

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Wensen en suggesties t.b.v. vervoerplannen 2027

Aan de vertegenwoordigers
van Keolis en Transdev

Utrecht, 30 januari 2026

Deelnemers:

Diaconessenhuis / Gehandicap-
ten- en Patiëntenplatform Zeist /
Hogeschool Utrecht / KBO, pro-
vincie Utrecht / Natuur- en Mili-
eufederatie / Onbeperkt Amers-
foort / ROVER / Samenwer-
kende groeperingen Leefbaar
Amersfoort / Stedelijk Overleg
Lichamelijk Gehandicapten
Utrecht / U op leeftijd / Utrechts
Fiets Overleg / Vervoerscom-
missie UMC / Vidius Studenten-
unie

Geachte dames en heren,

Het ROCOV is door de beide vervoerders Keolis Nederland en Transdev ge-
vraagd hun wensen en suggesties kenbaar te maken voor vervoerplannen
van het tweede jaar van de nieuwe concessies Utrecht Binnen en Utrecht
Buiten.

De werkgroep Dienstregeling heeft de ingebrachte wensen en suggesties in
dit document per regio samengevat, voor beide vervoerders samen. Uit niet
genoemde regio's zijn geen wensen of suggesties ontvangen.

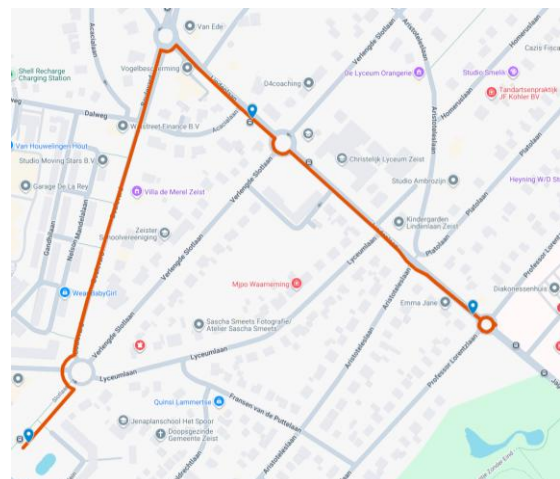
Graag gaan wij, met dit document als basis, met de beide vervoerders om
tafel in een zogenoemde "benen-op-tafel sessie", waarin we waar nodig van
gedachten kunnen wisselen over de mogelijkheden de wensen en sugges-
ties in het uiteindelijke vervoerplan te verwerken.

1. Regio Zeist

Het Diaconessenhuis in Zeist is de centrale locatie van het Diaconessen-
huis voor minder complexe en planbare zorg. Dit is typisch zorg waarvoor
patiënten het OV kunnen gebruiken om naar het ziekenhuis te reizen.

Hoewel meerdere buslijnen het Diaconessenhuis Zeist bedienen komt
echter geen van deze lijnen uit de richting van het verzorgingsgebied van
dit ziekenhuis (wat ook de stad Utrecht omvat) en betreft het zelfs voor
grote delen van Zeist een omslachtige verbinding.

Ter verbetering van de bereikbaarheid stellen wij voor een deel van de
ritten van lijn 73 na Zeist busstation door de laten rijden tot nabij het Dia-
konessenhuis. Zo hoeven reizigers uit grote delen van Zeist en uit Utrecht
niet langer voor de laatste kilometer nog over te stappen en wordt gebruik
van het OV aantrekkelijker.



*Figuur 1 Doortrekking van lijn 73
van Zeist Busstation tot de ro-
tonde nabij het ziekenhuis*

Secretariaat:

Arie Noordermeer
Rochus Meeuwiszstraat 9
3554 VR Utrecht
(06) 129 29 894

www.rocovutrecht.nl
secretariaat@rocovutrecht.nl

Lijn 298 rijdt tussen Woudenberg en Zeist langs plekken die mogelijk reizigers kunnen opleveren, zoals de Pyramide bij Austerlitz en het Henschotermeer, waar nu nog niet wordt gestopt. Daarnaast blijken de nieuwe haltes KNVB Campus en Schaerwijde in Zeist steeds meer gebruikt te worden.

Een belangrijk nadeel van lijn 298 is daarnaast dat deze niet effectief gebruikt kan worden door reizigers die vanaf andere haltes (bv. langs lijn 80 en 82) reizen, gezien deze in Woudenberg slecht aansluit.

