



## Statenbrief

Aan Provinciale Staten

|                    |                                                                          |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Onderwerp          | Vervoerplannen 2027 concessie Utrecht Binnen en Utrecht Buiten           |
| Datum              | 15-09-2026                                                               |
| Documentnummer     | UTSP-970203912-27312                                                     |
| Domein/opgave      | MOB                                                                      |
| Team               | PUM                                                                      |
| Portefeuillehouder | Van Schie                                                                |
| Bijlagen           | 1. Vervoerplan 2027 Utrecht Binnen<br>2. Vervoerplan 2027 Utrecht Buiten |

Geachte leden van Provinciale Staten,

### Essentie / samenvatting:

Met deze brief wordt u geïnformeerd over de definitieve vervoerplannen 2027 die wij op 15 september 2026 hebben vastgesteld. Door de concessiehouders Transdev en Keolis is een vervoerplan opgesteld waarin de wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling zijn opgenomen. Op 3 februari jongstleden hebben wij de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2027 vastgesteld. Gelijktijdig zijn wensen voor de dienstregeling bij gemeenten, omliggende concessieverleners en het Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer Utrecht (hierna: ROCOV) opgehaald. Op basis van de uitgangspunten en wensen hebben de vervoerders concept vervoerplannen ingediend die uitgebreid ter consultatie zijn gelegd bij gemeenten, de Metropoolregio Utrecht (MRU) West (voorheen: U10), ROCOV en inwoners van de provincie Utrecht (hierna: de provincie). De plannen voor 2027 borduren voort op de vervoerplannen 2026, waarin beloofd werd veel extra dienstregelingen (hierna: DRU's) op straat te zetten door de vervoerders. We zien dat dit in de praktijk nog niet gerealiseerd kan worden en de uitvoeringskwaliteit nog niet op het beoogde niveau is. De vervoerplannen 2027 staan daarom in het teken van een betrouwbare dienstregeling met een stabiele versie van de dienstregeling van 2026.

### Inleiding:

Jaarlijks starten we het vervoerplanproces met het vaststellen van de uitgangspunten voor de vervoerplannen. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de gewenste OV-ontwikkeling zoals opgenomen in onder andere het OV-netwerkperspectief en het Coalitieakkoord. Over de uitgangspunten bent u per [Statenbrief uitgangspunten vervoerplannen 2027 concessies Utrecht-Binnen en Utrecht-Buiten](#), d.d. 3 februari 2026, en met een Stateninformatiesessie op 11 februari 2026 geïnformeerd.

Op basis van deze uitgangspunten en binnengekomen wensen van onder andere de gemeenten, Metropoolregio Utrecht en het ROCOV hebben de beide vervoerbedrijven een concept vervoerplan 2027 opgesteld. Deze concept vervoerplannen hebben vervolgens het gebruikelijke uitgebreide jaarlijkse participatietraject doorlopen. Hierover hebben wij u met de Stateninformatiesessie van 6 mei 2026 geïnformeerd. De gemeenten, MRU West, het ROCOV en inwoners en bedrijven van de provincie hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. Ze hebben terugkoppeling gekregen hoe met de reacties is omgegaan en of het aanleiding is geweest om de vervoerplannen aan te passen. De resultaten van de consultatie hebben wij met u gedeeld in de Stateninformatiesessie van 2 september 2026. De beide vervoerplannen hebben wij op 15 september 2026 vastgesteld.

De plannen voor 2027 borduren voort op de vervoerplannen 2026, waarin beloofd werd veel extra DRU's op straat te zetten door de vervoerders. We zien helaas dat de uitvoering van de dienstregeling 2026 nog niet gaat zoals verwacht. De uitvoering is ondermaats en de reiziger (en het uitvoerend personeel van de vervoerbedrijven) is daar helaas de dupe van. Om dat meer onder controle te krijgen is de dienstregeling in beide concessies afgeschaald en is er meer robuustheid ontstaan. De problemen zijn echter nog niet opgelost. De vervoerplannen 2027 staan daarom in het teken van een betrouwbare dienstregeling met een stabiele versie van de dienstregeling van 2026 (Basispakket).

Naast de robuuste en betrouwbare basis in het Basispakket is er met de uitgangspunten ook ruimte geboden voor uitbreidingen middels een Pluspakket. Nu we zien dat er meer tijd nodig is om de basis weer helemaal op orde te krijgen zijn we ook tot de conclusie gekomen dat niet verwacht kan worden dat er in 2027 ruimte gaat ontstaan om Pluspakket-maatregelen uit te gaan voeren (zie hierover meer onder het kopje "kanttekeningen").

### **Toelichting:**

#### **Rol van GS:**

De wettelijke grondslag is de Wet personenvervoer 2000 (verder: Wp2000). Vanuit de Wp2000 hebben Gedeputeerde Staten (GS) de uitvoerende rol als concessieverlener en -beheerder en fungeren Provinciale Staten (PS) als het hoogste provinciale kader stellende en controlerende orgaan. Vanuit de uitvoerende rollen stellen GS de jaarlijkse vervoerplannen vast. In het door u vastgestelde OV-Netwerkperspectief 2025-2035 en het Programma van Eisen voor de concessie Utrecht Binnen en Utrecht Buiten is het vervoerplanproces vastgelegd.

#### **Beleidscyclus:**

De komende jaren willen wij investeren in goede bereikbaarheid van de steden en van de (kleinere) dorpen, want dat maakt het wonen en werken in de provincie fijner. De vervoerplannen 2027 geven uitvoering aan het beleid zoals vastgelegd in het OV-netwerkperspectief, Coalitieakkoord en Bereikbaarheidsprogramma.

In het OV-netwerkperspectief is specifieke focus op de verdere uitrol van snelle, hoogfrequente lijnen, onder andere de zogenaamd Bus Rapid Transit (verder: BRT), met behoud van het onderliggend OV-net.

