



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling
Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit
Mr. Drs. V.P.G. Karremans

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: M.T. Balk
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2303-1286 - 23bo004036
Bijlage(n): 3

Onderwerp: Adviezen n.a.v. concept Plan
Toekomstvast Tramnet 2030

Datum: 22 maart 2023

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Alle wijkraden
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Geachte wijkraadsleden,

Op 7 februari jl. heb ik u namens het college van B&W gevraagd een advies uit te brengen over het concept Plan Toekomstvast Tramnet (PTT), ter voorbereiding op het gemeentelijke advies hierover aan de MRDH. Door velen van u is gehoor gegeven aan deze vraag. Ik dank u daar hartelijk voor en waardeer de betrokkenheid die u toont bij dit onderwerp.

Bijgevoegd doe ik u de verzamelde reacties van ons college op al uw opmerkingen, vragen en suggesties toekomen. Ook stuur ik u de brief die ons college over PTT aan de gemeenteraad stuurt en het gemeentelijke advies aan de MRDH dat ons college opgesteld heeft.

Op 5 april a.s. hoop ik het aan MRDH uit te brengen gemeentelijke advies met de raadscommissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat te bespreken.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Vincent Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit



Bijlage(n):

1. Reactie op adviezen wijkraden
2. Brief aan gemeenteraad over gemeentelijke advies
3. B&W-brief aan MRDH: advies over PTT

Reactie op wijkraadadviezen

In de onderstaande tabellen is per wijkraad aangegeven wat de kern van hun advies is en vervolgens de reactie van ons College op dit advies. Van de in totaal 131 adviezen is het overgrote merendeel overgenomen in het conceptadvies aan de MRDH.

Wijkraad Oud Charlois – Wielewaal

Opmerking	Reactie
Wens verlenging lijn 2 naar Lombardijen	Dit nemen we over in het advies als wens voor ontwikkelagenda lange termijn.
Suggestie hergebruik materialen op te heffen tracés	De MRDH en RET werken standaard al zoveel mogelijk circulair maar we zullen dit punt extra onder de aandacht brengen.

Wijkraad Oude Noorden

Opmerking	Reactie
Loopafstanden worden te lang als tram verdwijnt	De loopafstanden worden soms inderdaad langer maar blijven vergelijkbaar met soortgelijke andere wijken in de stad, waardoor in onze ogen de voordelen opwegen tegen de nadelen. Wel bekijken we hoe de situering van de tramhaltes de loopafstanden kan verkorten.
Verzoek om busbediening in plaats van de tram op Zaagmolenstraat en Benthuiserstraat.	Omdat bussen breder zijn dan de tram is het ruimtelijk zeer onwenselijk om hier een bus te laten rijden. We willen hier een aantrekkelijke straat van maken. Daarbij zijn we van mening dat de nabijgelegen tramlijnen 4 en 7 voldoende alternatief vormen.
Diverse ideeën voor busbediening	Voorstel doortrekken bus naar SFG wordt opgenomen in het advies. Overige ideeën voor bus stellen we ter kennis aan RET.
Verzoek tot herinrichting Zaagmolenstraat op korte termijn.	Dit nemen we over in het advies aan de MRDH.
Verzoek om uitvoeren verkeerscirculatieplan	Dat gaat de gemeente doen.
Zorg over 30 km/u en de ambitie om de snelheid van de tram te verhogen op locaties waar de tram geen eigen baan heeft.	Op locaties waar de tram geen eigen baan heeft, is deze aan dezelfde maximumsnelheid gebonden als het overige verkeer. Dat blijft zo.
Suggestie voor veilige fietsroutes.	Nemen we mee in uitwerking fietsbeleid.

Wijkraad Overschie

Opmerking	Reactie
Verzoek om oost-westbusverbinding en verzoek om aparte bus naar vliegveld.	Dit nemen we mee in de reguliere planvorming over het busnetwerk.
Zorg over fietsbereikbaarheid Overschie	Dit nemen we mee in uitwerking fietsbeleid
Wens voor extra fietsverbinding tussen beide delen Overschie	Dit nemen we mee in uitwerking fietsbeleid
Wens voor aansluiting op mogelijk station Van Nelle	Dit nemen we mee in de MIRT-verkenning Oude Lijn.

Wijkraad Delfshaven-Schiemonnd

Opmerking	Reactie
Wens tweede tramhalte Schiemonnd.	Dit nemen we mee als doortrekking tramlijn 8 over Vierhavensstraat concreet wordt (gebiedsontwikkeling Merwe4Havens).
Pleidooi voor behoud tramlijn 8 over Westzeedijk.	Dit is conform PTT.
Behoud tramlijn 8 en bestaande haltes in het wijkraadsgebied.	Dit is conform PTT.
Verzoek tramlijn 8 via Vierhavensstraat.	Dit hebben we overgenomen in ons advies aan de MRDH om hier onderzoek naar te doen.
Verzoek supportersvervoer naar Het Kasteel.	Overgenomen in advies.
Wens verbetering openbare ruimte daar waar tram verdwijnt.	Dit hebben we als voorwaarde opgenomen in ons advies aan de MRDH.
Wens verbeteren oversteekbaarheid bij tramhalte Schiemonnd.	We nemen dit graag mee in regulier overleg tussen wijk en gemeente.
Verzoek uitvoeren visie openbare ruimte historisch Delfshaven.	We nemen dit graag mee in regulier overleg tussen wijk en gemeente.
Verzoek betere loop- en fietsverbindingen binnen Delfshaven via Lage Erfbrug en aansluitend Nieuwe Binnenweg.	Dit hebben we als voorwaarde opgenomen in ons advies aan de MRDH.
Verzoek herinrichting Schiedamseweg als tramlijn 8 over Vierhavensstraat gaat rijden.	Het lijkt ons logisch hier serieus naar te kijken maar pas na de ontwikkeling van M4H. Dit is pas na 2030 aan de orde.

