



Statengriffie Provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

Datum: 26 september 2012
Kenmerk: 2012-06017
Contactpersoon: Petra van Buchem
Telefoon: 030-2862 575

Onderwerp: Verzending kopie brief 2012-05077

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij stuur ik u een kopie van de brief betreffende de Uitgangspuntennotitie OV 2013 (kenmerk 2012-05077).

Deze brief is eerder verstuurd, namelijk 16 juli, maar waarschijnlijk niet aangekomen. De brief bevat antwoorden op de vragen gesteld door SP Raadsleden van verschillende gemeenten en SP Statenlid de heer Ad Meijer.

Met vriendelijke groet,

Petra van Buchem
Management assistent team Strategisch Beleid
Bestuur Regio Utrecht

Cc:
de heer M. Eggermont, Raadslid SP Utrecht
de heer P.W. Duquesnoy, Raadslid SP Zeist
de heer E. van Buren, Raadslid SP De Bilt
de heer A. Meijer, Statenlid SP
Raadsgriffie Utrecht
Raadsgriffie Zeist
Raadsgriffie De Bilt

SP, gemeenten Utrecht, De Bilt, Zeist en Provincie Utrecht

Datum: 16 juli 2012
Kenmerk: 2012-05077
Contactpersoon: J. Golstein
Telefoon: 030-2862 548

Onderwerp: Uitgangspuntennotitie 2013

Geachte mevrouw, heer,

In uw brief van 4 juni richt u zich tot het dagelijks bestuur met een aantal vragen, wensen en constatering over de vastgestelde Uitgangspuntennotitie 2013. Deze vragen heb ik hieronder en in de bijlage van een antwoord voorzien.

Tevens maakt u bezwaar tegen een aantal maatregelen en vraagt ons dit besluit te heroverwegen. Aangezien dit geen nieuwe argumentatie bevat, zal het dagelijks bestuur deze maatregelen niet heroverwegen.

In uw brief geeft u aan dat in De Bilt de versoeringen gewoon doorgaan, zonder compensatie door middel van een onderliggend servicenet. Dat is onjuist; in zowel de consultatieversie als de vastgestelde uitgangspuntennotitie wordt voor Bilthoven juist de introductie van een servicebuslijn voorgesteld in relatie tot aanpassingen van de huidige buslijn 77. Voor 2013 betreft het hier een uitbreiding; geen versoering. Met de gemeente De Bilt wordt momenteel deze servicebuslijn uitgewerkt.

In uw brief geeft u tevens aan de generieke 5% tariefsverhoging buiten proportie te vinden, vanwege de samenhang met de Provinciale tarieven en de betaalbaarheid van het OV. Ook geeft u aan dat deze verhoging bovenop de prijsstijging komt als gevolg van de OV-chipkaart.

De invoering van de OV-chipkaart en de afschaffing van de OV-strippenkaart (NVB), betekende een gelijktijdige wijziging van de OV-tariefsgrondslag van een zone- naar een kilometerbekostiging. Hierdoor zijn per reis verschillen in tarief mogelijk, maar per saldo diende in de regio dit voor de reiziger budgettair neutraal plaats te vinden. Dit was een eis vanuit het Rijk voor het uitschakelen van het NVB-tarief, waaraan we als regio hebben voldaan. Er is dus geen sprake van een extra verhoging als gevolg van de OV-chipkaart.

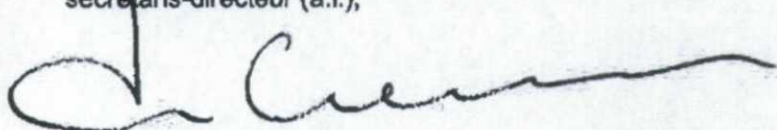
De 5%-tariefsverhoging heeft betrekking op de kilometerprijs. Op dit moment hanteert de provincie Utrecht ook al een andere kilometerprijs dan de regio Utrecht. Door deze tariefsverhoging ontstaan niet meer verschillen, maar neemt uiteraard wel het verschil toe. Dit is relatief, omdat zelfs met de 5%-tariefsverhoging in de regio Utrecht de kilometerprijs in onze regio nog altijd één van de laagste is in Nederland.

