

Datum Utrecht, 22 mei 2025
Onderwerp U10 reactie op concept vervoerplan Utrecht Buiten 2026
Behandeld door Bastian Jansen, strategisch adviseur mobiliteit U10, i.s.m. U10-gemeenten

Aan Keolis tav de heer van Grol, cc aan Provincie Utrecht

Geachte heer van Grol,

Met deze brief reageren de U10 gemeenten gezamenlijk op de consultatieversie van het vervoerplan Utrecht Buiten 2026 van Keolis. Wij beginnen met enkele algemene reactiepunten. Als bijlage sturen wij u een tabel toe met gedetailleerde reactiepunten per gemeente en per lijnnummer.

Op de eerste plaats willen wij u complimenteren met dit concept vervoerplan. Het aanbod aan openbaar vervoer komt met dit vervoerplan op de meeste plekken in onze regio weer op het niveau van voor de Corona pandemie. Dat overtreft onze verwachtingen. Na jaren van afschalingen in de dienstregeling, zowel vanwege de afnemende vervoersvraag als door personeelstekorten, hopen we met U-OV in 2026 een stevige stijging van de vervoersvraag te bereiken die past bij het aanbod aan openbaar vervoer dat u wilt gaan rijden.

Het concept vervoerplan 2026 bevat voor onze gemeenten veel verbeteringen. We profiteren van de een verhoging van de geleverde inzet met 15% meer dienstregelingen in het concessiegebied. Daarnaast zijn er op veel lijnen hogere frequenties in de spitsperioden en zijn de spitsperioden verlengd. Wij zijn van mening dat het essentieel is om uitgebreid te communiceren over deze positieve ontwikkelingen in de lijnvoering en dienstregeling. Uitgebreide communicatie kan bijdragen aan een positiever imago voor het openbaar vervoer en hopelijk ook een flinke toename van het gebruik. Een communicatiestrategie gericht op afzonderlijke kernen is ons inziens daarvoor het meest geschikt en de U10 gemeenten werken graag met u samen om daar invulling aan te geven.

Bij het aanbod dat u met dit vervoerplan doet, hebben wij ook enkele kritische vragen:

- Kan Keolis deze groei waarmaken gezien de krapte op de arbeidsmarkt waarvan we de afgelopen jaren in het openbaar vervoer behoorlijk last hebben gehad?
- Is er in december 2025 genoeg nieuw elektrisch materieel beschikbaar om de dienstregeling te kunnen rijden?
- Is er voor al deze elektrische bussen voldoende laadinfrastructuur aanwezig op eindhaltes en busstations en kan deze laadinfrastructuur aangesloten worden op het overvolle stroomnet?
- Is er op eindhaltes en busstations voldoende opstelcapaciteit voor bussen, specifiek dubbelgeleed materieel, tijdens de pieken in de dienstregeling?

Deze vragen passen bij de groeispurt die u wilt realiseren en daarover gaan wij graag met u in gesprek.

Eén merknaam voor alle OV in de regio

U gaat in de hele provincie Utrecht, samen met Transdev, de concessiehouder voor de concessie Utrecht Binnen, rijden onder één merknaam: U-OV. Naast een eenduidige uitstraling voor al het OV in de provincie is dit voornemen vooral van belang voor de begrijpelijkheid, vindbaarheid en

efficiëntie van de OV-reisinformatie. Beide vervoerders zullen werken met één website en één reisplanner. Dit is wat ons betreft een enorme verbetering voor de OV-reiziger in de provincie Utrecht.

Lijnnummers niet aanpassen

We lezen in uw concept vervoerplan en in dat van Keolis voorstellen om de lijnnummering verder te uniformeren/rationaliseren. Dit leidt echter tot aanpassing van lijnnummers die pas vrij recent zijn geüniformeerd en nu een grote herkenbaarheid hebben. Het belangrijkste voorbeeld is lijn 50 naar Driebergen-Zeist en Wageningen. Dit is een belangrijke doorgaande lijn waarvoor het niet wenselijk is om een andere nummering te gaan gebruiken.