Wijkraad Heijplaat

Opmerking	Reactie
Diverse verzoeken verbetering OV over water en bus.	Verzoeken betreffen waterverbindingen vallen onder Personenvervoer over Water en suggesties over de bus worden meegenomen in reguliere planvorming over het busnetwerk.
Men mist integrale visie op OV.	We hebben een OV-visie gemaakt in 2018. Deze zullen wij u toesturen. .
Verzoek om integraal OV-plan voor Heijplaat.	Dit zullen we meenemen in de reguliere planvorming over OV.
Verzoek om integraal plan om mobiliteitstransitie in Heijplaat te bevorderen.	Dit gaan we doen. Wellicht is het een idee om dit op te nemen in het wijkakkoord.

Wijkraad Het Lage Land – Prinsenland – 's Graveland

Opmerking	Reactie
Verzoek om plan toekomstvast busnet.	Dit hebben we overgenomen in ons advies aan de MRDH. We verzoeken daarin de MRDH om ook toekomstvast plannen voor het busnetwerk op te stellen.
Verbetering busnet vooruitlopend op Oeververbinding.	Dit hebben we overgenomen in het advies aan de MRDH en zullen dit ook meenemen in de gebiedsontwikkeling A-Z.

Wijkraad Dijkzigt-Oude Westen

Opmerking	Reactie
Wijkraad Dijkzigt-Oude Westen constateert dat er inwoners voor én tegen opheffen tramlijn 4 over Nieuwe Binnenweg zijn.	Dat is ons beeld ook en daarom hebben we de herinrichting als voorwaarde gesteld voor het uitfasen van tramlijn 4, omdat dit op die manier uiteindelijk meer oplevert voor de buurt dan dat het nadelen geeft.
Opmerking dat in gevolgd participatieproces weinig betrokkenheid van inwoners was.	Voor de gevolgdde vorm van participatie met wijkraden en reizigersorganisaties (via de MRDH) is gekozen omdat OV een netwerkvraagstuk is met betekenis voor gehele stad en omliggende gemeenten. Als vervolg op PTT zullen herinrichtingsstudies worden gestart en hierin zal uitgebreider met bewoners worden geparticipeerd.
Zorg over toegankelijkheid OV voor ouderen.	We vinden dit een goed punt en hebben hier oog voor: daar waar de door MRDH aandragen alternatieven mager zijn, verzoeken we aanvullende maatregelen.
Verzoek tot integraal plan voor herinrichting Nieuwe Binnenweg.	Dat hebben we in het advies aan de MRDH opgenomen als voorwaarde voor het uitfasen van tramlijn 4.

Wijkraad Cool – Scheepvaartkwartier – Stadsdriehoek

Opmerking	Reactie
Verzoek behoud OV-verbinding in het Scheepvaartkwartier liefst in de vorm van een tram om diverse redenen: ouderen en mindervaliden, toeristen, bereikbaarheid vervoer over water en de gewenste vermindering van het aantal auto's en verbetering luchtkwaliteit.	Het gaat hier om een tramlijn waar op dit stuk gemiddeld 9 mensen in een tram zitten, terwijl in een tram 118 mensen passen. Dit is een bezetting van 7%. Mede gelet hierop achten wij bestaande alternatieve reismogelijkheden in de directe omgeving voldoende (metro en tramlijn 8). De OV-bereikbaarheid van het Scheepvaartkwartier wordt vergelijkbaar met bijvoorbeeld die van het Wijnhaveneiland.

Wijkraad Schiebroek

Opmerking	Reactie
Gekozen vorm van participatie te mager.	Voor de gevolgdde vorm van participatie met wijkraden en reizigersorganisaties (via de MRDH) is gekozen omdat OV een netwerkvraagstuk is met betekenis voor gehele stad en omliggende gemeenten. Als vervolg op PTT zullen herinrichtingsstudies worden gestart en hierin zal uitgebreider met bewoners worden geparticipeerd.
Zorg over langer voor- en natransport en meer overstappen.	Die zorg delen wij. Veranderingen in OV-netwerk kunnen leiden tot minder goede reismogelijkheden voor individuele reizigers. De verbeteringen leiden echter tot voordelen voor veel andere reizigers en meer OV-gebruik. Specifiek voor de overstap voor reizigers uit Hillegersberg richting CS en centrum nemen we het verzoek op in het advies aan de MRDH om te onderzoeken of de vervangende buslijn vanaf de Molenlaan door kan rijden naar Rotterdam Centraal.
Fiets is niet voor iedereen een alternatief.	Hier zijn we het mee eens maar voor andere reizigers die snel naar de metro willen is de fiets wel een interessant alternatief. Voor reizigers die niet willen of kunnen fietsen zitten er in het plan naar onze mening voldoende OV-reismogelijkheden, echter soms anders dan in de huidige situatie.
Zorg dat verandering niet voor iedereen tot verbetering leiden.	Dat is op individueel niveau onvermijdelijk maar per saldo gaan er meer mensen op vooruit dan achteruit.