Dat de provincie Utrecht en Regio Utrecht afwijkende ontwikkelingen laten zien, is het gevolg van de decentrale vrijheid om als concessieverlener zelf de tarieven vast te mogen stellen én zelf keuzes over de eigen begroting te maken (toewijzen van middelen). Het zorgen voor een sluitende begroting is hierbij randvoorwaardelijk, waarbij door de 5%-tariefsverhoging als onderdeel van een breed pakket van besparingsmaatregelen in juni 2011 door het algemeen bestuur is vastgesteld.

Namens het dagelijks bestuur, vertrouw ik erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van Bestuur Regio Utrecht
namens deze,
secretaris-directeur (a.i.),

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P.C.M. van Elteren', written in a cursive style.

P.C.M. van Elteren

Dagelijks Bestuur BRU
Postbus 14107
3508 SE Utrecht
t.a.v. A. Wolfsen

4 juni 2012

Geachte heer Wolfsen,

Afgelopen week kwam het DB DRU naar buiten met de vastgestelde Uitgangspuntennotie voor het OV-uitvoeringsplan 2013, waarvoor onze dank.

Als woordvoerders openbaar vervoer van de SP in de regio en provincie Utrecht richten wij ons tot u met een aantal constatering, wensen en vragen over deze notitie, met het vriendelijke verzoek om ons zo mogelijk binnen twee weken van een antwoord te voorzien.

Het was goed om te constateren dat de eerder voorgenomen frequentieverlaging van de avondritten in de stad Utrecht is teruggedraaid. De stad Utrecht is gebaat bij frequent en bereikbaar busvervoer, ook in de avonduren.

Aan het idee van een servicenetwerk met taxibusjes in een aantal woonbuurten merken we dat het BRU beseft dat de oorspronkelijke uitgangspunten niet voldeden. Dat is positief, maar wij denken dat de nu voorgestane invulling meer problemen oproept dan hij oplost.

In de bijlage bij het stuk van 25 mei wordt voor een aantal voorgenomen maatregelen een specificatie gegeven van de beoogde besparing, maar ook voor een aantal niet. Verder gaat de bijlage (hoofdstuk 1) niet in op de meerkosten van de uitbreidingsmaatregelen en zien wij niet terug welke andere kosten voortvloeien uit de maatregelen.

Bezwaar maken we tegen het wegvallen van lijn 6 op de Catharijnesingel. Met name voor de bewoners van het Bartholomeusgasthuis is dit een aderlating. 162 mensen uit die instelling, alsmede de directie, delen onze mening en hebben de petitie 1 voor OV getekend. We verzoeken u dan ook dit besluit te herzien. Datzelfde verzoek doen wij ten aanzien van lijn 14 door Lombok.

Zware twijfels hebben we bij het verplaatsen van de haltes Jan van Galenstraat naar de van Everdingenlaan, als oplossing voor de bewoners van Nieuw Bleyenburg. In plaats van een halte voor de deur, moeten zij nu eerst de zeer drukke Kardiinaal de Jongweg oversteken. Voor velen een brug te ver. Enkele honderden mensen uit Nieuw Bleyenburg en omgeving ondersteunen de petitie en vragen u om deze maatregel te heroverwegen.

Voor Zeist en De Bilt betekenen de aangepaste plannen geen enkele verbetering. De versoberingen gaan daar gewoon door, zonder compensatie door middel van een onderliggend servicenet.

De generieke tariefsverhoging van 5 % vinden we buiten proportie. Hiermee ontstaat een verdere afwijking van de tarieven die gehanteerd worden door de Provincie, op haar deel van het lijnennet. Dat is ongewenst, want gaat ten koste van de betaalbaarheid van een belangrijke basisvoorziening voor veel mensen. De verhoging komt dan ook nog eens bovenop de prijsstijging als gevolg van de OV-chipkaart. Het is niet uit te leggen dat in een relatief klein verzorgingsgebied sterk uiteenlopende tarieven worden gehanteerd.