Wij suggereren daarom om lijn 298 frequenter te laten rijden met betere aansluitingen in Woudenberg, zodat de potentie van deze lijn om meer reizigers te trekken beter wordt benut.

Tussen station Driebergen-Zeist en het Utrecht Science Park constateren wij, ondanks de verhoogde frequenties, overvolle bussen door de grote hoeveelheid studenten. Ten opzichte van de dienstregeling ten tijde van de opheffing van lijn 35 op deze relatie zijn daarnaast de treintijden momenteel gunstiger voor het bieden van een dienstregeling die goed op college tijden aansluit. Graag zouden wij de non-stop buslijn 35 op deze relatie daarom zien terugkeren.

De gemeente Zeist ziet graag een wijziging van de route van lijn 59 via de Panweg, Amersfoortseweg en Dolderseweg om zo de nieuwbouw op landgoed Dijnselburg en Camp New Amsterdam beter te ontsluiten.

Het standpunt van het ROCOV is in principe dat de bediening van nieuwe wijken niet ten koste mag gaan van de bediening van bestaande wijken.

Desondanks zien wij wel potentie in het bedienen van deze nieuwe wijken, gezien de afstand tot de route ook weer niet enorm toeneemt. Graag zien wij een cijfermatig onderbouwde uitwerking van de positieve en negatieve effecten hiervan in het vervoerplan.

Het ROCOV suggereert tevens meer lijnen via de Amersfoortseweg langs de nieuwbouw op landgoed Dijnselburg te leiden, waarmee hier ook een nieuw knooppunt kan ontstaan.

De gemeente Zeist ziet graag de halte Johannes Postlaan verplaatst naar ter hoogte van de kruising met de Titus Brandsmalaan. Het ROCOV ondersteunt deze suggestie.

2. Vallei en Heuvelrug

Op station Veenendaal-De Klomp worden sinds dienstregeling 2026 goede aansluitingen op de treinen in de meest relevante richtingen geboden (er vanuit gaande dat de correctie van de onjuiste aansluitingen in de avonduren bij het verschijnen van deze notitie reeds gecorrigeerd is).

Een nadeel blijft echter de aansluiting richting Utrecht die, als bijwerking van het aansluiten richting Arnhem, heel slecht is. Voor de reizigers uit de Vallei zou een betere aansluiting naar Utrecht op Veenendaal-De Klomp echter een aanmerkelijk kortere reistijd naar Utrecht opleveren, zoals reeds in ons advies op het vervoerplan 2026 toegelicht.

Wij suggereren daarom, in elk geval in de spits, de frequentie op lijn 80 op te hogen naar een kwartiersdienst, zodat ook richting Utrecht weer een aantrekkelijke overstaptijd ontstaat met behoud van de overstap naar Arnhem (wat de grootste overstapstroom is)

Deze uitbreiding in de frequentie zou er tevens voor zorgen dat het groeiende aantal instappers in de wijk Tabaksteeg in Leusden, die de komende jaren nog verder groeit, meer reismogelijkheden krijgt.

De kern Rijsenburg in Driebergen wordt het grootste deel van de dag ontsloten door lijn 575, waarmee een verbinding naar station Driebergen-Zeist geboden wordt. De doelgroep van deze lijn heeft hier echter weinig aan voor het reizen naar een werkplek, gezien een rit in de ochtendspits ontbreekt. We suggereren daarom deze lijn eerder op te starten en eventueel frequenter te rijden.

In Driebergen is de Hoofdstraat een bottleneck voor het verkeer en daarmee ook voor de doorstroming van het OV. Reizigers zien hierdoor hun overstappen op de trein onbetrouwbaar worden en ondervinden last van een toename in de reistijd. Een suggestie voor een kortere reistijd zouden spitsverdichtingsritten via de A12 kunnen zijn.

Reeds eerder onderzocht door Keolis is het verlengen van lijn 87 (destijds nog 280) naar Kesteren in plaats van de lange stilstand bij het Dierenpark. Vanuit onze contacten met het ROCOV Gelderland begrijpen wij dat hier vanuit de concessie Rivierenland geen bezwaren tegen bestaan. Wij zouden graag zien dat Keolis de rechtstreekse verbinding tussen Veenendaal, Rhenen en Kesteren opnieuw in overweging neemt. Wel zou in dit geval een nieuwe halte bij station Rhenen wenselijk zijn.