Opmerking dat 20% versnelling vooral komt door opheffen trage trajecten.	Uit analyse blijkt dat versnelling maar deels door opheffen trage trajecten komt en voornamelijk door generieke versnellingsmaatregelen.
Verzoek om slimme en efficiënte dienstregeling met oog voor reizigers.	Hier staan we achter en dit geven we de MRDH mee zodra dienstregeling concreet worden.
Hoe kun je met minder trams en minder bestuurders de frequentie verhogen?	Door het verminderen en inkorten van het aantal tramlijnen komt materieel en personeel vrij voor het verhogen van frequenties op andere lijnen.
Kosten inzet nieuwe buslijnen onduidelijk.	De kosten van het extra busvervoer is verdisconteerd in de kosten voor het tramnet en dus meegerekend.
Er ontbreekt een integrale totaalvisie op OV.	We hebben een OV-visie gemaakt in 2018. Deze zullen wij u toesturen.
Verzoek meer fietsparkeerplekken bij metrohaltes.	Hier zijn we het mee eens en nemen dit mee in fietsparkeerbeleid.
Zorg over knip lijn 25 bij CS.	De RET doet elk jaar haar best om frequenties af te stemmen op vervoervraag en financiële kaders. De exacte doorkoppeling van tramlijnen wordt afgestemd op waar welke frequenties nodig is.
Buslijn 50 als voorgesteld alternatief voor tramlijn 8 is onvoldoende.	In dit deel van tramlijn 8 maken weinig reizigers gebruik van de tram (gemiddeld 5 reizigers per rit). Wij achten het alternatief daarnaast wel voldoende, al zullen er altijd individuele reizigers zijn die er op achteruit gaan.
Buslijn 34 als voorgesteld alternatief voor tramlijn 4 is onvoldoende.	Dat vinden wij ook en daarom verzoeken we de MRDH om deze buslijn door te trekken naar Rotterdam Centraal in een gepaste frequentie en met voldoende kwaliteit.
Een overkoepelende visie ontbreekt, kosteneffectiviteit lijkt het belangrijkste argument en voor de maatschappelijke functie van het OV is onvoldoende oog.	PTT is de uitwerking van de OV-visie die deze visie wel bevat. Deze zullen wij u toesturen. PTT biedt ook wel degelijk meer dan alleen een zoektocht naar kosteneffectiviteit. We zetten in om met de beperkte middelen zoveel mogelijk vervoerswaarde te kunnen bieden.
Samengevat zorgen over de gevolgen van PTT.	Wij delen deze zorgen niet in die mate. Per saldo verwachten wij dat PTT positieve effecten heeft op de toekomstvastheid van het tramnetwerk en dat de tram zo tot in lengte van jaren een constructieve bijdrage aan de OV-bereikbaarheid van onze stad kan bieden.

Wijkraad Hillegersberg

Opmerking	Reactie
Participatietraject is onvoldoende geweest.	Voor de gevolgde vorm van participatie met wijkraden en reizigersorganisaties (via de MRDH) is gekozen omdat OV een netwerkvraagstuk is met betekenis voor gehele stad en omliggende gemeenten. Als vervolg op PTT zullen herinrichtingsstudies worden gestart en hierin zal uitgebreider met bewoners worden geparticipeerd.
PTT is onvoldoende integraal	We hebben een OV-visie gemaakt in 2018. Deze zullen wij u toesturen. Bovendien stellen we in ons advies aan de MRDH ook verschillende voorwaarde met betrekking tot herinrichting aan de uitvoering van de plannen.

