

Datum Utrecht, 22 mei 2025
Onderwerp U10 reactie op concept vervoerplan Utrecht Binnen 2026
Behandeld door Bastian Jansen, strategisch adviseur mobiliteit U10, i.s.m. U10-gemeenten
Aan Transdev tav de heer R. Smaal, cc aan provincie Utrecht

Geachte heer Smaal,

Met deze brief reageren de U10-gemeenten gezamenlijk op de consultatieversie van het vervoerplan Utrecht Binnen 2026 van Transdev. Wij beginnen met enkele algemene reactiepunten, ook naar aanleiding van het gesprek dat onze bestuurders met u voerden op de U10 Bestuurstafel Duurzame Bereikbaarheid van 16 april jl. Als bijlage sturen wij u een tabel toe met gedetailleerde reactiepunten per gemeente en per lijnummer.

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 verhoging van de geleverde inzet met 13% meer dienstregelingsuren in het concessiegebied. Daarnaast zijn er op veel lijnen hogere frequenties in de spitsperioden en zijn de spitsperioden verlengd. Zo zien we bijvoorbeeld in Houten de terugkeer van de busverbinding naar USP met lijn 32 (2x per uur in de ochtend- en avondspits) en extra ritten van lijn 48 (Houten-Nieuwegein-Maarsse) in de ochtend- en middagspits. Ook zien we een verbetering van de bediening van lijn 47 en 48 in het weekend. Lijn 47 blijft elk half uur rijden en dat met grotere voertuigen. Lijn 47 gaat daarnaast meedoen in de ochtendknoop.

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 Transdev 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.

Als specifiek voorbeeld noemen wij het busstation Nieuwegein City dat in de komende maanden een nieuwe vormgeving krijgt. U bent voornemens om een geheel nieuwe buslijn van Nieuwegein City via Rijnhuizen en de Merwedekanaalzone naar Utrecht CS te laten rijden. Hier zijn wij verheugd over gezien de vele woningen die opgeleverd worden langs deze lijn. Dit betekent wel dat busstation City flink meer bussen, zo'n 30%, zal gaan verwerken en er meer opstel/laadtijd in City benodigd is. Dit is problematisch gezien de beschikbare ruimte. Wij vragen ons daarom af of het niet efficiënter is om de elektrische bussen te laden met een pantograaf in plaats van met stekkers. Over dit soort zaken gaan de betreffende gemeenten graag met u in gesprek om te bezien hoe we één en ander voor de start van de dienstregeling mogelijk kunnen maken.

Eén merknaam voor alle OV in de regio

U gaat in de hele provincie Utrecht, samen met Keolis, de concessiehouder voor de concessie Utrecht Buiten, 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.

Link leggen met leerlingenvervoer

Connexion is in een groot deel van de regio de concessiehouder voor leerlingenvervoer. Helaas heeft het leerlingenvervoer nog meer dan het reguliere OV last van de krapte op de arbeidsmarkt en dat zorgt voor grote problemen in diverse gemeenten. Is het mogelijk om in verschillende gemeenten te zoeken naar slimme combinaties van leerlingenvervoer en regulier openbaar vervoer binnen de geldende aanbestedingsregels? Bijvoorbeeld door leerlingen van reguliere buslijnen gebruik te laten maken (die dan wellicht een keer extra bij een school moeten stoppen) of door het uitwisselen van personeel tussen de beide concessies? De betreffende bestuurders gaan hierover graag met u in gesprek.

Uitwerken routing van buslijnen

De routing van buslijnen is binnen gemeenten mede afhankelijk van het materieel dat ingezet wordt op de lijn. In het concept vervoerplan staan diverse voorbeelden van voorgenomen routing met materieel dat voor de betreffende infrastructuur ongeschikt is. Enkele voorbeelden:

- Gelede bussen mogen niet door het centrum van Vreeswijk;
- Zuidstedeweg Nieuwegein is vanaf 2026 ongeschikt voor veilige haltering van bussen;
- Schaerweidelaan Zeist is ongeschikt/ongewenst als busroute;
- Oude dorp Vleuten is alleen toegankelijk met kleine bussen en niet met standaard materieel.

In de uitwerking van het vervoerplan zullen dit soort belangrijke details met de betreffende gemeenten verder uitgewerkt moeten worden.