3. Ronde Venen

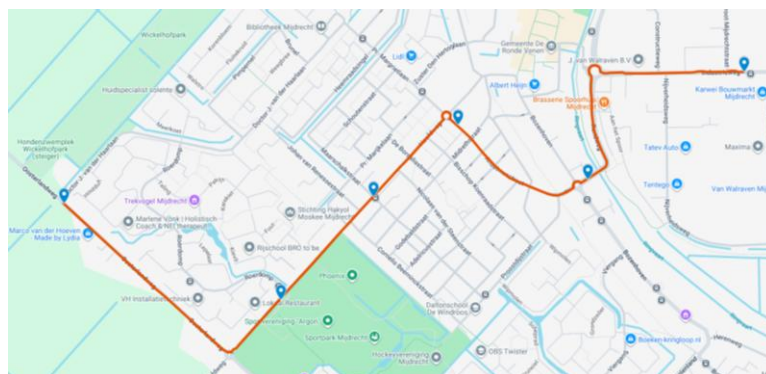
Sinds het strekken van de lijnen 326 en 330 (destijds nog 126 en 130) in De Ronde Venen zijn reizigers uit Wilnis hun rechtstreekse verbinding met Amsterdam kwijtgeraakt. Als alternatief wordt Wilnis nu bediend door onder andere lijn 121, echter biedt deze lijn geen aansluiting op de lijnen 326 en 330 in Vinkeveen. Immers rijdt lijn 121 achter de lijnen 326 en 330 aan en is er dus net te laat om een overstap te realiseren. Deze overstap wordt alleen maar relevanter wanneer in de toekomst ook de lijnen 326 en 330 gestrekt worden over de provinciale weg, waarbij alleen lijn 121 nog door Vinkeveen rijdt.

Wij suggereren de tijdligging van lijn 121 aan te passen, zodat deze overstap wel mogelijk wordt.

Voor de nabije toekomst is een doortrekking voorgesteld van lijn 326 naar het Oosterland middels een tijdrovende route met keren bij halte Mijdrecht Centrum. In plaats hiervan stellen wij voor lijn 326 direct door te laten rijden naar Oosterland vanaf de Industrieweg, de Rondweg en de Anselmusstraat – Hoofdweg met toevoeging van een halte nabij de Bozenhoven.

Reizigers die nu massaal naar halte Centrum fietsen kunnen daarmee dichterbij huis op de bus naar Amsterdam kunnen stappen. Reizigers naar het centrum van Mijdrecht zouden vanaf een strategisch geplaatste halte nabij de rotonde Anselmusstraat/Hoofdweg een nagenoeg gelijke loopafstand hebben als vanaf de bestaande halte Centrum.

Op termijn zien wij mogelijkheden lijn 326 vanuit Oosterland door te trekken naar Uithoorn, waardoor lijn 123 niet meer nodig is tussen Uithoorn en Mijdrecht.



Figuur 2 Routesuggestie voor lijn 326 bij doortrekking naar Oosterland zonder omwegen via halte centrum met suggesties voor haltelocaties

Reeds in het vervoerplan 2025 is een routewijziging voor lijn 120 en 326 voorgesteld, waarbij voortaan via de Holterbergweg gereden wordt. Via onze contacten met de RAR Amsterdam vernamen wij dat het GVB plannen heeft om lijn 44 via exact dezelfde route door te trekken naar station Holendrecht.

Het ROCOV suggereert dat Keolis in contact treedt met het GVB om de diverse lijnen in dit gebied optimaal op elkaar af te stemmen, waarmee onnodige doublures in de bediening voorkomen worden.

4. Regio Amersfoort

In de dienstregeling 2026 is lijn 4 doorgetrokken van Kattenbroek naar station Schothorst, waardoor in een deel van Zielhorst nu op spijtijden liefst 10 bussen per uur rijden (en na het punt waar lijn (3)15 afslaat nog altijd 6 per uur).