De noodzaak tot bezuiniging lijkt centraal te staan en er is te weinig aandacht voor de wensen van individuele reizigers en mindervaliden.	Hier zijn wij het niet mee eens. Met deze plannen wordt het tramnet klaargemaakt voor de toekomst en bieden we de meeste vervoerswaarde met de beperkte middelen.
Onvrede met hoe de gemaakte keuzes uitpakken voor Hillegersberg, te weinig aandacht voor ouderen, mindervaliden en mensen met kinderwagens, er ontstaan te lange loopafstanden, er ontstaan overstappen die er nu niet zijn.	In ons advies aan de MRDH geven we aan alleen akkoord te gaan met de plannen aangaande Hillegersberg wanneer de Bergse Dorpsstraat wordt heringericht waarbij de straat er kwalitatief op vooruit gaat en er wordt geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de Straatweg. Daarnaast hebben we in ons advies aan de MRDH de voorwaarde opgenomen dat de beoogde verbinding over de Straatweg begint op het huidige beginpunt van tramlijn 4 en dat deze wordt doorgetrokken naar Rotterdam Centraal met passende frequentie en voldoende kwaliteit.
De keuze om de tramlijn 4 en 8 weg te halen is niet te rijmen met algemene beleid van de gemeente dat er juist op is gericht het gebruik van openbaar vervoer te bevorderen.	Juist omdat wij het gebruik van openbaar vervoer willen bevorderen moet er wijs worden omgegaan met de middelen die daarvoor beschikbaar zijn. En dit in het licht van de hoeveelheid reizigers op de verschillende trajecten en de groei die de komende jaren op die trajecten is te verwachten. Voor de aantallen reizigers op de lijnen 4 en 8 is de bus een passendere vervoerwijze dan de tram. Bovendien hebben we in ons advies aan de MRDH voorwaarden gekoppeld aan het uitfasen van tram 4
Bezorgdheid over het toekomstige functioneren van de buslijnen 35 en 50.	Wij verwachten dat de doorstroming op de Molenlaan corridor aanzienlijk zal verbeteren als de A16 Rotterdam gereed is. In Alexander is het voornemen om buslijn 35 een snellere route richting Alexander te geven. De precieze routing van buslijn 50 tussen station Noord en Kralingse Zoom is een punt van nadere uitwerking waarbij de doorstroming vanzelfsprekend een belangrijk aandachtspunt is.
Waarom wordt voor de Straatweg wel uitfasering van de tram voorgesteld en voor de gelijksoortige Bergweg niet?	PTT stelt dat uitfasering aan de orde kan zijn op trajectdelen met weinig reizigers, een moeizame inpassing en mogelijkheden voor alternatieven. Het verschil tussen de Bergweg en de Straatweg zit in de hoeveelheid reizigers. Op de Bergweg zitten er substantieel meer reizigers in de tram. Vanaf ongeveer station Noord/Kootsekade en verder richting Molenlaan gaat dit scherp naar beneden.
Het is heel kwalijk dat de rechtstreekse verbinding tussen Hillegersberg en het Centrum van Rotterdam verdwijnt.	Dat zijn we met u eens. Daarom verzoeken we aan de MRDH om buslijn 34 door te trekken naar Rotterdam Centraal.
Als het gaat om filevorming heeft de bus geen voordeel t.o.v. een tram die niet op een vrije baan rijdt.	Dat zijn we met u eens. De bus heeft bij filevorming ook geen nadeel t.o.v. een tram die niet op een vrije baan rijdt.
Bussen hebben nadelen t.o.v. trams t.a.v. toegankelijkheid en veiligheid.	Bussen en trams hebben ieder hun eigen karakteristieken. Het punt dat in PTT wordt gemaakt is dat de haltes op de Straatweg momenteel niet veilig zijn vormgegeven en niet toegankelijk zijn, dat het een grote investering vergt om dit op te lossen en dat dit voor een bus eenvoudiger is te doen. Wij hechten veel waarde aan toegankelijk OV en toegankelijke haltes zijn hier een belangrijk onderdeel van. Meer algemeen bekijken wij doorlopend in samenspraak met MRDH en RET hoe zaken op dit vlak verbeterd kunnen worden.
Is er gekeken naar mogelijkheden om een vrije baan voor de tram te realiseren in Hillegersberg?	Dit is ingeschat: het is niet persé onmogelijk om dit te realiseren, maar het vergt een aanzienlijke investering en met de reizigerswinst die hier redelijkerwijs van te verwachten is omdat de tram al op de Straatweg goed kan

	doorrijden met het andere verkeer en dat zal ook voor de bus zo zijn.
Onvoldoende gekeken naar alternatieven om de tram toch te behouden	T.a.v. tram op vrije baan, zie voorgaand antwoord. Over de mogelijk koppeling van tramlijn 4 en tramlijn 25 is in een eerdere studie in het verleden geconstateerd dat het vervoerkundig ingewikkeld om de eindlus in Schiebroek te koppelen aan een verlenging naar Hillegersberg, de verlenging heeft aanzienlijke ruimtelijke consequenties op met name de Kastanjesingel en/of Meidoornsingel en de Abeelweg en de investeringskosten zijn hoog in verhouding tot het te verwachten aantal reizigers. Opties met enkelspoor of strengelspoor hebben grote beperkingen t.a.v. een logische dienstregeling en de betrouwbaarheid en vergen ook aanzienlijke investeringen.
Het inzicht in de vervoercijfers ontbreekt	Relevante vervoercijfers per uit te faseren trajectdeel zijn toegevoegd in de brief aan de raad. Deze zijn gebaseerd op OV-chipkaartdata van de RET, pré corona.
De bedieningstijden van buslijn 174 zijn te beperkt	Dit is geen onderdeel van PTT maar nemen we mee in de reguliere planvorming over het busnet.
De versnelde buslijn 35 doet Nieuw Terbregge niet meer aan	De precieze wijze van de beoogde versnelling van buslijn 35 en de route die deze gaat volgen wordt in het vervolgproces nader uitgewerkt.
Verzoek om directe buslijn naar Rotterdam CS, bus laten starten/eindigen bij huidige eindpunt lijn 4 en mogelijk doortrekken Molenlaankwartier in.	We zijn dit met u eens. Het doortrekken naar Rotterdam Centraal is overgenomen in het advies evenals het starten/eindigen bij het huidige eindpunt lijn 4. Verder vragen we de MRDH te kijken naar mogelijkheden om de buslijn het Molenlaankwartier in te laten rijden.
Veilige herinrichting is ook mogelijk met tram.	De aanwezigheid van de tram maakt een verkeersveilige inrichting met fysieke snelheidsremmers zeer complex en vergt grote investeringen. Het geringe aantal reizigers rechtvaardigt een dergelijke ingreep niet.
Pleidooi voor behoud tramlijn 4 en 8.	We steunen het pleidooi voor het behoud van tramlijn 8 niet. Wel steunen wij voor een groot deel het pleidooi met betrekking tot tram 4, namelijk dat de Bergse Dorpsstraat wordt heringericht waarbij de straat er kwalitatief op vooruit gaat en er wordt geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de Straatweg. Daarnaast hebben we in ons advies aan de MRDH de voorwaarde opgenomen dat de beoogde verbinding over de Straatweg begint op het huidige beginpunt van tramlijn 4 en dat deze wordt doorgetrokken naar Rotterdam Centraal met passende frequentie en voldoende kwaliteit.
Voorstel PTT leidt tot verslechterde OV-bereikbaarheid.	Wij verwachten dat de effecten van de voorstellen in PTT per saldo positief uitpakken voor de stad. Op individueel niveau kunnen reizigers erop achteruitgaan. Waar wij inschatten dat de achteruitgang te groot wordt, vragen we om een beter alternatief. In het geval van Hillegersberg door de MRDH te verzoeken om buslijn 34 door te trekken naar Rotterdam Centraal.