Met het coalitieakkoord 2023-2027 "Aan de slag voor Utrecht" is specifieke aandacht voor een goed toegankelijk en betaalbaar OV. Dus ook voor ouderen, jongeren, mensen met een beperking en minima.

Daarnaast moet het OV een dekkend netwerk hebben voor de hele provincie, met een goede bereikbaarheid van kleine kernen en bedrijventerreinen. Het netwerk moet flexibel kunnen meebewegen met het aantal reizigers. Het Bereikbaarheidsprogramma zet daarnaast in op Publieke Mobiliteit.

Hieronder worden de maatregelen uit de vervoerplannen gerubriceerd op de hoofdbeleidspunten:

- versterken van snelle, hoogfrequente lijnen;
- verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen;
- koesteren en verbeteren bereikbaarheid kleine kernen.

De laatste twee aandachtspunten zorgen ook voor een goed toegankelijk OV-systeem. De fysieke toegankelijkheid, betaalbaarheid en Publieke Mobiliteit van het OV worden behandeld in andere plannen en met name de laatste, Publieke Mobiliteit, is een aandachtspunt voor ontwikkeling gedurende de concessie. Dit transitieprogramma zijn we pas net gestart. Voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied/kleine kernen is - naast in de vervoerplannen - vooral in het kader van Publieke Mobiliteit specifiek aandacht voor de bereikbaarheid. Bereikbaarheid gaat namelijk verder dan alleen OV en kan ook bestaan uit andere (aanvullende) maatregelen (zoals deelfietsen in combinatie met goede haltevoorzieningen) die een uitkomst kunnen zijn om het landelijk gebied te ontsluiten.

#### **Inhoud vervoerplan: wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling 2026**

Hieronder volgt een overzicht van de wijzigingen (in bijlage 1 en 2 zijn de gehele vervoerplannen te vinden) ten opzichte van het Vervoerplan 2026.

De wijzigingen zijn gerubriceerd op beleidsmatige aandachtspunten (zie hierboven onder het kopje "Beleidscyclus"). Wijzigingen kunnen verschillende doelen dienen. Als daar sprake van is dan is dat hieronder ook aangeven.

#### ***Concessie Utrecht Binnen (Transdev):***

##### *Versterken van snelle, hoogfrequente lijnen*

- Tram 22 (Utrecht CS - Science Park) gaat in de spits van 12 naar 16 keer per uur rijden, waarschijnlijk medio 2027. Daarnaast gaat de tram ook in het weekend en in de avond na 22:00 uur rijden. In overleg met Transdev wordt onderzocht met welk tijdsparade deze uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden. Dit is met name afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende personeel. Als eerste wordt de frequentie in de spits uitgebreid, daarna het rijden in de avond en daarna het weekend;
- Op lijn 77 (U-link Bilthoven – Utrecht CS – Nieuwegein) vervalt de routevariant in Bilthoven zodra het RIVM is verhuisd. Alle ritten worden dan via de hoofdroute gereden.

##### *Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen*

- Lijn 27 (Science Park – Zuilen) zal worden verlengd naar station Maarssen. Lijn 27 gaat ook 's avonds en in het weekend rijden. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan een lang gekoesterde wens vanuit Maarssen-Dorp voor een directe verbinding naar Utrecht-centrum. Lijn 27 rijdt op het station van Maarssen door als lijn 13 naar Lage Weide en Utrecht CS (en andersom).

##### *Koesteren en verbeteren bereikbaarheid kleine kernen*

- Lijn 122 blijft als vaste buslijn behouden en de route wordt aangepast. De nieuwe route loopt van Tienhoven via Oud-Maarsseveen, Westbroek en winkelcentrum Overvecht naar station Overvecht. De bus gaat weer elke 60 in plaats van elke 64 minuten rijden.
- Lijn 127 komt in aangepaste vorm weer terug als vaste buslijn. Deze lijn zal op werkdagen overdag 1 keer per uur gaan rijden. De nieuwe route loopt van Haarzuilens via Vleuten-Oost en het Antonius Ziekenhuis naar station Leidsche Rijn.
- Bij U-flex Houten – Schalkwijk wordt een extra halte toegevoegd in Nieuwegein zodat vanuit het landelijk gebied makkelijker naar Nieuwegein en omstreken kan worden gereisd via bus- en tramhalte Wiersdijk.

##### *Overig*

- Lijn 5 (Maarssen – Terwijde – Utrecht CS – Voordorp) zal via de Vleutensebaan gaan rijden in plaats van de Jazzsingel;
- Lijn 6 (Terwijde – Utrecht CS – Overvecht) rijdt extra ritten tussen Utrecht CS en Overvecht om meer capaciteit te bieden;
- Lijn 9 (Utrecht CS – Galgenwaard) zal niet meer in de avonduren rijden. Lijn 341 (Utrecht CS – Wijk bij Duurstede) is het alternatief;
- Lijn 12 (Utrecht CS – Maarssen) wordt opgeheven. Alternatieven naar Utrecht CS zijn a) lijn 120 (zie lijn 120 concessie Utrecht Buiten) of b) reizen met de verlengde lijn 27 via station Maarssen die zonder overstap doorrijdt als lijn 13 (Maarssen - Utrecht CS), of c) reizen met lijn 27 naar station Maarssen en dan overstappen op de trein, of d) reizen met lijn 27 naar halte Sint Jacobsstraat en overstappen op lijnen 1, 3, 6 en 7 naar Utrecht CS. Per saldo wordt het aantal reismogelijkheden tussen Maarssen en Utrecht groter. Deze wijziging hangt samen met verlenging lijn 27 en aanpassing lijn 120.
- Lijn 29 (Bilthoven – Science Park – Vleuten) rijdt in de ochtendspits 2 in plaats van 4 keer per uur van Bilthoven naar Science Park. Op het drukste moment (8:35 uur) rijdt juist een extra rit vanaf Bilthoven. Hiermee blijft er voldoende capaciteit beschikbaar en wordt het huidige knelpunt opgelost;

