhuis.

III. Breukelen

- De frequentie van lijn 120 tussen Utrecht en Breukelen wordt door Keolis verhoogd naar 4x/uur in de spitsuren, waarbij tussen Maarssen en Utrecht gezamenlijk met lijn 12 6x/uur gereden wordt. Het ROCOV adviseert van de 10/20 ligging die hierdoor tussen Maarssen en Breukelen ontstaat gebruik te maken om vanuit Breukelen-Noord een aansluiting op alle treinen richting Utrecht te kunnen bieden (die immers ook in een 10/20 ligging rijden).

IV. Woerden – Montfoort

- Tussen Oudewater en het USP herintroduceert Keolis lijn 207, die in de spitsuren een rechtstreekse verbinding gaat bieden. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt zich wel af of gezien de relatief lange reisafstand U-bus hier de best passende formule is. Het zou een overweging kunnen zijn deze lijn met U-liner materieel uit te voeren.
- Samen met de buurtbusvereniging Woerden-IJsselstein wordt onderzocht of lijn 505 in de daluren ook rechtstreekse ritten van Woerden naar Montfoort kan gaan rijden, zodat er dan ook 2x/uur een verbinding op dit traject ontstaat (samen met lijn 5). Het ROCOV adviseert hierop positief en blijft graag op de hoogte van de ontwikkelingen.
- Keolis geeft aan het U-Flex gebied in Woerden uit te breiden met Snel en Polanen en de bedieningsperiode te verruimen naar vanaf 6.00 uur. Op het uitbreiden van de bedieningsperiode adviseert het ROCOV positief. De uitbreiding naar Snel en Polanen roept bij ons vraagtekens op, gezien U-Flex hier reeds rijdt.

V. Lopikerwaard

- Keolis stelt voor op lijn 195 de bediening tussen Benschop en IJsselstein uit te breiden met de daluren en het weekend. Het ROCOV constateert dat deze ritten momenteel reeds rijden, echter onder het lijnnummer 106. Wij stellen voor deze situatie te behouden, zodat het duidelijke onderscheid tussen bussen vanuit Benschop naar Utrecht (lijn 195) en bussen vanuit Benschop tot IJsselstein (lijn 106) zoals vandaag de dag, blijft bestaan.

VI. Vijfheerenlanden / Houten / Nieuwegein

- Vanuit Houten introduceert Transdev een nieuwe lijn 32 naar het USP, waardoor niet langer via Utrecht Centraal gereisd hoeft te worden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Vanwege het nog maar zeer minimale gebruik wordt lijn 46 opgeheven. Gezien hierdoor nauwelijks reizigers getroffen worden en er zelfs nog alternatieve verbindingen bestaan, adviseert het ROCOV positief.
- Voor de huidige korte ritten van lijn 65 tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Plettenburg wordt voorgesteld om deze door te trekken naar Nieuwegein City, zodat de nieuwe wijk Rijnhuizen ook een verbinding met het centrum van Nieuwegein krijgt.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidius Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, VervoerUtrecht, Diakonessenhuis.

De ritten worden daarbij ook omgenummerd naar lijn 67. Het ROCOV adviseert hierop positief en vindt vooral het gebruik van verschillende lijnnummers voor de verschillende routes een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