Wijkraad Blijdorp – Bergpolder – Liskwartier

Opmerking	Reactie
Verzoek betrokken te worden bij uitwerking route lijn 50.	Relevante wijkraden zullen bij de uitwerking worden betrokken.

Verzoek betrokken te worden bij uitwerking versnellingsmaatregelen tramlijnen.	Relevante wijkraden zullen bij de uitwerking worden betrokken.
Verzoek betrokken te worden bij wijzigingen in dienstregeling.	We zullen ons er bij de MRDH voor inzetten dat de vroegere vervoerplanprocedure weer in het leven wordt geroepen. Daar kunnen de wijkraden dan ook een rol in krijgen.
Verzoek betrokken te worden bij uitwerking maatwerkvervoer.	Relevante wijkraden zullen bij de uitwerking worden betrokken.

Wijkraad Kralingen

Opmerking	Reactie
Zorg over gevolgen aanpassingen tramnet voor ouderen en minder validen.	Dit zijn terechte zorgen en hebben we ook op een aantal punten meegenomen in ons advies aan de MRDH, waaronder het terugbrengen van de storingsgevoeligheid van roltrappen en liften op metrostations en van uitschuifplanken van bussen en de hulpvaardigheid van het personeel.
Zorg over beperkte betrokkenheid van ouderen en minder validen in de participatie.	Bij de totstandkoming van het plan is het MetroCov betrokken, dat rechtstreeks adviseert aan de MRDH. Hierin zijn ook de belangen van ouderen en minder validen vertegenwoordigd. Voor de gevolgde vorm van participatie met wijkraden en reizigersorganisaties (via de MRDH) is gekozen omdat OV een netwerkvraagstuk is met betekenis voor gehele stad en omliggende gemeenten. Als vervolg op PTT zullen herinrichtingsstudies worden gestart en hierin zal uitgebreider met bewoners worden geparticipeerd.
Pleidooi voor meenemen sociale en maatschappelijk aspecten bij keuzes over OV.	Het OV moet meerdere maatschappelijke doelen dienen en dit is er één van. De gemeente erkent dit en vraagt bij situaties waar OV op relatief grote afstand komt te liggen om aanvullende OV-alternatieven.
Ondersteuning doortrekken lijn 7 naar Kralingse Plas.	Wij ondersteunen dit voorstel en hebben dit in ons advies aan de MRDH opgenomen.
Pleidooi voor verbeteren verkeersveiligheid en verkeerscirculatie Kralingen.	Hiermee gaan we graag aan de slag. Het verdwijnen van de tram biedt inderdaad kansen voor verbetering van verkeersveiligheid en verkeerscirculatie Kralingen.
Suggestie voor busverbinding tussen De Esch en Kralingse Zoom.	Deze suggestie gaan we bekijken bij de uitwerking van de route van buslijn 50.
Pleidooi voor toegankelijk OV voor ouderen en minder validen.	Bij de uitwerking van lijn 50 zal hier nadrukkelijk naar worden gekeken. Tevens doen we de oproep aan de RET en MRDH om de toegankelijkheid van de metro voor deze doelgroepen te verbeteren.
Metro is soms niet aantrekkelijk voor ouderen en minder validen.	We doen een oproep aan de RET en MRDH om de toegankelijkheid van de metro voor deze doelgroepen te verbeteren.
Verzoek goed, toegankelijk alternatief voor vervallen tramlijn 7.	We verzoeken MRDH en RET om bij vervangende buslijnen te zorgen voor een goede toegankelijkheid, zo veel mogelijk vergelijkbaar met een tram.
Metro is soms niet aantrekkelijk voor ouderen en minder validen, ook bij overstappen.	Zie voorgaande antwoord. Wij zullen hiervoor aandacht vragen.

