



Bus, tram en metro staan stil, omdat de stadsregio dat wil...

*Zwartboek bezuinigingen openbaar vervoer
SP afdeling Rotterdam, 4 februari 2004*

SP - eerste weg links

SP afdeling Rotterdam, Teilingerstraat 21-a, 3032 AP Rotterdam
T (010) 243 50 10 E rotterdam@sp.nl I www.rotterdam.sp.nl

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Overzicht van de maatregelen	4
Vervoersprioriteiten van het Rijk en de stadsregio.....	6
Vroege en late reizigers.....	11
Bereikbaarheid wijken en voorzieningen.....	12
Conclusies en aanbevelingen	15

Voorwoord

In het najaar van 2003 maakte de stadsregio bekend dat zij 12,5 miljoen euro ging bezuinigen op het openbaar vervoer in de regio Rotterdam door een forse inkorting van de dienstregeling. Deze bezuinigingen zijn het gevolg van het snijden in de vervoersbudgetten door het Rijk.

Uit protest tegen de bezuinigingen is de SP van start gegaan met een actiecampaïne. Overal in de stad zijn mensen geënquêteerd met de vraag wat voor hen de gevolgen zijn van de bezuinigingen. Daarnaast zijn bewonersorganisaties opgeroepen hun ervaringen bij de SP te melden. Hieruit is dit zwartboek ontstaan.

De RET meldde onlangs in het Rotterdams Dagblad dat “het openbaar vervoerbedrijf bezig is met het verzamelen van reacties op de voorgestelde maatregelen, die mede de structurele bezuiniging van 12,5 miljoen euro per jaar moeten opvangen.” Met dit zwartboek biedt de SP al meer dan 425 eerste reacties op de verslechtingen aan. Mede op basis van deze resultaten kan de SP melden dat de gevolgen van het inkorten van de dienstregeling voor de mensen in de stad groter zijn dan de stadsregio wil voorspiegelen.

Vorig jaar, toen de zoneverkleining werd doorgevoerd, meldde de stadsregio dat dit nodig was om dezelfde kwaliteit openbaar vervoer te behouden. Nu wordt het openbaar vervoer desondanks verder uitgekleeft. De SP vindt dat een stad als Rotterdam een goed, veilig en betaalbaar openbaar vervoer verdient en dat het Rijk, de stadsregio en de gemeente bereid moeten zijn daarin te investeren. Dit zwartboek laat zien waarom deze keuze nú gemaakt moet worden.

SP afdeling Rotterdam
4 februari 2004

De komende weken zal de SP reacties van reizigers op het inkorten van de dienstregeling blijven verzamelen. Voor vragen over dit zwartboek en het vervolg van de actiecampaïne openbaar vervoer neemt u contact op met de SP afdeling Rotterdam:

<i>Kevin Levie</i>	<i>06-48 19 76 68</i>	<i>klevie@sp.nl</i>
<i>Theo Cornelissen</i>	<i>06-20 43 01 96</i>	<i>tcornelissen@sp.nl</i>

Overzicht van de maatregelen

Hieronder volgt een kort overzicht van de manier waarop de RET en Connexxion van plan zijn de dienstregeling in 2004 aan te passen.

RET-bussen

De bussen starten vanaf 1 maart 2004 later en stoppen eerder. De eerste ritten starten voortaan op werkdagen rond 06.30 (nu 05.30), op zaterdag rond 07.00 (nu 06.15) en op zondag rond 09.00 (nu 08.15). Vanaf 20.00 rijden alle bussen nog maar eens in het half uur. De laatste ritten worden rond 23.00 (nu 0.15) gereden.

De volgende veranderingen in de lijnen vinden plaats:

- Lijn 30 (Capelsebrug – De Terp – Station Alexander) zal na 20.00 niet meer rijden
- Lijn 35 (Station Noord – Station Alexander – IJssellandziekenhuis) zal na 20.00 niet rijden
- Lijn 37 (Marconiplein – Centraal Station – Zevenkamp) zal na 20.00 niet meer rijden
- Lijn 47 (Zuidplein – Kralingse Zoom) wordt ingekort
- Lijn 48 (Centraal Station – Keizerswaard) wordt opgeheven
- Lijn 49 (Centraal Station – Keizerswaard) wordt ingekort tot Station Zuid, behalve tijdens de spits en de bezoeken van het Clara-ziekenhuis
- Lijn 65 (Poortugaal Metro – Deltaziekenhuis – Rhoon) zal na 20.00 niet meer rijden
- Lijn 75 (Zuidplein – Bolnes) wordt ingekort
- Lijn 76 (Sluisjesdijk – Keizerswaard) rijdt een andere route en neemt een deel van de route van bus 47 over

Per 24 mei vinden nog een aantal wijzigingen in de dienstregeling plaats. De plannen hiervoor zijn nog niet definitief door de RET bekendgemaakt. Zeer waarschijnlijk gaat het om de volgende maatregelen:

- Lijn 31 (Capelsebrug – Capelle Centrum – Station Alexander) wordt opgeheven
- Lijn 32 (Schiedam Centrum – Overschie – Noordereiland) zal na 20.00 niet meer rijden
- Lijn 38 (Schiedam Centrum – Capelle Scholleveaar) wordt opgeheven
- Lijn 51 (Schiedam Centrum – Schiedam Nieuwland – Vlietland Ziekenhuis) wordt opgeheven
- Lijn 77 (Carnissebuurt – Slinge Metro – Katendrecht) wordt opgeheven

Na protesten van jongeren en horeca-organisaties is besloten de nachtbus in 2004 voorlopig te behouden. Wel moet het nachtnet in 2004 kostendekkend worden, wat onherroepelijk prijsverhogingen en versoberingen tot gevolg heeft. De nachtbusen beginnen pas om 01.00 uur met rijden, waardoor tussen 23.00 en 01.00 een gat valt in het busvervoer.

Connexion-bussen

Connexion heeft per 1 januari een nieuwe dienstregeling ingevoerd met onder andere de volgende versoeringen:

- Lijn 97 en 98 (Rotterdam – Krimpen aan den IJssel) rijden na 19.00 niet verder dan Capelsebrug
- Lijn 129 (Rotterdam – Den Haag) zal 's avonds en op zondag niet meer tussen Rotterdam en Delft rijden, en gaat op zaterdag minder vaak rijden
- Lijn 173 (Rotterdam – Zoetermeer) rijdt 's avonds en op zondag alleen nog tussen Bergschenhoek en Zoetermeer

Eerder in 2003 werd de dienstregeling al ingekort. De lijnen 142 en 144 (Zuidplein – Dordrecht) rijden bijvoorbeeld niet meer naar Ridderkerk, waardoor Ridderkerk vrijwel zonder openbaar vervoer is komen te zitten.

Trams

Ook de trams beginnen vanaf 1 maart later met rijden en stoppen eerder. De eerste ritten starten voortaan op werkdagen rond 06.30 (nu 06.00), en in het weekend later. De laatste ritten worden rond 23.00 (nu 00.15) gereden. Tram 3 zal zelfs om 20.00 al stoppen met rijden. Als kleine compensatie kunnen reizigers vanaf 1 maart na 23.00 gebruikmaken van de laatste tramritten naar de remise.

Bij ingebruikname van de IJsselmondelijn worden de routes van tram 2, 20 en 23 veranderd. De nieuwe TramPlus-lijn 25 wordt in het najaar van 2004 in gebruik genomen.

Metro's

De metro begint vanaf 1 maart eveneens later en stopt eerder. Op doordeweekse dagen rijdt de metro voortaan vanaf ongeveer 06.15 (nu 05.30). Op zaterdag is dat vanaf 06.30 uur (nu 05.45) en op zondag rond 08.30 uur (nu 07.45). De metro's stoppen rond 24.00 uur (nu 01.00).

Vanaf eind 2004 gaan er buiten de spits minder metro's rijden tussen Spijkenisse en Hoogvliet.

Vervoersprioriteiten van het Rijk en de stadsregio

De structurele bezuiniging van het Rijk op het openbaar vervoer in de regio is niet de eerste bezuinigingsslag die van bovenaf wordt opgelegd. Gedurende de periode 1998-2002 nam de rijksbijdrage al met 12,5 procent af, terwijl het OV-aanbod met 4 procent steeg. Nu komt daar nog eens een bezuiniging van 12,5 miljoen euro – ruim 3 procent van de RET-jaarbegroting – bovenop.

Tegelijkertijd legt de stadsregio in haar vorig jaar verschenen Verkeer & Vervoersplan 2003-2020 sterk de nadruk op het autoverkeer in plaats van te durven investeren in goed, veilig en betaalbaar openbaar vervoer. Wel wordt er geïnvesteerd in prestigeprojecten als de RandstadRail en TramPlus. De SP is niet tegen grote OV-investeringen als deze, mits ze kwaliteit van het openbaar vervoer beduidend verhogen. Maar als dergelijke projecten ten koste gaan van de basisvoorzieningen voor openbaar vervoer in Rotterdam, liggen de prioriteiten verkeerd.

De stadsregio investeert de komende jaren bijvoorbeeld 110,3 miljoen euro in de RandstadRail, 21,7 miljoen in de TramPlus-lijnen en 4,6 miljoen in de verbouwing van Rotterdam Centraal¹. De rest van de kosten van deze projecten worden betaald door het Rijk. Het gaat hierbij om bedragen waarbij de 12,5 miljoen euro die nu wordt bezuinigd in het niet valt.

Wethouder Hulman stelt dat de stad en de stadsregio niets kunnen doen aan de verslechtingen van de dienstregeling, omdat de bezuinigingen door het Rijk zijn opgelegd². Inderdaad komen de bezuinigingen van het Rijk. De gemeente en de stadsregio hebben echter niet geprotesteerd tegen de subsidievermindering. Daarnaast is binnen de begroting van de stadsregio enig schuiven zeker wel mogelijk. Ook de gemeente kan kiezen voor extra investeringen in het openbaar vervoer. Het is simpelweg een kwestie van prioriteiten stellen – zowel aan de kant van het Rijk als aan de kant van de gemeente en stadsregio.

¹ Regionaal Investeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2002-2006, Stadsregio Rotterdam, 20-12-2002

² Rotterdams Dagblad, 17-01-2004

Volgens het Rijk kan een gedeelte van de bezuinigingen worden terugverdiend door scherper te onderhandelen met vervoerders. Als de plannen van het Rijk doorgaan zal alle regionale en stadsvervoer de komende tijd worden aanbesteed. Volgens de minister om te voldoen aan de regels van de Europese Unie. Dit is echter niet waar. In november 2001 nam het Europees Parlement een motie van SP-Europarlementariër Erik Meijer aan. Daarin staat dat buslijnen niet aanbesteed hoeven te worden, als dit volgens lokale en regionale bestuurders niet in het voordeel is van de passagiers.

Eind dit jaar vindt een officiële evaluatie plaats van de huidige (regionale) aanbestedingen, maar duidelijk is nu al dat de negatieve gevolgen de boventoon zullen voeren. Provincies hebben een eigen verantwoordelijkheid voor goed regionaal openbaar vervoer. Bij de huidige aanbestedingen hebben overheden noodgedwongen gekeken naar geld: welke vervoerder is het goedkoopst? En niet naar kwaliteit: welk bedrijf verzekert een goede dienstregeling en goed materieel en zorgt ervoor dat buitengebieden bereikbaar blijven en bussen goed op elkaar aansluiten?

Zelfs als aanbesteden in Rotterdam zou lukken, is het dan ook nog maar de vraag of dat wenselijk is. De kans is groot dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in Rotterdam verder achteruit gaat als de RET zelfstandig wordt of moet gaan concurreren met andere aanbieders. De SP zal er daarom bij het college op blijven aandringen de RET niet uit handen te geven.

Resultaten enquête samengevat

Hieronder worden de resultaten van de enquête die wij onder reizigers hielden kort samengevat. In totaal zijn 427 enquêtes afgenomen, waarvan 46 via internet en 381 in bussen, metro's, op de stations en bij haltes. Het overgrote deel van de geënqueteerden valt in de groep die getroffen wordt door de bezuinigingen, omdat de enquêtes voornamelijk zijn afgenomen op plaatsen en tijden waar het openbaar vervoer vanaf 1 maart niet meer rijdt.

Volgens de RET wordt ongeveer 2 procent van de reizigers getroffen door de bezuinigingen. De RET vervoert 600.000 reizigers per dag – 2 procent daarvan zijn 12.000 mensen. 381 enquêtes komt overeen met ruim 3% van deze gedupeerde groep.

Reisdoel

211 Mensen beantwoordden de vraag naar welke deelgemeente ze op weg waren. Verreweg het grootste gedeelte – zo'n 34 procent – is op weg naar het centrum. Ongeveer 11 procent stapt over op een aansluiting naar buiten de stad.

Reisdoel	Aantal	%
Centrum	69	34,2%
Charlois	47	23,3%
Delfshaven	5	2,5%
Feijenoord	29	14,4%
Hillegersberg-Schiebroek	2	1,0%
Hoogvliet	3	1,5%
Spijkenisse	5	2,5%
Ijsselmonde	6	3,0%
Kralingen-Crooswijk	5	2,5%
Noord	2	1,0%
Prins-Alexander	7	3,5%
buiten Rotterdam	22	10,9%

Woonachtig in...

268 Mensen antwoordden op de vraag in welke deelgemeente ze woonachtig zijn.

Woonachtig	Aantal	%
Centrum	7	2,6%
Charlois	72	26,9%
Delfshaven	12	4,5%
Feijenoord	37	13,8%
Hillegersberg-Schiebroek	5	1,9%
Hoogvliet	15	5,6%
Spijkenisse	16	6,0%
Ijsselmonde	29	10,8%
Kralingen-Crooswijk	11	4,1%
Noord	6	2,2%

Overschie	2	0,7%
Prins-Alexander buiten Rotterdam	15	5,6%
	41	15,3%

Tijd waarop gereisd wordt

377 Geënqueteerden konden aangeven op welk tijdstip zij meestal reizen. Zo'n 25 procent van hen reizen regelmatig op een vast tijdstip, waarbij het grootste gedeelte van deze groep in de vroege ochtend (voor 7 uur) gebruik maakt van het openbaar vervoer. Door op vroege uren te gaan enqueteren wilden we juist ook deze groep bereiken: dat is dus deels gelukt.

Tijdstip	Aantal	%
Vóór 7.00	101	26,8%
7.00 - 12.00	71	18,8%
12.00 - 18.00	35	9,3%
18.00 - 23.00	5	1,3%
Na 23.00	24	6,4%
Wisselend	141	37,4%

Reisfrequentie

339 Reizigers vertelden ons hoe vaak zij reizen. Verreweg de meesten reizen 10 tot 20 keer per week, wat hoofdzakelijk neerkomt op woon- en werkverkeer. Ouderen reizen veelal 1 tot 4 keer in de week.

Reisfrequentie	Aantal	%
1-2x per week	34	10,0%
3-4x per week	55	16,2%
5-6x per week	58	17,1%
7-10x per week	52	15,3%
10-20x per week	97	28,6%
20-30x per week	30	8,8%
1-2x per maand	8	2,4%
enkele keren per jaar	5	1,5%

Gebruikt vervoermiddel

368 Van de geënqueteerden gaven aan van welk vervoermiddel zij meestal gebruikmaken. Meer dan 50 procent gebruikt hoofdzakelijk bus en metro, terwijl bijna 20 procent de tram gebruikt.

Vervoermiddel	Aantal	%
Bus	217	59,0%
Tram	70	19,0%
Metro	190	51,6%

(omdat reizigers meerdere vervoermiddelen konden aangeven, tellen de percentages bij elkaar op tot meer dan 100 procent)

Gevolg van de bezuinigingen

288 Reizigers vertelden ons wat voor hen het gevolg is van de bezuinigingen op het openbaar vervoer in de regio Rotterdam. Meer dan 37 procent komt te laat op zijn werk of is later thuis als gevolg van de verslechtingen. 6 procent staat wellicht zelfs ontslag te wachten. Bijna 19 procent kan door de verslechtingen minder of korter uitgaan of naar familie en vrienden.

Deze uitkomsten zijn uiteraard afhankelijk van de tijd waarop geënquêteerd werd. Veel enquêtes zijn 's ochtends vroeg afgenomen.

Gevolg	Aantal	%
te laat op werk	89	30,9%
later thuis van werk	18	6,3%
(mogelijk) ontslag	17	5,9%
Te laat op school/universiteit	25	8,3%
minder/korter naar vrienden	8	2,8%
minder/korter naar familie	33	11,5%
minder/korter uitgaan	13	4,5%
anders	83	28,8%
geen	2	0,7%

Alternatief

We vroegen reizigers wat voor alternatief ze hebben als de lijn die ze gebruiken uitvalt, later begint of eerder eindigt. 127 Mensen gaven antwoord op deze vraag. Zo'n 27 procent van hen heeft geen alternatief en voor bijna 41 procent is lopen de enige optie. 19 procent van de reizigers wordt door de bezuinigingen in de auto gedwongen.

Alternatief	Aantal	%
fiets	9	7,1%
auto	24	18,9%
lopen	52	40,9%
andere OV-lijnen of taxi	3	2,4%
geen	34	26,8%
weet nog niet	5	3,9%

In de volgende hoofdstukken zullen wij nader stilstaan bij reizigers, wijken en voorzieningen die door de bezuinigingen sterk getroffen worden.

Vroege en late reizigers

Uit de reacties op onze enquête blijkt dat veel mensen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer vroeg in de ochtend of laat in de avond, vrijwel geen alternatief hebben: vaak zijn ze niet in het bezit van een auto en een aantal loopt zelfs het risico van ontslag als de rijtijdenverkorting ingaat.

Iemand die in de verpleging werkt schrijft: *“Als de nieuwe dienstregeling in gaat kunnen ik en een paar van mijn collega’s niet meer werken. Ik werk in de verpleging en dat is een dienst die 24 uur per dag beschikbaar is. Op sommige tijden kan ik dus niet meer op mijn werk komen of kom ik niet meer naar huis. Bij nachtdiensten moet ik voortaan een uur eerder weg om er nog te kunnen komen.”*

Ook de files worden waarschijnlijker langer als gevolg van de bezuinigingen. Een reiziger meldt bijvoorbeeld: *“Ik werk van 16 tot 24 uur. Met de nieuwe dienstregeling moet ik na 24 uur met de auto naar huis, maar dat betekent dat ik ook om 15 uur de auto naar m’n werk moet nemen in plaats van het openbaar vervoer. Ook degenen die om 6 uur moeten beginnen met werken zullen genoodzaakt zijn met de auto te gaan, en gaan om 15 uur met de auto naar huis. Het zou heel goed kunnen dat de spits hierdoor al om 15 uur begint.”*

Niet alleen werkenden, ook mensen die willen uitgaan of vrienden willen bezoeken krijgen last van de nieuwe dienstregeling. De nachtbus is een alternatief voor tram en bus, die voortaan vaak al om 23.15 hun laatste rit zullen rijden. De nachtbus rijdt echter alleen op vrijdag en zaterdag. Bovendien valt er een gat van twee uur tussen de laatste tram of bus en de eerste nachtbussen, die rond 1 uur vertrekken. Zeer waarschijnlijk zal de prijs van de nachtbus in 2004 sterk stijgen en wordt de dienstregeling ingekort, omdat de RET het net kostendekkend wil maken.

Grote uitgaansgelegenheden als de Doelen, de Schouwburg en het nieuwe Luxor-theater vrezen dat het inkorten van de dienstregeling funeste gevolgen zal hebben voor het culturele leven in Rotterdam. Doelen-directeur Oostvogel voorziet dat *“sommigen het einde van een concert niet meer zullen kunnen bijwonen”*¹. Horeca Nederland voorspelt een omzetzaling in de horeca en vreest dat mensen die 11 uur te vroeg vinden om te stoppen, straks met een drankje in de auto stappen.

Een schouwburgbezoekster schrijft: *“De nieuwe dienstregeling houdt in dat ik niet meer naar de schouwburg zou kunnen gaan. Om naar huis te komen moet ik één keer overstappen. De schouwburg gaat uit om 10 voor 11. Ik heb meestal nogal pech, want voor beide trams moet ik een kwartier wachten, zodat ik om omstreeks 10 voor 12 pas thuis was. Ik vind dat niet zo erg, zolang er tenminste nog vervoer is. Maar ik vind het een schande dat dat er binnenkort niet meer is.”*

Overigens hebben niet alleen werkenden en jongeren last van het verdwijnen van de vroege en late ritten, blijkt uit onze gesprekken met RET-personeel. Ook voor het personeel van het bedrijf zelf wordt het steeds lastiger op tijd aanwezig te zijn op de plek waar hun werk begint.

¹ Rotterdams Dagblad, 17-01-2004

Bereikbaarheid wijken en voorzieningen

In dit hoofdstuk geven we een bloemlezing van wijken en voorzieningen die door de verslechtingen in het openbaar vervoer moeilijker te bereiken zijn. Deze informatie is verzameld door zowel het afnemen van enquêtes als door rechtstreeks contact met bewonersorganisaties en mensen in de wijk.

Charlois

Per 24 mei wordt bus 77 opgeheven. Pas in oktober neemt de nieuwe TramPlus-lijn 25 een gedeelte van het traject van de buslijn over. Katendrecht wordt hierbij echter overgeslagen. Dat betekent dat mensen die op Katendrecht wonen 20 à 25 minuten moeten lopen naar de eerstvolgende halte, metrostation Rijnhaven.

Zorgcentrum Waelestein, gelegen aan het Schulppelein in Charlois, is nu nog te bereiken met bus 69. In de oorspronkelijke plannen van de RET zou bus 69 geschrapt worden, maar gelukkig is men daar later op teruggekomen.

Vanaf begin dit jaar rijdt bus 69 nog slechts tot 19 uur. Dat betekent dat ouderen die slechter ter been zijn 's avonds niet meer weg kunnen of bezoek kunnen ontvangen. Bus 76 en 77, die in de buurt stoppen, zijn door de grotere loopafstand voor veel mensen geen alternatief.

Een bewoner van Waelestein meldde ons: *“Dit is rampzalig. Ik maak van de bus gebruik om naar mijn vrijwilligerswerk te gaan. Als de bus verdwijnt, ben ik aan huis gebonden.”*

Delfshaven

Ouderen in Oud-Mathenesse komen steeds moeilijker weg: bus 38 is omgelegd en komt daardoor niet meer door de wijk en langs het Marconiplein. De tocht met het OV richting het stadscentrum wordt daarom voor velen te ver.

Een oudere vertelt: *“Ik moet nu meer gebruik gaan maken van Vervoer op Maat, vooral 's avonds. Dat is ook nog eens duurder voor de gemeente, maar ik kan niet anders.”*

Feijenoord

Nadat tramlijn 20 is begonnen met rijden, is het gebruik van bus 48 en 49 teruggelopen. Desondanks zijn dit voor veel mensen op het Noordereiland de enige verbindingen naar het centrum en in de richting van de Keizerswaard en het St. Clara-ziekenhuis (waarover meer in het volgende hoofdstuk). Door lijn 48 te schrappen en lijn 49 in te korten, blijft op het Noordereiland alleen bus 32 over, die het eiland verbindt met station Schiedam Centrum.

Er is dus geen directe verbinding meer met het stadscentrum of met Zuid. Dat betekent voor vrijwel iedereen op het Noordereiland twee of drie keer overstappen – iets dat in het bijzonder voor ouderen een onoverkomelijke drempel kan zijn. Ook voor mensen op weg naar hun werk wordt de bus een stuk minder aantrekkelijk alternatief.

Een bewoner schrijft: *“Mijn conclusie is dat als je de route verlegt, zodat weinig mensen meer gebruik gaan maken van de buslijnen, je redenen hebt om ze in te korten of zelfs op te heffen. Dat is dus wat hier op Feijenoord aan de gang is.”*

Hillegersberg-Schiebroek

Bus 35, die station Noord via Hillegersberg verbindt met Prins-Alexander, rijdt vanaf 1 maart niet meer na 20.00 uur. Dat betekent dat er 's avonds geen vervoer meer is naar het gebied ten noorden van de Bergse Plassen. In het bijzonder ouderen die in 110-Morgen wonen worden hiervan de dupe. In Nieuw-Terbregge rijdt nog geen bus, maar de bussen 35 en 37 die de nieuwbouwwijk raken rijden beide niet meer na 20.00.

IJsselmonde

De route van bus 75 wordt ingekort: de bus zal voortaan niet meer over de Beverwaardseweg rijden en stopt bij Oud-IJsselmonde. Dat betekent dat de Beverwaard geen rechtstreekse verbinding meer heeft met het Zuidplein. Wel gaat tram 23 in de Beverwaard rijden, maar voor reizigers richting Zuidplein betekent het gebruik van deze lijn een keer extra overstappen. Bovendien komt Bolnes in het weekeinde zonder openbaar vervoer te zitten: Connexxion-bus 140 rijdt alleen op maandag tot en met vrijdag.

Een bewoner schreef ons: *“Passagiers die rond het oude politiebureau aan de Beverwaardseweg wonen, moeten lopen naar Oud IJsselmonde voor bus 75 of lopen naar tram 23 richting Schinnenbaan. In beide richtingen ongeveer een kwartier lopen. Uit metingen blijkt dat in de ochtendspits de meeste passagiers gebruik maken van bus 75. Het lijkt mij wel rendabel de lijn in elk geval in de spits over de Beverwaardseweg te laten rijden.”*

Op dit moment rijdt bus 49, die bij Rotterdam CS vertrekt en over het Noordereiland naar Zuid gaat, nog door tot het Sint Clara Ziekenhuis aan de Olympiaweg in IJsselmonde. De RET was van plan deze bus niet verder te laten rijden dan station Zuid.

Na protesten van bewonersorganisaties is toegezegd dat bus 49 in de spits en tijdens het bezoekuur naar het ziekenhuis doorrijdt. Mensen die een specialist moeten bezoeken kunnen voortaan echter alleen nog maar met twee keer overstappen uit de stad naar het ziekenhuis komen.

Ook mensen die vanuit Groot-IJsselmonde naar het ziekenhuis of naar de Keizerswaard moeten, moeten om via bijvoorbeeld het Zuidplein.

Noord

Vanaf 1 maart zal tram 3 nog maar tot 20.00 rijden. Dat betekent dat grote delen van Blijdorp – in het bijzonder het gebied tussen de Schieweg en het Vroesepark – 's avonds verstoken zijn van openbaar vervoer.

