

Aan de leden van de commissie MHEK en overige leden van de gemeenteraad Rotterdam

Insprekavond 5 april 2023, onderwerp: Bezuiniging op trams 4 en 8

Wat een mooi bericht op de AD-website van 29 maart: Rotterdam niet akkoord met omstreden aanpassing tramlijnen! Even sprong ik een gat in de lucht, maar te vroeg gejuicht: het gaat alleen om lijn 8, en dan nog alleen om een tegemoetkoming voor de Sparta fans. Die kunnen - uitsluitend op wedstrijddagen - nog wèl gebruik blijven maken van tramlijn 8. Natuurlijk is dit speciale reisje de Sparta fans van harte gegund, maar waarom ook geen extra aandacht voor lijn 4? Inwoners van Hillegersberg en omstreken zijn erg gehecht aan de bijna 100-jarige tramlijn 4. De tram brengt ze veilig door de hele stad. Het is een unieke verbindingslijn zonder overstappen. "Met het verdwijnen van de tram uit het straatbeeld verdwijnt ook de mobiliteit voor de meest kwetsbare groepen in Rotterdam," Esther Wever, Vers Beton, 29 maart 2023. Zie ook: "Van villa naar volk, langs hip en langs hoop: TRAMLIJN 4 IN ROTTERDAM", Rik Kuiper, www.volkskrant.nl

1 Boos!

Nog nooit heb ik zoveel boze mensen gesproken als nu in ons wijkraadsgebied Hillegersberg, met 110-Morgen en Terbregge erbij, maar ook in het wijkraadsgebied Schiebroek. Boze mensen die zeggen het vertrouwen in de lokale overheid te verliezen. Mensen die ontzettend boos zijn over het gedeeltelijk opheffen van beide trams. "Het is een plotselinge aanslag op onze mobiliteit." Zo wordt er gedacht over de toekomstplannen. Die plannen hebben we nu pas vernomen, via 'het conceptplan Toekomstvast tramnet 2030'(voortaan conceptplan PTT) genoemd.

Metropoolregio maakt hier de dienst uit?

Dat plan komt niet van onze eigen gemeente, maar van de Metropoolregio (MRDH). We horen: "Als gebruikers van het openbaar vervoer zijn we ternauwernood geraadpleegd, ook al beweert de MRDH het tegendeel." (Zie ter bevestiging hiervan ook de reacties van onze wijkraad en van diverse andere wijkraden. In ons gebied waren er op het nippertje tenminste nog twee drukbezochte informatieavonden). "Tot slot mogen de gebruikers, de echte 'stakeholders' nog een avond 5 minuten inspreken. Feitelijk bijna aan het einde van de rit. Het advies van B&W is immers al gepubliceerd." En: "niet adequaat gehoord zijn en achteraf inspreken om stoom af te blazen." Daar komt die boosheid grotendeels vandaan.

Serviceniveau omlaag

Voor de boosheid is een tweede reden te horen: "Het serviceniveau voor ons, gebruikers wordt alleen maar verlaagd. Ze zeggen dat zo jaarlijks 4 miljoen wordt bespaard, maar erg overtuigend klinkt dat niet. Echt vergelijkende kostenplaatjes hebben we niet gezien. Aan een tram kun je in geval van drukte een nieuw wagonnetje hangen. Nieuwe elektrische bussen kosten twee keer zo veel als de oude dieselbussen. De Straatweg is pas opnieuw ingericht, moet dat nu al weer opnieuw? En wat dacht je van alle extra advieskosten (1), personeelskosten, kosten voor die dikke rapporten, vergaderkosten voor de voorbereiding, de uitvoering en het monitoren van het hele proces?" Tot zover wat ik heb gehoord. Nu mijn eigen gedachten.

2 Kern: afspraken MRDH en RET

Op je knieën naar een stukje rails kijken

Mijn eerste gedachte toen ik het conceptplan PTT onder ogen kreeg: wat vreemd dat een Metropoolregio een heel rapport laat schrijven over uitsluitend de tram. Het gaat niet echt over de toekomst van mobiliteit in onze stad, maar uitsluitend over de trams van de RET. De voorgaande visie op het OV dateert uit 2018, de enige onderbouwing voor de bezuinigingen op de tram zijn gebruikerscijfers van de RET uit 2019. Allemaal te oud en/of te beperkt om nu nog blindelings je toekomst aan toe te vertrouwen. Ergo: geen helicopterview, maar op je knieën naar een stukje rails kijken en vanuit die positie de toekomst voorspellen.