Trambediening in het weekend en avond

In uw plan schrijft u het voornemen om het rijden van de Uithoflijn in het weekend te overwegen en verder te willen onderzoeken. De tram rijdt nu al in het weekend bij voetbalwedstrijden van FC Utrecht en bij evenementen zoals open dagen van de Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht. Volgens de eerste ervaringen en berichten in de media is de tram in het weekend als een succes aan te merken. Hierdoor zijn we wat ons betreft het punt van onderzoek gepasseerd en zien we de tram vanaf 2026 graag standaard in de weekendexploitatie opgenomen. Zo kan tramlijn 22 in het weekend ook een rol spelen voor bezoekers aan de binnenstad en Hoog Catharijne. Bijvoorbeeld voor bezoekers aan de Jaarbeurs, die parkeren in de P+R de Uithof en verder de stad inreizen met de tram. Daarnaast is de trambediening voor bezoekers vanuit de regio van de verschillende ziekenhuizen op het USP van groot belang.

OV aanbod aan laten sluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen

In onze reacties op vervoerplannen in de afgelopen jaren hebben wij meerdere keren een lans gebroken voor het goed en tijdig bedienen van nieuwbouwlocaties met openbaar vervoer. Wij zijn dan ook zeer verheugd om in dit nieuwe vervoerplan te zien dat op diverse plekken in de regio de OV-bediening van nieuwbouwlocaties sterk wordt verbeterd. Locaties als Vianen Hoef en Haag, Nieuwegein Rijnhuizen en Maarssenbroek Ruimtekwartier krijgen daardoor de OV-bediening die past bij de regionale ambities om autogebruik in de spits terug te dringen.

Wij zijn benieuwd hoe u omgaat met de ontwikkeling van het vervoersaanbod bij nieuwbouwlocaties. Bijvoorbeeld bij de nieuwe buslijn 67 die Nieuwegein City verbindt met Rijnhuizen, de Merwedekanaalzone en Utrecht CS. In 2026 wonen er langs het tracé, met name bij de verschillende bouwlocaties van de Merwedekanaalzone, nog weinig mensen. In Rijnhuizen verrijzen de woningen op dit moment in snel tempo. Het is daarom de vraag of de nieuwe buslijn al meteen in 2026 een goede bezetting zal hebben. Wij zijn benieuwd hoe u als vervoerder met dergelijke ingroeitdagingen omgaat.

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. In het concept vervoerplan staat dat het effect ca. 8.000 – 15.000 extra DRU's per jaar bedraagt. Dit roept bij ons een aantal vragen op. Ten eerste is voor ons onduidelijk op basis waarvan dit berekend is. Alleen de wegen die in 2026 van regime veranderen of de gehele gefaseerde introductie van 30 km/u op de Utrechtse wegen? Deze onduidelijkheden worden tevens ingegeven door het feit dat eerdere analyses naar de effecten van de invoering van 30 km/u andere (lees) lagere uitkomsten lieten zien. Ten tweede vragen we ons af wat de verdere invoering van 30 km/u voor gevolgen heeft voor de gepresenteerde groei van 13%, 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. Daarnaast wordt de compensatie van de extra DRU's bij voorbaat bij de gemeente (Utrecht) gelegd. De

gemeente Utrecht gaat hier bij voorbaat niet akkoord met het neerleggen van de kosten voor de invoering van 30 km/u bij de gemeente en gaat hierover op korte termijn met u in overleg.

Dit overleg zal over de volgende onderdelen moeten gaan:

- Duidelijkheid over de berekening van de extra DRU's en afspraken over de wijze van berekening;
- Afspraken over monitoring van de effecten van de invoering van de versnelde aanpak 30km/u;
- Gezamenlijk en gedeeld beeld van de effecten van de invoering van 30km/u en daarmee het concretiseren van de probleemdefinitie;
- Opstellen scenario's voor maatregelenpakketten, bestaande uit mitigerende maatregelen en aanpassingen van de dienstregelingen.

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.

Lopende beroepsprocedure en overleg met gemeenten

Vanuit de OV-alliantie (gemeente Utrecht en provincie) bereiken ons berichten dat de samenwerking met uw vervoerskundigen minder vanzelfsprekend verloopt als gevolg van de lopende beroepsprocedure. Gezien de vele punten die wij in deze brief noemen om samen verder uit te werken, verzoeken wij u met klem om hier op alle mogelijke manieren medewerking aan te verlenen en dus capaciteit voor beschikbaar te stellen. Niet alleen gemeente Utrecht, via de OV-alliantie, maar ook de andere gemeenten staan te popelen om rechtstreeks met u om tafel te zitten om diverse zaken nader uit te werken.

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