- Lijn 34 (U-link Amersfoort - Zeist – Westraven) stopt in Amersfoort niet meer bij de halte Warande, maar bij de halte Groen van Prinstererlaan. Hierdoor kan lijn 34 in de toekomst op een toegankelijke bushalte halteren wat nu niet mogelijk is;
- Lijn 74 (Hoef en Haag – Nieuwegein – Utrecht CS – Zeist) en 84 (Hoef en Haag – Utrecht CS): het dubbel rijden van deze lijnen in de spitsrichting binnen Vianen zal komen te vervallen. Binnen Vianen gaat daardoor de frequentie in de spitsrichting omlaag van 8 naar 4 keer per uur. De verwachting is dat dit niet zal leiden tot capaciteitstekort;
- Lijn 84 (Hoef en Haag – Utrecht CS) en 184 (Vianen Lekbrug – Papendorp – Utrecht CS) zullen ook in de zomerperiode 4 keer per uur rijden in plaats van 2 keer per uur. Deze wijziging hangt samen met de wijziging op lijn 74. Hierdoor blijft in de zomerperiode het aantal reismogelijkheden tussen Vianen en Utrecht op peil;
- De nachtlijnen N1 (Utrecht – Maarssenbroek), N4 (Utrecht – Houten), N5 (Utrecht – Hoef en Haag), N6 (Utrecht – IJsselstein) en N9 (Utrecht – Soest) zullen beter aansluiten op de nachttrein op Utrecht CS. Hierdoor worden de nachtbusen aantrekkelijker om te gebruiken wanneer 's nachts vanuit een andere stad naar Utrecht wordt gereisd;
- U-flex Soesterberg – Huis ter Heide: er komt een extra halte bij het Justitieel Complex Zeist zodat deze instelling beter bereikbaar wordt met het OV.

### ***Concessie Utrecht Buiten (Keolis):***

#### *Versterken van snelle, hoogfrequente lijnen*

- Lijn 15/315 (15: U-link Amersfoort CS - Vathorst; 315: U-liner Amersfoort Vathorst – Amersfoort CS – USP). Lijn 15/315 wordt in Amersfoort versneld en rijdt niet meer via de Zielhorsterweg en Cornelius Drebbelstraat, maar via de Zijderupsvlinder. Halte Curiestraat komt hiermee te vervallen;
- Voor lijn 307 (U-liner Gouda – Utrecht CS) zal op verzoek van de gemeente Gouda de bushalte Doelenbrug vervallen, de bushalte Centrum is het alternatief binnen 400 meter. R-net lijn 497 naar Schoonhoven halteert ook niet op deze halte. Dit komt ten goede aan de snelheid voor de grootste groep reizigers tussen Montfoort/Oudewater naar station Gouda. Lijn 307 zal in de middagspits vaker doorrijden van Montfoort naar Oudewater. Ook komt er een extra late rit van Gouda naar Montfoort;
- Lijn 120 (Amsterdam – Breukelen – Utrecht CS) en lijn 326 (Amsterdam – Mijdrecht) zullen tijdelijk weer gekoppeld worden. Dat betekent dat lijn 326 tijdelijk met U-bus in plaats van U-liner materieel gereden gaat worden.
- Lijn 341 (U-liner Wijk bij Duurstede – Utrecht CS). Op verzoek van de gemeenteraad van Wijk bij Duurstede zal halverwege de dag (rond 13 uur) de rijrichting in Wijk bij Duurstede worden 'omgeklapt' op alle dagen. In de ochtend rijdt lijn 341 komende vanuit Utrecht de route in Wijk bij Duurstede rechtsom en in de middag rijdt lijn 341 in Wijk bij Duurstede linksom (met de klok mee). Halverwege de dag wordt de rijrichting dus omgedraaid. Lijn 341 krijgt in de avonden tussen Utrecht en Bunnik extra ritten ter vervanging van lijn 9 in Utrecht.
- Lijn 80 en lijn 380 (Amersfoort - Veenendaal) zullen tussen Amersfoort en Woudenberg beter gespreid worden waardoor er een herkenbaar 15-minutenpatroon ontstaat.
- Lijn 395 (Utrecht - Rotterdam) krijgt op vrijdag- en zaterdagavond een extra late rit tussen Utrecht CS en Schoonhoven.

#### *Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen*

- Lijn 195 (Utrecht CS – IJsselstein – Benschop) gaat in de ochtendspits vanuit Utrecht via bedrijventerrein Lage Dijk rijden en in de middagspits naar Utrecht via dit bedrijventerrein rijden via een halte op het bedrijventerrein in plaats van aan de Baronieweg. Hiermee wordt de tegenspits ook goed benut door forenzen;
- Lijn 105 (Montfoort – Woerden Station – Oudewater) vervangt de buslijnen 5 en 123 ten zuiden van Station Woerden, hiermee verbetert de betrouwbaarheid en neemt de rijtijd af. Het

bedrijventerrein in Woerden wordt met een nieuwe bushalte ontsloten. Reizigers zullen hierdoor een betrouwbare overstap krijgen op de treinen.