Deze grote hoeveelheid bussen kan effectiever ingezet worden om dit gebied te ontsluiten. Wij suggereren daarom om bijvoorbeeld lijn 5 weer de ontsluitende route over de Bombardonstraat te laten rijden, die eind 2024 is verlaten. Deze aanpassing had in de consultatie in 2025 reeds de voorkeur van de meerderheid van de respondenten.

Eind 2019 is lijn 8 via de halte Amerena gaan rijden om dit complex (en de nieuwe stadswijk Hogekwartier) met OV te gaan ontsluiten. Deze ontsluiting is echter nooit ideaal geweest, gezien op de terugweg de hele lus door Schuilenburg gemaakt moet worden.

Nu het Hogekwartier sinds vorig jaar elk halfuur een snelle busverbinding van én naar het station heeft met de nieuwe lijn 15 bestaat de kans de route van lijn 8 te verbeteren.

Wij suggereren lijn 8 om te leggen naar zijn oorspronkelijke route via de Mendelssohnstraat en Roméostraat met een halte in de tegenrichting bij de Juliettestraat. Hierdoor worden met name de 65+ woningen aan de Undinestraat veel beter bereikbaar met het OV.

Hoewel Amersfoort en Nijkerk als steden steeds meer aan elkaar vast groeien, vormt de concessiegrens hier een vrijwel onneembare hindernis. Het ROCOV ziet graag dat Keolis in overleg treedt met de vervoerder in IJssel-Vecht om de verbindingen tussen Amersfoort en Nijkerk te verbeteren en meer doorgaande verbindingen voorbij station Vathorst te realiseren.

Vanuit Amersfoort Noord, waar een bovengemiddelde hoeveelheid “import” vanuit de regio Amsterdam woonachtig is, zijn met het OV vrij grote omwegen nodig om deze richting uit te reizen. Het ROCOV ondersteunt daarom de wens van de gemeente Amersfoort om te komen tot een proef met een verbinding vanuit Amersfoort Vathorst via de A1 richting Hilversum.

Het bedrijventerrein De Wieken in Amersfoort wordt met EBS-lijn 102 weliswaar ontsloten, echter in een lage frequentie. In de argumentatie bij de nog te realiseren halte Rustenburg Oost stelt Keolis dat deze halte de bediening van De Wieken verbetert. Echter liggen de meeste bedrijven op De Wieken vele malen dicht bij een halte van lijn 102 dan bij die halte Rustenburg Oost.

Wij zien meer meerwaarde in tariefintegratie zodat De Wieken tegen Utrechtse tarieven bereikbaar wordt, eventueel in combinatie met extra ritten naar De Wieken vanuit de Utrechtse concessie.

De vervangende USP-lijn via Hogeweg en Stadsring, die de gemeente Amersfoort wenst bij het versnellen van lijn 315 via de A28, zou deze functie perfect op zich kunnen nemen.

Het bedrijventerrein De Isselt ligt weliswaar dicht bij Soest, maar kan per OV slechts via grote omwegen bereikt worden. Wij zien graag dat Keolis onderzoekt hoe deze relatie verbeterd kan worden.

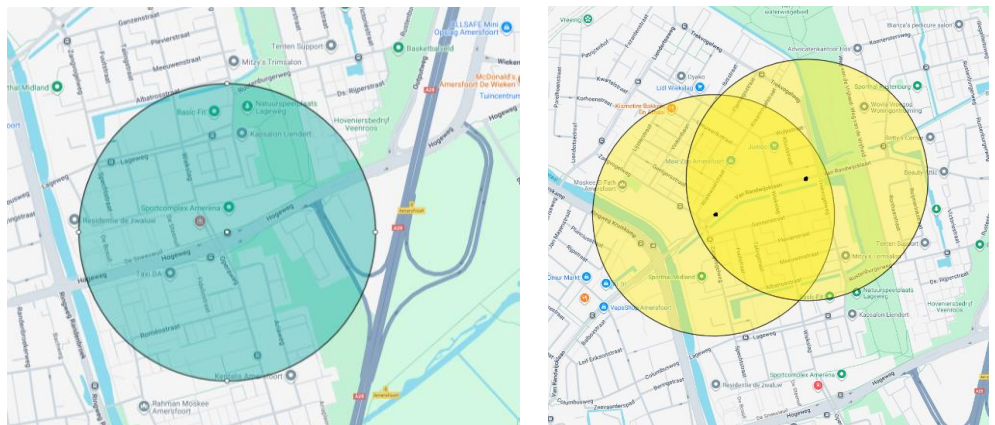
De lijnen 302, 315 en 376 worden binnen Amersfoort ook als stadslijn gebruikt, waardoor lokale reizigers de plek in de bus innemen van doorgaande reizigers naar het Science Park (die in tegenstelling tot de lokale reizigers geen alternatief hebben). Wij suggereren de dienstregeling zo in te richten dat er zoveel mogelijk een stadsbus voor de U-liners richting USP uit rijdt, om de lokale reizigers af te vangen.