In verband met de aanleg van het RandstadRail-station op de Statenweg wordt bus 33 de komende jaren omgeleid, waardoor mensen die rond de Statenweg wonen 's avonds voortaan minimaal 15 minuten moeten lopen naar de dichtstbijzijnde halte. Tijdens de aanleg van de RandstadRail zal ook lijn 3 gedurende lange tijd niet over de Bergselaan rijden. Dat betekent dat Blijdorp ook overdag zonder openbaar vervoer op redelijke afstand komt te zitten.

Overschie

Het verdwijnen van bus 32 per 24 mei betekent dat de aansluiting met de stad voor mensen die in Overschie-Oost wonen slechter wordt. Connexxion-bus 129, die eveneens dit deel van Overschie aandoet, zal voortaan 's avonds en op zondag niet meer rijden, en maakt op zaterdag minder ritten.

De aansluiting met de Spaanse Polder verdwijnt geheel: de polder is vanuit Overschie voortaan alleen nog maar bereikbaar via Delfshaven of Schiedam.

Poortugaal

De bezoeken van de hoofdvestiging van het Delta Psychiatrisch Ziekenhuis in Poortugaal zijn 's avonds van 18.30 tot 20.00. Bus 65, de enige OV-lijn die het ziekenhuis aandoet, rijdt vanaf 1 maart vanaf het Delta-ziekenhuis niet meer naar Poortugaal na 19.30 en niet meer naar Rhoon na 18.15. De gevolgen mogen duidelijk zijn.

Prins-Alexander

Ommoord en Zevenkamp hebben net als Hillegersberg-Schiebroek te lijden onder de uitgekilde dienstregeling van bus 35 en 37. Voor wie de dichtstbijzijnde metrohalte te ver lopen is, rest er 's avonds straks geen alternatief dan thuisblijven.

Sinds deze zomer is het al het geval dat het IJsselland-ziekenhuis, dat 's avonds van 18.30 tot 19.30 bezoeken heeft, vanuit Capelle vrijwel onbereikbaar is. De bus 31 vertrekt op werkdagen voor het laatst om 19.02, op zaterdag om 16.50 en rijdt op zondag zelfs helemaal niet.

Conclusies en aanbevelingen

De 12,5 miljoen euro aan bezuinigingen die de stadsregio doorvoert op het openbaar vervoer in de regio Rotterdam, zijn asociaal. Dat blijkt uit de reacties die mensen gaven op de enquête die de SP onder reizigers hield, en de manier waarop mensen in de media op de bezuinigingen reageerden. Mensen die geen alternatief voor het openbaar vervoer hebben om naar hun werk of school te gaan, boodschappen te doen of familie bezoeken, worden door de bezuinigingen onevenredig zwaar getroffen.

Anderen zijn gedwongen weer in de auto te stappen, zodat het fileprobleem toeneemt. Mensen die niet terug kunnen met bus, tram of metro, zullen ook voor de heenreis een ander vervoermiddel kiezen en omgekeerd. De kans wordt groter dat mensen met te veel alcohol op achter het stuur stappen, omdat het openbaar vervoer niet meer rijdt.

De RET stelt dat slechts 2 procent van de reizigers getroffen wordt door het inkorten van de dienstregeling. Op basis van de reacties die in de stad te horen waren denken wij dat het om een veel groter percentage gaat. Maar zelfs als maar 2 procent van de mensen die van het OV gebruik maakt lijdt onder de bezuinigingen, betekent dit nog altijd 12.000 reizigers – de RET vervoert immers 600.000 reizigers per dag.

Van de mensen die wij enqueteerden komt meer dan 37 procent door de bezuinigingen te laat op zijn werk of is later. 6 Procent van de geenqueteerde groep krijgt mogelijk met ontslag te maken. Bijna 19 procent kan door de verslechtingen minder of korter uitgaan of naar familie en vrienden. Eenzelfde percentage van 19 procent stapt vanaf 1 maart in de auto in plaats van in de bus, tram of metro.

Met name werkenden, ouderen en jongeren zijn de dupe van de bezuinigingen. Een aantal wijken (bijvoorbeeld het Noordereiland en Katendrecht) en voorzieningen (onder meer verzorgingshuizen en ziekenhuizen) worden extra hard getroffen, met als gevolg een toenemend isolement voor de bewoners (met name ook weer ouderen) in die wijken.