#### *Koesteren en verbeteren bereikbaarheid kleine kernen en wijken*

- Lijn 120 gaat in Maarssen via de route van de op te heffen lijn 12 door het dorp Maarssen rijden. Het dorp krijgt daarmee zelfs een betere verbinding met Utrecht Centraal op delen van de dag;
- Lijn 4 (Woerden Station – Centrum – Molenvliet) gaat voortaan in beide richtingen rijden in de ochtend- en middagspits. De lijn zal niet keren in Molenvliet, maar een lus rijden door en langs de wijk. Het gaat ten koste van lijn 3 (Woerden Station – Middelland – Molenvliet). De bushaltes blijven bediend door lijn 4, U-flex en/of de nieuwe lijn 105. Reizigers vanuit Woerden Noord en het centrum kunnen ook in de spits van en naar het station reizen;
- Buurtbus 503 (Eemdijk – Nijkerk), buurtbus 572 (Amersfoort Vathorst – Soestdijk Noord) en scholierenlijn 603 (Eemdijk – Nijkerk). Buurtbus 503 en scholierenlijn 603 worden opgeheven en een deel van het traject wordt dan met Buurtbus 572 bediend. Eemdijk – Bunschoten blijft hier gehandhaafd en Bunschoten – Nijkerk vervalt. Hiermee krijgt Eemdijk ook op zaterdag een verbinding met Bunschoten-Spakenburg én Baarn. Buurtbus 572 wordt ingekort tot Amersfoort Vathorst – Baarn, lijn 573 en 272 zijn het alternatief voor reizigers.
- Lijn 1/501 (1: Amersfoort CS – Isselt – Soesterkwartier – CS: 501: Wijkbus Soesterkwartier). Om de route voor reizigers te versnellen stopt lijn 1 niet meer op halte Birkhoven Park. Hierdoor zijn reizigers (buiten de spitsrichting) sneller op Amersfoort Centraal. Reizigers vanaf Birkhoven Park kunnen gebruikmaken van lijn 501 of halte Soesterweg met lijn 70;
- Lijn 6 (Amersfoort CS – Liendert/Rustenburg) gaat over de Van Randwijcklaan te rijden om zo een groter deel van de wijk Liendert een uitstaphalte te bieden én de reistijdbetrouwbaarheid richting Rustenburg te verbeteren;
- Lijn 505 (Buurtbus Oudewater – Schoonhoven – IJsselstein – Montfoort) wordt in Lopik opgeknipt in twee delen: Oudewater – Schoonhoven – Lopik en Lopik – IJsselstein – Montfoort, omwille van de chauffeursvoorziening en stalling bij Lopik. Er zijn nauwelijks doorgaande reizigers; de impact is minimaal.
- Lijn 83 (Veenendaal) wordt lijn 1 en fungeert daarmee als stadsdienst. Samen met lijn 87 ontsluiten deze lijnen de verschillende wijken in Veenendaal. Lijn 1 gaat gekoppeld rijden met lijn 87 via station Veenendaal-De Klomp;
- Diverse buslijnen zullen gekoppeld worden. Dat betekent dat reizigers geen overstap meer zullen hebben op het eindpunt maar kunnen blijven zitten. In Amersfoort worden lijnen 1 (Amersfoort CS – De Isselt) en 19 (Amersfoort CS – ISVW), 3 (Amersfoort CS – Vathorst) en 70 (Amersfoort CS – Soest – Hilversum) (U-link) en 6 (Amersfoort CS – Liendert) en 56 (Amersfoort CS – Zeist – Wijk bij Duurstede) gekoppeld. In Hilversum worden lijnen 58 (Driebergen-Zeist – Hilversum) en 121 (Hilversum – Mijdrecht) gekoppeld. Lijn 376 zal als stamlijn fungeren tussen Bunschoten-Spakenburg, Amersfoort, Utrecht Science Park en Vianen. Lijn 302 en 315 zorgen tussen Amersfoort CS en Utrecht Science Park voor voldoende capaciteit. Hierdoor verbetert de exploitatieve efficiency en krijgen reizigers meer rechtstreekse verbindingen.

#### *Ontsluiten woningbouw*

- Een nieuwe buslijn 1 gaat doordeweeks twee keer per uur rijden tussen Mijdrecht Centrum en Uithoorn Busstation via de nieuwbouwlocatie Oosterland (800 woningen). Om dit te kunnen doen wordt lijn 123 ingekort tot Mijdrecht vanaf Woerden. Lijn 330 biedt een snelle en frequente verbinding tussen Mijdrecht en Uithoorn.

#### *Overig*

- Door de toename van de rijtijden heeft Keolis gezocht naar een mogelijkheid om binnen de maximaal te besteden exploitatiebijdrage het vervoeraanbod in stand te laten. Keolis stelt voor om net als Transdev een voorzomerdienstregeling vanaf mei te gaan rijden. In deze periode is de vervoervraag al flink gedaald waardoor met minder ritten voldoende capaciteit geboden kan worden. Dit houdt in dat op een aantal lijnen een vakantiedienstregeling wordt gereden.

Scholierenlijnen en lijnen met een belangrijke onderwijsfunctie blijven rijden. Op een aantal lijnen wordt maatwerk toegepast door extra ritten toe te voegen om voldoende capaciteit te bieden.

- Om breder personeel te kunnen werven wil Keolis klein materieel (dat gereden kan worden met een B-rijbewijs) gaan inzetten op gezette momenten en lijnen om het zo mogelijk te maken om chauffeurs met een D-rijbewijs vrij te spelen voor andere momenten. De bussen die ingezet worden kunnen maximaal 8 personen vervoeren. De inzet zal dus tot rustige ritten beperkt zijn en heeft daarmee weinig impact voor reizigers.
- Op Lijn 59 (Hilversum – Zeist) vervalt de halte Prins Hendriksoord vanwege zeer gering gebruik (gemiddeld 0,3 in-/uitstappers per dag) en herinrichting van de weg. Alternatieve halte Ernst Sillemhoeve is binnen acceptabele loopafstand. Hetzelfde geldt voor lijn 80 (Amersfoort CS – Veenendaal De Klomp) halte De Dennen in Renswoude aan de N224. Halte De Dennen heeft gemiddeld 2 in-/uitstappers per weekdag en 0,5 in een weekenddag. En door reconstructie van dit 80 km/u-wegvak is er vanuit verkeersveiligheid geen vrijliggende halte (haltekom) inpasbaar en dus daarmee niet acceptabel. Dichtstbijzijnde alternatieve halte is in de kern Renswoude (Barneveldsestraat op 700 meter).
- Halte Warande (Amersfoort) wordt opgeheven voor de lijn 70 (U-link Amersfoort – Soest – Hilversum) en 302/315/376 (U-liner Amersfoort – Utrecht Science Park), omdat deze niet toegankelijk ingericht kan worden, vooral voor bussen met een lengte van 15 of 18 meter. Deze halte heeft binnen 400 meter lopen de alternatieven. Voor de lijnen richting Utrecht kan opgestapt worden op Amersfoort Centraal en Prins Frederiklaan. In Amersfoort vervallen ook de haltes Birkhoven Park (lijn 1) en Het Masker (lijn 4) met als reden dat hiermee een versnelling ontstaat en er in de directe nabijheid een alternatieve halte beschikbaar is. Afstemming heeft met Amersfoort plaatsgevonden en is akkoord.