Uitwerken routing van buslijnen

De routing van buslijnen is binnen gemeenten mede afhankelijk van het materieel dat ingezet wordt op de lijn. In het vervoerplan staan diverse voorbeelden van voorgenomen routing met materieel dat voor de betreffende infrastructuur ongeschikt is. Een voorbeeld is de Schaerweidelaan in Zeist, die ongeschikt/ongewenst is als busroute. In de uitwerking van het vervoerplan zullen dit soort belangrijke details met de betreffende gemeenten verder uitgewerkt moeten worden.

Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen

Net als in de voorgaande jaren blijven wij aandacht vragen voor het beter met openbaar vervoer bereikbaar maken van bedrijventerreinen. Wij snappen dat de exploitatie van buslijnen naar bedrijventerreinen lastiger is dan buslijnen naar woongebieden. De regionale ambities op het gebied van mobiliteitstransitie én arbeidsparticipatie vragen de komende jaren echter om een substantiële verbetering van de OV-bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Samen met het Goedopweg programma, dat via de werkgeversaanpak inzicht heeft in de specifieke wensen en reisrelaties op terreinen, bekijken we graag met u de mogelijkheden voor verbeteringen.

30 km per uur in stedelijk gebied

Zoals ook in het concept vervoerplan wordt geconstateerd, gaan steeds meer wegebeheerders over op het invoeren van een standaard snelheidsregime van 30km/u binnen de bebouwde kom ten behoeve van de verkeersveiligheid. Dit geldt met name in de meest verstedelijkte gebieden. Zo wordt in gemeente Utrecht de eerste fase van het nieuwe snelheidsregime in 2026 geëffectueerd. De vraag is wat de verdere invoering van 30 km/u voor gevolgen heeft voor de gepresenteerde groei van 15%, zowel in het stedelijk gebied als op busroutes die via het stedelijk gebied de regio inlopen. Het effect kan zijn dat deze groei (substantieel) lager uitkomt.

Ook in andere gemeenten worden 30 kilometer zones overwogen, zoals in Nieuwegein en Houten. Dit brengt het risico met zich mee dat de hoeveelheid benodigde dienstregelingsuren voor buslijnen toeneemt. Graag bespreken we met u hoe we de effecten van de invoering van 30 kilometer zones op de kwaliteit van het OV kunnen minimaliseren of mitigeren.

Werkzaamheden

Naast de invoering van 30 kilometer zones zijn werkzaamheden een potentiële bron van vertraging en verslechtering van de OV kwaliteit. U noemt zelf de geplande werkzaamheden in Utrecht rond het Smakkelaarsveld en Lombokplein, waar veel buslijnen langskomen, als een bedreiging voor de uitvoering van het vervoerplan 2026. Ook op andere plekken in de stad en regio zullen komend jaar werkzaamheden plaatsvinden die normale dienstregeling (tijdelijk) onmogelijk maken. Graag gaan wij met u in overleg over waar deze werkzaamheden plaatsvinden en hoe we gezamenlijk, bijvoorbeeld door andere routing, de overlast kunnen beperken en de OV exploitatie zo goed mogelijk kunnen houden.

Koppeling Vervoerplan met concessie Regionale Deelfietsen

Wij vragen speciaal aandacht voor de regionale aanbesteding van deelfietsen die ertoe moet leiden dat vanaf begin 2026 deelfietsen beschikbaar komen in onze regio tegen een aantrekkelijk tarief. Het combineren/aan elkaar verbinden van het deelfietssysteem met het OV-systeem, met name bij de OV haltes, is van groot belang voor een goede exploitatie van zowel de OV-concessies als de concessie voor de deelfietsen. Wij inventariseren graag samen met u op welke plekken we specifiek op de beschikbaarheid van deelfietsen moeten inzetten ten behoeve van het voor- en natransport.

Nachtlijnennet

Vanuit alle gemeenten die het betreft, zijn er complimenten over het voortzetten van de verschillende nachtnetlijnen die al sinds 2025 rijden. Ook voor de geplande uitbreiding naar de donderdagen. Die is voor thuiswonende studenten van groot belang en doet de ontplooiingsmogelijkheden voor groepen inwoners verder toenemen.

De bovenstaande algemene reactiepunten op het concept vervoerplan bieden wat ons betreft een basis voor gesprek. De bijlage bevat onze reactiepunten en vragen per pagina en op lijnniveau. Wij vernemen ook graag uw reactie op deze punten.

Met vriendelijke groet namens de U10-gemeenten,

Bastian Jansen
Strategisch adviseur mobiliteit U10