Wijkraad Crooswijk

Opmerking	Reactie
Crooswijk is voor veel voorzieningen afhankelijk van het Oude Noorden en Kralingen en juist die tramverbindingen gaan verdwijnen.	We zullen erop toezien dat lijn 50 voor een zo groot mogelijk deel in een oplossing zal voorzien.
De bediening met buslijn 38 voldoet niet, omdat deze 's avonds al snel stopt met rijden en op zondag helemaal niet rijdt.	We geven dit aan de RET mee t.b.v. de reguliere planvorming over de bus.
We willen graag betrokken worden bij het nadenken over de beoogde nieuwe route voor tramlijn 7.	Daar gaan we de relevante wijkraden bij betrekken, Crooswijk ook.
Het betrekken van bewoners had beter gekund. Het is ons als wijkraad niet gelukt om dat te doen.	Te constateren valt dat wijkraden tijdens deze consultatieperiode op een verschillende manier hebben geopereerd in het betrekken van hun achterban. Hier vallen zeker zaken van te leren voor dit type projecten in de toekomst.

Wijkraad Beverwaard

Opmerking	Reactie
Positief over sneller en frequentere tramlijn 23.	Wij ondersteunen dit ook en hebben dit opgenomen in ons advies aan de MRDH.
Gaat de snelheid ten koste van het aantal tramhaltes? Kan een hogere snelheid van de tram op kruisingen tot meer risico's leiden?	Beide punten worden nader uitgewerkt in het vervolgproces van PTT. Bij de ambitie om de snelheid van de tram te verhogen is verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde.
We zijn bezorgdheid over een toename van supportersvervoer in tramlijn 23 i.r.t. tot de keuze om in IJsselmonde wel betaald parkeren in te voeren en in Beverwaard niet.	We hebben begrip voor dit zorgpunt. Evenementenvervoer is geen specifiek issue binnen PTT. Hier worden buiten PTT om afspraken met de clubs over gemaakt. Maar we zullen dit extra onder de aandacht brengen bij de RET en Feyenoord.

Wijkraad Lombardijen

Opmerking	Reactie
In het proces te weinig tijd voor samenwerking met andere wijkraden.	Dit snappen we. Gelet op de door de MRDH gestelde reactietermijn van 10 weken i.c.m. de raadsagenda was een reactietermijn van 5 weken voor de wijkraden het hoogst haalbare.
Positief over versnelling van de tram.	Wij adviseren ook positief over de versnellingsambitie.
Minpunt dat tramlijn 20 wegvalt.	Dit snappen we maar onze inschatting is dat per saldo meer reizigers profiteren van hogere frequenties op de lijnen 2, 23 en 25.
Overstapaansluitingen moeten goed zijn, als tramlijn 20 wegvalt, ook buiten de spits.	Daar zijn we het mee eens maar juist door hogere frequenties op de andere tramlijnen, wordt overstappen ook aantrekkelijker. Tramlijn 20 is ook alleen een spitslijn, dus buiten de spits moet er ook in de huidige situatie al overgestapt worden.
Voorstander om tramhalte Lombardijen weer onder het station te situeren en om de parkeergarage bij Lombardijen een P+R-functie te geven.	Situering tramhalte Lombardijen kan worden meegenomen bij de uitwerking van PTT. De P+R-suggestie nemen we mee in ons P+R-beleid.

Wijkraad IJsselmonde

Opmerking	Reactie
Welke maatregelen worden genomen om hogere risico's a.g.v. een hogere snelheid van de tram te beperken?	Dat komt in de uitwerking van PTT aan de orde.
Welke tramhaltes in IJsselmonde worden verplaatst of komen te vervallen?	Dat komt in de uitwerking van PTT aan de orde.
Hoe wordt de rest van het OV-net afgestemd op PTT?	We verzoeken de MRDH om tot een visie op het busnet te komen.
Hoe wordt omgegaan met de vervoerscapaciteit voor de nieuw te bouwen woningen van Feyenoord City?	Dat wordt uitgewerkt in de samenhang tussen PTT en het vervolg op de MIRT-verkenning Oeververbinding.
Verzoek om overzicht van alle OV-veranderingen in een tijdstabel.	Dit zullen we doen.

Wijkraden Bloemhof en Hillesluis

Opmerking	Reactie
Wijkraden en omgeving zijn negatief over de doortrekking van tramlijn 25 over de Groene Hilledijk, om diverse redenen.	Wethouders Karremans en Simons zijn ook op de Groene Hilledijk geweest en hebben hier gespreken met ondernemers, bewoners en wijkraadsleden gevoerd. Naar aanleiding daarvan is besloten eerste een raakvlakstudie naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom – Zuidplein te doen, voordat we een besluit wordt genomen.
Rijdtijdwinst tramlijn 25 te mager voordeel voor doortrekking.	Dit is onderdeel van de raakvlakstudie naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom – Zuidplein. Zie ook het antwoord hierboven.
Doortrekking tramlijn 25 gevaar voor leefbaarheid en bomen.	Dit hebben we als voorwaarde opgenomen in ons advies aan de MRDH.
Doortrekking tramlijn 25 gaat ten koste van parkeren.	We delen de zorg en nemen het mee in de raakvlakstudie naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein.
Als de doortrekking toch doorgang vindt, dan graag in nauwe afstemming met ondernemers en bewoners op de Groene Hilledijk.	Dat is vanzelfsprekend ook onze inzet.
Negatief advies op de doortrekking, mede gelet op het besluit uit 2002.	In 2002 was er nog geen sprake van HOV-verbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Zoals hierboven aangegeven, wordt een raakvlakstudie uitgevoerd naar tramlijn 25 en HOV Kralingse Zoom – Zuidplein.
Te weinig tijd gehad voor het advies.	We snappen dit punt. Gelet op de door de MRDH gestelde reactietermijn van 10 weken i.c.m. de raadsagenda was een reactietermijn van 5 weken voor de wijkraden het hoogst haalbare.

Wijkraad Middelland – Nieuwe Westen

Opmerking	Reactie
Advies om voorgenomen opheffing tramlijn 4 op de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg niet uit te voeren	Hier zijn we het deels mee eens. We zijn enkel voor het uitfasen van tramlijn 4 als er een alternatieve buslijn komt en flink wordt geïnvesteerd in de buitenruimte. Dit is in het advies aan de MRDH ook opgenomen. Wel geven we mee dat

	de Nieuwe Binnenweg een onveilige straat is waarin in de voorgaande drie jaar 190 personen betrokken zijn geweest bij een ongeval, wat leidde tot 30 gewonden en 1 dodelijk slachtoffer. Daarom achten wij verandering wel noodzakelijk.
Vooraf zorgen over ouderen, mensen die niet in staat of bereid zijn lang te lopen of te fietsen, bereikbaarheid van het huis van de wijk en Rotterdam Centraal, klantenverlies voor de winkels, de bereikbaarheid van de markt en de grofmazigheid van de metro.	Zie het bovenstaande antwoord. Dit is ook ingegeven door het gesprek dat Wethouder Karremans heeft gevoerd met ondernemers.
De verkeersonveiligheid wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door dubbel geparkeerde auto's en het gedrag van individuele verkeersdeelnemers.	Dat is ook de reden waarom we hier veel op handhaven. Echter, handhaving kost veel capaciteit.
Als de tram weggaat moet er een buslijn voor in de plaats komen.	We hebben in het advies aan de MRDH opgenomen om een specifieke voorziening te bieden op de dagen dat er markt is op het Grote Visserijplein.

Wijkraden Bospolder – Spangen – Tussendijken en Mathenesse

Opmerking	Reactie
Ontevreden met participatieproces.	Voor de gevolgdde vorm van participatie met wijkraden en reizigersorganisaties (via de MRDH) is gekozen omdat OV een netwerkvraagstuk is met betekenis voor gehele stad en omliggende gemeenten. Als vervolg op PTT zullen herinrichtingsstudies worden gestart en hierin zal uitgebreider met bewoners worden geparticipeerd.
We adviseren negatief over de opheffing van tramlijn 8 in Spangen en negatief over de opheffing van tram 4 op de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg (net als Nieuwe Westen-Middelland en Dijkzigt-Oude Westen).	Als alternatief voor tramlijn 8 vragen we aan de MRDH om busbediening in Spangen. Wat betreft de opheffing van tram 4 op de Nieuwe Binnenweg zijn we enkel voor het uitfasen hiervan als er een alternatieve buslijn komt en flink wordt geïnvesteerd in de buitenruimte. Dit is in het advies aan de MRDH ook opgenomen.
De bewoners hadden rechtstreeks ingelicht moeten worden over plannen. De gekozen wijze van openbaarmaking was niet voldoende.	Het PTT is tot stand gekomen onder de bestuurlijke verantwoordelijkheid van de MRDH. De MRDH en wij hebben dit op 7 februari jl. openbaar gemaakt op de wijze waarop dit gangbaar is bij OV-plannen. De Contourennotitie PTT is al sinds 31 maart 2022 openbaar en voor iedereen te raadplegen.
Tram 4 moet weer naar Marconiplein gaan rijden	In het najaar van 2022 is besloten de middelen van dit deel van tramlijn 4 in te zetten ter versterking van tramlijn 21/24 in de brede middagspits. Daar waren wij voorstander van en dat zijn we nog steeds.
De oude vervoerplanprocedure is tijdens de coronaperiode geschrapt, waardoor er geen ruimte meer is voor wijkraadadviezen.	Tijdens de coronaperiode en in de nasleep daarvan heeft de MRDH de klassieke vervoerplanprocedure inderdaad geschrapt vanwege de onzekerheid over de financiële situatie bij de vervoerders en de noodzaak om snel in te kunnen spelen op wijzigende omstandigheden. De MRDH beraadt zich momenteel over herintroductie van de vervoerplanprocedure.
Het college moet er bij de MRDH op aandringen dat de vervoerplanprocedure weer wordt ingevoerd omdat men zich nu niet gehoord voelt.	We zullen hier met de MRDH het gesprek over aangaan.
Vooraf zorgen over mensen die afhankelijk zijn van het OV, bereikbaarheid van voorzieningen langs en op de Nieuwe Binnenweg, de markt op het Grote Visserijplein, Spangen dat in een isolement komt, de bereikbaarheid van Het Kasteel, omzetverlies bij de ondernemers, méér verkeersonveiligheid op de Nieuwe Binnenweg,	Wij streven naar een integrale verbetering van de Nieuwe Binnenweg, met veel ruimte voor langzaam verkeer, één richting verkeer voor auto's en met een inrichting die uitnodigt tot veilig gedrag verkeersgedrag. Daarvoor is het in onze optiek noodzakelijk dat de tram daar verdwijnt. We vragen wel om een alternatieve busbediening in Spangen,