De plannen in De Ronde Venen, IJsselstein en Woerden sluiten aan op de wensen van de gemeenten en ondernemers.

#### **Argumenten:**

Beide vervoerplannen zijn getoetst aan de hand van de geldende concessie-afspraken:

- Voldoet het jaarlijks vervoerplan aan de concessie en de uitgangspuntennotitie van de provincie?
- Heeft voldoende afstemming met positief resultaat plaatsgevonden, onder andere op het gebied van onderlinge aansluitingen en voorkomen van ongewenste paralleliteit of het wegvallen van grensoverschrijdende verbindingen?
- Is voldoende gemotiveerd en onderbouwd dat sprake is van een efficiencyverbetering of een verbetering voor reizigers, in het bijzonder als de concessiehouder wil afwijken van een ROCOV-advies of een breed gedragen standpunt uit de consultatie.

Hierbij geldt voor beide concessies het programma van eisen concessie Utrecht Binnen en concessie Utrecht Buiten. De plannen voldoen aan deze afspraken.

#### **Participatie:**

Deze plannen hebben een uitgebreid participatietraject doorlopen. Diverse gemeenten, MRU West, Regio Amersfoort, het ROCOV, bedrijven en inwoners van de provincie hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De inspraak van deze stakeholders zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. De inspraak is met een reactie daarop van de vervoerders opgenomen in de consultatienota. Deze is als bijlage bij de vervoerplannen gevoegd (zie bijlage 1 Vervoerplan 2027 Utrecht Binnen en 2 Vervoerplan 2027 Utrecht Buiten).

Zoals gebruikelijk is ook aan inwoners van de provincie gevraagd wat men van de wijzigingsvoorstellen vond middels een online publieksenquête. Op de digitale enquête hebben 11 organisaties en 1.101 personen gereageerd. De stakeholders die hebben gereageerd via de online publieksconsultatie zijn:

- |                                                            |                            |
|------------------------------------------------------------|----------------------------|
| • Ecotransferium – Bedrijventerrein De Wetering – Haarrijn | • Lisman Vorkheftrucks     |
| • Gemeente Utrecht wijkbureau Noordwest                    | • SDB                      |
|                                                            | • Heritage Auctions Europe |

- Restaurant De Dennen
- Stichting U op leeftijd
- Buurtbusvereniging Woerden Breukelen
- MoBaaS
- Lokaal Sociaal '26, Benschop
- CU-SGP, Lopik

Het aantal respondenten per gemeente staat grotendeels in verhouding tot het aantal inwoners. Enkele gemeenten hebben een oververtegenwoordiging: Bunnik, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vijfheerenlanden en Wijk bij Duurstede. Dit is verklaarbaar, omdat in Stichtse Vecht twee grote wijzigingen in de vervoerplannen zitten en er in Wijk bij Duurstede nog veel ongenoegen is over de wijzigingen uit het vervoerplan 2026. Andere gemeenten hebben juist een ondervertegenwoordiging: Amersfoort, Baarn, Soest, Utrecht en Veenendaal. Dit komt door de grootte van de gemeente of het ontbreken van relevante wijzigingsvoorstellen voor die gemeente. Er waren 589 respondenten wonend in de concessie Binnen en 462 respondenten in de concessie Buiten.

Over het algemeen volgt de leeftijd van de respondenten het patroon van de omvang van de leeftijdscohorten van inwoners van de provincie volgens het CBS op 1 januari 2026. Wel zijn het aantal respondenten ouder dan 40 jaar oververtegenwoordigd. Het merendeel van de respondenten is frequent OV-reiziger. De meeste respondenten gebruiken het OV als forens. Het aantal respondenten dat reist voor school of studie is relatief laag ten opzichte van het gebruik dat bij ons bekend is. Frequente reizigers waren op moment van de consultatie (april-mei 2026) het minst tevreden over het OV.

Voor de concessie Utrecht Buiten heeft een tweede, vereenvoudigde, consultatie plaatsgevonden in juli / augustus jl. Naar aanleiding van de aanhoudende uitvoeringsproblematiek heeft Keolis gedurende en na de reguliere consultatieronde de operationele resultaten uitgebreid geanalyseerd en aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Op basis hiervan zijn nieuwe inzichten ontstaan en zijn meerdere verbetervoorstellen uitgewerkt. Deze voorstellen waren ten tijde van de eerdere consultatieronde nog niet beschikbaar. Gezien de achterblijvende prestaties van de concessie en onze gezamenlijke ambitie om reizigers een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersproduct te bieden zijn er daarom aanvullende wijzigingsvoorstellen in het vervoerplan opgenomen. Deze voorstellen konden vanwege de resterende tijd binnen het reguliere vervoerplanproces de uitgebreide consultatie niet volledig doorlopen. Deze zijn versneld geconsulteerd en aan betreffende gemeenten en het ROCOV voorgelegd en akkoord bevonden. Het gaat om de volgende wijzigingen:

- Koppelen van diverse buslijnen;
- Anders inrichten van de lijnen binnen de bundel Amersfoort-USP met lijn 376 als stamlijn;
- Invoering voorzomerdienstregeling op een aantal buslijnen (zoals deze er ook al is voor concessie Utrecht Binnen);
- Aparte buslijn 1 tussen Mijdrecht Centrum en Uithoorn Busstation via de nieuwbouwlocatie Oosterland (800 woningen) in plaats van doortrekken lijn 121 naar Uithoorn;
- Inzet van kleinere bussen op een aantal lijnen op rustige momenten met lage bezetting.