Tenslotte, maar niet in het minst gaat onze zorg uit naar de gevolgen voor het personeel in dienst bij de busvervoerder. Ook daarover hebben we enkele vragen.

We zien uit naar een spoedige reactie van het DB BRU.

Met vriendelijke groet,

Michel Eggermont
Pieter Wout Duquesnoy
Etienne van Buren
Ad Meljer

Raadslid SP Utrecht
Raadslid SP Zeist
Raadslid SP De Bilt
Statenlid SP

Bijlage: vragen en beantwoording naar aanleiding van de aangepaste Uitgangspuntennotitie:

- 1. Wat betekenen de uitbreidingsmaatregelen, genoemd in hoofdstuk 1 van de bijlage, aan meerkosten infra, DRU's aanpassen en aanleggen haltes et cetera?*

Deze uitbreidingsmaatregelen brengen geen meerkosten met zich mee in de Infrastructuur/aanpassen haltes, anders dan de kosten die voortkomen uit de reguliere programma's (bouw P+R De Uithof+toeleidende route en realisatie station Leidsche Rijn Centrum).

De uitbreiding in DRU's is geprognoseerd op zo'n 4.000 DRU's; qua meerkosten (dus inclusief verrekening met de meeropbrengsten) in 2013 zal dit gemiddeld zo'n € 175.000,- betreffen.

- 2. Hoe hoog zijn de kosten verbonden van het vervallen van haltes die recent zijn aangepast met perronverhoging en elektronische informatieborden. Idem voor het inrichten van de nieuwe / te verleggen haltes? Hiermee bedoelen we ook de kosten voor ondergrondse infrastructuur, software et cetera?*

In het kader van de besparingsmaatregelen op het OV-voorzieningsniveau, is éénmalig € 1,0 mln vrijgemaakt voor alle infrastructurele aanpassingen om dit mogelijk te maken. Ook voor aanpassingen van de elektronische informatieborden (DRIS) is jaarlijks een wijzigingsbedrag beschikbaar. Op basis van de eerste kostenindicatie bleven de kosten binnen de begroting. De Infrastructurele maatregelen worden nu verder uitgewerkt, inclusief verdere kostenraming.

- 3. Wat zijn de gevolgen van de vermindering van het aantal dienstregelingsuren voor het personeel van de vervoerder: leiden de maatregelen tot ontslagen, hoeveel?*

De invloed van de jaarlijkse wijzigingen in het OV-voorzieningsniveau op het personeelsbestand van de vervoerder, is een zaak van de vervoerder. Hierop hebben wij geen zicht.

- 4. Welke frictiekosten en voor welk bedrag zijn het gevolg van deze bezuinigingsoperatie op het OV (kosten ontslagen, opleiding et cetera)?*

Geen, dit is een zaak van de vervoerder.

- 5. Hoe wordt het servicenetwerk ingericht:*

- a. Wie gaat het vervoer doen?*

De huidige concessiehouders Connexxion en GVVU verrichten dit vervoer binnen hun concessie. Indien er extra inzet van taxibusjes noodzakelijk mocht zijn, hebben deze vervoerders in de huidige concessies de mogelijkheid een onderaannemer in te schakelen om dit vervoer uit te voeren.

- b. Is hier een aanbesteding voor nodig?*

Nee.

- c. Welk tijdspad zit daaraan?*

Niet van toepassing.

- d. Wat bedragen de totale kosten voor invoering van dit servicenetwerk, inclusief eventueel aanschaf aangepast materieel?*

In de huidige concessies liggen de kosten voor inzet van de diverse materieeltypen per dienstregelingsuur vast. Er is dus geen sprake van meerkosten als gevolg van de invoering van het servicenetwerk.