- In Vianen wordt voorgesteld de frequentie van lijn 74 en 84 aanmerkelijk te verhogen van 4x/uur naar 8x/uur. Vanuit De Hagen is daardoor lijn 74 of 84 altijd de snelste verbinding en komt een einde aan de verwarrende situatie waarin soms reizen met lijn 74/84 -> 64 -> 74 het snelst was. Het ROCOV adviseert hierop uiteraard positief.
- Lijn 81 ontstond in de huidige dienstregeling door het knippen van lijn 80 uit de concessie DMG in een Utrechts en een Zuid-Hollands deel. Om reizen van bijvoorbeeld Meerkerk naar station Arkel en v.v. mogelijk te maken adviseert het ROCOV bij knooppunt Meerkerk een aansluiting van lijn 81 op lijn 80 en vice versa te bieden.
- Op lijn 90 wordt voorgesteld de ochtendrit voortaan vanaf Ameide te rijden en in de avonduren een lusroute in Ameide te rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief. Een aandachtspunt op deze lijn is wel dat deze vanaf 2026 door twee vervoerders, Qbuzz en Transdev, wordt gereden. Van groot belang is daarom dat de huidige interoperabiliteit van vervoerbewijzen en abonnementen gehandhaafd blijft. Reizigers kunnen specifiek op deze lijn immers niet "even" wachten op een bus van de andere vervoerder, want die komt doorgaans pas de volgende dag weer.
- Vanuit de Utrechtse dorpen Hagestein en Everdingen en de gemeenten net over de provinciegrens bestaat al jaren de wens lijn 146 door te trekken van Vianen naar Utrecht. Het ROCOV adviseert om de mogelijkheden hiertoe in samenspraak met de concessiehouder in Rivierenland en de provincie Gelderland te onderzoeken.

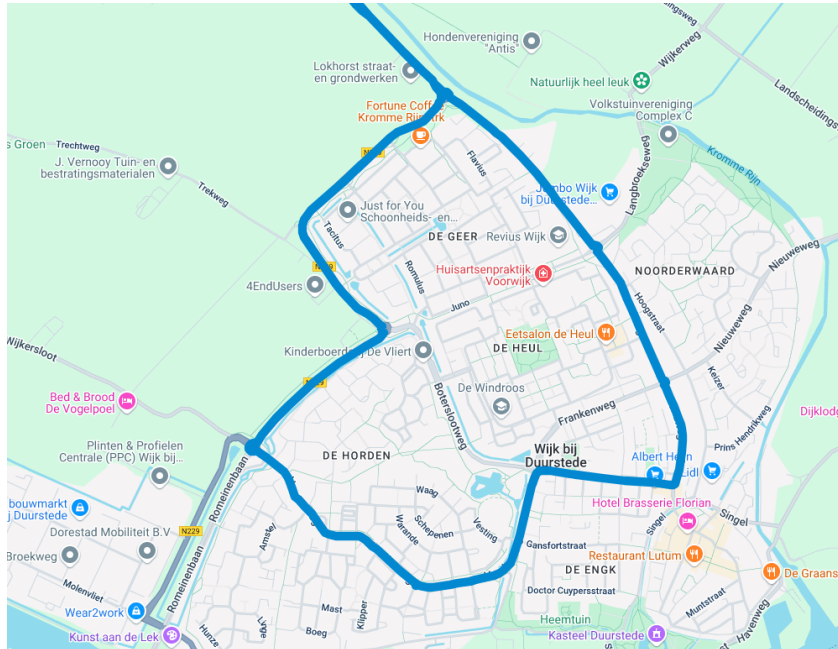
VII. Kromme-Rijnstreek

- In Wijk bij Duurstede stelt Keolis een zeer ingrijpende wijziging voor in de route van lijn 341 (huidige lijn 41), waarbij deze lijn een lus via de Boterslootweg gaat rijden en de Zandweg verlaat. Deze snellere route maakt een fors hogere frequentie mogelijk, maar veroorzaakt ook nogal wat ophef in Wijk bij Duurstede. Het ROCOV deelt de mening van Keolis dat de impact beperkt blijft door een gelijkblijvende reistijd, maar iets langer voortransport, vanaf de haltes aan de Zandweg niet. Reizigers vanaf deze haltes kunnen immers nu nog gebruik maken van de volledige frequentie van lijn 41 (tot 8x/uur), maar kunnen slechts 2x/uur met lijn 56 naar Cothen reizen om daar over te stappen en hebben bij die overstap dan ook nog te maken met een lange loopafstand met stoplichten. De resterende haltes in Wijk bij Duurstede liggen voor deze reizigers onaantrekkelijk ver weg (tot meer dan een kilometer hemelsbreed, werkelijk dus nog verder). Het de "verkeerde kant" op moeten fietsen naar een halte voelt psychologisch als omreizen.