Het enige voorstel van beide concessies waar na doorlopen van het consultatietraject niet overwegend positief op is gereageerd is het opheffen van lijn 122 (Utrecht-Noord – Nieuw Loosdrecht). Tijdens Praten met de Staten is ingesproken over het (eerder) laten vervallen van de lijnen 122 en 127 (Vleuten – Kockengen). Tijdens de vergadering van Provinciale Staten op 8 juli jl. zijn de moties M26-88 en M26-89 aangenomen waarin wordt opgeroepen lijn 122 niet te laten vervallen en lijn 127 als vaste buslijn terug te laten komen. We hebben daarnaast nog steeds veel verzoeken gekregen voor het aanpassen van de route van lijn 341 in Wijk bij Duurstede.

Alle consultatiereacties gezamenlijk zijn aanleiding geweest enkele maatregelen uit de concept vervoerplannen aan te passen. Het gaat om de volgende wijzigingen:

- Utrecht Binnen:
  - Naar aanleiding van de aangenomen moties M26-88 en M26-89 is het definitieve vervoerplan van Utrecht Binnen aangepast. Lijn 122 zal in aangepaste vorm behouden blijven waarbij de wens om weer door te rijden naar station Overvecht wordt ingewilligd. Om de verbinding aantrekkelijk te

houden is onderzocht hoe deze lijn minimaal als uursdienst in stand gehouden kon worden. Gezien het aantal reizigers en efficiënte inzet van het beschikbare voertuig is ervoor gekozen de lijn aan de andere zijde in te korten tot Tienhoven. Daarmee ontstaat dus een nieuwe lijn 122 van Tienhoven via Oud-Maarsseveen, Westbroek en het winkelcentrum Overvecht naar station Overvecht. Net als nu zal U-flex in de avonden en het weekend beschikbaar blijven, zodat reizigers naar deze kernen ook dan gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Reizigers van en naar Nieuw-Loosdrecht kunnen ook overdag gebruikmaken van U-flex.

Lijn 127 is sinds december 2025 vervangen door U-flex. Als uitwerking van de aangenomen motie zal deze lijn terugkomen als vaste buslijn. Hierbij is gekeken hoe reizigers uit dit gebied een zo goed mogelijk verbinding aangeboden kan worden en komt niet een-op-een de oude route terug. Lijn 127 zal op weekdays overdag 1 keer per uur gaan rijden van Haarzuilens via Vleuten-Oost en het Antonius Ziekenhuis naar station Leidsche Rijn. Hiermee zijn bestemmingen als het ziekenhuis en het winkelcentrum Leidsche Rijn rechtstreeks en sneller bereikbaar. Hiermee wordt verwacht dat er meer reizigers gebruik kunnen maken van de lijn dan voorheen. In de avond en het weekend, als lijn 127 niet rijdt, blijft U-flex beschikbaar.

Deze uitbreidingen zijn, in tegenstelling tot andere uitbreidingsvoorstellen uit het Pluspakket (zie hieronder onder het kopje "kanttekeningen-Pluspakket), wel door te voeren omdat deze lijnen gereden worden met kleine 8-persoons voertuigen en chauffeurs met B-rijbewijs.

- Met de aanpassingen in het definitief vervoerplan worden de moties M26-88 en M26-89 afgehandeld.
  - Er werd voorgesteld om lijn 6 via de Moldaureef te laten rijden. Deze route lijkt, na rijtijdmetingen door Transdev, echter geen tijds winst op te leveren en geen winst voor de reiziger. Dit voorstel is uit het vervoerplan gehaald;
  - In het U-flex gebied Zeist/Austerlitz wordt een extra halte toegevoegd bij het verpleeghuis Zonnebos;
  - In het U-flex gebied Houten Buitengebied wordt de extra halte Cothen Langbroekerweg toegevoegd. Dit zodat vanuit bijvoorbeeld 't Goy direct richting het oosten gereisd kan worden en deze reis niet meer via Houten hoeft te gaan. Op deze manier krijgt dit U-flex gebied overstapmogelijkheden in alle richtingen (noord: stations en voorzieningen in Houten, oost: Cothen Langbroekerweg, west: Nieuwegein Wiersdijk, zuid: veerpont Culemborg).
- Utrecht Buiten:
- Lijn 4 (Station Woerden – Molenvliet) zal een lusje rijden in plaats van keren in de wijk. Hiermee worden meer haltes bediend en is de keerlocatie minder kwetsbaar voor verstoringen;
  - Lijn 195 (Benschop – IJsselstein – Utrecht CS) zal niet op de Baronieweg, maar op de Nijverheidsweg gaan halteren, omdat de haltevoorzieningen hier beter in te passen zijn en de looproute veiliger is;
  - Lijn 341 (Utrecht-Wijk bij Duurstede) zal op verzoek van de gemeente Wijk bij Duurstede halverwege de dag (rond 13 uur) een omklap van de rijrichting krijgen op alle dagen. In de ochtend rechtsom en in de middag linksom door Wijk bij Duurstede. We zien namelijk dat de huidige opzet van de route niet leidt tot de beoogde reizigersgroei. Daarnaast blijkt de beoogde nieuwe halte aan de noordkant van de gemeente aan de N229 (vlak voor de rotonde met de N229 richting Cothen) erg lastig inpasbaar. Met de voorgestelde variant kan met gelijkblijvende frequenties tegemoetgekomen worden aan de consultatiereacties. Dit zal een tijdelijke wijziging zijn (naar verwachting tot 2029) tot de woonwijk Geer 3 wordt ontwikkeld en de Romeinenbaan/busstation worden afgesloten. Dan zal de route/opzet van lijn 341 weer aangepast moeten worden.
  - De hierboven onder de vereenvoudigde consultatie genoemde maatregelen.

