

Geachte toehoorder,

Namens ROVER spreek ik graag in tegen het Vervoersplan 2025 van de RET.

Allereerst zijn wij geschokt dat de opheffing van de oost tak van tramlijn 8 die door het Oude Noorden en Crooswijk loopt doorgang vindt.

Als een jaar later ook tram 7 door Kralingen en Crooswijk weggesaneerd is zullen de dichtbevolkte wijken ten NO van het centrum zonder fatsoenlijk OV zitten.

Het op te heffen lijngedeelte van tramlijn 8 is in tegenstelling tot wat in het PTT staat een drukke en belangrijke lijn door dichtbevolkte wijken met smalle straten en hierdoor niet door de bredere gelede harmonicabus te vervangen. Dit gebeurt dan ook niet.

Wij vragen U dringend de opheffing van tram 8 in heroverweging te nemen. In een tijd waar klimaat en leefbaarheid vragen om optimalisering van het openbaar vervoer is het onbegrijpelijk en contraproductief een goed-presterende tramlijn op te heffen.

Terwijl Nieuw Kralingen op een buslijn wacht- en U de lijnen 8 en 7 toch opheft, hef dan tram 7 over de Boezemweg door Kralingen niet op voordat de tram naar Nieuw Kralingen er ligt.j

Nieuw Kralingen:

Wij vragen met onmiddellijke ingang een busdienst naar Nieuw Kralingen, vooruitlopend op de tram. De eerste bewoners zijn al gearriveerd.

Willemsplein:

Wij zien op het lijngedeelte naar het Willemsplein reizigersaantallen die enorm zijn teruggelopen. Toch zal het eindpunt hard nodig blijven: immers met de terugtrekking van tramlijn 4 van de Nieuwe Binnenweg volgend jaar zal die lijn een aansluiting op Metro Eendrachtspaleis moeten houden. De dichtstbijzijnde keermogelijkheid is de keerlus Willemsplein. Wij vragen dan ook dit trajectgedeelte niet op te breken.

Lijn 44:

De transformatie van lijn 44 in een soort snelbuslijn is voor veel reizigers reden om af te haken. Wij zien dat scholen, het Erasmus MC en de oude ingang van Blijdorp niet

of nauwelijks nog bereikbaar zijn met OV, terwijl de oude route van lijn 44 hier wel in voorzag. Van de 's Gravendijkwal gaat voor de nieuwe halte Erasmus MC een grote barrierewerking uit.

### Omleidingsmogelijkheden trams

Met de opheffing van de tram in de Zaagmolenstraat en die in de Nieuwe Binnenweg zullen de omleidingsmogelijkheden voor de drukke Middellandstraat-lijnen en de tram op de Bergweg sneuvelen. Wij vragen dringend de sporen op de Nw Binnenweg en de Mathenesserlaan samen met die in de Claes de Vrieselaan intact te laten. Zij worden meerdere keren per week gebruikt voor omleidingen. In tijden van personeelstekort hoeven we niet te verwachten dat er een vloot bussen klaar staat om een tramdienst te rijden bij calamiteiten.

Wij pleiten voor de aanleg van bogen vanuit de Henegouwerlaan linksaf de 1<sup>e</sup> Middellandstaat op om bij de aanstaande werken op het Hofplein of bij grootschalige evenementen in het centrum het trambedrijf een omleidingsmogelijkheid te bieden.

De belofte in het PTT om de overgebleven tramlijnen te versnellen:

Wij zien tot op heden nog geen enkele ingreep die ervoor zorgt dat de tram zijn voorrangspositie in het verkeer terugkrijgt. Er waren snelle tramlijnen beloofd, veel te snelle zelfs want een bruto snelheid van 22 of 23 km/u is in een stad als Rotterdam echt levensgevaarlijk. Lijn 2 reed in zijn beste tijd op 100% vrije baan en absolute voorrang op het wegverkeer gemiddeld 20 km/u, en dat was met recht een sneltram.

Wij stellen een paar "quick wins" voor:

- \* Haltes in bajonetligging tezamen met absolute prioriteit bij verkeerslichten: uitgevonden en op grote schaal toegepast in Rotterdam, veel nagevolgd in andere steden, in Rotterdam de afgelopen 20 jaar stelselmatig weggenomen.
- \* Het verminderen van doorsteken op trambanen. Aanbevolen nog onlangs om de snelheid en regelmaat op de lijnen 23 en 25 te vergroten in een rapport van Goudappel Coffeng, helaas na Corona in een la verdwenen.
- \* De voorrangspositie van de tram op onbeveiligde kruisingen herinvoeren.

In zijn algemeenheid zien wij de sociale functie van het OV in Rotterdam onder druk staan: belangrijke lijnen worden weggenomen uit de wijken en verbannen naar de grote wegen. OV wordt steeds meer iets voor jonge mensen, of gezien als een filebestrijder, maar OV heeft ook een verbindende functie, tussen de wijken onderling. Lijn 8 is daarvan een goed voorbeeld, evenals de in het autoverkeer vastgelopen lijn 35.

Bij de herzieningen van de buslijnen op Zuid is in het Vervoersplan wel gekeken naar dat sociale aspekt en heeft de reiziger duidelijk centraal gestaan. Hiervoor onze complimenten.

Rover wil een lange termijn OV plan tot zeg maar 2040, dat wat minder vrijblijvend is dan een Mobiliteitsvisie waar de MRDH het over heeft, en dat het OV in Rotterdam en omgeving als integraal systeem bekijkt. Wij zijn dus geen voorstander van Tram- en Busplannen.

Wij zien in de aanloop naar en voorbereidingen voor een tramlijn over de nieuwe stadsbrug dat veel expertise bij de betrokken partijen verdwenen lijkt. Wij roepen de Rotterdamse Gemeente en de MRDH op: ga eens inspiratie opdoen in steden als Zurich, Helsinki of Wenen om te ervaren waartoe een tram in staat is. In Zurich heeft zonder peperdure metro-infrastructuur het OV een aandeel van meer dan 50% in alle verplaatsingen. En ja, in Zurich rijden gewoon auto's, ook in het centrum.