

Spreekversie trams, 4 april 2022

Bij het maken van de nieuwe tramplannen is Rotterdam de reizigers vergeten,” kopte het AD. Over hun boosheid en gedachten gaat het eerste deel van mijn gepubliceerde bijdrage, zie daar.

Nu de kern van mijn eigen gedachten:

1. Bezuinigen heeft voorrang gekregen boven het belang van de inwoners en van iedereen die baat heeft bij hun gemakkelijke, stabiele aanvoer. Dat publieke belang zou voorop moeten staan bij openbaar vervoer.

2. Niet de gemeenteraad, maar de getrapte verkozen (MDRH) Metropoolregio heeft het hier nu voor het zeggen.. Zelfs B&W hebben alleen nog een adviesfunctie. Zelfs al is onze eigen wethouder van mobiliteit ook bestuursvoorzitter van de commissie vervoersautoriteit (van de MRDH): dat brengt hem vooral in de moeilijke positie van man met twee petten op.

De tramreizigers zijn dus vergeten bij het maken van de plannen. Twee vragen:

- 1 Wat ontbreekt er nog meer in de plannen en hoe komt dat?
- 2 Op welke feitelijke gegevens zijn de plannen eigenlijk gebaseerd?

Vraag 1: Wat ontbreekt?

De gekozen doelstelling om te bezuinigen heeft een kokervisie veroorzaakt. Door deze kokervisie berusten de conclusies op een te beperkte benadering van de werkelijkheid. Veel meer factoren zullen van invloed zijn op de toekomstige groei van het openbaar vervoer. Niet alleen nieuwbouw in sommige stadsdelen: zie pag. 2 van mijn bijdrage.

Vraag 2: Welke gegevens vormen de basis?

Zie mijn bijdrage, hier alleen de bevindingen en conclusies:

- Alle plannen komen uit de koker van een beperkt aantal ambtenaren, met hulp van hun adviseurs. Hierop voortbordurend zijn vervolgens drie toekomstperspectieven ontwikkeld, uitgaande van:
 - de tram is snel
 - de tram is nabij
 - de tram takt aan

Om dit papieren ideaal te bereiken moeten er vrije banen komen voor snellere trams, Met zo min mogelijk samen rijden van ander wegverkeer. Als dat niet kan dan moet de tram weg. Dat is kort door de bocht de basis waar het nu om draait. Wat zijn mijn gedachten daarover?

Conclusies:

- Het is niet acceptabel dat deze plannen niet zijn getoetst aan het oordeel van echte gebruikers van het OV en aan het oordeel van degenen die baat hebben bij hun gemakkelijke aanvoer.
- Het is niet acceptabel dat in plaats daarvan 30 ambtenaren hebben besloten wie de gebruikers zijn en welk type gebruikers het meest voorkomt. Dat is namelijk gebeurd. Zonder raadpleging van de gebruikers.

- Het is onaanvaardbaar dat ons gedrag gestereotypeerd is en dat we worden samengevat in slechts 5 voorgevormde 'persona's. Dit getuigt van een fundamenteel gebrek aan begrip voor de complexiteit van de werkelijkheid.

Hoe moet het dan wel?

Verzamel eerst voldoende input van alle relevante stakeholders en neem ze serieus. De inwoners van onze stad zijn geen speelgoed, geen avatars die gemanipuleerd kunnen worden van achter een vergadertafel vol laptops. Wij zijn mensen van vlees en bloed en verdienen beter dan een stereotiep beeld van wie we zijn en wat we willen.

Laatste vraag: wat zie ik nu als rol voor de gemeenteraad?

- Zorg voor een **betere analyse** van de situatie, stop die 'top-down benadering' met zijn gefantaseerde papieren modellen en gefantaseerde modelreizigers.
- Zoek rechtstreeks contact met voldoende gebruikers van - en overige belanghebbenden bij - het OV, dat zijn de voornaamste stakeholders.
- Evaluer en verbeter de huidige **besluitvormingsstructuur** tussen stad en regio. Maak besturen niet onnodig ingewikkeld. Lees Chris Aalberts in 'Vers Beton', over de Metropoolregio: "Op papier democratisch, in de praktijk nauwelijks aan te sturen."
- Zorg voor een **betere taakverdeling tussen stad en regio**: regionale zaken voor de metropool, stedelijke zaken voor de stad.
Dat doet meer recht aan de democratie, voorkomt het probleem van bestuurlijke uitputting en van belangenverstrengeling. Bovendien, in troebel water is het goed vissen: misschien is de duister functionerende Metropoolregio ook extra gevoelig voor lobbyisten. (voetnoten 9 en 10).
- Kijk **breder dan de tram**: een geüpdate toekomstvisie op de mobiliteit in onze stad (de huidige dateert uit 2018) is nodig om het gekozen, eenzijdige en sturende perspectief te verbreden.
- Schaf in elk geval geen stukje tramlijn af op basis van te gebrekkige informatie.

Mil van Leeuwen,
Rotterdam, 3 april 2023