#### Kanttekeningen:

##### *Uitvoeren dienstregeling conform afspraak*

Beide vervoerders geven aan uitdagingen te zien voor het betrouwbaar kunnen uitvoeren van het volledige Basispakket per 13 december 2026. De personeelsproblematiek is zeker niet opgelost en blijft een belangrijk aandachtspunt voor (de uitvoerbaarheid van) de vervoerplannen 2027. Dit betekent dat er, zeker in Utrecht

Binnen, een groot risico zou zijn op flink verhoogde rituitval als Transdev direct in december de dienstregeling conform vastgesteld vervoerplan zou gaan rijden. Aangezien we dit zeer onwenselijk vinden zal Transdev in december starten met een dienstregeling op, of iets boven, het niveau van de huidige afgeschaalde dienstregeling. Het streven blijft uiteraard wel om de dienstregeling zo snel mogelijk op te schalen naar het volledige Basispakket. Ook voor de concessie Utrecht Buiten is er een risico dat niet meteen in december gestart gaat worden met de 100% dienstregeling conform Basispakket. Op dit moment is die duidelijkheid er nog niet. Zoals we u middels de maandelijkse memo's met updates uitvoeringsproblematiek concessies laten weten blijven we de beschikbare sturingsinstrumenten gebruiken om de vervoerders ertoe te zetten de dienstregeling conform afspraak uit te voeren.

### ***Pluspakket***

Met de uitgangspunten vervoerplannen 2027 hebben we een Basis- en Pluspakket uitgevraagd. Bij het opstellen van de uitgangspunten eind 2025 gingen we er vanuit dat ondanks de extra aangeboden DRU's bij start concessies er een behoefte zou zijn om voor 2027 wederom extra DRU's aan de dienstregeling toe te voegen. Vanwege de toen verwachte groei van het aantal reizigers was de wens om het ov-aanbod uit te breiden, om zo capaciteitsproblemen tegen te gaan of te voorkomen. Ook was/is er de wens om nieuwe woningbouwlocaties van goed ov te voorzien. Daarbij hebben we toen gesteld dat we wel in overleg met de vervoerders wilden bekijken in hoeverre de uitbreidingen daadwerkelijk nodig zijn (op basis van bezettingen en ontwikkelingen in 2026) en of de uitbreidingen betrouwbaar kunnen worden uitgevoerd, gelet op onder andere de nog steeds krappe personeelsmarkt. Deze uitbreidingsbehoefte was er met name voor de concessie Binnen. We zien nu dat met name in de concessie Binnen een grote uitvoeringsproblematiek is en daar het aantal reizigers niet conform verwachting groeit en er daarmee minder uitbreidingsbehoefte is. In deze concessie zit ook de grootste problematiek in het betrouwbaar kunnen uitvoeren van de aangeboden dienstregeling. Daarmee is ook de verwachting dat het betrouwbaar kunnen uitvoeren van een Pluspakket in 2027 niet haalbaar is. Ook voor de concessie Buiten zit een uitbreidingsbehoefte waarvan het zeer de vraag is of deze in 2027 via het Pluspakket gerealiseerd kan worden.

In overleg met de beide vervoerders zijn daarom de Pluspakketten uit de vervoerplannen gehaald. Het is niet zinvol om loze verwachtingen te gaan wekken voor de uitvoering van de Pluspakketten.

### ***De wijzigingsvoorstellen uit de vervoerplannen die het meest gevoelig liggen bij reizigers en/of gemeenten/stakeholders:***

#### *Concessie Utrecht Binnen (Transdev):*

- Tram 22 (Utrecht CS - Science Park) gaat in de spits van 12 naar 16 keer per uur rijden. Daarnaast gaat de tram ook in het weekend en in de avond na 22:00 uur rijden. In overleg met Transdev wordt onderzocht met welk tijdschema deze uitbreidingen gerealiseerd kunnen worden. Dit zal waarschijnlijk medio 2027 zijn. Dit is met name afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende personeel. Veel trambestuurders zijn namelijk ook buschauffeur en de buschauffeurs zijn hard nodig om de basisdienstregeling betrouwbaar uit te kunnen voeren. Als eerste wordt de frequentie in de spits uitgebreid, daarna het rijden in de avond daarna in het weekend;
- Het laten vervallen van lijn 122 (Utrecht-Noord – Nieuw-Loosdrecht) ligt gevoelig. Bewonersverenigingen en inwoners van de kernen hebben hierop gereageerd en in de PS-vergadering van 8 juli is een motie aangenomen (zie hierboven onder kopje "participatie"). Onderkend wordt dat OV een belangrijke rol heeft in ontsluiting van kleine kernen. Het voorstel is aangepast en lijn 122 blijft rijden (zie verder hierboven onder het kopje "participatie").