Bezuinigingsmaatregel

Waar komt dit onbegrijpelijk eenzijdige plan vandaan? Antwoord: het is puur een bezuinigingsmaatregel. Het conceptplan PTT kent een voorloper. 'Contouren Plan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam' (voortaan Contouren PTT). Uit maart 2022, opgesteld door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Het huidige conceptplan PTT is gebaseerd op dit eerdere plan. Daarin staan de afspraken die geleid hebben tot het huidige bezuinigingsplan. Op pag. 8/9 staat heel duidelijk wat er aan de hand is: **"de MRDH en de RET hebben concrete afspraken gemaakt over een structurele bezuinigingsoperatie voor tram tot 4 miljoen per jaar." (2).**

Democratisch?

MDRH, een bestuurslaag die is ontstaan 'door een vrijwillig samenwerkingsverband', volgens de eigen website. Een bestuurslaag die dus getrap is verkozen en die nu besluit over het wel en wee van de burger, zonder deze te raadplegen. Weliswaar is onze eigen wethouder van mobiliteit momenteel voorzitter, maar dat brengt hem ook in de moeilijke positie van de bekende man met twee petten op.

3 Wat ontbreekt in Contouren PTT?

De expliciet gekozen bezuinigingsdoelstelling heeft een kokervisie veroorzaakt, beperkt tot bezuinigen op de tram. Hierdoor zijn de conclusies niet alleen onvoldoende onderbouwd, maar berusten ze ook op een te eenzijdige benadering van het werkelijke probleem voor de toekomst van Rotterdam: hoe kunnen we als metropoolregio positief bijdragen aan een verbetering van het OV in de regio en in de grote steden binnen ons gebied? Daartussen kunnen namelijk verschillen blijven bestaan.

Het is altijd moeilijk om een beleidsvisie te schrijven als de doelstelling van het rapport van tevoren min of meer vaststaat: bezuinigen dus in dit geval. Hersenen hebben dan de neiging om selectief te functioneren. Dat is precies wat hier is gebeurd.

Niet alleen nieuwbouw zal in de toekomst het gebruik van het openbaar vervoer in Rotterdam beïnvloeden. Dit is een te beperkte en selectieve benadering van het probleem. Een aantal verder uit te diepen interveniërende factoren:

- Gevolgen van de door de raad vastgestelde Rotterdamse mobiliteitsaanpak en 30/50 km/, RMA, 2020 (3).
- Vergelijking met de ontwikkeling van het OV in een representatief aantal grote Europese steden en in landelijke regio's van gelijke omvang.
- Bredere visie op mobiliteit/vervoer in de toekomst, met ruimte voor eventueel nieuwe mogelijkheden/ontwikkelingen (4).
- Wat bevordert veiligheid van een straat: gescheiden banen per type verkeer, of 'complexiteit' van een straat, met snelheidsbeperking en gelijkwaardige zijstraten

(5 en 6). Op basis van de beperkt verschaft informatie kunnen we het niet weten(7).

- Het 'achterland' van lijn 4 bevat een minstens even groot toekomst potentieel aan reizigers voor de tram als bijvoorbeeld de in Kralingen wél geplande nieuwe tramlijn 7 louter uit de nieuwbouw zal kunnen halen. Zie ook de bijdragen van onze wijkraad en andere insprekers over het achterland van lijn 4.

4 Waarde van de onderzoeksresultaten uit Contourenplan

Het is verontrustend om te ontdekken dat het huidige overheidsbeleid grotendeels gebaseerd dreigt te worden op niet veel meer dan een handvol kwalitatieve interviews met een select groepje reizigers uit een RET-database (8). Deze methode is onvoldoende om conclusies te trekken over de bredere bevolking en kan leiden tot een vertekend beeld van de realiteit. Bovendien is het onacceptabel dat 30 ambtenaren hebben besloten wie de gebruikers zijn en welke gebruiker het meest voorkomt, zonder enige raadpleging van de inwoners zelf.

Als burgers komt ons het recht toe om direct betrokken te worden bij de besluitvorming die ons direct raakt. Het is onaanvaardbaar dat ons gedrag gestereotypeerd wordt 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.

Als samenleving moeten we eisen dat ons beleid gebaseerd is op grondig en representatief onderzoek. De input van alle relevante stakeholders moet worden verzameld en serieus worden genomen. De inwoners van onze stad, van onze wijk 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.

