

### **(Speech op papier)**

Ik ben Rik Roeske en ik sta hier als Rotterdammer die zich heel veel zorgen maakt over het Plan Toekomstvast Tramnetwerk en de Collegebrief. Ik ben afgestudeerd aan de TU Delft als vervoerskundige en heb jaren bij ingenieurbureaus gewerkt. En daarom durf ik me hardop af te vragen:

*Hoe krijgt iemand het voor elkaar om ZO VEEL onzin over een tramnet uit een toetsenbord te schudden?*

Het is namelijk zo dat de MRDH ongeveer al het wetenschappelijke onderzoek en de kennis over tramnetwerken, reisgedrag en reismotieven naast zich neer legt. Dat er iets in Rotterdam aan het tramnet moet gebeuren, daar ben ik het mee eens. Maar dit plan gaat in deze vorm niet leiden tot een zonnige toekomst.

Ik ga u dat aan de hand van vier voorbeelden laten zien. En ik hoop dat u na mijn verhaal, -maar ook dat van de andere sprekers-, brievenschrijvers en krantenartikelen, denkt: dit plan deugt niet. Dat u denkt: een second-opinion is op zijn plaats.

Voorbeeld 1: de neerwaartse spiraal. In de collegebrief staan de aantallen reizigers per lijn. Die zijn schrikbarend laag. Maar het is wel even goed om stil te staan bij de vraag waarom dat zo is. Dit is geen status quo, maar dat is gevolg van het Rotterdamse tram-beleid van de afgelopen tientallen jaren, dat onder andere hier door uw voorgangers vastgesteld is. 3 voorbeelden:

- Eindeloze werkzaamheden, waarbij hele stukken lijn maandenlang zijn opgeheven met gebrekkig vervangend vervoer. Ja, een tuktuk die je dan een half uur van tevoren kon bestellen op de Kleiweg, bijvoorbeeld. Maar een tuktuk is eenmaal geen tram.
- Of, prioriteit bij de verkeerslichten: die is sinds wethouder Hulman zo'n 20 jaar geleden op steeds meer plekken verdwenen. Daarmee is de tram trager en trager geworden. En dat heeft veel reizigers gekost.
- Of dienstregelingen die vanuit kosten-efficiëntie werden uitgedund in de avonden en weekenden. Eerst eens per kwartier, toen eens per twintig minuten en nu op sommige lijnen 's avonds helemaal niet meer. Ja dan zoek je wel een andere vorm van vervoer; daar zijn rapporten over vol geschreven.

Dus we hebben niet een tramnet waar van de ene op de andere dag geen mensen meer in zitten, maar we zien een neerwaartse spiraal: een verslechterend aanbod leidde tot minder vraag, leidde tot minder aanbod. En op geen enkel moment in de afgelopen 20 jaar is die spiraal doorbroken.

Voorbeeld 2: de tram is onveilig? Iets waar zowel door de MRDH als de Collegebrief heel erg wordt benadrukt, is de onveiligheid van de tram op die krappe straattrajecten in de stad.

Maar er zijn voor bijvoorbeeld de fietsveiligheid allang talloze technische oplossingen. Bijvoorbeeld de groeven van de rails. Die kunnen opgevuld worden met rubber dat meebuigt met wielen van de tram. Dat zijn technische innovaties die in andere steden al lang worden toegepast. Ga maar eens kijken, buiten Rotterdam. Of juist veel dichterbij: op een aantal gelijkvloerse metrokruisingen in de Alexanderpolder.

En ik wil ook even inzoomen op de cijfermatige onderbouwing van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld op de Nieuwe Binnenweg. Want daar staat iets gekks over in de Collegebrief. Er worden cijfers genoemd een dodelijk verkeersongeval. En dat is natuurlijk heel ernstig. Maar, ik vind het een sterk verhaal: want als ik zelf de krantenartikelen er op nazoek, dan had dat ongeluk helemaal niets met de tram te maken. Dus is het wel gek dat gesuggereerd wordt dat de tram daar een rol bij speelde.

Als ik commissielid was, zou ik een paar vragen stellen: waarom gebruikt de wethouder dit argument dan? Want het gaat niet over de onveiligheid van de tram. En ik zou dan ook twijfelen aan andere argumenten in het rapport. Worden daar ook onjuiste suggesties gewekt? En: hoe doen andere steden dat dan waar de tram wel als succesvol wordt gezien, en toch gewoon op straat rijdt, met fietsers?

Nou goed,

Voorbeeld 3: de bus als alternatief van de tram dan? Ook hier is weer iets vreemds aan de hand vanuit wetenschappelijk perspectief. Namelijk het verschijnsel: de trambonus, die wordt volledig genegeerd: kort gezegd: de tram is aantrekkelijker dan de bus. Er zijn veel onderzoeken die aantonen dat tot wel 75% van de reizigers de tram verkiest boven de bus. Dat is een enorm getal, waar de MRDH in zijn geheel aan voorbij gaat. En het zijn getallen die andere steden er toe bewogen hebben om eerder 'verbuste' lijnen weer te vertrammen. Enkele voorbeelden? Zurich, Luik, Utrecht. Misschien de moeite waard om eens een studiereis te doen? Of gaan we gewoon back to the 50's hier in Rotterdam? Want ook toen was de bus de gedroomde opvolger van de tram. Een gedachte die inmiddels al lang weer is ingehaald door de werkelijkheid.

En dan nog iets: die bus wordt overal aangeprezen in het plan als hoogwaardig en flexibel. Maar een echte Hoogwaardige bus komt niet voort uit deze plannen. HOV betekent: vrije banen, zeer hoge frequenties, hoge snelheden. Maar daar ziet de oplettende lezer in dit plan niets van terug. En dan flexibel: wat ik maar niet begrijpen is wat er dan flexibel zou zijn aan bijvoorbeeld buslijn 50 die straks over de Gordelweg moet rijden: dat is namelijk een van de meest filegevoelige plekken van de stad. Het enige wat ik me kan voorstellen bij flexibiliteit, is dat zo'n bus 50 vrij gemakkelijk ook weer op te heffen is.

Tot slot voorbeeld 4: de rol van de tram in de toekomst: Stel dat dit plan toch doorgezet wordt: dat wij geen OV meer hebben maar RV: rendabel vervoer. Vervoer dat uit gaat van kostenefficiëntie. Alleen de reizigers die voldoende opleveren, doen er nog toe. De rest zoekt het dan maar uit. Boodschappen doen in de buurt? U laat ze maar bezorgen. Slecht ter been? Pech gehad. Kan u niet meer naar uw familie? Dan komen ze maar met de auto naar u, de stad in. Plek zat voor de auto, nu die niet meer gehinderd wordt door de tram. En dat allemaal in een wereld die toch al steeds verder individualiseert. De vraag is aan deze commissie of u dat ook zo wil in een stad als Rotterdam.

**Einde:** Daarmee wil ik ook eindigen. Laten we hopen dat de wethouder Verkeer en Vervoer hier in Rotterdam niet over 40 jaar hoeft uit te spreken wat diens ambtgenoot in Brussel afgelopen donderdag zei. Namelijk dat het wegbezuinigen van het tramnet in de vorige eeuw een historische vergissing was die wordt rechtgezet.

De reizigers in Rotterdam verdient een beter plan. Ik vraag u: trek dit plan in twijfel, laat gerenommeerde mobiliteitsbureaus opnieuw onderzoek doen. Gebruik kennis van het Kennisinstituut Mobiliteit, dat uitlegt dat rendabel vervoer niet altijd goed vervoer is. Doe het voor de vele Rotterdammers die die duurzaam willen reizen, naar school gaan, voor hun werk de tram pakken, of simpelweg hun familie en vrienden willen bezoeken. Per tram.