#### *Concessie Utrecht Buiten (Keolis):*

- Er wordt voorgesteld om op een aantal lijnen een aantal haltes op te heffen. Het opheffen van haltes ligt vaak gevoelig. In alle gevallen is er een onderbouwing voor. Het meest gevoelige voorstel betreft het opheffen van halte De Dennen op lijn 80 (Amersfoort - Veenendaal) op de N224 (nabij Renswoude). Deze halte heeft een zéér gering aantal instappers en in de plannen voor grootschalig onderhoud van de provincie is het niet mogelijk hier een volwaardige vrijliggende halte aan te leggen. Een aanliggende halte (op de provinciale weg – 80 km/u-wegvak) vinden wij hier niet veilig. Het voorstel voor opheffing

van de halte De Dennen is gedaan in samenspraak met de provinciale projectleiders die de reconstructie voorbereiden van dit wegvak. Dit is ook besloten in de 'Investeringsbeslissing verkeersveiligheidsstudie N224 Renswoude' van 7 juli 2025 (UTSP-2045121916-307). De betreffende ondernemer (restauranthouder) die daar in de buurt is gevestigd is daar niet content mee en ROCOV adviseert ook negatief;

- Lijnvoering lijn 341 Wijk bij Duurstede. Er ligt nog steeds druk vanuit inwoners en de gemeente Wijk bij Duurstede op het aanpassen van de route van lijn 341 naar de oude situatie of een variant waarbij de rijrichting halverwege de dag wordt omgeklapt. In het concept vervoerplan is de variant van het halverwege de dag omklappen van de rijrichting in Wijk bij Duurstede opgenomen op alle dagen. Met deze variant wordt tegemoetgekomen aan het verzoek van de gemeente Wijk bij Duurstede zonder dat de frequentie fors dient te worden verlaagd (zoals bij de variant "terug naar oude route").

### ***Gevolgen afwaardering wegen***

Voor 2027 is nu niet de verwachting dat invoering 30 km/u gevolgen gaat hebben. Medio 2026 heeft een bijstelling plaatsgevonden voor concessie Binnen. Daar worden als gevolg van extra benodigde rijtijd door invoering 30 km/u DRU's uit de dienstregeling gehaald in Utrecht stad. Per december zal er geen verdere afschaling plaatsvinden.

Voor de concessie Buiten is 30 km/u op 30 januari jongstleden al ingevoerd in Amersfoort. De eerste rijtijdmetingen laten zien dat er geen extra rijtijd in de dienstregeling benodigd is en voor december aanstaande zal naar verwachting geen extra bijstelling nodig zijn. Mocht blijken dat dit later toch nodig is dan zullen deze extra DRU's binnen de gemeente moeten worden gecompenseerd door versnellingen elders of een bijstelling van de dienstregeling.

### **Financiële consequenties:**

De voorliggende Vervoerplannen 2027 brengen naar verwachting exploitatiekosten van € 120,85 mln met zich mee (inclusief reservering van € 350.000 voor nog gewenste uitbreiding van de tram naar USP in de spits 16 keer per uur en weekendbediening gedurende september t/m december 2027). Van de totale kosten is een bedrag van circa € 0,5 mln per jaar benodigd voor de uitvoering van de moties van de lijnen 122 en 127 waar niet in voorzien was. Voor het dienstregelingsjaar 2027 is in totaal € 120,5 miljoen in de begroting beschikbaar voor de OV-concessies. Ten opzichte van voorgaande jaren is dit budget structureel lager. Deze verlaging is het gevolg van een positief aanbestedingsresultaat, waardoor de begroting structureel per saldo met 5,1 miljoen neerwaarts is bijgesteld.

Het financiële kader voor beide concessies past hiermee niet binnen de doorkijk 2025–2028 van de Programmabegroting 2026 en het meerjarige OV-kostenniveau zoals opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Publieke Mobiliteit 2024–2029 (programma 5: Bereikbaarheid – Publieke Mobiliteit, pijler 5.2 Duurzaam concessiemanagement). Op de begroting 2027 ontstaat een tekort van € 350.000 dat is terug te voeren op de meerkosten vanwege de uitvoering van de moties 122 en 127. Aangezien Transdev vanaf medio december niet volledig de dienstregeling conform vastgesteld vervoerplan gaat rijden kan voor vervoerplan 2027 de op de begroting ontbrekende € 350.000 worden gefinancierd vanuit de ingehouden exploitatiebijdrage gedurende 2027. Voor 2028 en verder zal gezocht moeten worden naar aanvullende financiering.

In de praktijk kunnen de kosten voor de concessies hoger of lager uitvallen als gevolg van de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid in de nieuwe concessies, van ritrituitval die wordt afgetrokken van de exploitatiesubsidie, minder gereden DRU's, opgelegde boetes en als gevolg van definitieve indexaties. Daarbij geldt dat dergelijke voor- of nadelen worden verrekend met de daarvoor ingestelde egaliseriereserve OV-concessie. Tevens wordt de reserve in het najaar aangevuld met de Grinwis-middelen, waardoor te zijner tijd voldoende dekking is om overschrijdingen op te kunnen vangen.

In de OV-concessies zijn afspraken vastgelegd over de indexatie van de exploitatiebijdrage die de vervoerders ontvangen. Voor de provinciale begroting geldt dat het programma 5. Publieke Mobiliteit wordt gecompenseerd voor deze stijgende kosten vanuit de stelpost loon/prijscompensatie, die is opgenomen bij het onderdeel Algemene middelen in de begroting.

**Vervolgprocedure / voortgang:**

De vervoerders werken de vervoerplannen verder uit in een nieuwe dienstregeling die in zal gaan op 13 december 2026. Communicatie over de nieuwe dienstregeling richting reizigers vindt plaats door de vervoerders. Daar waar voor de reizigers noodzakelijk, zal verdere afstemming plaatsvinden met vervoerders van omliggende concessies.

Gedurende de concessies zullen we de komende jaren het OV blijven doorontwikkelen en uitbreiden en het OV-aanbod aanpassen op basis van reizigersgroei, uitbreiding woningaanbod en andere relevante ontwikkelingen. We hebben de concessies (en de -financiering) daar ook specifiek op ingericht. Naast specifieke OV-maatregelen kijken we daarbij ook naar andere Publieke Mobiliteitsmaatregelen zoals deelfietsen in combinatie met goede haltevoorzieningen.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen