

## **Inspreektekst Commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat 4 april 2023**

Voorzitter, geachte leden van de raadscommissie,

Vandaag en morgen spreekt u over het zogeheten Plan Toekomstvast Tramnet, PTT.

Ik maak graag gebruik van de mogelijkheid hier mijn mening over te geven. Velen voor en na mij zullen betogen waarom dit een slecht plan is. Ik ga dit niet herhalen. Ik wil vooral uitleggen waarom dit een heel dom plan is. Een plan waar Rotterdam veel last van gaat krijgen, en wat de stedelijke ontwikkeling zal gaan frustreren.

Ondanks alle mooie woorden en etiketten die er op het PTT worden geplakt is het eerst en vooral een bezuinigingsoperatie. De RET moet structureel 4 miljoen bezuinigen. Dit plan is vooral een boekhoudersplan. Boekhouders hebben – misschien – verstand van geld, maar zeker niet van stadsontwikkeling, vervoerspsychologie, mobiliteitsarmoede of milieu. De wens om op korte termijn een relatief klein bedrag te bezuinigen leidt op langere termijn tot de noodgedwongen investering van een veelvoud van dit bedrag om de gemaakte fouten te herstellen.

Penny-wise and pound-foolish zoals de Britten dat zo mooi kunnen zeggen.

Rotterdam groeit, en zal blijven groeien. Van 650.000 inwoners nu, naar wellicht 700.000 of 750.000 over 1 generatie. De agglomeratie Rijnmond gaat naar 1,5 miljoen. Ook het aantal arbeidsplaatsen en voorzieningen zal verder stijgen. En dat alles op het huidig bestaande stedelijk oppervlak. De stad en de agglomeratie gaan flink verdichten. Oók de wijken buiten de Ring en de randgemeenten. De daarbij optredende mobiliteitsgroei zal noodgedwongen grotendeels moeten worden opgevangen door het OV. Het is een illusie om te denken dat iedereen op de elektrische fiets zal stappen. Om de stad en haar agglomeratie bereikbaar en leefbaar te houden en om verdere milieuschade en congestie te voorkomen zal – linksom of rechtsom – een enorme mobiliteitstransitie richting OV plaats moeten vinden. Het volume aan OV-kilometers zal dramatisch omhoog moeten.

En juist daarvoor is een oppervlakte-dekkend railnetwerk – tram en metro – een randvoorwaarde. Hier valt niets kiezen, dit is bittere noodzaak. Liever-koekjes worden er niet meer gebakken. Het jongste klimaatrapport van de VN laat daar geen enkel misverstand meer over bestaan. In plaats van minder tram is er juist de dwingende noodzaak voor méér tram! En méér metro overigens. Dit zal nog vele miljarden-investeringen vragen. Het huidige tram-en metronet is de ondergrens.

De grootste winst op het gebied van milieu en mobiliteitstransitie valt nu juist te boeken in die gebieden waar dit PTT de tram wil opheffen: in de buitengebieden met een hoog autobezit en -gebruik. Juist dáár valt de grootste winst te behalen! Ook valt juist in deze gebieden met relatief lage stedelijke dichtheden, nog veel winst te behalen op het gebied van stedelijke verdichting. Naast de binnenstad en de oude havengebieden kan en zal een substantieel deel van de binnenstedelijke bouwopgave dáár gaan landen! En juist dáár wil men de tram opheffen! Hoe dom wil je het hebben?

Zullen de reizigers langs de opgeheven tramlijnen nu overstappen op de bus zoals de rekenmodellen doen voorkomen? Nee. Deze reizigers zullen vooral hun reisgedrag gaan aanpassen. Velen zullen óf niet gaan, óf met de auto. In weerwil van wat de rekenmodellen voorspiegelen, zal dit plan niet leiden tot reizigerswinst in het OV, integendeel. Het zal leiden tot het wegblijven van vele gedupeerde reizigers, en tot verdere inkomstendaling.

Het is daarbij bovendien echt een misvatting om te denken dat mensen wel bereid zijn om 400 of 800 meter te lopen naar een tramhalte om vervolgens met een gebroken verbinding te worden geconfronteerd. Mensen houden niet van overstappen, men maakt het liefst gebruik van doorgaande verbindingen. Rechtstreekse verbindingen zonder overstappen worden in de praktijk hoger gewaardeerd dan hogere snelheden in combinatie met gedwongen overstap. Je wilt gewoon kunnen blijven zitten tot op je bestemming – het succes van de auto.

Ook een gedwongen overstap op een vervoermiddel van lagere kwaliteit leidt tot vraagitval. Een bus is minder attractief en comfortabel dan een tram. Laat u niet in slaap sussen met mooie etiketten als HOV. HOV is gewoon: een bus. Een gewone bus die zich straks vast gaat rijden in de stedelijke congestie. Die vervangende bussen zullen leeg rond gaan rijden.

Het PTT levert al met al geen extra reizigers op, integendeel. Het bewijst geen dienst aan de binnenstedelijke bouwopgave, integendeel. En het zal leiden tot méér vervoersarmoede, méér congestie op de wegen, méér milieuvervuiling, en juist mínder OV-reizigers en mínder inkomsten voor de RET. Waarmee de volgende bezuinigingsronde in gang wordt gezet...

Eén belangrijke vraag is nog niet beantwoord: hoe komen we aan die 4 miljoen? Mijn suggestie: voer als de wiedeweerga de controleur op de tram weer in. Want het zwartrijden in de tram heeft inmiddels enorme proporties aangenomen weet ik uit eigen waarneming. Die 4 miljoen zijn zó weer terugverdiend.

Voorzitter, dit PTT is een slecht en dom plan. Het staat haaks op de plannen voor de stedelijke ontwikkeling, haaks op de milieu-en leefbaarheidsopgaven, en is vooral kortzichtig en ingegeven door korte-termijn-financiële belangen. Voor de ontwikkeling van de stad zou het beter zijn als dit plan van tafel gaat, en wordt vervangen door een plan gericht op een daadwerkelijke toekomst van het OV ten dienste van de stedelijke ontwikkeling en het milieu.

Mocht uw raad echter in haar wijsheid besluiten tóch in te stemmen met dit PTT, dan is mijn dringende vraag aan u om dan vooral ook te besluiten om de rails te laten liggen en de bovenleiding te laten hangen. Dat maakt namelijk re-activering in de nabije toekomst gemakkelijker en goedkoper. Goedkoper dan nu de boel weghalen, en over een paar jaar voor een veelvoud van dit bedrag weer aan te moeten leggen.

Pennywise and pound-foolish, weet u nog?

Ik dank u voor uw aandacht.

J.H. van der Want

J.H. van der Want is stedenbouwkundige en verkeersplanoloog. In de jaren '80 en '90 in dienst van de toenmalige Verkeersdienst beleids- en bestuursadviseur voor de uitbreiding van het metronet en de opwaardering van het tramnet tot TramPlus.