Wij constateren dat Liendert en Rustenburg met de huidige haltes en route van lijn 6 weliswaar theoretisch uitstekend ontsloten worden, maar dat met name het centrale deel van Liendert (aan weerszijden van de Van Randwijcklaan) geen enkele halte echt dichtbij heeft. Alle haltes liggen rond de 400 meter lopen van deze straten verwijderd. Veelal is de reistijd vanaf de dichtstbijzijnde halte ook nog vrij lang, omdat de hele ronde door de wijk meegereisd moet worden.

Tegelijkertijd moet lijn 6 met name rondom de Lageweg ook nog concurreren met de U-link verbinding via de Hogeweg, die veel sneller in het centrum is.

Een suggestie om de ontsluiting te verbeteren is het opsplitsen van de huidige lijn 6 in twee lijnen: een lus vanaf het Neptunusplein via Van Randwijcklaan – Weg van de Vrijheid – Rustenburgerweg en een tweede lus vanaf het Neptunusplein via Van Randwijcklaan – Trekvogelweg – Liendertseweg – Ringweg Kruiskamp met daarbij twee nieuwe haltes aan de Van Randwijcklaan en een investering van de bespaarde DRU in een hogere frequentie.

Hierbij wordt Liendert ten zuiden van de Lageweg frequent ontsloten via halte Amerena op de Hogeweg en bedient de centrale as op de Van Randwijcklaan een groot deel van de wijk met een hoge gezamenlijke frequentie. Tevens ontstaat hiermee een nieuwe overstapmogelijkheid op een lijn richting USP (bij Oude Lageweg-West/Rustenburger Oost op 315; bij Van Randwijcklaan op lijn 203) vanaf alle haltes in de wijk.



Figuur 3 Ontsluiting van Liendert Zuid vanaf halte Amerena (straal 400 m) en het centrale deel van Liendert vanaf de Van Randwijcklaan (zwarte stip is nieuw te realiseren halte)

5. Regio Woerden

Lijn 102 rijdt vandaag de dag in Woerden nog altijd een route die stamt uit een tijd dat Woerden nog veel kleiner was en bedient daarmee ook maar een vrij klein deel van de stad. In de tussentijd is ten zuiden van het spoor de nieuwbouwwijk Snel en Polanen gebouwd, die slechts met U-flex bediend wordt.

Wij suggereren lijn 102 om te leggen via Snel en Polanen en daarbij richting de zuidzijde van het station te rijden en eventueel via Middelland te keren (of door te koppelen aan de huidige 123 naar Oudewater).

Hiermee hoeft lijn 102 niet meer via de filegevoelige Utrechtsestraatweg te rijden en wordt een groter deel van Woerden ontsloten.

Buiten de spits wordt Woerden Molenvliet uitsluitend ontsloten met U-flex. Uit onderzoek blijkt dat met name het moeten reserveren voor een flexbus een relatief grote drempel is om het OV te nemen en een vaste lijn uiteindelijk toch meer gebruikt wordt. Wij suggereren daarom om de meest gebruikte haltes in Molenvliet met een vaste buslijn overdag te ontsluiten en U-flex alleen daar in te zetten waar het echt een aanvulling is.

Tussen Woerden en Oudewater rijden momenteel zowel lijn 123 als buurtbus 505. Lijn 123 stopt hierbij aan de rand van Waarder en lijn 505 rijdt een vrij lang stuk route zonder enige halte.

Wij suggereren om lijn 505 ook via de route van lijn 123 te laten rijden, met afgestemde frequentie, en dan via een ontsluitender route door Waarder de weg naar Papekop te laten vervolgen.