kapitaalverlies investeringen in traminfra Nieuwe Binnenweg, strijdigheid met het autoluw beleid, tram wordt hoger gewaardeerd dan metro o.a. vanwege sociale veiligheid, gewenste ringlijn waarin naast Spangen ook de Vierhavensstraat deel vanuit gaat maken.	om het laten rijden van trams op wedstrijddagen van Sparta, om een vervoervoorziening op dagen dat er markt is op het Grote Visserijplein en om planvorming over de rol van de tram in het Merwe Vierhavengebied, waar doortrekking van de tram over de Vierhavensstraat mogelijk onderdeel vanuit maakt.
Als tramlijn 8 via de Vierhavensstraat gaat rijden, dan graag in een lus waar Marconiplein en Spangen ook onderdeel vanuit maken. Het maatschappelijk belang moet boven het economisch belang gesteld worden.	Het eventueel doortrekken van de tram over de Vierhavensstraat maakt onderdeel uit van een vervolgstudie over de bediening van het Merwe Vierhavengebied. De precieze routing van de tram zal dan worden onderzocht. Bij onze afwegingen over het tramnet wegen wij wel degelijk het maatschappelijk belang. Een belangrijk element daarin is een evenwichtig vervoernetwerk met de inzet van metro, tram en bus die zoveel mogelijk past bij de kenmerken van deze vervoerwijzen en een doeltreffende verdeling van beschikbare middelen voor OV over de stad (en regio), nu en in de toekomst.
Verzoek om inzicht in de vervoercijfers en wijze van meten.	Relevante vervoercijfers per uit te faseren trajectdeel zijn toegevoegd in de brief aan de raad. Deze zijn gebaseerd op OV-chipkaartdata van de RET, pré corona.

Wijkraad Tarwewijk

Opmerking	Reactie
De wijkraad is positief over de voorstellen en ziet veel voordelen voor diverse doelgroepen.	Wij zijn ook positief over de uitwerking van het PTT voor de Tarwewijk.
Het is belangrijk dat tramhalte Wolphaertsbocht behouden blijft.	Dit punt nemen we mee in de uitwerking van PTT.
Bezorgdheid over het mogelijk stijgen van de OV-tarieven.	We delen deze zorg en blijven ons inzetten voor betaalbaar OV-tarieven.
Hoe is het gebruik van de keerlus Gaesbeekstraat voorzien in 2030?	In het beoogde tramnetwerk in 2030 is nu geen structureel gebruik van de keerlus Gaesbeekstraat voorzien. De lus blijft wel behouden voor omleidingen en calamiteiten.

Wijkraad Vreewijk

Opmerking	Reactie
Positief dat de tramlijnen in Rotterdam Zuid behouden blijven en dat de tramlijn 2, 23 en 25 vaker gaan rijden.	Dat vinden wij ook een sterk punt in PTT.
Bezorgdheid dat PTT te weinig rekening houdt met ouderen en mindervaliden.	Wij delen deze zorg. De tram is onderdeel van het OV-net en het OV dient meerdere doelen, waaronder het bieden van bereikbaarheid aan ouderen en mindervaliden. We vragen daar in ons advies aan de MRDH ook aandacht voor.
Diverse concrete situaties over niet adequate vormgeving van huidige haltes	Dit is een terecht punt en geven dit door aan de RET.
Er is meer inzicht gewenst in het samenhangende verkeer -en vervoerbeleid van de gemeente en in het samenhangende OV-beleid.	We hebben een OV-visie gemaakt in 2018. Deze zullen wij u toesturen.
Er is meer informatie gewenst over de lange termijn plannen voor de bus, over de versnellingsplannen met tramlijn 25 en over de potentiële P+R Paasweide	Als deze plannen concreet worden, zullen we de wijkraad daarbij betrekken. We vragen in ons advies aan de MRDH om het opstellen van een visie op de toekomst van de bus.

Belangrijk om duidelijkheid te geven over de werkzaamheden aan het tramnet die in het verschiet liggen en om de overlast die werkzaamheden geven af te wegen tegen de baten.	Hier zijn we het mee eens en gaan er mee aan de slag wanneer concreet is welke werkzaamheden worden uitgevoerd.
Concrete zorgen over diverse effecten van het doortrekken van tramlijn 25 over de Groene Hilledijk en het sneller rijden van de tram op de Dordtsestraatweg.	We delen de zorg en nemen het mee in de raakvlakstudie naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom – Zuidplein. T.a.v. versnelling op de Dordtsestraatweg zullen we de door u genoemde aspecten meenemen in de uitwerking.
De continuïteit van het huidige tramnetwerk is belangrijk, daar moeten voldoende middelen en aandacht naartoe gaan.	Dat nemen we mee in onze algemene inzet richting MRDH en het Rijk (waar de financiële middelen voor het OV vandaan komen).