Alles overwegend adviseert het ROCOV **negatief** op de routewijziging zoals die is opgenomen in het vervoerplan. Het versnellen aan het begin van de route levert meer lasten dan lusten op. Een goed alternatief zou zijn om vanaf de N229 wel via de Geerweg naar het huidige busstation te rijden, maar op de terugweg de bestaande route te blijven volgen. Deze lus kost namelijk nagenoeg geen extra tijd ten opzichte

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, VervoerUtrecht, Diakonessenhuis.

van de voorgestelde route, maar laat alle reizigers in Wijk bij Duurstede profiteren van de hogere frequentie. Om de reistijden te optimaliseren zou dan wel een extra halte aan de Geerweg ter hoogte van de Remus of Romulus gerealiseerd moeten worden.



Figuur 1 Voorgestelde alternatieve nieuwe route voor U-liner 341 in Wijk bij Duurstede

- Tevens wordt in Wijk bij Duurstede voorgesteld om lijn 56 te verlengen naar het bedrijventerrein, waarbij het bestaande busstation niet langer wordt bediend. Het ROCOV adviseert hierop positief.

VIII. De Bilt / Zeist / Heuvelrug

- Ter verbetering van de ontsluiting van Patijnpark stelt Keolis voor om lijn 58 binnen Zeist te verleggen naar de Schaerweijdelaan. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- De reismogelijkheden met lijn 298 zijn momenteel beperkt tot het reizen richting USP, doordat in Woudenberg geen goede aansluitingen op andere lijnen bestaan. Het ROCOV adviseert de dienstregeling te optimaliseren, zodat er wel aansluitingen ontstaan en lijn 298 voor meer reizigers een goede reisoctie kan worden. Daarnaast adviseert het ROCOV om haltes toe te voegen bij toeristische locaties waar deze lijn reeds langs rijdt, zoals bijvoorbeeld de Pyramide van Austerlitz en het Henschotermeer.
- In Bilthoven verlaagt Transdev de frequentie van lijn 29 van 6x/uur naar 4x/uur. Het ROCOV ziet dit als een logische wijziging gezien de treinen waarop aangesloten wordt elk kwartier aankomen en adviseert positief.
- Bij het busstation in Zeist gaat lijn 57 naar Austerlitz aansluiten op lijn 59, zodat vanuit Den Dolder en Huis ter Heide een goede aansluiting naar het Ziekenhuis in

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidius Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Vervoerzie UMC, Diakonessenhuis.

Zeist geboden wordt. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar raadt wel aan deze aansluiting ook zo goed mogelijk vanuit de andere lijnen op het busstation in Zeist te bieden.

- Voor lijn 73 wordt uitsluitend voorgesteld de frequenties te wijzigen. Het ROCOV betreurt dat deze lijn niet wordt doorgetrokken naar het ziekenhuis in Zeist en adviseert dit zo spoedig mogelijk alsnog te doen, zodat het ziekenhuis ook voor patiënten uit Utrecht goed bereikbaar wordt.
- Door de verhoogde frequenties op zowel lijn 50 als 34 verwachten wij meer reizigers die vanaf station Driebergen-Zeist via het knooppunt Jordanlaan in Zeist naar het USP reizen. De druk op dit overbelaste knooppunt neemt hiermee alleen maar toe, terwijl aanpassingen aan deze halte in 2026 nog niet te verwachten zijn. Ter ontlasting van knooppunt Jordanlaan adviseert het ROCOV de directe lijn 35 van station Driebergen-Zeist naar het USP weer te gaan rijden.
- Op het trajectdeel Westraven – Sartreweg wordt de frequentie van lijn 77 verhoogd tot 8x/uur. Het ROCOV vindt het wenselijk dat deze korttrajectritten voor de reiziger duidelijk herkenbaar zijn, bijvoorbeeld door een ander lijnnummer zoals dat ook op andere trajecten voor gedeeltelijke versterking gebruikt wordt.
- Overwogen wordt U-Flex in Bilthoven uit te breiden. Het ROCOV adviseert met U-Flex dan ook Berg en Bosch te gaan bedienen op de momenten dat lijn 158 niet rijdt.