De gemeente, de stadsregio en het Rijk zullen het met de SP eens zijn dat dit zeer ongewenste gevolgen zijn van de voorgenomen maatregelen. Wij vinden dan ook dat deze maatregelen niet door kunnen en mogen gaan. Een stad als Rotterdam moet streven naar een goed, veilig en betaalbaar openbaar vervoer. Daarom doen wij de volgende aanbevelingen:

Aanbevelingen

- Kies voor openbaar vervoer in plaats van voor asphalt. Dat kan alleen als openbaar vervoer een goed alternatief biedt wat betreft bereikbaarheid (fijnmazigheid, frequentie, haltes) en toegankelijkheid (prijs).
- Doorbreek de nulrelatie met de RET voor wat betreft de kwaliteit van het OV en schuif bezuinigingen van het Rijk niet klakkeloos door naar de reiziger. De gemeente heeft ervoor gekozen extra geld bij te leggen voor het verbeteren van de veiligheid in het OV. Zo'n investering kan ook gedaan worden om het OV-net zelf te behouden en te verbeteren.
- Draai de rijtijdenverkortingen en bezuinigingen die per 1 maart ingaan terug. Door deze bezuinigingen worden mensen uit het openbaar vervoer de auto ingejaagd en wordt een grote groep mensen te ernstig getroffen in hun vervoersmobiliteit.
- Ook de zoneverkleining van 2003 dient te worden teruggedraaid. De opbrengst hiervan (4,3 miljoen euro) is gering in vergelijking met het geld dat wordt gespendeerd aan asphalt en grote projecten. De kostenbesparing voor jongeren, ouderen en minima is des te groter.
- Stel een plan voor basismobiliteit vast waarbij binnen enkele jaren voor elke inwoner in Rotterdam op maximaal 500 meter van zijn woning een halte van een bus- of tramlijn moet zijn.
- Wijzigen van bus- en tramlijnen alleen nadat een behoefte-onderzoek heeft plaatsgevonden onder de bewoners van de betreffende wijken, waarbij daadwerkelijk rekening gehouden moet worden met de wensen en behoeften van de bewoners. Ook wanneer uit de reacties van de bewoners blijkt dat het tram- of busnet juist uitgebreid dient te worden.
- Laat het inzetten van materieel meer afhangen van de vraag op een bepaald tijdstip. Zet 's avonds laat minibussen in, in plaats van grote stadsbussen. In de spits kunnen grotere bussen ingezet worden.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten en ouderen moet in overleg met de gehandicapten- en ouderenorganisaties worden verbeterd. Minimaal moet worden voldaan aan de eisen die gesteld worden in de wet gelijke behandeling mensen met een handicap of chronische ziekte. Rotterdam dient hierin voorop te lopen.

- Zolang het openbaar vervoer niet voldoende toegankelijk is voor gehandicapten en ouderen, kan en mag niet bezuinigd worden op Vervoer op maat. De SP blijft tegen de versoberingsmaatregelen die onlangs zijn ingegaan en blijft ervoor pleiten dat het roze-strippenkaarttarief weer ingevoerd wordt. Het is in het bijzonder onrechtvaardig dat 65-plussers met een handicap aanzienlijk meer moeten betalen dan 65-plussers zonder een handicap.
- Start een experiment met gratis openbaar vervoer in Rotterdam. Voor zo'n project kan aanspraak gemaakt worden op een bijdrage van de provincie Zuid-Holland. Wij denken aan gratis OV op koop- en uitgaansavonden, gratis OV van en naar bestaande en nieuw te bouwen transferia aan de rand van de stad, of gratis OV voor mensen ouder dan 65 jaar. Bij gebleken succes kan het experiment uitgebreid worden naar het hele gebied binnen de ruit of de hele gemeente.
- Stop met investeren in grote prestigeprojecten als de HSL. Leg de prioriteit bij het uitbouwen en verbeteren van het bestaande net van openbaar vervoer.
- Herzie de TramPlus-plannen drastisch. De uitbreiding van het tramnet in de buitenwijken en randgemeenten mag niet ten koste gaan van het tram- en busnet in de oude wijken, zoals bij deze bezuinigingen.
- Geef de RET niet uit handen en besteed het openbaar vervoer in Rotterdam niet aan. De RET verzelfstandigen zal leiden tot een verdere verslechtering van de kwaliteit van het OV. Dankzij de motie-Meijer in het Europees Parlement zijn grote steden niet meer verplicht het OV aan te besteden – laten we dat dan ook niet doen!
- De gemeente Rotterdam moet samen met andere gemeenten druk uitoefenen voor een grotere rijksbijdrage voor het lokale openbaar vervoer. Ook het Rijk moet onderkennen dat een goed, veilig en betaalbaar OV van cruciaal belang is voor een stad als Rotterdam: zowel voor werkenden, jongeren en ouderen in de stad als voor toeristen van buiten.