

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 Bleyenburgh. In plaats van een halte voor de deur, moeten zij nu eerst de zeer drukke Kardinaal de Jongweg oversteken. Voor velen een brug te ver. Enkele honderden mensen uit Nieuw Bleyenburgh 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 versoeringen 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 Meijer

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

Vragen 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?
2. Hoe hoog zijn de kosten verbonden van het vervallen van haltes die recent zijn aangepast met perronverhogingen 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.
3. Wat zijn de gevolgen van de vermindering van het aantal dienstregelingsuren voor het personeel van de vervoerder: leiden de maatregelen tot ontslagen, hoeveel?
4. Welke frictiekosten en voor welk bedrag zijn het gevolg van deze bezuinigingsoperatie op het OV (kosten ontslagen, opleiding et cetera)?
5. Hoe wordt het servicenetwerk ingericht:
 - Wie gaat het vervoer doen?
 - Is daar een aanbesteding voor nodig?
 - Welk tijdspad zit daaraan?
 - Wat bedragen de totale kosten voor invoering van dit servicenetwerk, inclusief eventueel aanschaf aangepast materieel?
6. Welke bedragen reserveert het BRU voor een eventueel nog in te richten servicenetwerk in Lombok?
7. Heeft het DB BRU rekening gehouden met een afname van het aantal reizigers als gevolg van de tariefsverhoging van 5%? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat schat het DB DRU in dat de gevolgen zullen zijn voor de bezettingsgraad en exploitatie?