IX. Rhenen / Zuid-Vallei

- Aangezien het nieuwe materieel niet door het tunneltje bij station Veenendaal-De Klomp past, stelt Keolis na overleg met de gemeente Ede voor om een nieuw haltepaar te realiseren ten zuiden van het spoor. Het ROCOV heeft begrip voor deze oplossing, maar vraagt wel aandacht voor zowel de sociale veiligheid als de toegankelijkheid van deze haltes.
In tegenstelling tot aan de noordzijde, waar de haltes op gelijk niveau met de spoorweginnang van het station liggen, is de locatie van de nieuwe zuidelijke haltes uitsluitend met een trap te bereiken. Reizigers in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen kunnen de haltes alleen bereiken door aan de noordzijde het station te verlaten en een steile helling af te lopen, waarna men over het fietspad door de tunnel moet.
Voor reizigers die wel goed ter been zijn, zijn vooral de verkeerslichten (twee stuks) op de route naar de bushalte onpraktisch. Het ROCOV vraagt Keolis hier rekening mee te houden bij het plannen van de overstaptijden. Op termijn is het realiseren van een looppad met voetbrug ter hoogte van de tunnel op de nog vrije breedte van de spoordijk gewenst om de halte zowel toegankelijk als snel bereikbaar te maken.
- In het besluit naar aanleiding van het advies van het LOCOV deelt NS mede dat in 2026 de treinen op station Veenendaal-De Klomp gedurende de dag weer op een drietal verschillende patroontijden gaan stoppen. Op maandag t/m donderdag overdag de treinserie 3200, op vrijdag t/m zondag en in de vroege avond de treinserie 3100 en op de overige momenten de treinserie 3000. Het ROCOV adviseert het aantal patroonwissels van de aansluitende bussen zoveel mogelijk te beperken (een bus aansluitend op treinserie 3200 sluit ook op treinserie 3100 aan, alleen de

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Vervoerzie UMC, Diakonessenhuis.

overstap wordt enkele minuten langer) en dus alleen later op de avond het patroon te wijzigen.

Het ligt verder voor de hand om de huidige situatie met aansluitingen op de trein van/naar Arnhem te handhaven.

- Voor de avonduren stelt Keolis voor om op lijn 350 elk half uur te gaan rijden op de tak richting Veenendaal. Dit wordt mogelijk gemaakt door het inkorten van deze ritten tot Elst (Ut) – Veenendaal-De Klomp. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar vraagt wel aandacht voor de sociale veiligheid op de overstaphalte in Elst (Ut). Ook ziet het ROCOV graag dat deze ritten zowel in De Klomp aansluiten op de trein uit Arnhem als in Elst (Ut) op de bus richting Utrecht.
- Op lijn 380 wordt de bedieningsperiode uitgebreid met een uurdienst in de daluren. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar adviseert wel om in het uurblok 15-16 uur de huidige halfuursdienst richting Amersfoort te handhaven.
- Vanwege de bezetting van lijn 80 tussen Woudenberg en Amersfoort onderzoekt Keolis of een frequentieverhoging naar 4x/uur noodzakelijk is. De bezetting is hier in 2025 aannemelijk toegenomen doordat reizigers van Woudenberg naar Utrecht nu via Amersfoort reizen, gezien de nieuwe treintijden op Veenendaal-De Klomp de aansluiting richting Utrecht daar sterk verslechterd hebben. In reistijd is de verbinding van Woudenberg naar Utrecht via Veenendaal-De Klomp echter veruit het snelst (zie tabel). Het ROCOV adviseert daarom juist een kwartiersdienst tussen in elk geval Woudenberg en Veenendaal-De Klomp te onderzoeken. Dit verkort de reistijd voor reizigers uit Woudenberg richting Utrecht met ca. 10 minuten ten opzichte van 2025 en levert reizigers uit Scherpenzeel en Renswoude een kwartier kortere reistijd op.

Tabel 1 Vergelijk reistijden van Woudenberg Europaweg naar Utrecht C. bij vertrek om 8.00 uur in de ochtendspits

	Via Amersfoort C.	Via De Klomp (drgl 2025)	Via De Klomp (met 15"-dienst)
Woudenberg Europaweg – NS Station	32 min.	26 min.	26 min.
Overstaptijd	13 min.	20 min.	5 min.
NS Station – Utrecht C.	13 min.	19 min.	19 min.
Totale reistijd	58 min.	65 min.	45 min.