6. Regio Utrecht

In de dienstregeling 2026 is lijn 111 ingevoerd als nieuwe lijn van Vleuten via Kasteel de Haar en Kockengen naar Breukelen, waardoor Vleuten-Dorp en Haarzuilens de OV-bediening hebben verloren.

Uit de dienstregeling van deze lijn blijkt precies alles waarvoor wij in twee negatieve adviezen hebben gewaarschuwd: de lijn sluit in Breukelen slecht aan op de treinen uit Amsterdam voor reizigers naar Kasteel De Haar en sluit ook voor de reizigers uit Kockengen slecht aan op de trein naar Utrecht in zowel Vleuten als Breukelen.

De punten waarmee deze lijn in het vervoerplan aangeprezen werd bestaan daarmee in de praktijk helemaal niet, want de winst in reistijd vanuit Kockengen gaat geheel op aan extra wachttijd op de trein. Tevens is de reistijd naar Kasteel de Haar nooit het kortst via station Breukelen, maar juist via station Vleuten wanneer daar beter aangesloten wordt op de juiste Sprinter (namelijk degene die aansluit op de IC uit Amsterdam in Utrecht)

Tevens hebben wij vernomen dat aanpassing van de buurtbus 524 niet mogelijk blijkt, waardoor deze tussen Kockengen en Breukelen tegelijk met de halfuursverdichting op lijn 111 in het weekend en de zomerperiode rijdt, waarmee deze ritten beter elders ingezet kunnen worden (bijvoorbeeld voor de bediening van Vleuten-Dorp en Haarzuilens).

Wij suggereren daarom de situatie terug te draaien naar hoe deze tot en met 2025 bestond en de bediening van Kockengen te verbeteren met de oorspronkelijk voorgestelde lijn 124, welke wel geoptimaliseerd zou kunnen worden op een treinaansluiting in Breukelen.

7. Regio Wijk bij Duurstede / Kromme Rijnstreek

Mede naar aanleiding van ons advies op het vervoerplan 2026 is in Wijk bij Duurstede de huidige ringlijn 341 ontstaan.

In de praktijk blijkt deze ringlijnstructuur niet ideaal te functioneren door de noodzakelijke buffertijd in de dienstregeling. Reizigers kunnen hierdoor, zeker bij de hoge frequentie in de spits, soms op Wijk bij Duurstede Busstation nog overstappen op de vorige rit of staan hier lang met de bus te wachten. Naar sommige bestemmingen aan het einde van de lus is het daardoor zelfs sneller vanaf het busstation te gaan lopen.

Het ROCOV denkt graag mee in het vinden van mogelijkheden om de dienstregeling hier te optimaliseren en tegemoet te komen aan bezwaren die in Wijk bij Duurstede leven over de huidige lijnvoering.

Ten westen van de N229 bij Odijk wordt in de komende jaren de nieuwe woonwijk Kersenweide gerealiseerd. De huidige lijn 43 rijdt reeds langs het plangebied hiervan, maar zou met een kleine routewijziging ook door de nieuwe wijk kunnen gaan rijden zonder dat de route veel langer wordt.

Het ROCOV suggereert dat de vervoerders in een vroeg stadium in overleg treden met de gemeente Bunnik om een zo optimaal mogelijke busroute door Kersenweide gerealiseerd te krijgen.

8. Treinaansluitingen

Op diverse kleinere stations zoals Bilthoven, Veenendaal Centrum, Rhenen etc. bestaan overstapmogelijkheden van buslijnen op de treinen en omgekeerd. Loopafstanden zijn op deze kleinere stations echter lang niet altijd optimaal, waardoor reizigers grote kans lopen de trein te missen bij bijvoorbeeld een kleine vertraging.

Wij zien het als gewenst op deze stations tenminste 6 minuten overstap-tijd tussen bus- en trein v.v. te bieden. Speciale aandacht vragen we voor de aansluiting van de treinen op de bussen naar Wageningen bij station Rhenen. Gezien de lange looproute met een oversteek met verkeerslichten over een drukke weg zien we graag voorstellen voor betrouwbaarder overstappen tegemoet.

Tot zover de wensen en suggesties van ROCOV Utrecht voor de vervoersplannen 2027.

Met vriendelijke groeten,



J. van Leijenhorst,
voorzitter ROCOV Utrecht