



**Stichting RoMeO**

Postbus 156

3000 AD Rotterdam

info@stichtingromeo.nl

Gemeente Rotterdam  
t.a.v. de gemeenteraad  
Postbus 70012  
3000 KP ROTTERDAM

**Datum**  
23 maart 2023

**uw kenmerk**  
23bb001918

**Betreft**  
Reactie op Plan Toekomstvast Tramnet

**ons kenmerk**  
-

Geachte gemeenteraadsleden,

Op 7 februari presenteerde de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag het Plan Toekomstvast Tramnet en op 22 maart gaf het college van B&W hierop een reactie. Als Rotterdams museum dat - zoals overeengekomen met de RET - medegebruiker is van de traminfrastructuur in Rotterdam, voelen wij ons genoodzaakt onze zorgen hierover met uw raad te delen. In deze brief gaan we hier nader op in.

Wij vinden het allereerst positief dat in het voorgestelde plan de museumremise aan de Kootsekade aangesloten blijft op het Rotterdamse tramnet. Zo kunnen we daar onze taak in het behoud van de waardevolle gemeentelijke openbaarvervoer-erfgoedcollectie blijven waarmaken. Want onze 160 vrijwilligers zorgen met liefde voor een wereldwijd unieke collectie van 140 jaar Rotterdamse openbaarvervoer-geschiedenis.

Anderzijds maken we ons grote zorgen om de plannen voor inkrimping van het tramnet. Als de tram verdwijnt uit toeristisch belangrijke straten en stadsdelen raakt dat niet alleen aan de aantrekkelijkheid en levendigheid van de stad en aan de bereikbaarheid van belangrijke toeristische trekpleisters, maar ook aan ons met de RET en de gemeente afgesproken verdienmodel.

Wij worden geacht met onze tramritten geld te verdienen om de historische collectie goed te onderhouden en slechts beperkt gebruik te maken van gemeenschapsgeld. Dat is ons al tientallen jaren heel goed gelukt. Maar dat kan alleen met een aantrekkelijk product. De plannen die er nu liggen leiden tot het overblijven van radiale lijnen waarbij onderlinge verbindingen vervallen. Dat betekent voor ons dat toeristische rondritten grotendeels onmogelijk worden, omdat alleen op



hetzelfde traject heen en weer kan worden gereden. U kunt zich voorstellen: dat is voor klanten minder interessant en dus minder aantrekkelijk om mee te gaan. Minder klanten betekent minder inkomsten.

Dat hebben we in 2022 al gemerkt door werkzaamheden aan de tramrails. Het niet kunnen bedienen van Willemsplein, Euromast en historisch Delfshaven scheelde een ruimte factor vier in aantallen reizigers ten opzichte van 2019 en leidde daarmee tot veel minder inkomsten. Vóór corona vervoerden we alleen al met de toeristische Citytour Lijn 10 zo'n 24.000 passagiers in de periode april - oktober. Gezien de bezoekerscijfers in 2022 bijna weer op het niveau van 2019 waren, is wat ons betreft daarmee geen sprake van een na-ijleffect van corona. We waren door het niet kunnen bedienen van trajectdelen veel minder goed zichtbaar en vindbaar in de stad en konden niet langs de belangrijke toeristische locaties rijden.

Als het Plan Toekomstvast Tramnet doorgaat, zijn het voortbestaan van ons toeristisch aanbod Citytour Lijn 10 en het grootste deel van onze inkomsten in gevaar. Geheel tegen onze zin zullen we dan meer gemeentelijke subsidie moeten vragen voor het onderhoud en de verzorging van onze erfgoedcollectie. Dat zeggen we liever nu dan in 2030. We pleiten bij uw raad dan ook voor het behoud van de traminfrastructuur op en rond het toeristische knooppunt Willemsplein (op- en afstaptelek, bij de Erasmusbrug en de Spido), tussen het Eendrachtsplein en de Schiedamseweg (voor onder meer historisch Delfshaven) en in de Zaagmolenstraat, zodat we in een toeristische ronde zowel langs de prachtige Noordsingel als over de Rottekade kunnen blijven rijden.

Tot slot: hoewel we ons als openbaarvervoermuseum in beginsel niet met vervoerpolitiek willen bemoeien, hebben wij in onze gelederen nogal wat mensen met een werkkring in het heden of het verleden bij openbaarvervoerbedrijven en/of OV-adviesbureaus. Zij hebben daarmee een brede kijk op ontwikkelingen op het terrein van het openbaar vervoer, in Rotterdam maar ook in andere steden in Nederland en in de landen om ons heen. Daarom wil de stichting RoMeO ook vanuit dat gezichtspunt een mening geven.

Het is heel bijzonder dat Rotterdam een 180 graden tegengestelde richting wil opgaan met het tramnet dan andere steden. Er is geen stad in Europa te noemen waar zo'n belangrijk deel van het tramnet ter discussie staat. In tegendeel: overal in Europa worden trams gezien als de mogelijkheid de aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van steeds verder verdichtende wijken en stadscentra te verbeteren en worden nieuwe tramroutes aangelegd. Als er geen ruimte is voor een vrije trambaan legt men de rails nog altijd in de straat, in het asfalt van autoluwe of autovrij gemaakte straten. Goede verkeersregelingen en goed verkeerstoezicht zorgen dat de trams kunnen doorrijden. Dat gebeurt in Amsterdam, Brussel, Berlijn, München, Wenen en bijvoorbeeld in 22 steden in Frankrijk die 70 jaar geleden hun trams vervingen door goedkopere bussen, maar sinds 1980 de stadstram opnieuw hebben ingevoerd om de kwaliteit van het OV en de openbare ruimte te verbeteren. Daar zijn ook stedelijke straten bij met een profiel zoals de straten waar nu de tram volgens het Plan Toekomstvast Tramnet moet verdwijnen.

Onze mening is dat vanuit het perspectief van het Plan Toekomstvast Tramnet verkeerde keuzes voor Rotterdam en de Rotterdammers worden gemaakt. Als de doorstroming voor de tram slecht is,



zijn maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld verkeerstoezicht, handhaving en betere doorstroming bij kruisingen (zoals overigens 20 jaar geleden in Rotterdam nog de norm was). En politieke moed om de tram de ruimte te geven.

Bas Schenk  
voorzitter

Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum en Exploitatie Oldtimers

Cc: Directie RET, dhr. M.B. Unck  
Adviescommissie Vervoersautoriteit MRDH  
Gemeente Rotterdam, afdeling cultuur