Idealiter zou de kwartiersdienst uiteraard over de volledige route gerealiseerd worden, maar een aansluiting op een van de andere lijnen tussen Woudenberg en Amersfoort zien wij ook als een acceptabel alternatief.

- Voor lijn 87 worden geen wijzigingen voorgesteld. Het ROCOV adviseert het overleg met de provincie Gelderland voort te zetten om uiteindelijk te komen tot een verlenging van deze lijn naar Kesteren. Een aandachtspunt is daarbij het behoud van de overstapmogelijkheid op de trein en lijn 50 bij station Rhenen.

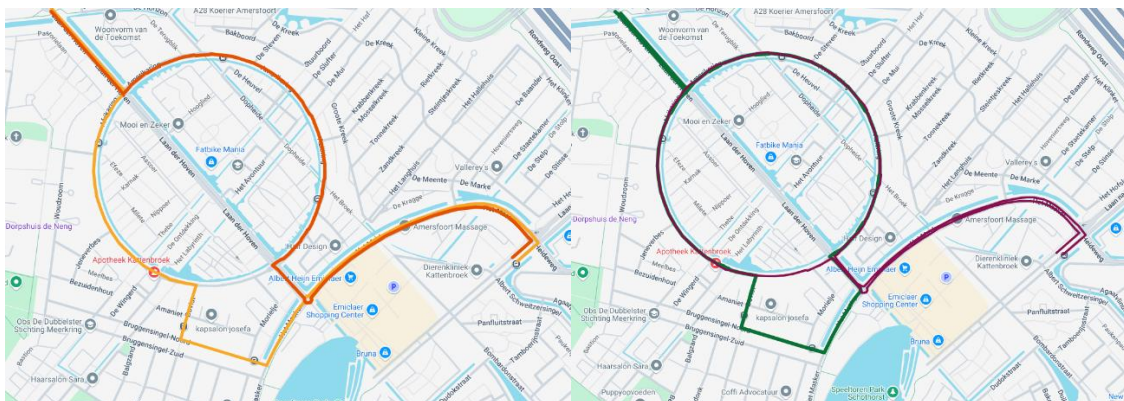
Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Vervoerzie UMC, Diakonessenhuis.

X. Noord-Vallei/Leusden

- Hier worden geen wijzigingen anders dan hogere frequenties voorgesteld. Het ROCOV ziet wel graag een halte terugkeren ter hoogte van het AFAS Theater in Leusden.

XI. Stad Amersfoort en Eemland

- Bij de doortrekking van lijn 4 naar Schothorst worden in de publieksconsultatie twee opties voor de route in Zielhorst voorgelegd. Gezien de functie van de doorgetrokken lijn 4 als snelle verbinding adviseert het ROCOV deze lijn de snelle route via de Albert Schweitzersingel te laten rijden. De ontsluitende route via de Bombardonstraat, waar sinds dit jaar geen bus meer rijdt, zou dan door lijn 5 opnieuw bediend kunnen gaan worden.
- Voorgesteld wordt om lijn 4 vanuit Kattenbroek door te trekken naar station Schothorst, zodat reizigers uit Kattenbroek sneller op een treinstation zijn. Hoewel wij de terugkeer van deze verbinding toejuichen, ziet het ROCOV door de lijnvoering in Kattenbroek een wat vreemde situatie ontstaan: vanaf de Amerikaring en Aziëring ontstaat een verbinding naar station Schothorst, terwijl de Australiëring en Afrikaring uitsluitend door de bus vanaf station Schothorst bediend worden. Precies in omgekeerde volgorde verliezen de beide helften juist hun verbinding naar het Centraal Station. De nieuwe halte aan Het Masker verhelpt deze situatie deels, maar desondanks adviseert het ROCOV om te onderzoeken of er geen voor de reiziger logischer lijnvoering mogelijk is. Bijvoorbeeld door voor lijn 4 de eindlus in Kattenbroek te behouden en juist lijn 7 van station Schothorst naar Kattenbroek door te trekken en daar eveneens de ring rond te laten rijden.