5 Rol van de gemeenteraad

De voornaamste stakeholders, de gebruikers van het product/de dienst openbaar vervoer, verdienen beter. B&W en de raad zouden niet gedwongen moeten worden te adviseren op basis van gebrekkige informatie, om zo keuzes te maken over de toekomst van de mobiliteit in de stad, en dat vanuit een focus op uitsluitend de tram. Zo ontstaan structurele bezuinigingen op exclusief de tram, opgelegd door een niet rechtstreeks democratisch verkozen bestuursorgaan, zoals de MRDH. **Daarom:**

- Zorg voor een **betere taakverdeling tussen** stad en metropoolregio: regionale zaken voor de metropool, stedelijke zaken voor de stad. Dat doet meer recht aan de democratie, voorkomt het probleem van bestuurlijke belangenverstrengeling en verkleint de aantrekkelijkheid voor grote lobbyisten (9 en 10).
- Kijk **breder dan de tram**: een geüpdate toekomstvisie op de mobiliteit in onze stad omvat veel meer dan dit eenzijdige, sturende perspectief.
- Zorg eerst voor een betere analyse van de situatie, stop die 'top-down benadering' met zijn gefantaseerde modelreizigers.
- Zoek rechtstreeks contact met voldoende gebruikers van het OV, de voornaamste stakeholders.
- Schaf in elk geval geen stukje tramlijn af op basis van te gebrekkige informatie.

Mil van Leeuwen
Rotterdam, 31 maart 2023

Voetnoten bij 'Bezuiniging op trams 4 en 8'

1. Zie p2.nl: 'Regisseurs van een betere toekomst', "Inrichten van toekomstperspectief voor de Rotterdamse Tram," Anne Gerretsen, Nadiëh Roodbeen.
2. Contouren PTT: "Het openbaar vervoer wordt gefinancierd vanuit de Brede Doeluitkering Mobiliteit en reizigersinkomsten. De huidige BDU-bijdrage is niet voldoende om alle investeringen te dekken." De MRDH wil dus structureel minder subsidie doorsluizen voor de tram. Er zijn geen tekorten op de exploitatie van de tram. Die tekorten ontstaan juist nu, door de verlaging van de bijdrage die uit de pot moet komen van deze recente vierde bestuurslaag.
3. Wordt wel genoemd, maar niet verder uitgewerkt.
4. Denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van het voornemen tot afschaffen van de verkoop van benzine-auto's vanaf 2030. Hoeveel extra OV-passagiers zal dat opleveren in ons gebied?
5. Hierdoor zijn weggebruikers mogelijk meer op hun hoede en rijden voorzichtiger.
6. Zie recente dodelijk ongeluk met een stadsbus op de Vleutenseweg in Utrecht, een weg met gescheiden banen per type verkeer.
7. Wel weten we dat het experiment met de Straatweg als voorrangsweg ten opzichte van de Kleiweg al na enkele maanden werd gestaakt, vanwege de vele extra ongelukken die daardoor plaatsvonden. Deze gegevens zijn bij de gemeente bekend, maar kennelijk niet meegenomen.
8. Zie Contouren PTT. De zogenaamde 'perspectieven' zijn om de vergadertafel bedacht en 'onderzocht'. De voornaamste stakeholders zijn alleen aan bod gekomen middels een twaalfstal kwalitatieve interviews met een select groepje reizigers uit een RET-database.
In de database stonden ook 7 'reizigerspersona's' van de RET (Contouren PTT, pag 16). Op zich misschien een goed begin. Echter, wel wat schraal, 12 interviews en 7 'persona's' van de RET, dat is zeker te schraal om conclusies uit te trekken. Dan hadden deze kwalitatieve interviews gekwantificeerd moeten worden middels gesprekken met een aselechte, representatieve steekproef. Maar dat kost tijd en geld.
In plaats daarvan hebben dertig ambtenaren uit de organisaties mogen meedenken over wie de gebruikers zijn en welke gebruiker het meest voorkomt. Op basis daarvan is rond de vergadertafel ook gebrainstormd over 'persona's'. Zo zijn die oorspronkelijke 7 reizigerspersona's nu tot 5 persona's ingeklonken, zogenaamde reizigerspersona's van de gebruiker. Ze heten Manon, Rashied, Sander, Clara en Ric. Ogen opvallend jong en actief op de geschetste portretjes. Geen ouderen met een rollator of ouders met een kinderwagen. Dit artificiële 5-tal is vervolgens gestereotypeerd qua gedrag en benoemd tot 'voornaamste stakeholders'. Gebruikt voor: "Beoordeling van het perspectief van een aantal RET reizigerspersona's" (Contouren PTT, pag. 39 e.v.).
9. Zie Henk Angenent, commentaar ingediend op 29 januari 2023, bij "Dag van de Lightrail: ruimte voor oude én nieuwe ov-plannen", OV-Magazine, 27 januari 2023.
10. Zie Jaap van der Want, "Rotterdam krijgt straks een brug waar geen tram overheen rijdt", NRC, 9 november 2022.