Figuur 2 Links het voorstel Keolis voor lijnvoering lijn 4 met route richting Schothorst (rood) en richting CS (oranje). Rechts de suggestie van het ROCOV met de huidige lijn 4 (groen) en een naar Kattenbroek doorgetrokken lijn 7 (paars).

- Voor de dienstregeling 2026 wordt afgezien van het wijzigen van de lijnvoering van de huidige lijn 6 in Liendert en Rustenburg vanwege de benodigde infrastructurele aanpassingen. Dit bevreemdt het ROCOV, gezien in beide wijken nog talrijke ongebruikte oude haltes liggen. Wij zien met slechts het gebruik van reeds bestaande halteperrons, en zelfs met gebruik van uitsluitend bestaande haltes, al meerdere

opties om de reistijden te versnellen. Extra haltes ter verbetering van de dekking zouden dan in een volgende dienstregeling toegevoegd kunnen worden.

- In de spitsuren gaan zowel op de lijnen 8 als (3)15 4x/uur bussen rijden. Een aandachtspunt hierbij is de verdeling van deze 8 bussen over het uur tussen Centraal Station en Amerena, zodat deze hier niet slechts achter elkaar aan rijden. Voor lijn 8 heeft het ROCOV nog altijd de voorkeur voor een route via de Mendelssohnstraat en Roméostraat met een halte in de tegenrichting bij de Juliettestraat, waarmee de wijk beter ontsloten wordt. Met name de 65+-woningen aan de Undinestraat worden hiermee beter bereikbaar per OV.
- Voor lijn 9 wordt een herroutering via de Diamantweg en Dorresteinseweg voorgesteld met toevoeging van een twee nieuwe haltes. Het ROCOV adviseert hierop positief, maar denkt wel dat verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om betrouwbaar via deze nieuwe route te kunnen rijden. Ook vragen wij ons af of de bewoners van de Diamantweg betrokken zijn bij deze nieuwe lijnvoering. Voorkomen moet worden dat bij bezwaren/klachten een nog meer gestrekte route door Dorrestein ontstaat. Voor reizigers van/naar De Eemgaarde waarvoor de nieuwe halte te ver weg ligt, is een reismogelijkheid met U-Flex naar een halte van lijn 9 mogelijk een alternatief.
- Voor lijn 10 heeft Keolis het idee om deze lijn in de tegenspitsrichting wat meer haltes te laten bedienen. Het ROCOV heeft daarbij de voorkeur voor een route over de berg (via Emmalaan en Koningin Wilhelminalaan) aangezien op deze route de extra bussen meer toevoegen.
- Tussen Vathorst en Amersfoort Centraal rijdt lijn 15 vrijwel gelijktijdig met de Gelderse lijn 101, die nu een versnelde route rijdt. De ROCOV's in Utrecht en Gelderland zien graag dat hier een betere integratie plaatsvindt om dubbel rijden te voorkomen. Idealiter gaat lijn 15 daarbij dan ook doorrijden tot aan Nijkerk, dat reeds vrijwel aan Amersfoort is vastgegroeid.
- De voorgestelde nieuwe route van lijn 203 via de ringwegen kent als belangrijk nadeel dat de huidige overstapmogelijkheden vanuit Liendert, Schuilenburg en Schothorst komen te vervallen. Vanuit deze wijken is overstappen op lijn 203 momenteel veruit de snelste verbinding naar het USP. Het ROCOV adviseert daarom haltes te realiseren ter hoogte van kruispunten met andere lijnen, zodat voor wie de bus als voortransport naar lijn 203 wil gebruiken een overstapmogelijkheid blijft bestaan.

Deze nieuwe lijnvoering betekent tevens dat op de kruising Leusderweg / Daltonstraat afgeslagen moet gaan worden. Met name in de richting Schothorst voorzien wij verkeersonveilige situaties voor fietsers wanneer een 15-meterbus afslaait. Het ROCOV adviseert de verkeersveiligheid op dit kruispunt in relatie tot de inzet van lange bussen grondig te onderzoeken alvorens definitief voor deze route wordt gekozen.

- Vanwege de voorgestelde hogere frequenties op lijn 70 wijst het ROCOV Keolis op de diverse krappe straten op de route in Soest, waar zorgvuldige afstemming

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: U op leeftijd, ROVER, SOLGU, Vidijs Studentenunie, KBO-PCOB, GPPZ, OA en SGLA
Utrechts Fietsoverleg (UFO), Natuur- en Milieufederatie Utrecht, VervoerUtrecht, Diakonessenhuis.

noodzakelijk is om te voorkomen dat de frequenter rijdende bussen elkaar daar tegen komen.

- Op lijn 376 wordt een verhoging van de frequentie op zondag naar 2x/uur voorgesteld. Het ROCOV ziet hiernaar geen vraag in het streng gelovige Bunschoten-Spakenburg en adviseert deze DRU op een zinvoller plek elders in de concessie in te zetten.
- Het Amersfoortse bedrijventerrein Wieken/Vinkenhoef wordt uitsluitend door een Gelderse buslijn ontsloten. Het ROCOV adviseert te onderzoeken of de frequentie naar dit bedrijventerrein verhoogd kan worden en of Utrechtse tarieven ook naar dit bedrijventerrein bruikbaar kunnen worden.

XII. Maarssen / Leidsche Rijn

- In Vleuten wordt de route van lijn 11 verlegd naar de Hindersteinlaan, zodat reizigers uit Vleuten een opstapmogelijkheid in het dorp in plaats van op het station krijgen. Het ROCOV adviseert hierop positief.

XIII. USP, Stad Utrecht

- Transdev stelt voor op Utrecht Centraal de avondknoop uit te breiden naar 17 buslijnen en daarnaast ook een ochtendknoop te gaan aanbieden. Het ROCOV waardeert deze inspanning waarmee reizen met overstap op de eerste ritten van de dag een stuk eenvoudiger wordt en adviseert hierop positief.
- In de Merwedekanaalzone wordt de dienstregeling van de vele lijnen die hier langs rijden op elkaar afgestemd, waardoor de wachttijd in de ochtendspits slechts circa 2 minuten wordt. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Voorgesteld wordt om lijn 5 vanuit Maarssen na Utrecht Centraal door te trekken naar Voordorp via de route van lijn 4 en om lijn 6 na Utrecht Centraal door te trekken naar Terwijde via de route van lijn 4. Hierdoor krijgen reizigers vanuit Maarssen en Terwijde een rechtstreekse verbinding met de binnenstad van Utrecht. Het ROCOV adviseert hierop positief.

XIV. Scholierenlijnen

- Hierover worden geen concrete wijzigingen voorgesteld. Het ROCOV wordt graag bij verdere ontwikkelingen en voorstellen betrokken.

XV. Nachtlijnen

- Transdev hernummert de nachtlijnen, waarbij de relatie met daglijnen in de nummering wordt losgelaten. Aangezien de dag- en nachtlijnen veelal in routes niet exact gelijk zijn adviseert het ROCOV dat ook Keolis zijn nachtlijnnummers herzielt naar lage nummers met de N-prefix.
- Voor lijn N1 wordt voorgesteld de route te verlengen naar halte Het Kwadrant in Maarssenbroek, het ROCOV adviseert hierop positief

- Voor lijn N9 wordt voorgesteld de route te wijzigen naar de HOV-baan op het USP. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Aangezien Transdev het nachtnet uitbreidt naar de nacht van donderdag op vrijdag stelt Keolis voor om hun nachtlijnen op het trajectdeel binnen de concessie Binnen ook op donderdagnacht te rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.
- Het ROCOV wordt graag betrokken bij de verdere evaluatie en ontwikkeling van het nachtnet.

Vragen

Eventuele vragen over ons kunt u stellen via ons secretariaat.

Wij verwachten hiermee een constructieve bijdrage te leveren aan het openbaarvervoer in de provincie Utrecht.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht