Betreft: reactie op het RET Vervoerplan 2025

Groningen, 23 april 2024

Aan de leden van de gemeenteraad van Rotterdam
cc College van B&W
cc MRDH
cc RET

Geachte leden van de gemeenteraad,

Als inwoner van de stad Groningen, maar jarenlang in Rotterdam gewoond te hebben, maak ik van de gelegenheid gebruik u op de hoogte te stellen van mijn commentaar op het RET Vervoerplan 2025. Als senior mobiliteitsadviseur heb ik jarenlang gewerkt bij de provincie en gemeente Groningen, ben tot 1 februari jl docent Mobiliteit aan de NHL Stenden hogeschool in Leeuwarden geweest en ben lid geweest van de programmaraad van het Nationaal Verkeerskunde Congres. Kortom: ik heb de nodige expertise opgebouwd en heb jarenlang ervaring in het vakgebied van mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Vorig jaar heb ik een reactie opgesteld als bijdrage aan de consultatieronde van het Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT 2030). Een afschrift van mijn reactie heb ik als bijlage bij deze brief gevoegd (bijlage 1).

In deze brief presenteer ik een aantal verbeteringsmaatregelen waarvan ik hoop dat u die bij de bespreking van het RET Vervoerplan 2025 in uw raad, betrekt. Ik ga in op de visie van het RET Vervoerplan, de redenen waarom het aantal trampassagiers afgelopen jaar niet is gestegen én mijn ideeën voor kwaliteitsverhogende maatregelen voor het Vervoerplan 2025 waar de RET haar voordeel mee kan doen.

visie RET Vervoerplan 2025
Het RET Vervoerplan 2025 is een uitvoeringsplan van het PTT 2030. Het beleid mbt het tramnetwerk is op 5 juli 2023 door de MRDH vastgesteld. Toch wil ik een aantal beleidsopmerkingen maken die kunnen bijdragen aan een robuuster en klantgerichter RET Vervoerplan 2025.

Ik vind het een gemiste kans dat een duidelijke visie in het Vervoerplan ontbreekt, om het aantal trampassagiers te laten stijgen. Het plan is gericht op de exploitatie van het tramnetwerk, waarbij DRU's (*D*ienstregeling *R*ij *U*ur), materieelinzet en kosten en opbrengsten leidend zijn. Promotie en marketing om het gebruik van de tram te stimuleren, ontbreken geheel in het RET Vervoerplan. Er is naar mijn idee geen sprake van een integraal Vervoerplan omdat er eenzijdig naar de exploitatie van het tramnetwerk is gekeken. Er ontbreken maatregelen om het aantal trampassagiers te laten

toenemen. Hoewel van een andere orde, voeg ik bij deze brief een PDF van de Groningen Bereikbaar krant (bijlage 2), waarin maatregelen zijn opgenomen om de stad bereikbaar te houden nu aan de Zuidelijke Ringweg wordt gewerkt en er 80.000 auto's minder moeten rijden. Belangrijk onderdeel van de Groningen Bereikbaar-strategie, is een stevige inzet op openbaar vervoer maatregelen.

Ter informatie: van de ruim 13.000 personeelsleden bij het UMCG komt 50% van buiten de stad (6.500). Ca. 1.000 medewerkers hebben een Qbuzz-abonnement (= 15%). Het OV Bureau Groningen Drenthe (vergelijkbaar met de MRDH) en openbaar vervoerbedrijf Qbuzz stimuleren met promotieacties het gebruik van de bus. Een promotie-actie om vanwege de Zuidelijke Ringweg-maatregelen het OV-gebruik onder UMCG-medewerkers te stimuleren, heeft tot een toename van ca. 800 nieuwe OV-abonnementen geleid.

Een voorbeeld voor de RET om actiever in te zetten op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de tram in het bijzonder.

achterblijven vervoersgroei tram
In het Vervoerplan is aangegeven (pag. 9) dat de groei van het aantal trampassagiers, in vergelijking met de bus en metro achterblijft. Dit heeft naar mijn idee een aantal oorzaken. Zonder volledig te kunnen zijn noem ik u hierbij:

- De vele grootschalige infrastructuur werkzaamheden, zoals de Schiekade (2023 – 2024), de Roseknoop (2023 – 2024), de Nieuwe Binnenweg (2023) waardoor diverse tramlijnen niet hun gebruikelijke route konden rijden. Reizigers waren langer onderweg, moesten overstappen of er was sprake van het inkorten van lijnen, zoals lijn 4 die tijdens de werkzaamheden op de Nieuwe Binnenweg werd ingekort tot het Centraal Station.

- Door het afschalen van de controle in de tram is het aantal zwartrijders toegenomen. Dit heeft niet alleen financiële gevolgen (minder inkomsten) maar betekent ook dat er minder reizigers worden geregistreerd. De in het Vervoerplan opgenomen bijlage 1 (Reizigersaantallen RET) geeft dan ook niet het werkelijke aantal vervoerde reizigers weer. Uit perspublicaties blijkt dat op de lijnen 7 (Burg. Oudlaan: Erasmus Universiteit – Woudestein) en 8 (Westzeedijk: Erasmus Universiteit – Hoboken) een groot aantal studenten niet in- en/of uitcheckt, zodat het aantal vervoerde trampassagiers in werkelijkheid veel hoger is (mijn schatting is ca. 10.000 instappers per lijn) dan in bijlage 1 is aangegeven.

- De huidige route van lijn 7 is onaantrekkelijk voor inwoners van Kralingen, studenten van de locatie EUR-Woudestein, bewoners en werknemers in de omgeving van de Goudsesingel, Rubroek, etc., vanwege de "hoge hoed"-route via Boezemstraat, Crooswijksestraat, Linker Rottekade en Jonker Fransstraat. De reistijd van en naar het centrum en Centraal Station is veel langer dan nodig omdat een directe, rechtstreekse route ontbreekt (via Goudsesingel en de Boezemweg). Hierdoor trekt de tram minder reizigers dan in potentie aanwezig is en wordt de beschikbare capaciteit niet ten volle benut.

- Het RET Vervoerplan 2025 is naar mijn idee gericht op het versterken van een aantal tramlijnen, zoals de lijnen 1, 3 en 5, terwijl er minder aandacht is voor enkele andere tramlijnen, waaronder de lijnen 4, 6 en 7. Van deze tramlijnen wordt de frequentie verminderd wat mogelijk ook tot reizigersverlies en dus minder reizigersopbrengsten zal leiden.

- Ook worden in een aantal gevallen de loopafstanden tot haltes vergroot zoals in de Zaagmolenstraat (vervallen van de tramroute) en het Scheepvaartkwartier (opheffen lijn 7). Rotterdam wil een inclusieve stad zijn, het aantal ouderen neemt toe én Rotterdam wil vervoerarmoede tegengaan. We spreken tegenwoordig over brede welvaart, waarvan mobiliteit een belangrijk onderdeel is. Dan zijn juist de tramlijnen die in de haarvaten van de wijken komen van eminent belang.

kwaliteitsverbeteringen per tramlijn
Zoals in het RET Vervoerplan 2025 aangegeven (pag. 16) is het Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT 2030: zie kaartje bijlage 3) uitgangspunt voor het RET Vervoerplan 2025. Toch zijn er naar mijn mening aanpassingen op het PTT noodzakelijk om het aantal trampassagiers te laten toenemen. Mijn voorstellen ligt ik hieronder toe.

begin/eindpunt lijnen 3 (huidige 23) en 5 (huidige 25) bij Centraal Station
Ik ga er vanuit dat de RET voldoende onderzoek heeft verricht, dat voor de eindigende lijnen 3 en 5 bij het Centraal Station voldoende wachtcapaciteit beschikbaar is. Omdat de haltes aan de zijkant van het Centraal Station bestemd zijn voor doorgaande tramlijnen (1/11, 4, 7 en 8), zullen de lijnen 3 en 5 hun begin-en eindpunt op het Weena hebben. Dit heeft gevolgen voor de reizigers: langere loopafstanden van/naar de trein op/van de lijnen 3 en 5 én een langere loopafstand en kruising van een fietspad en rijstrook op het Weena (verkeersveiligheid!) voor overstappende trampassagiers.

lijnen 4 en 8 - Heemraadsplein – Marconiplein
Zoals ook door de wijkraad Bospolder, Tussendijken, Spangen, Nieuwe Westen is aangegeven, zijn er meer dan voldoende argumenten om de oude route van lijn 4 weer te herstellen: eindpunt Marconiplein. Ik verwijs hierbij naar de brief van de wijkraad aan het College van B&W dd 5 april 2024.

lijn 8 – Schiedamsedijk- Vasteland
In het vervoerplan stelt de RET voor om lijn 8 niet meer via de Schiedamsedijk en het Vasteland te laten rijden. Inwoners van Rotterdam zuid die naar het Erasmus MC moeten of naar de binnenstad (Coolsingel) worden geconfronteerd met een langere reistijd en lange loopafstanden (minimaal 10 minuten). Om de Coolsingel te bereiken stelt de RET voor dat reizigers bij metrostation Eendrachtsplein overstappen op de metro om één station verder (Beurs) uit te stappen. Mijn inschatting is dat reizigers dit niet gaan doen met tot gevolg dat je deze trampassagiers “kwijt bent”.
Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat deze route wijziging niet op vervoerkundige argumenten berust, maar alleen wordt voorgesteld omdat lijn 7 niet meer het traject Centraal Station – Mauritsweg en Westersingel bediend! Als pleister op de wond wordt lijn 8 daarom als vervanger ten tonele gevoerd!

lijn 7 - Willemsplein
Het Vervoerplan 2025 stelt dat het traject Centraal Station – Willemsplein erg weinig wordt gebruikt (zie pagina 18). Zelf reis ik regelmatig met deze lijn en kom tot een heel ander beeld: deze lijn biedt een directe verbinding met het Museumpark: de Depot, Het Nieuwe Instituut, museum Chabot, Arminius en de Kunsthal. Het opheffen van lijn 7 naar het Willemsplein heeft grote gevolgen voor:

- De Spido: dagjesmensen kunnen vanaf het Centraal Station of metrostation Beurs (via P&R Kralingse Zoom) niet meer bij de Spido komen. De Spido is een belangrijke Rotterdamse toeristische attractie;
- Ontwikkeling Zalmhaven-kwartier: 500 appartementen in de Zalmhaventoren (ca. 800 á 1000 bewoners) en potentiële trampassagiers;
- Werknemers van grote internationale ondernemingen en bewoners van het Scheepvaartkwartier verliezen hun directe verbinding met het Centraal Station (o.a. aansluiting op de HSL Schiphol en Brussel en Eurostar naar Londen en Parijs);
- Voor het bereiken van de alternatieve halte (tramhalte Vasteland) en metrostation Leuvehaven moet het drukke en voor voetgangers onaantrekkelijke kruispunt bij de Boompjes/Schiedamsedijk worden overgestoken. Bovendien moeten voetgangers vanaf het kruispunt van een trap gebruik maken om bij het Willemsplein te komen;
- De aansluiting met de Waterbusverbindingen wordt verbroken: reizigers, waaronder forenzen die van de snelle halfuursvaarverbinding van en naar Alblasserdam, Ridderkerk, Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht gebruik maken, hebben geen aansluitende verbinding meer. Ketenmobiliteit is een belangrijk beleidsuitgangspunt van het nationale maar ook regionale en stedelijke mobiliteitsbeleid. Het opheffen van lijn 7 past dan ook niet in het mobiliteitsbeleid van de provincie Zuid Holland, de gemeente Rotterdam als de Drechtsteden;
- In het RET Vervoerplan wordt lijn 7 via de Kruiskade, 1e Middellandstraat, Vierambachtsstraat en Mathenesserweg naar het Marconiplein geleid, terwijl de lijnen 1 en 11 hier in een 10 minutenfrequentie rijden! Het is gelet op de vervoersvraag en de aangeboden vervoerscapaciteit niet nodig om op dit traject een extra 10 minuten frequentie met lijn 7 te bieden.

  Conclusie: gelet op bovenstaande overwegingen stel ik voor lijn 7 de huidige route te laten blijven rijden tussen het Centraal Station en het Willemsplein. De voordelen van de nieuwe route naar het Marconiplein wegen niet op tegen de nadelen van het opheffen van lijn de directe verbinding van lijn 7 tussen het Centraal Station en het Willemsplein.

Lijn 7 - Kralingen

Het is van groot belang, met het oog op de komst van de Nieuwe Oeververbinding (NOV), de derde Stadsbrug, dat lijn 7 blijft bestaan én wordt doorgetrokken naar het metrostation Kralingse Zoom. Daar wordt aansluiting gegeven op de nieuwe tramlijn Kralingse Zoom, Woudestein, nieuwe Stadsbrug, Feijenoord en Zuidplein. Op termijn wordt deze lijn, in het kader van de ontwikkeling van de Oostflank doorgetrokken naar het metro- en NS-station Alexander (zie bijlage 4).

Als eerste fase van de ontwikkeling van de omgevingsvisie Oostflank (35.000 woningen) moet lijn 7 over korte afstand van de Burg. Oudlaan naar metrostation Kralingse Zoom worden doorgetrokken. Lijn 7 kan hiermee (met een rechtstreekse route via Boezemweg en Goudsesingel naar het Centrum) een goed alternatief worden voor de drukke metroverbinding vanaf Alexanderpolder naar Beurs. Doordat reizigers van de verlengde lijn 7 gebruik maken wordt metrostation Beurs ontlast. Dit is één van de argumenten voor de aanleg van de derde stadsbrug (NOV) en de nieuwe radiale tramlijn tussen Kralingse Zoom en het Zuidplein.

lijnnummering
In het Vervoerplan wordt voorgesteld om een logische lijnnummering voor de tramlijnen in te voeren. Ik ben daar blij mee en ondersteun dit voorstel. Het is mooi om vast te stellen dat de RET hierbij naar de historie heeft gekeken, zoals het herstel van lijnnummer 1 tussen De Esch en Schiedam.
Ik stel voor om lijn 11 via de Goudsesingel te laten rijden, zodat er vanuit de Esch, omgeving Oostzeedijk en Oostplein een snellere verbinding met de Meent, Hofplein en Centraal Station wordt geboden. Ik besef mij dat dit alleen het geval is op de momenten waarop lijn 11 rijdt. Toename van het aantal passagiers en de instroom van nieuwe trambestuurders biedt in de loop van dit jaar hopelijk de mogelijkheid om lijn 11 ook op de avond te laten rijden**.**

tenslotte
Ik hoop met mijn voorstellen een positieve bijdrage te leveren aan een robuust, duurzaam en kwalitatief goed tramnet voor alle Rotterdammers waarbij de reiziger vooropstaat, het aantal trampassagiers toeneemt én de inkomsten voor de RET stijgen. Ik hoop dat uw raad mijn voorstellen bij de besluitvorming mbt het RET Vervoersplan 2025 betrekt zodat de tram in Rotterdam een goede toekomst tegemoet gaat!

Met vriendelijke groeten,

<u>Bijlagen:</u>
1. Brief reactie PTT 2030 – 31 maart 2023

2. Krant Operatie Ring Zuid – maart 2024

3. tramnet 2025

4. route tram Alexander – Zuidplein

Betreft: reactie op Concept- Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT)

Groningen, 30 maart 2023

Aan de leden van de gemeenteraad van Rotterdam
cc. MRDH
cc. RET

Geachte leden,

U zult wel denken: wat moet een inwoner van de stad Groningen met het PTT 2030 en waarom ontvangen wij een inspraakreactie? De reden is dat ik jarenlang in Rotterdam heb gewoond, mijn familie daar vandaan komt en ik een grote fan van Rotterdam ben. Daarnaast ben ik opgeleid tot verkeerskundige en heb als senior beleidsmedewerker veel kennis en ervaring opgebouwd met werken bij NS, provincie en gemeente Groningen en als docent bij Ruimtelijke Ontwikkeling bij de NHL Stenden hogeschool in Leeuwarden. In die hoedanigheid heb ik veel belangstelling en kennis op het gebied van openbaar vervoer.

In de pers, de berichtgeving van de MRDH en in vakliteratuur heb ik gelezen over het PTT 2030. Toen ik het rapport had gelezen ontstond bij mij een onbestemd gevoel: ***WAT GEBEURT HIER???*** Naast versterking van bestaande tramlijnen (de 20-ers) worden cruciale tramlijnen die voor de ontsluiting van een groot aantal woongebieden op de rechtermaasoever de nek omgedraaid: de lijnen 4, 7, 8 en een gedeelte van lijn 21 in Schiedam. Van de lijnen 4, 7 en 8 blijven geamputeerde trajectgedeelten over als een 'doekje voor het bloeden" (zie kaartbeeld 1 op pagina 5). U zult het met mij eens zijn dat een beetje weldenkend mens zal kunnen vaststellen dat voor een grote groep inwoners van Rotterdam dit uiteindelijk de opheffing van drie belangrijke tramlijnen betreft.

In mijn reactie zal ik op een aantal onderdelen van het plan ingaan: algemeen, duurzame mobiliteit, kosten en opbrengsten, infrastructuur, de bus als alternatief, reistijd, verkeersveiligheid, de nieuwe oeververbinding (NOV), stremmingen en omleidingen en cultuur en toerisme. Tenslotte ga ik in op enkele specifieke aspecten van de lijnen 4, 7 en 8.

Algemeen
Met veel belangstelling heb ik het concept Plan Toekomstbestendig Tramnet 2030 (PTT) gelezen, Ik ben echter nogal geschrokken van de invulling van het begrip "toekomstbestendig", want in feite is het PTT een ordinaire bezuinigingsmaatregel, waarvoor de stadstramlijnen 4, 7 en 8 moeten bloeden. In het PTT worden heel veel argumenten "gebruikt cq gezocht" om het enige doel (bezuinigen, bezuinigen) te rechtvaardigen. Ik heb mij al lezende dan ook verbaasd over de mate van deskundigheid bij de projectgroep die het rapport heeft opgesteld. Er is van een zeer eenzijdige

benadering uitgegaan in plaats van dat er nagedacht is over het anders invullen van de bezuinigingsoperatie (€ 4,0 mln. op jaarbasis), bijvoorbeeld door de afschrijvingstermijn van de infrastructuur te verlengen. Ook neemt met de stijging van het aantal inwoners, de BDU-uitkering van het Rijk naar de MRDH toe en blijft niet, zoals het rapport suggereert, gelijk. Ook kunnen de bestuurders van de MRDH ervoor kiezen om minder in auto-infrastructuur te investeren en meer in exploitatie van het openbaar vervoer. Zij kunnen daarbij een voorbeeld nemen aan de provincie Groningen die "eigen geld" in de exploitatie van het openbaar vervoer steekt, naast de BDU-bijdrage die zij van het Rijk ontvangt. Waarom zou de gemeente Rotterdam dit niet kunnen doen?
In het PTT wordt volledig voorbij gegaan aan de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. In de afgelopen tijd heeft de pers hieraan meerdere malen aandacht besteed, zoals in het TV programma Pointer, naar aanleiding van een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Aan de maatschappelijke trends, zoals vergrijzing, voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, etc.) op grotere afstand en het langer zelfstandig thuis wonen van senioren, wordt in het PTT 2030 geen enkele aandacht besteed.

Daarnaast werkt Rotterdam aan het tegengaan van armoede; in veel wijken is sprake van vervoersarmoede en juist in wijken als het Oude Noorden, Kralingen-west, Spangen, Bospolder-Tussendijken en het Kleiwegkwartier kunnen de lijnen 4, 7 en 8 bijdragen aan het verbeteren van de toegankelijkheid van onderwijs en banen. Deze tramlijnen vervullen dus een cruciale functie in het tegengaan van de tweedeling in de maatschappij en zorgen ervoor dat (vervoers)armoede wordt teruggedrongen. Opheffen zal er toe leiden dat mensen die het al niet makkelijk hebben, nog meer de toegang tot de maatschappij wordt ontzegt, met alle gevolgen van dien.

Kortom: van deskundige mobiliteitsadviseurs bij de MRDH, RET en gemeente Rotterdam en beleidsambtenaren op zowel het fysieke als sociale domein bij de gemeente Rotterdam mag verwacht worden dat zij andere opties in beschouwing zouden hebben genomen, dan het *rücksichtslos bezuinigen* bij het opstellen van het PTT, onder het motto: *een wijde blijk verruimt het denken!*

Duurzame mobiliteit
Rotterdam zet in op vergroening, klimaatmaatregelen, mobiliteitstransitie, een inclusieve samenleving en gezondheid van haar inwoners. In dit verband verwijs ik naar het eigen beleid van de gemeente waar in de begroting 2023 het volgende is opgenomen: *"Gelijke kansen voor Rotterdammers in een inclusieve samenleving. Daar zet de gemeente zich voor in. Centraal daarbij staan bestaanszekerheid en gelijkwaardigheid"*.

Duurzame mobiliteit is nodig om de mobiliteitstransitie te realiseren en openbaar vervoer is daarvoor een belangrijk instrument. Uit recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) blijkt, *"dat de manier waarop mensen reizen nu sneller verandert dan 20 jaar geleden, vooral in de steden waar het ov een essentiële rol speelt. Andere factoren, waaronder de fietsvriendelijkheid en strikt parkeerbeleid, lijken een onderschatte invloed op het ov-gebruik te hebben. Voldoende ov-capaciteit en kwaliteit zijn een trekker van nieuwe reizigers, maar vooral een voorwaarde om de extra reizigers te kunnen vervoeren".*

Kortom: in plaats van het wegbezuinigen van tramlijnen moet er met promotie en tariefstelling worden ingezet op een toename van het aantal trampassagiers. Een aantrekkelijk abonnement, zoals in Duitsland (klimaatticket voor € 49,=; deelstaat Berlijn: € 29,=) kan nieuwe reizigers trekken. Juist een stad als Rotterdam en vervoerder RET die klimaat, vergroening en duurzame mobiliteit hoog in

het vaandel hebben staan, moeten een dergelijk product invoeren én tegelijkertijd stappen zetten om de automobiliteit te beperken.

Kosten en opbrengsten
In het PTT (tabel 2 op pagina 42) is een overzicht opgenomen van kosten en opbrengsten van de tramlijnen in Rotterdam. Hieruit blijkt dat de reizigersopbrengsten en de exploitatiekosten elkaar dekken. Het infra-onderhoud en de kapitaallasten bedragen € 45 mln. op jaarbasis. Het vervangen van tramlijnen door buslijnen betekent hogere exploitatiekosten voor de bus. Aan het bussysteem moeten ook de kosten van onderhoud en beheer van de weginfrastructuur worden toegerekend. De vraag is overigens ook of bij de € 45 mln. voor de traminfrastructuur geen oneigenlijke kosten zijn meegenomen (aanpak wegprofiel etc.). Overigens ontbreekt een navolgbare onderbouwing van de in tabel 2 van het PTT opgenomen kosten.

Bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 is veel geld gestoken in het veiliger maken van de infrastructuur (aanleg vrijliggende fietspaden, tramhaltes) als in de traminfrastructuur (rails en vrij robuuste bovenleiding). Opvallend is dat bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 er trambovenleiding is aangebracht met de uitstraling van een NS-spoorlijn. Een enorme hoeveelheid spandraden, dit in tegenstelling tot lijn 5 in Schiebroek of lijn 4 op de Straatweg waar de rijdraad op eenvoudige wijze aan de spandraad is aangebracht. Juist een dergelijke bovenleiding-uitvoering als op de Oudedijk draagt bij aan hoge onderhoudskosten en investeringslasten en werkt kostenverhogend voor de tramexploitatie.

Tenslotte: de investeringen voor het PTT zijn geraamd op € 50 tot € 60 mln. U zult het met mij eens zijn dat de realiteit is dat investeringslasten altijd hoger uitvallen. Uitgaande van een percentage van 25% kostenverhoging bedragen de investeringslasten € 63 tot € 75 mln. (!). De bezuinigingsopgave van de MRDH bedraagt € 4,0 mln/jaar. Dit betekent dat de exploitatie van de lijnen 4, 7 en 8 nog minstens 15 tot ca. 20 jaar gecontinueerd kunnen worden!

Infrastructuur
De MRDH schrijft in het persbericht van 7 februari jl. dat straten waar de tram verdwijnt groener en duurzamer zullen worden. De MRDH is geen wegbeheerder, dat is de gemeente. Daarnaast is het een drogreden dat een straat waar geen tram (meer) rijdt groener is… In het PTT en de Collegebrief is aangegeven dat in een stadstraat waar een tram rijdt geen snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateau) kunnen worden aangelegd. Busreizigers (en chauffeurs!) zitten echter niet te wachten op een busreis over drempels, terwijl de tram als natuurlijke snelheidsremmer fungeert. Er zijn echter goede voorbeelden waar tram, fietsverkeer en (beperkt) autoverkeer goed samengaan, zoals de Sarphatistraat in Amsterdam en diverse tramtrajecten in Brussel.

Daarnaast het punt over veiligheid en fietsers. Er wordt genoemd dat, net als op de Nieuwe Binnenweg, de tramrails onveilig zijn voor fietsers. Maar op een klein stukje Vlietlaan na, rijdt de fietser nergens direct naast of op de trambaan, maar overal op eigen fietspad. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Oostzeedijk, waar de tram wel blijft. Bovendien zijn Rotterdammers al meer dan 100 jaar gewend aan het fietsen in straten waar de tram rijdt.

Voorbeeld: de Oudedijk is 10 jaar geleden volledig heringericht en voorzien van geasfalteerde vrijliggende fietspaden. Als lijn 7 daar verdwijnt en de tramrails worden verwijderd ontstaat er voor het autoverkeer een racebaan; het lijkt mij volstrekt onrealistisch dat er van de Oudedijk een groene, 30 km/u straat wordt gemaakt (conform Duurzaam Veilig: Erftoegangsweg), omdat fietsers dan op de rijbaan moeten fietsen en de kwalitatief goede én veilige fietsvoorziening wordt verwijderd. Dit zullen inwoners, weggebruikers (met name fietsers), ouders met jonge kinderen en actieve senioren

niet begrijpen, en neem ik aan u ook niet!
Kortom: dit is het paard achter de wagen spannen!

Op bijgaande kaarten zijn de tramlijnen volgens het PTT (in zwart) opgenomen; in rood de vervallen tramtrajecten. Daarnaast (in gestippeld rood) de tramtrajecten die er nog wel zijn maar niet meer in de reguliere dienst gebruikt worden. Ik kom tot schrikbarende aantallen: ca. 13 km wordt opgeheven in het kader van het PTT en er ligt ruim 6,5 km "ongebruikte" tramrails in Rotterdam. Dit alles op de Rechter Maas Oever (RMO). Kortom: kwalitatief goede railinfrastructuur die een belangrijke impuls kan geven aan het realiseren van het duurzame mobiliteitsbeleid van de gemeente, het vergroenen en leefbaarder maken van de prachtige stad Rotterdam maar die er ongebruikt bij ligt! Verspilling van geld en infrastructuur. Op zuid zijn er nauwelijks aanpassingen.

De bus als alternatief
In het PTT wordt gesproken over alternatieve vormen van vervoer op trajecten waar de tramlijnen 4, 7 en 8 het veld moeten ruimen. Zo gaat er een nieuwe buslijn 50 (zie kaartbeeld 1 op pagina 5) rijden over de Gordelweg naar station Noord. Lijn 50 rijdt vanaf de Oudedijk via de Jericholaan naar de Kralingse Plaslaan en Boezemlaan: in de Jericholaan (30 km/u!) liggen verkeersdrempels en bij de Kralingse Plaslaan moet voorrang worden verleend aan het autoverkeer. Bewoners van de Jericholaan zitten niet te wachten op een bus in hun straat …. Maar waar lijn 7 moet wijken vanwege fileproblematiek, wordt er als alternatief voorgesteld om deze busverbinding in te stellen via één van de meest filegevoelige doorgaande wegen van Rotterdam! Onbegrijpelijk!!

Het argument dat de bus beter in "groene straten" past (30 km/uur) snijdt geen hout. Een bus heeft meer ruimte nodig dan de tram en scoort in klantwaardering in veel gevallen lager dan een tram.

Daarnaast wordt de bus aangeprezen (zie de brief van het College van 22 maart jl.) als een flexibel alternatief. Dat is juist een negatief punt van de bus. Routewijzigingen zijn makkelijk te introduceren en opheffen ook… De tram is een structurerend element in de ruimtelijk ordening hetgeen betekent dat het voor bewoners duidelijk is dat waar tramrails liggen, er ook daadwerkelijk een tram rijdt! Als we naar andere plekken in Rotterdam kijken waar bussen als vervanging voor trams werden geïntroduceerd, dan zijn deze buslijnen wegbezuinigd, zoals in Crooswijk, waar lijn 38 in tegenstelling tot tramlijn 15 vroeger, 's avonds niet meer rijdt en overdag slechts om het half uur.

Reistijd
Op pagina 21 van het PTT is aangegeven dat de gemiddelde snelheid van de tram is gedaald van 18,5 km/u in 2005 naar 17,6 in 2015. Wanneer ik van de tram in Rotterdam gebruik maak valt mij op dat de tram geen (absolute) prioriteit (meer!) heeft bij verkeersregelinstallaties (VRI's), zoals het Hofplein, Oostplein, Stadhoudersweg/Schiekade en op de Bergweg. In het verleden had de tram prioriteit op het Hofplein en ook op de Schiekade. Mij is onbekend waarom deze reistijdbevorderende maatregel is teruggedraaid. Om het gebruik van de tram te stimuleren, de exploitatiekosten terug te dringen is het geven van prioriteit bij VRI's een voorwaarde. Het beleid om de tram bij VRI's prioriteit te verlenen past in het gemeentelijk beleid om de mobiliteitstransitie met concrete maatregelen inhoud te geven. Voorbeeld: in een stad als Groningen heeft het streek- en stadsbusvervoer absolute prioriteit VRI's wat zorgt voor een snellere reistijd zodat op de busexploitatie bespaard kan worden.

Ten aanzien van reistijd kan worden opgemerkt dat dit tegenwoordig een minder belangrijk aspect voor reizigers is dan in het verleden. Met de komst van smartphones (what's app), tablets (mail checken) etc. is reistijd vaak werktijd geworden.

Verkeersveiligheid
In het PTT staat op pagina 22 een paragraaf over verkeersveiligheid en wordt gesteld dat de tram bij een aantal wegen met straatspoor betrokken is bij ongevallen. Er ontbreekt echter een navolgbare onderbouwing in het PTT: type ongeval (tram-fiets, tram-auto of tram-voetganger), afloop (dodelijk, gewond, materiële schade) etc. Wat mij opvalt is dat verkeersveiligheid NU als argument gebruikt wordt om de tram uit de genoemde straten (Nieuwe Binnenweg, Oudedijk, Bergweg, Bergse Dorpsstraat, Kleiweg en Zaagmolenstraat) te verwijderen, terwijl dit in het verleden nooit als argument is genoemd om te praten over opheffing van de tram in deze straten.

De Nieuwe Oever verbinding (NOV)
In het kader van de Nieuwe Oeververbinding (NOV) wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer tussen de metrostations Kralingse Zoom en het Zuidplein. De inzet van een nieuwe tramlijn op deze verbinding biedt kansen om deze te koppelen aan lijn 7. Een klein stukje nieuwe tramrails moet worden aangelegd tussen de 's Gravenweg/Burg. Oudlaan en de Kralingse Zoom. Hiervoor is ruimte beschikbaar; overwogen kan worden om de 's Gravenweg af te sluiten van de Kralingse Zoom, zodat er minder doorgaand verkeer van de 's Gravenweg en Oudedijk gebruikt maakt. Het doortrekken van lijn 7 naar het metrostation Kralingse Zoom biedt kansen voor de realisering van een multimodale OV-hub met tram, metro en Park Shuttle. Een belangrijk argument om de NOV te realiseren is de ontlasting van het drukke metrostation Beurs. Juist lijn 7 kan hierin een belangrijke bijdrage leveren, door metroreizigers bij Kralingse Zoom (of Oostplein) te laten overstappen op lijn 7 die rechtstreeks via de Oudedijk en Goudsesingel naar het Centraal Station rijdt.

Stremmingen en omleidingen
In het PTT wordt geen rekening gehouden met omleidingsroutes: wanneer er stremmingen zijn op bijvoorbeeld de Honingerdijk/Oostzeedijk is er in het PTT geen alternatieve route voor de tram; met het handhaven van lijn 7 is die mogelijkheid er wel en kunnen reizigers vanaf het Oostplein/Goudsesingel met lijn 7 reizen.

Cultuur en toerisme
Veel inwoners van Kralingen en Hillegersberg, waaronder senioren, gebruiken de lijnen 4 en 7 om culturele instellingen in het centrum te bezoeken, waaronder de Schouwburg, de Doelen, bibliotheek en bioscoop, etc. Daarnaast betekent het opheffen van lijn 7 naar het Scheepvaartkwartier dat de Spido, maar ook de Waterbus (!) niet meer bereikbaar is met de directe tramverbinding, lijn 7. Dit betekent dat de Spido voor mensen buiten Rotterdam minder goed bereikbaar wordt. En er ontstaat een "gat" in de verbinding van forenzen die met de Waterbus uit bijvoorbeeld Dordrecht of Ridderkerk komen en naar het centrum reizen.

Ook op een belangrijk toeristisch product van Rotterdam, de toeristische tramlijn 10 van ROMEO, zal het verwijderen van tramrails grote gevolgen hebben.

Enkele opmerkingen bij de lijnen 4, 7 en 8
Zonder volledig te zijn, heb ik hieronder een aantal opmerkingen opgenomen met betrekking tot de lijnen 4, 7 en 8. Op de opheffing van lijn 4 (Heemraadsplein – Marconiplein), 8 (Spangen) en 7 (Scheepvaartkwartier) ga ik hier niet in.

Lijn 7 (Kralingen)
Eén van de uitgangspunten van het PTT is het versnellen van de tram door de tramlijn te strekken en een korte route te geven. Dit is wat in het verleden met lijn 7 is misgegaan doordat sinds 2006 via het Oude Noorden wordt gereden. De rechtstreekse verbinding via de Boezemweg, Goudsesingel en

Pompenburg naar het Centraal Station moet weer worden hersteld.

Lijn 8 (Kleiwegkwartier)
Door aanleg van een kort trajectgedeelte tussen de Kleiweg, Ringdijk en Melanchtonweg kan een rechtstreekse verbinding met het Randstadrail station Melanchtonweg worden gerealiseerd. Hierdoor kan een rechtstreekse lijn 8 rijden tussen Randstadrail Station Melanchtonweg – Ringdijk – Kleiweg en verder route lijn 8 via Crooswijksestraat – Boezemstraat – Boezemweg metrostation Oostplein (Dit in combinatie met de bij lijn 7 beschreven route).

lijn 4 (Hillegersberg)
In de nieuwste plannen (zie brief van het College) wordt lijn 4 vervangen door een busverbinding tussen Hillegersberg en het Centraal Station. Dit is verspillen van gemeenschapsgeld want er ligt een prima tramtracé over de Straatweg. Het argument dat de Bergse Dorpsstraat te smal en te gevaarlijk is, geldt in sterkere mate voor de bus. En het kan toch niet zo zijn dat precies 100 jaar geleden de tramlijn naar Hillegersberg is aangelegd en nu met één pennenstreek in het PTT wordt opgeheven!

Slot
Ik hoop van ganser harte dat u als Raad niet instemt met de Collegebrief en het concept PTT 2030. Ik heb hiervoor in mijn brief voldoende argumenten aangedragen. Bovendien heb ik alternatieven aangegeven om te kunnen voldoen aan de bezuiniging van € 4,0 mln. per jaar. En u kent het spreekwoord: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Daarom hoop ik dat u en ik straks kunnen zeggen: ***het PTT 2030: DIT IS WAT HIER NIET GEBEURT!***

Met vriendelijke groet uit Groningen,

Bij Kwint gaan veel medewerkers per fiets naar kantoor 4

Verkeer urenlang vast, dat is de grootste nachtmerrie 5

Ambulancezorg is voorbereid: 'Te laat komen is geen optie' 9

GRONINGEN BEREIKBAAR

DE INFORMATIEKRANT VAN GRONINGEN BEREIKBAAR | SPECIAL OVER OPERATIE RING ZUID | NR. 26 — VOORJAAR 2024

Zicht op de gigantische werkzaamheden aan het Julianaplein. De zuidelijke ringweg, inclusief dit plein, gaat de komende maanden in fasen dicht. Foto: Siese Veenstra.

VAN 22 MAART TOT 2 SEPTEMBER: ELKE DAG 80.000 MINDER AUTO'S OP DE WEG NOODZAKELIJK

RING ZUID EN JULIANAPLEIN DEELS DICHT

Binnenkort gaan het Julianaplein en delen van de zuidelijke ringweg in Groningen voor langere tijd dicht: Operatie Ring Zuid. Daarin worden het Vrijheidsplein, het Julianaplein, het verdiepte gedeelte van de zuidelijke ringweg en het Europaplein op elkaar aangesloten. Om de stad samen bereikbaar te houden, moet het aantal auto's van 22 maart tot 2 september fors omlaag. Dat kan door zoveel mogelijk thuis te werken, de fiets of het OV te pakken. Vanaf september rijdt het verkeer over de nieuwe zuidelijke ringweg.

VERDER IN DEZE KRANT:

GRONINGEN KRIJGT RING ZUID TERUG 2

ZO REIZEN ZIJ NAAR GRONINGEN 3

VERKEERSLICHTEN OP ROOD OM VERKEER TE DOSEREN 5

CERTE, DUO EN BIDFOOD NEMEN MAATREGELEN 8

PRIJSPUZZEL 11

Bert Kramer van de aannemer, Combinatie Herepoort, heeft er alle vertrouwen in dat de gigantische operatie succesvol gaat verlopen. Maar hij windt er geen doekjes om. "Vergeleken met Operatie Julianaplein in 2022 heeft Operatie Ring Zuid veel meer impact. Ten eerste duurt deze operatie veel langer: niet 13, maar 23 weken. Ten tweede is het gebied veel groter: we werken niet alleen bij het Julianaplein, maar in een gebied vanaf Ring West tot aan de Europaweg." Niet alleen het Julianaplein is in delen dicht, ook de zuidelijke ringweg wordt in een aantal fases afgesloten. En nog een belangrijk verschil: het einde van Operatie Julianaplein was een tijdelijke situatie. "Nu werken we naar een eindsituatie toe. Na 2 september moet het verkeer over de nieuwe zuidelijke ringweg rijden. We moeten het nú gereed zien te krijgen. Er is geen uitloopmogelijkheid meer. Dat maakt het spannender."

80.000 AUTO'S MINDER

Wil de stad Groningen niet compleet vastlopen tijdens Operatie Ring Zuid, dan moet het aantal auto's van maart tot september flink omlaag. Per dag is er voor 80.000 auto's geen plek meer op de weg. "Gelukkig merk ik in mijn contacten met de omgeving dat iedereen er al mee bezig is. Samen met Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar hebben we veel contact met bedrijven die veel werknemers hebben. Dat moet ook, want zonder de bedrijven lukt het niet. Zij moeten hun medewerkers uit die auto krijgen. Veel bedrijven snappen dat. Al denk ik ook dat veel mensen het eerst zelf moeten ervaren. Ze moeten eerst lang in de file staan voordat ze zich realiseren dat het zo niet gaat. Dat ze beter kunnen thuiswerken, met de fiets kunnen gaan of het openbaar vervoer kunnen nemen. Het is slimmer om daar nu al over na te denken. Ik heb er vertrouwen in dat het uiteindelijk goed gaat komen."

GIGANTISCHE KLUS

Kramer benadrukt dat Operatie Ring Zuid een gigantische klus is. "We hebben deze vijf maanden echt wel nodig. We draaien in ploegendienst meestal zes dagen per week, zestien uur per dag. Daarbij proberen we het werken in de nacht zo veel mogelijk te beperken. Dat scheelt niet alleen overlast voor de direct omwonenden, onze buren, maar we willen ook onze medewerkers niet over de kop jagen. We moeten het wel vol kunnen houden met zijn allen.

(vervolg op pag. 2)

WETHOUDER PHILIP BROEKSMA: 'WELKOM IN GRONINGEN!'

"Een aantrekkelijke stad als Groningen moet nu en in de toekomst goed bereikbaar zijn. Daarom is een nieuwe zuidelijke ringweg nodig. Gelukkig is het eind van het werk in zicht. Om de stad tijdens Operatie Ring Zuid bereikbaar te houden, moeten we ons reisgedrag de komende maanden aanpassen. Als het kan, vragen we u de auto van 22 maart tot 2 september zoveel mogelijk te laten staan. Veel mensen weten dat dat prima te doen is. Ze gaan per fiets, bus of trein naar de stad. Ervaar het ook. Welkom in Groningen!"

(vervolg van pag. 1)

En het is niet zo dat we zomaar een blik nieuwe medewerkers kunnen opentrekken. We moeten zuinig op onze mensen zijn."

SLECHT WEER

Duidelijk is dat de werkzaamheden gaan zorgen voor ernstige verkeershinder in de hele stad. Daarom hadden de meeste overige werkzaamheden vóór maart 2024 klaar moeten zijn. Helaas werd de aannemer in de laatste maanden van 2023 geplaagd door aanhoudend slecht weer. "Door alle regen zijn we nu minder ver dan gepland", erkent Kramer. "Dat geldt vooral voor het 'onderliggend wegennet', oftewel de wegen in de stad. Met alle regen konden we dat werk niet netjes uitvoeren. Bijvoorbeeld bij de Hereweg en de Vondellaan hebben we de werkzaamheden noodgedwongen opgeschoven tot na Operatie Ring Zuid. We richten onze aandacht nu eerst op deze operatie. Die moet echt op 2 september klaar zijn."

ZO KRIJGT GRONINGEN RING ZUID WEER TERUG

Impressie van het nieuwe Julianaplein. Illustratie: Aanpak Ring Zuid.

Honderden bouwvakkers hebben de afgelopen jaren gewerkt aan de zuidelijke ringweg van Groningen. Al een aantal jaar kun je niet om de werkzaamheden heen — soms letterlijk. Maar het einde is in zicht. Op vrijdagavond 22 maart start Operatie Ring Zuid. Daarin worden het Vrijheidsplein, het Julianaplein, het nieuwe, ondergrondse gedeelte van de ringweg en het Europaplein op elkaar aangesloten. Zo krijgen stad en regio Groningen begin september 2024 de ring weer terug!

WAT IS OPEN EN DICHT?

RICHTING	FASE 1		FASE 2	FASE 3		FASE 4	FASE 5
	23 MRT	24 MRT	25 EN 26 APR	27 APR T/M 3 MEI	4 EN 5 MEI	6 MEI T/M 30 AUG	31 AUG EN 1 SEP
ASSEN > DRACHTEN	🔴	🔴	▬	🔴	🔴	▬	🔴
DRACHTEN > ASSEN	🟢	🔴	▬	🟢	🟢	▬	🔴
ASSEN > HOOGEZAND	🔴	🟢	▬	🟢	🔴	▬	🔴
HOOGEZAND > ASSEN	🟢	🔴	▬	🔴	🔴	▬	🔴
DRACHTEN > HOOGEZAND	🔴	🔴	▬	🔴	🔴	▬	🔴
HOOGEZAND > DRACHTEN	🟢	🔴	▬	🔴	🔴	▬	🔴

Operatie Ring Zuid bestaat uit vijf fases. In elke fase verschuiven de werkzaamheden. Daarmee veranderen ook de wegafsluitingen.

FASE 1 (ZA. 23 EN ZO. 24 MAART)

In het eerste weekend van Operatie Ring Zuid wordt het tijdelijke Julianaplein anders ingericht. Er wordt gewerkt aan het openstellen van de nieuwe verbindingsboog voor verkeer vanaf de zuidelijke ringweg (vanuit Hoogezand) richting Assen. Op zaterdag en zondag zijn er wisselende afsluitingen.

FASE 2 (MA. 25 MAART TOT VR. 26 APRIL)

In fase 2 rijdt het autoverkeer op het Julianaplein via een tijdelijke verbinding van Hoogezand (zuidelijke ringweg) naar Assen (A28) en andersom zonder verkeerslichten. In deze fase zijn de werkzaamheden vooral aan de westzijde van het Julianaplein en bij het Vrijheidsplein. Bij het Julianaplein wordt gewerkt aan de nieuwe Julianabrug en aan de verbindingsboog voor verkeer vanaf Drachten (A7) naar Assen (A28). Bij het Vrijheidsplein wordt de verbindingsboog van Ring West naar Julianaplein afgemaakt. Ring Zuid is in beide richtingen dicht tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein.

FASE 3 (ZA. 27 APRIL – ZO. 5 MEI)

Aan het begin van fase 3 kan het verkeer over de nieuwe Julianabrug, de verbindingsboog van Drachten naar Assen en de verbindingsboog van Ring West naar Julianaplein rijden. In deze fase wordt op het Julianaplein gewerkt aan de verbindingsboog van Assen naar Drachten. Verkeer kan wel van Drachten naar Assen rijden via het Julianaplein. Tot 4 mei is ook de route van Assen naar Hoogezand open. De overige rijrichtingen zijn dicht.

FASE 4 (MA. 6 MEI – VR. 30 AUGUSTUS)

Fase 4 is de langstdurende fase van Operatie Ring Zuid en begint met een primeur. Het autoverkeer kan dan voor het eerst via de nieuwe verbindingsboog van Assen (A28) naar Drachten (A7) rijden. Nu de westzijde van het Julianaplein grotendeels klaar is, verschuiven de werkzaamheden naar de oostzijde. Daar is de afgelopen jaren gebouwd aan de verdiepte ligging van de ringweg. De ringweg gaat straks onder de Hereweg, onder het spoor en onder het Oude Winschoterdiep door. De verdiepte ligging wordt in deze fase aan de westzijde aangesloten op het Julianaplein en aan de oostzijde op het Europaplein. Hiervoor moeten ook delen van de tijdelijke ringweg worden afgebroken, ook bij het spoor (zie kader). Het tijdelijke Julianaplein verdwijnt in deze fase voorgoed. Ring Zuid is dicht tussen Julianaplein en Europaweg.

FASE 5 (ZA. 31 AUGUSTUS EN ZO. 1 SEPTEMBER)

In het laatste weekend van Operatie Ring Zuid komt alles bij elkaar. Het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de verdiepte ligging en het Europaplein worden met elkaar verbonden. Zo kan vanaf 2 september het autoverkeer over de nieuwe zuidelijke ringweg zonder verkeerslichten rijden. In het laatste weekend is het Julianaplein dicht in alle richtingen.

NA MA. 2 SEPTEMBER

Als na 2 september Operatie Ring Zuid afgerond is, zit de ombouw van de ringweg er nog niet op. Zo moeten er dan nog delen van de oude ringweg worden afgebroken. Ook komt er nog een fietstunnel onder het spoor door en wordt het Zuiderplantsoen aangelegd, bovenop de deksels die over het verdiepte gedeelte van de ringweg liggen. En allerlei wegen in de stad, zoals de Vondellaan en de Hereweg, moeten nog definitief worden ingericht. Naar verwachting wordt in de loop van 2025 de eindstreep bereikt. Kijk voor meer informatie op operatieringzuid.nl.

GEEN TREINEN TUSSEN HOOFDSTATION EN EUROPAPARK

Vanaf zaterdag 3 tot en met zondag 11 augustus (dus in fase 4 van Operatie Ring Zuid) wordt het viaduct van de oude ringweg over het spoor weggehaald. In die periode is er geen treinverkeer mogelijk tussen het Hoofdstation van Groningen en station Groningen Europapark. Treinreizigers kunnen gebruikmaken van pendelbussen. Groningen Spoorzone benut deze periode om ook werkzaamheden uit te voeren. Zo gaan zij zaterdag 3 tot en met zondag 11 augustus de bovenleidingen aanpassen. Ook zijn er werkzaamheden op station Groningen. De aannemer gaat de hulpbrug verwijderen (dat is de brug over het perronplein ter hoogte van de Albert Heijn) en is bezig met de perrons en perronkappen. Verder worden er alvast palen geboord voor de toekomstige busonderdoorgang.

ZO REIZEN WIJ

VIJF ARGUMENTEN VOOR DE FIETS

Jan Helle uit Haren fietst al een aantal jaren naar zijn werk in de Groningse wijk Paddepoel. Een tochtje van ruim acht kilometer waar hij 20 tot 25 minuten over doet. "Ik heb een lichte fiets aangeschaft. Met drie versnellingen, dat fietst lekker." Hij heeft vier argumenten waarom hij zijn auto thuis laat. "Met de fiets kan ik conditie opbouwen, ik heb geen last van het werk aan Ring Zuid, het bespaart brandstof en het is beter voor het milieu", somt hij als voordelen op. Weer of geen weer, de audicien bij Specsavers gaat met zijn tweewieler. "Als het regent? Gewoon regenpak aan en droge kleding mee. Ik zie het probleem niet zo." Helle bedenkt nog een vijfde argument voor de fiets: in de spits is hij sneller dan met de auto. Helemaal tijdens Operatie Ring Zuid. "Maar ik houd me als fietser niet bezig met die werkzaamheden", lacht hij.

Weer of geen weer, Jan Helle fietst vanuit Haren naar Paddepoel. Foto: Jan Buwalda.

Voor werk én privé pakt Chris Myles het liefst de bus naar Groningen. Foto: Jan Buwalda.

MET DE BUS LANGS DE FILE

Reizen met de bus is zó gemakkelijk. Dat vindt Chris Myles uit Tolbert. Hij is in een half uur op het Hoofdstation in Groningen. "Ondertussen check ik mijn mail of lees ik een krantje. Daarna nog een paar minuten lopen naar mijn werk bij de gemeente Groningen op het Zuiderdiep. En een groot voordeel van de bus: we rijden op de A7 over de vluchtstrook de file voorbij", vertelt Myles enthousiast. "Bij Hoogkerk verlaten we de snelweg en rijden we over de busbaan vlot verder naar het centrum. Tijdens Operatie Ring Zuid verwacht ik ook dat we probleemloos door kunnen rijden." Het busreizen bevalt Myles zo goed, dat hij ook voor een dagje stad met zijn vrouw en drie kinderen vaak voor deze optie kiest. "De kinderen reizen nog gratis mee, de bus stopt op het Zuiderdiep en je hoeft niet op zoek naar een parkeerplek in de binnenstad. Wel zo makkelijk!"

GEEN ZIN OM STIL TE STAAN

"Ik ben een fervent autorijder, maar werk toch graag thuis. Als Operatie Ring Zuid straks begint, ga ik nog meer thuiswerken. Ik zie het niet zitten om lang stil te staan. Zonde van mijn tijd!", zegt Bas Dix, productowner bij DUO en woonachtig in Zuidlaren. Op dit moment werkt Dix maximaal twee dagen op kantoor en de overige werkdagen thuis. "Ik vind het prettig om thuis te werken. Dat doe ik sinds corona. Veel van onze overleggen zijn online. Bovendien zijn er op dinsdag en donderdag bij ons weinig werkplekken beschikbaar. Een voordeel is dat ik thuis mijn eigen tijd kan indelen, heel flexibel." Hij heeft thuis een eigen, goed ingerichte werkkamer. Zijn werkgever heeft voor een goede bureaustoel en apparatuur gezorgd. "Ik heb het geluk dat ik voldoende ruimte heb in huis voor een eigen, afgesloten werkplek. Dat is belangrijk." En hoe is de koffie thuis? Dix schiet in de lach. "Beter!"

Bas Dix gaat de komende maanden nog meer thuiswerken. Foto: Jan Buwalda.

Richard Zwaagstra houdt van relaxed reizen met de trein. Foto: Binne-Louw Katsma.

GEEN FILESTRESS MET DE TREIN

"Met de trein ben ik even snel of zelfs sneller op kantoor in Groningen dan met de auto", zegt Richard Zwaagstra uit Buitenpost. "De trein is bovendien relaxed. Geen stress dat ik in de spits vast kom te staan, zoals op dinsdag en donderdag als het heel druk is op de weg. De trein heeft bijna nooit vertraging, hooguit één of twee minuten, dat is amper vertraging te noemen." Zwaagstra werkt als sales consultant bij AdResults aan de Hereweg. "Een kwartiertje lopen en dat vind ik lekker." 's Middags verlaat hij even voor half zes lopend het kantoor, neemt de sneltrein en is vervolgens om zes uur thuis in Buitenpost. "In de trein heb ik een muziekje op en soms klap ik het tafeltje uit en maak op de laptop wat dingen voor het werk af. Ik hoef verder nergens over na te denken, de trein brengt me van A naar B. Ontzettend makkelijk!"

VASTSTAAN OF MEEBEWEGEN
WAT DOE JIJ?

FIETS MEE MET TRAPPIE EN STEUN HET GOEDE DOEL

Hannah Crol toont de app Trappie die je uitdaagt veel kilometers te fietsen. Foto: Jan Buwalda.

Er is een nieuwe fietsapp: Trappie. Met deze app strijd je tegen je collega's of tegen andere teams of organisaties om zoveel mogelijk kilometers te fietsen. Je kunt ook individueel meedoen. Met de kilometers die je fietst, verdien je punten die je kunt inzetten om verschillende goede doelen te steunen. "En natuurlijk vermijd je door te fietsen mogelijke files tijdens Operatie Ring Zuid", zegt mobiliteitsmedewerker Hannah Crol van Groningen Bereikbaar.

Tr*app*ie is van de Toogethr Cycles app. Je fietst voor het goede doel en bent ook nog eens gezond bezig. Tot oktober scoren de deelnemers die vanaf, naar, in of via de stad Groningen fietsen punten. De app houdt de gefietste kilometers bij. "Als je de app downloadt kom je met je e-mailadres in de pool van jouw bedrijf, organisatie of sportvereniging. Of je doet als individu mee", legt Crol uit. Aan de hand van verschillende challenges zijn er extra punten te verdienen. "De verzamelde punten kun je omzetten in geld, dat je vervolgens kunt doneren aan diverse goede doelen in Groningen die op onze website staan."

Tr*app*ie is een extra stimulans om de auto te laten staan tijdens Operatie Ring Zuid. Pak tijdens de werkzaamheden vaker de fiets naar het werk, de supermarkt of sportschool. "Download de app op onze website waar ook meer informatie staat. Ga naar groningenbereikbaar.nl/trappie en trap mee!"

ONNO SMID VAN KWINT:

'ELKE DAG OP DE FIETS, HEERLIJK'

Een overdekte fietsenstalling, mogelijkheden om e-bikes op te laden en een aantrekkelijke fietsregeling. Bij Kwint, specialist in hijs- en hefmiddelen, proberen ze fietsen zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Directeur Onno Smid geeft daarbij zelf het goede voorbeeld. "Als het even kan, laat ik de auto staan en ga ik op de fiets naar kantoor."

Kwint was eind vorig jaar een van de winnaars van de titel 'Beste Fietswerkgever van Groningen'. Een hele verrassing, blikt de directeur terug. "Eerlijk gezegd dacht ik vooral: zoveel bijzonders doen we toch niet? In mijn ogen is het stimuleren van het fietsgebruik voornamelijk een stukje goed werkgeverschap", vindt hij. "Fietsen houdt je medewerkers fit en vitaal en het is ook nog eens goed voor het milieu. En vanwege de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg is het misschien wel noodzakelijker dan ooit om de auto te laten staan."

AANTREKKELIJK

De meeste maatregelen om medewerkers in het fietszadel te helpen, deden in 2022 hun intrede, toen vanwege Operatie Julianaplein. "We hebben destijds onder andere een fietsplan ingevoerd, waardoor het voor medewerkers financieel interessanter wordt een nieuwe fiets aan te schaffen", zo vertelt Smid. Ook eenmaal op kantoor wordt het de fietsers zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt: er is een overdekte fietsenstalling en ook een plek waar de medewerkers zich eventueel kunnen omkleden. Gebruikers van een elektrische fiets hebben er bovendien de mogelijkheid hun fiets op te laden.

GEWONE HERENFIETS

Of de maatregelen effect hebben gehad? "Absoluut", klinkt het stellig. Sterker nog: bijna alle medewerkers die in of rondom de stad wonen, gaan met de fiets naar kantoor in Groningen-Zuidoost. Ook Smid zelf stapt sinds een paar jaar bijna elke ochtend op zijn stalen ros. "Ik heb toen een keer via Groningen Bereikbaar een week een elektrische fiets op proef gehad. Dat beviel toen zo goed dat ik nu meestal de fiets pak." En nee, dat is géén e-bike. "Ik heb een 'gewone' herenfiets. Elke dag 25 minuten heen en 25 minuten terug, heerlijk."

BESTE FIETSWERKGEVER VAN GRONINGEN

De awards voor 'Beste Fietswerkgever' werden eind vorig jaar bekendgemaakt. Ze werden uitgereikt door Zo Werkt Het. Dat is een initiatief van twaalf regionale mobiliteitsnetwerken, waaronder Groningen Bereikbaar, en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Behalve Kwint vielen ook ROC Menso Alting en DUO in de prijzen in Groningen. DUO won onder andere vanwege een fietsenmaker in huis en ROC Menso Alting heeft niet alleen een aantrekkelijk fietsplan, maar ook goede voorzieningen.

Bijna alle medewerkers van Kwint die in of dichtbij de stad wonen, fietsen naar het werk. Directeur Onno Smid geeft het goede voorbeeld. Foto: Jan Buwalda.

THUISWERKEN IS VOORAL OP DINSDAG EN DONDERDAG NOODZAKELIJK

Om Groningen tijdens Operatie Ring Zuid bereikbaar te houden, is de oproep zoveel mogelijk thuis te werken, voor wie dat kan. En dan bij voorkeur op dinsdag en donderdag. Dat zijn namelijk de drukste dagen op de wegen in en rond de stad. Vooral tijdens de avondspits is er dan kans op lange files.

"Thuiswerken, thuiswerken, thuiswerken, dat is ons belangrijkste advies", zegt Hans-Paul Klijnsma, mobiliteitsadviseur bij Groningen Bereikbaar. "Vooral dát heeft ons twee jaar geleden tijdens Operatie Julianaplein ontzettend geholpen. Idealiter werken mensen tijdens Operatie Ring Zuid drie of vier dagen thuis en één dag op kantoor, verspreid over de week. Dat klinkt heftig, maar als iedereen op dinsdag en donderdag toch aanwezig is, krijgen we alsnog een probleem op de weg."

Klijnsma wijst op de voordelen van thuiswerken. "Je hebt geen reistijd en je staat tijdens Operatie Ring Zuid niet vast in het verkeer." Het thuiswerken is natuurlijk niet voor alle bedrijven en alle banen mogelijk. "Werknemers die toch naar de stad moeten komen, kunnen het beste op de fiets, met de bus of trein reizen, of via een P+R. En natuurlijk het liefst buiten de spits." Wie kan thuiswerken moet dit doen omdat anders de mensen die deze keuze niet hebben in de problemen komen. "We moeten de wegen vrijhouden voor mensen met cruciale beroepen, zoals medewerkers uit de zorg en docenten, en ook voor de hulpdiensten en het OV."

ONTMOET ELKAAR BUITEN DE STAD

Veel afspraken blijken prima thuis online te kunnen. Maar soms wil je elkaar graag live ontmoeten. Spreek dan eens op een andere plek dan op kantoor af. Rondom Groningen vind je genoeg horecagelegenheden voor een zakelijke afspraak en waar je bovendien prima kunt vergaderen.

'HET IS AL EENS GELUKT'

De boodschap om zoveel mogelijk thuis te werken, met name op dinsdag en donderdag, is ook omarmd door grote werkgevers in Groningen. Zij hebben een intentieverklaring ondertekend waarin ze beloven met deze en andere maatregelen Groningen zo goed mogelijk bereikbaar te houden tijdens de grootschalige werkzaamheden. "Eén ding moeten we niet vergeten", benadrukt Klijnsma, "massaal thuiswerken is al een keer gelukt. Dat betekent niet dat het makkelijk is, maar als iedereen zich inzet, kunnen we het wel."

Veel mensen zijn eraan gewend om thuis te werken. Het advies is de komende maanden dat nog vaker te doen. Foto: Groningen Bereikbaar.

‘VERKEER DAT URENLANG MUURVAST STAAT, DAT IS ONZE GROOTSTE NACHTMERRIE’

Honderden, zo niet duizenden auto’s die muur- en muurvast staan, en dat urenlang. Zo’n ‘gridlock’ komt in Nederland maar heel zelden voor. Maar als we tijdens Operatie Ring Zuid niet massaal de auto laten staan, is de kans op zo’n verkeersinfarct heel reëel. “Het is onze grootste nachtmerrie”, zegt Joris Hoogenboom, bereikbaarheidsspecialist bij Aanpak Ring Zuid. Vooral in de avondspits op dinsdag en donderdag ligt het gevaar op de loer.

Een gridlock is misschien wel het beste te omschrijven als de overtreffende trap van een enorme file. Maar rijdt bij een file het verkeer nog af en toe langzaam door, bij een echte gridlock kom je met een beetje pech urenlang geen meter vooruit. “Het verkeer staat dan op zoveel plekken vast dat de file als het ware in z’n eigen staart bijt”, zo verwoordt Hoogenboom. Een ongekende verkeerschaos dus, die zich eigenlijk vooral voordoet in grote Amerikaanse of Aziatische steden.

VERKEERSINFARCT

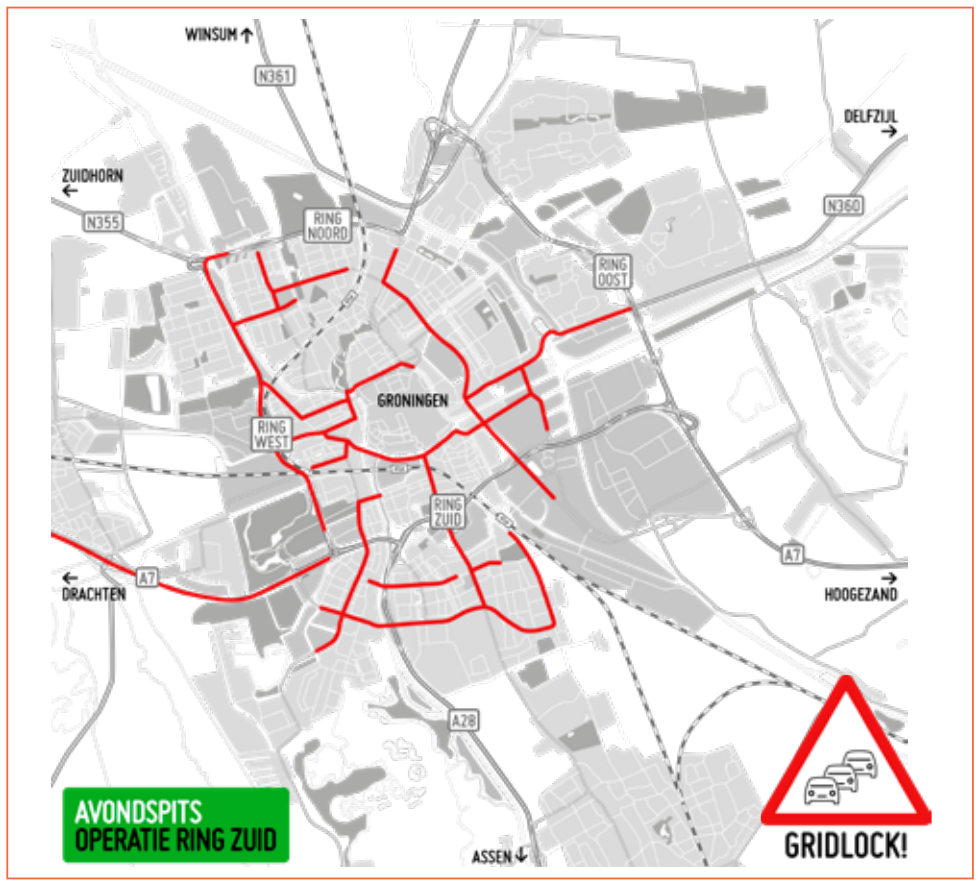
En toch is het volgens de verkeerspecialist niet ondenkbaar dat ook Groningen met zo’n verkeersinfarct te maken krijgt. Althans, als het autoverkeer tijdens Operatie Ring Zuid niet met 20 procent afneemt, zo waarschuwt hij. “Die reductie van 20 procent - zo’n 80.000 autoritten per dag - is echt noodzakelijk om een totale chaos te voorkomen. En zelfs als dat doel gehaald wordt, is 15 tot 30 minuten extra reistijd in de spits waarschijnlijk niet te voorkomen.”

HEFTIGE AVONDSPITS

De kans op een gridlock is volgens Hoogenboom het grootst tijdens de avondspits en dan vooral op de dinsdag en donderdag. “In de ochtend rijdt het meeste verkeer richting Groningen. Er staan dan wel hele lange files op de wegen naar de stad, maar het verkeer in de stad blijft rijden omdat auto’s met verkeerslichten en andere ingrepen gedoseerd worden toegelaten op de wegen in Groningen”, zo vertelt hij. Hoe anders is dat tijdens de avondspits als diezelfde auto’s in de stad min of meer uit alle hoeken en gaten tegelijk de weg opgaan. “Dan krijg je een situatie waarbij auto’s elkaar blokkeren en loopt het geheid muurvast. Om dat te voorkomen, is 20 procent minder auto’s echt noodzakelijk.”

GROTE BRAND

Zo’n gridlock is voor automobilisten ontzettend vervelend, maar voor de hulpdiensten is het een ramp, stelt Hoogenboom. “Stel je voor: een ambulance is onderweg naar een patiënt met hartproblemen, maar komt dan onderweg vast te staan. Of een brandweerwagen die is opgeroepen voor een grote brand, maar de grootste moeite heeft de brand te bereiken. Het zijn situaties die je koste wat kost wilt voorkomen. Het is van het grootste belang dat automobilisten kruispunten niet blokkeren, zodat hulpdiensten vrije doorgang hebben door de stad.”



De rode wegen zijn erg druk in de avondspits tijdens Operatie Ring Zuid.

Hoogenboom kan het dan ook niet genoeg benadrukken: laat tijdens Operatie Ring Zuid de auto zoveel mogelijk staan. Dat geldt niet alleen voor mensen die over de zuidelijke ringweg rijden, maar ook die gebruikmaken van alle andere wegen in de stad. Dus ook de mensen die normaal gesproken de auto pakken naar bijvoorbeeld de sportclub, supermarkt en kinderopvang. “Werk thuis en moet je toch naar de stad toe, maak dan zo veel mogelijk gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. En als je het niet voor jezelf doet, doe het dan in ieder geval voor een ander.”

VERKEERSLICHTEN OP ROOD OM VERKEER TE DOSEREN

Om ervoor te zorgen dat het verkeer in de stad kan doorstromen tijdens Operatie Ring Zuid, worden auto’s bewust even stilgezet bij sommige verkeerslichten. Dit noemen de verkeersmanagers van Groningen Bereikbaar ‘doseren’. Hiermee willen ze een gridlock voorkomen. Het kan zelfs zo zijn dat je voor een rood licht moet wachten, terwijl er geen verkeer aankomt. Om het verkeer verderop te doseren, komen er extra verkeerslichten rondom de stad.

Tijdens Operatie Julianaplein en ook andere wegafsluitingen hebben verkeersmanager Peter-Jan Echten en zijn collega’s bij Groningen Bereikbaar een paar belangrijke lessen geleerd. “Ze hebben ons laten zien waar in de stad de grootste knelpunten zitten. En dus ook de plekken waar we het totaal vastlopen van het verkeersnetwerk mogelijk kunnen voorkomen door verkeerslichten anders in te stellen of extra exemplaren te plaatsen.”

GEVOLGEN VOOR OV

Neem bijvoorbeeld het kruispunt van de Hereweg en de Stationsweg. Om te voorkomen dat het verkeer op de Stationsweg muurvast komt te staan, waardoor dan ook de bussen flinke vertraging oplopen, wordt verkeer op het Emmaviaduct met een tijdelijk verkeerslicht gedoseerd de Stationsweg op gelaten. “We hebben liever op het Emmaviaduct een wat langere rij auto’s dan op de Stationsweg, waar veel bussen rijden. Dat kan een flink verstoorde dienstregeling voor het OV als gevolg hebben”, verklaart Echten.
Nog zo’n knelpunt: het kruispunt van de Paterswoldseweg met de Laan Corpus den Hoorn. “Om te voorkomen dat het op deze wegen helemaal vast komt te staan, kiezen we ervoor om vanaf de A28 het verkeer al gedoseerd door te laten. De verkeerslichten bij de afrit Groningen-Zuid staan daarom soms korter op groen”, zegt Echten. “Op de A28 is meer ruimte voor auto’s dan op de wegen in de stad. Daar staat het verkeer eerder stil.”

VERKEERSLICHTEN BIJ ZUIDHORN EN HOOGKERK

Niet alleen worden tijdens Operatie Ring Zuid de al bestaande verkeerslichten soms anders ingesteld. Ook komen er bij Zuidhorn en Hoogkerk extra, tijdelijke verkeerslichten. Die bij Zuidhorn wordt geplaatst op de kruising N355-Noorderlicht en zorgt ervoor dat bussen van en naar het station in het dorp beter kunnen doorrijden de N355 op. Ook zorgt dit verkeerslicht ervoor dat de N355 in z’n geheel beter doorstroomt richting de stad. Het tijdelijke verkeerslicht in Hoogkerk komt bij de rotonde van het Hoendiep en de Johan van Zwedenlaan. Zo gaat het verkeer gedoseerd het Hoendiep op en kan het verkeer op deze weg beter doorrijden.

Op deze kruising op de N355-Noorderlicht bij Zuidhorn komen tijdelijke verkeerslichten. Zo kunnen bussen beter doorrijden richting Groningen als het druk is op de weg. Foto: Jan Buwalda.

OPERATIE RING ZUID

Vanaf september 2024 kunnen auto's over de nieuwe zuidelijke ringweg rijden! Voordat het zover is, moeten eerst de bestaande wegen aangesloten worden op de nieuwe Ring Zuid. Dit gebeurt van 22 maart tot 2 september en levert vijf maanden lang ernstige verkeershinder op in en rondom Groningen.

LAAT DE AUTO STAAN

Rond het Julianaplein zijn dan verschillende rijrichtingen dicht en daardoor is er minder asfalt beschikbaar. Als automobilisten met de auto blijven reizen, loopt het verkeer in de stad vast en verwachten we files die uren kunnen duren. Daarom is het nodig dat er elke dag 80.000 auto's (20%) minder op de weg in en rond Groningen rijden. Onze dringende oproep is: laat de auto zoveel mogelijk staan en vermijd de file.

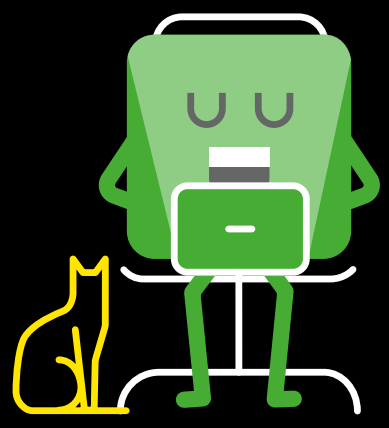
HOE VERMIJD IK DE FILE?

VASTSTAAN OF MEEBEWEGEN

WAT DOE JIJ?

WERK THUIS, ALS DAT KAN

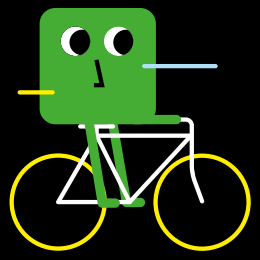
Kun jij je werk ook thuis doen? Werk dan zoveel mogelijk thuis. Door thuis te werken, bespaar je reistijd én vermijd je de drukte op de weg.



KUN JE NIET THUIS WERKEN?

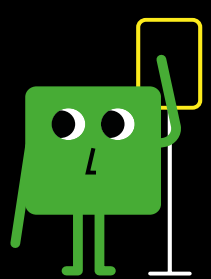
PAK DE FIETS

Woon je in de buurt? Pak vaker de fiets. Met een e-bike overbrug je al gauw een afstand tot zo'n 25 km.



NEEM BUS OF TREIN

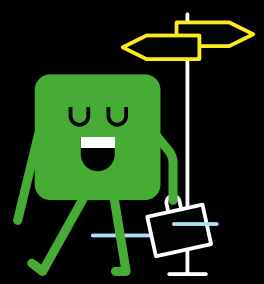
Laat de auto staan en ga met het OV. Geen station of halte dichtbij? Pak de fiets of auto naar een OV-opstappunt en neem vanaf daar de bus of trein.



MOET JE ECHT MET DE AUTO?

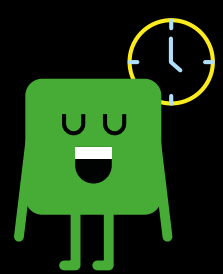
GEBRUIK EEN P+R

Parkeer je auto gratis op een van de P+R's aan de rand van de stad. Met de fiets of bus leg je makkelijk het laatste stukje af naar je eindbestemming.



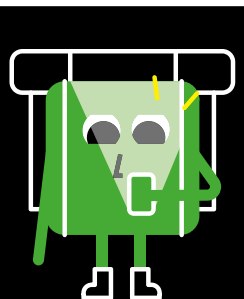
REIS BUITEN DE SPITS

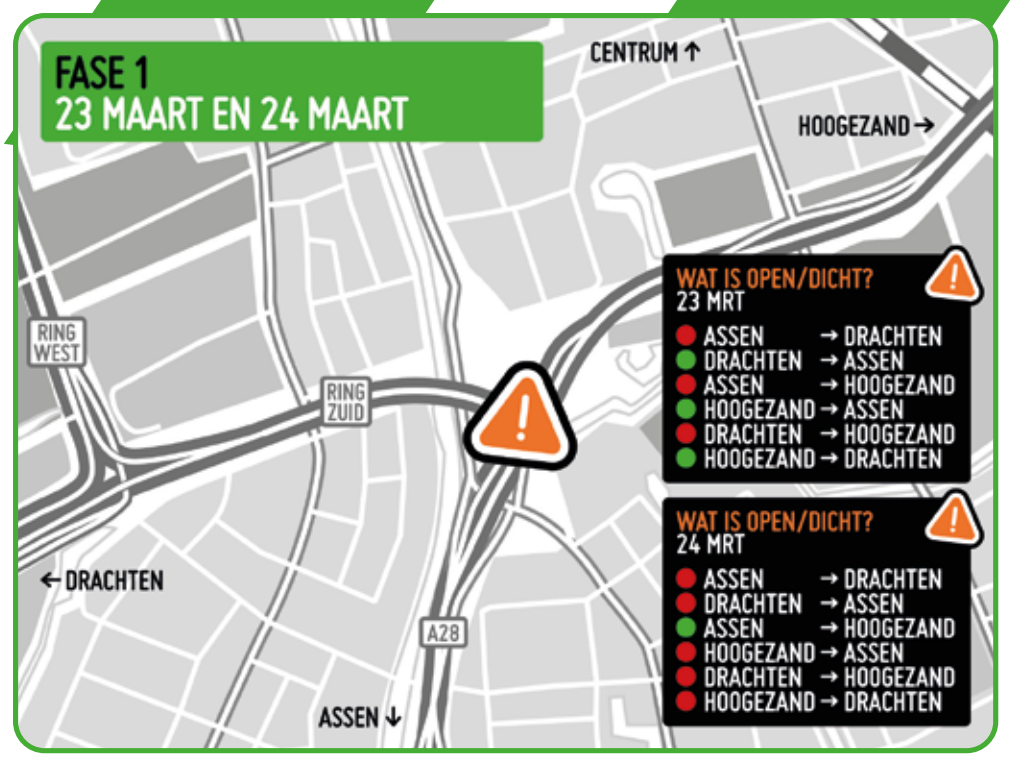
Moet je echt met de auto in de stad zijn? Plan je reis na 09.00 uur. Vermijd ook de avondspits: rijd vóór 15.00 uur of na 19.00 uur de stad uit.

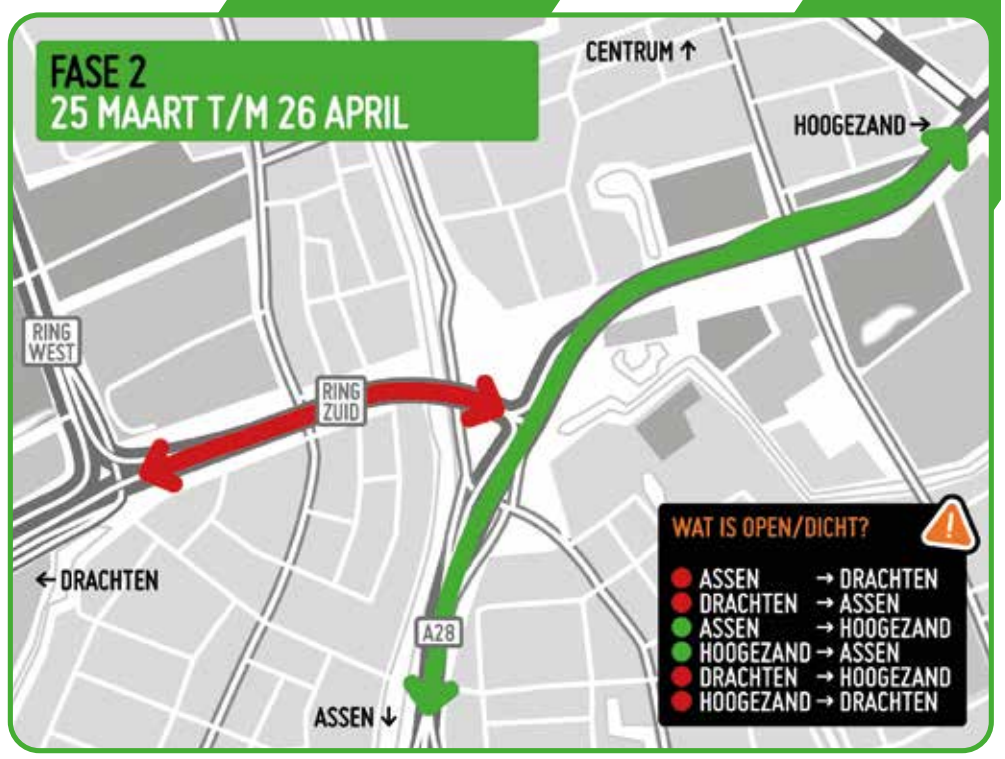


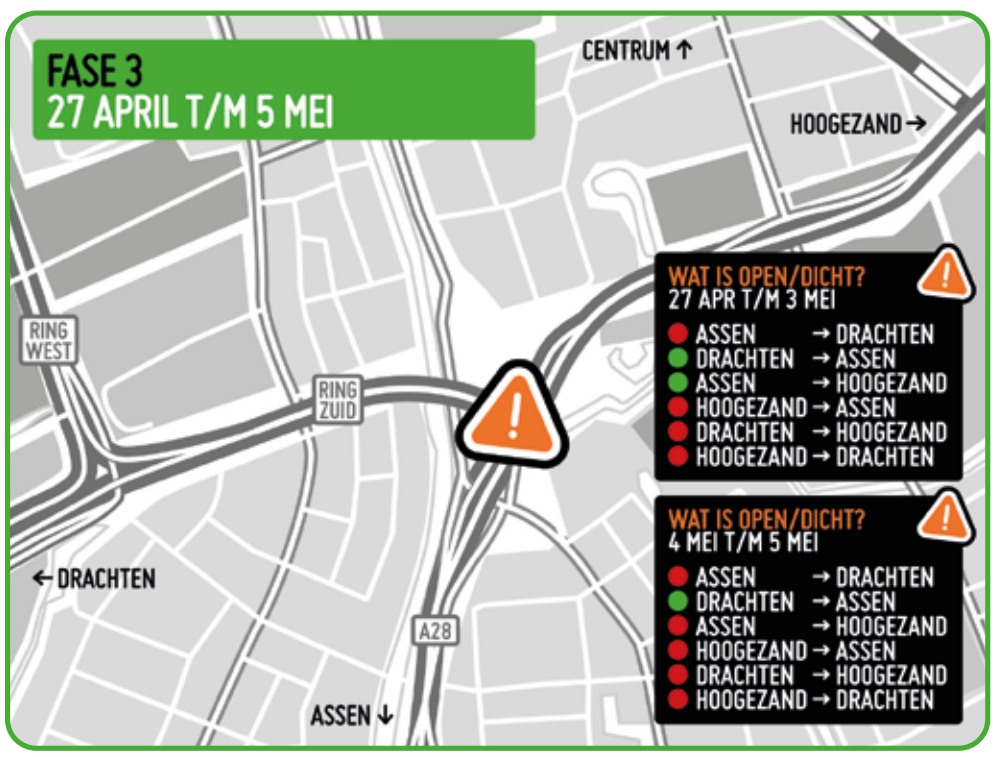
CHECK VOOR VERTREK

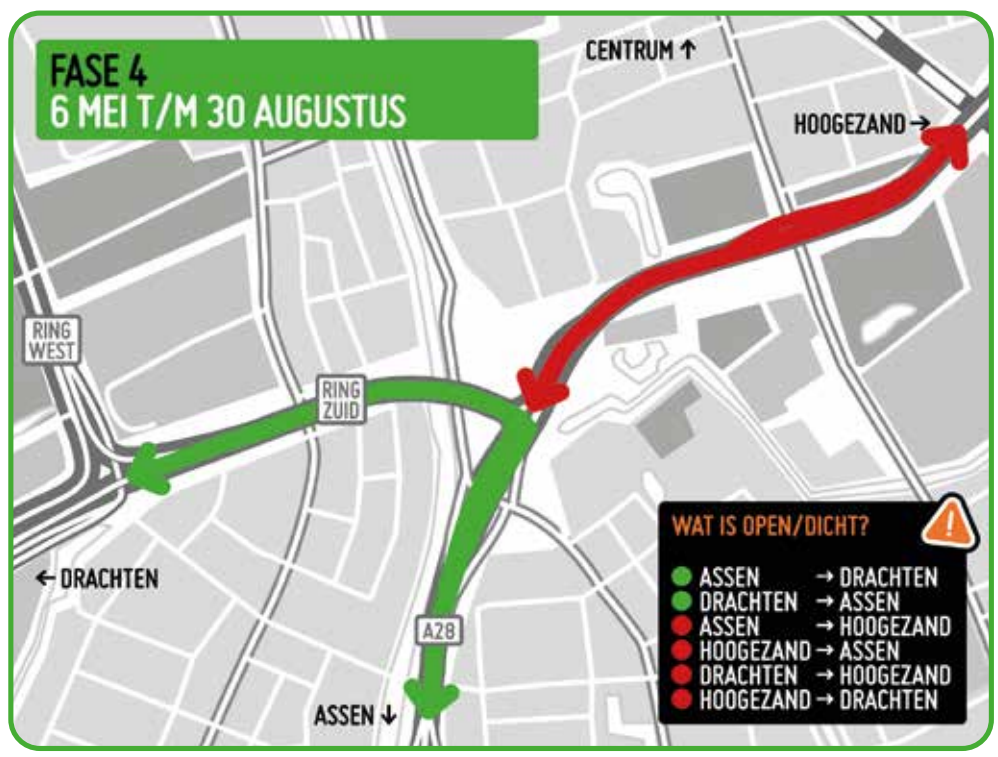
Kijk voor vertrek op operatieringzuid.nl voor de actuele verkeerssituatie en houd rekening met extra reistijd.











WWW.OPERATIERINGZUID.NL

CERTE: 'OOK BLOED HEEFT SPOED'

Voor laboratoriumorganisatie Certe is het een uitdaging om tijdens Operatie Ring Zuid de (logistieke) dienstverlening op peil te houden. Om bij het transport van bloed en ander lichaamsmateriaal zo min mogelijk tijd te verliezen, worden onder andere elektrische bakfietsen ingezet.

Per dag worden in het Certe-laboratorium aan de Van Swietenlaan zo'n 3500 bloed-, urine- en ontlastingsmonsters onderzocht. Om deze op te halen bij huisartsen en bloedafnamelocaties heeft Certe in en om Groningen dagelijks 19 auto's rondrijden. Bloed moet maximaal vijf uur na afname worden onderzocht, dus haast is geboden. "Anders neemt de kwaliteit af en zijn uitslagen minder betrouwbaar. Vertraging kan dus ingrijpende gevolgen hebben", aldus Rob Drijver, projectleider bij Certe voor Operatie Ring Zuid.

Met de ervaring van Operatie Julianaplein nog in het achterhoofd werkt een speciale projectgroep maatregelen uit om de periode zo goed mogelijk door te komen. Drijver: "Waar we deze keer rekening mee moeten houden, is dat de operatie langer duurt en er geen sprake is van een pandemie, het is dus veel drukker op de weg."

Certe gaat onder andere op route langs huisartsenpraktijken. Foto: Kars Tuinder.

HUB

Een van de maatregelen is de inzet van elektrische bakfietsen. Op de Certe-locatie aan de Verlengde Bremenweg wordt een hub, een logistiek knooppunt, ingericht waar het materiaal wordt verzameld. Vanaf daar wordt het dan door Certe-medewerkers op elektrische bakfietsen naar het lab aan de Van Swietenlaan gebracht. "Daarnaast zijn we net als de vorige keer in gesprek met de gemeente over vergunningen voor het rijden op de busbaan", stelt Drijver. "Want ook bloed heeft spoed."
Bij Certe in de stad Groningen werken ruim 500 medewerkers. Zij worden gestimuleerd om thuis te werken, als dat kan. "Voor onze medewerkers die bij mensen thuis bloed afnemen, maken we meer gebruik van onze locaties in de regio, waardoor we de wegen in en rond Groningen kunnen omzeilen."

Ondanks het vertrouwen in een goed verloop houdt Certe ook rekening met het allerzwartste scenario: een langdurig verkeersinfarct. "Gelukkig is het tijdens Operatie Julianaplein nooit zover gekomen. Gebeurt dat nu wel, dan zijn we voorbereid. We doen er alles aan om onze logistiek draaiende te houden. We zijn tenslotte een onmisbare schakel in de zorgketen."

'DIGITAAL VERGADEREN ZIJN WE INMIDDELS WEL GEWEND'

Grote werkgevers als DUO kunnen tijdens Operatie Ring Zuid hun steentje bijdragen door medewerkers aan te moedigen de auto te laten staan en thuiswerken te stimuleren. Eduard Millenaar, manager facilitaire dienst bij DUO, voorziet voor zijn organisatie een niet al te grote uitdaging. "De 2870 medewerkers die werken in de Groningse vestigingen van het bedrijf, werken gemiddeld genomen nu al de helft van de week thuis."

Al zal het straks wel weer even wennen zijn, verwacht hij. "Tijdens Operatie Julianaplein waren we door de coronamaatregelen al gewend dat thuiswerken wel móest. Inmiddels zit op kantoor werken er natuurlijk óók weer helemaal in. Het fysiek samenwerken, sparren of vergaderen met collega's is echt belangrijk voor het werk en de betrokkenheid bij de collega's en het bedrijf."

Toch ziet hij genoeg mogelijkheden om de werkafspraken aan te passen tijdens Operatie Ring Zuid. "Digitaal vergaderen zijn we inmiddels wel gewend, en bovendien kan iedereen hier thuiswerkvoorzieningen aanvragen, zodat je ook thuis een prettige werkplek hebt. Vaker thuiswerken is in die periode voor medewerkers die met de auto naar kantoor komen aantrekkelijker dan steeds in de file staan."

GRATIS REIZEN

Bovendien, mochten medewerkers echt naar kantoor moeten of willen komen, kan dat volgens Millenaar deels buiten de spits. "En liever niet met de auto. Onze hoofdlocaties zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer en medewerkers reizen gratis met een OV-chipkaart vanuit het bedrijf."
Zelf hoeft hij zich geen zorgen te maken over files en werkzaamheden. Millenaar komt op de fiets vanuit Noordlaren. "Een prachtige route langs weilanden, door de Appelbergen, langs de Hortus en over het brede fietspad richting de Kempkensberg. En met de e-bike is het maar een halfuurtje. Ik raad het iedereen aan."

Eduard Millenaar kijkt vanuit het DUO-gebouw naar de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg. Foto: Jan Buwalda.

'VOOR DE ZEKERHEID OOK EEN BAKFIETS AANGESCHAFT'

Voor de Groningse vestiging van Bidfood, een online groothandel voor de horeca, is Operatie Ring Zuid nogal een uitdaging. Honderden restaurants, kantines, scholen en bars worden vanuit de locatie aan de Osloweg door de groothandel bevoorraad. Veel vertraging is daarbij geen optie, stelt teamleider Transport Patrick Redmeijer, en dus trekken ze van alles uit de kast: routes worden aangepast, sommige klanten krijgen 's ochtends extra vroeg hun bestelling geleverd en er is een bakfiets aangeschaft.

Vanaf de Osloweg zijn er dagelijks 16 vrachtwagens en twee busjes in de weer om de honderden klanten hun bestelde drank en etenswaren te leveren. Verreweg het grootste deel van die klanten, ruim 60 procent, zit in het stadscentrum; de rest in plaatsen als Lauwersoog, Leek, Roden en Delfzijl.
Om te zorgen dat de klanten op tijd hun bestelling krijgen, treffen ze extra maatregelen, vertelt Redmeijer. Zo zal een aantal vrachtwagens 's ochtends al eerder aan hun afleverronde beginnen: in plaats van 06.15 uur misschien al om 05.30 uur. "Met een aantal klanten hebben we gelukkig de afspraak kunnen maken dat we wat eerder kunnen leveren", verduidelijkt de teamleider. Omdat het rond die tijd nog relatief rustig is op de weg, is Redmeijer van plan om dan twee extra vrachtwagens te laten rijden. Want, zo redeneert hij: "Hoe meer we vóór de spits kunnen leveren, hoe beter." 'Voor de zekerheid' heeft de teamleider onlangs ook nog een elektrische bakfiets, met daarin ook een koelcompartiment, gekocht. "Mocht het echt vast komen te staan, dan kunnen we in ieder geval nog de bakfiets inzetten om onze klanten in de binnenstad te bereiken."
De klanten van Bidfood zijn afgelopen tijd geïnformeerd over de werkzaamheden en de mogelijke gevolgen daarvan. Redmeijer heeft er alle vertrouwen in dat de leveringen goed komen. "Ik ga er maar van uit dat veel mensen de auto laten staan en kiezen voor alternatief vervoer. We moeten het samen doen."

Patrick Redmeijer van Bidfood kan met een elektrische bakfiets klanten in de binnenstad bevoorraden ook als het verkeer vaststaat. Foto: Jan Buwalda.

AMBULANCEZORG GRONINGEN IS VOORBEREID:

‘TE LAAT KOMEN IS GEEN OPTIE’

Voor de hulpdiensten is het cruciaal, zo niet van levensbelang, dat ze tijdens Operatie Ring Zuid zonder al te veel hinder of vertraging op de plaats van bestemming kunnen komen. Ambulancezorg Groningen, dat het ambulancevervoer in de provincie Groningen verzorgt, is voorbereid. “Te laat komen is geen optie”, stelt Paula Benjamins, teammanager van de ambulancepost aan de Gotenburgweg in Groningen.

Om op tijd de juiste zorg te kunnen leveren, werkt Ambulancezorg Groningen vanaf dertien posten, verspreid over de provincie Groningen. Vanaf die posten worden dagelijks zo’n 160 ritten uitgevoerd.
Als er bij de meldkamer van de hulpdiensten een melding binnenkomt, is het de meldkamer die bepaalt hoe urgent de melding is. Bij de meest urgente en levensbedreigende meldingen is de aanrijtijd maximaal een kwartier.

Teammanager Paula Benjamins: ‘Wij zijn voorbereid. Ik heb er alle vertrouwen in dat we binnen de vereiste 15 minuten ter plekke zijn.’ Foto: Jan Buwalda.

De Groningse teammanager verwacht dat dit ook tijdens Operatie Ring Zuid haalbaar moet zijn. Daarvoor worden er wel extra maatregelen uit de kast getrokken. Zo wordt aan de zuidkant van de stad, waar de meeste verkeershinder wordt verwacht, een tijdelijke extra post gecreëerd bij het Martini Ziekenhuis. “Hierdoor zijn we bij meldingen in de zuidelijke stadswijken dichter in de buurt”, zegt Benjamins. De ambulance staat er op werkdagen elke ochtend en avond, en op zaterdag vanaf 15 uur.

EXTRA AMBULANCE BIJ NIEBERT

Bij de post Niebert, tussen Groningen en Drachten, wordt tijdens Operatie Ring Zuid een extra ambulance gestationeerd. Deze wagen zal vooral worden ingezet voor niet-spoedeisende ritten, zoals het vervoer van patiënten tussen ziekenhuizen of naar verpleeghuizen. “Voordeel van Niebert is dat het aan de goede kant ligt van de stad om bij het Martini Ziekenhuis te komen. Onze collega’s die vanuit Friesland of het Westerkwartier komen, hoeven dan niet door de stad heen. Ze hebben daardoor geen kans op vertraging en het scheelt auto’s. Ook zijn ze dan snel in het ziekenhuis door ook gebruik te maken van de vluchtstrook”, verduidelijkt Benjamins.

BINNEN 15 MINUTEN

Volgens de teammanager wordt tijdens de gehele operatie gemonitord of de ambulances bij urgente meldingen binnen de vereiste 15 minuten ook ter plekke zijn. “Ik heb er alle vertrouwen in dat het goed gaat komen”, stelt Benjamins. “Vergeet ook niet: ambulances mogen gebruikmaken van vluchtstroken en licht- en geluidssignalen inzetten om ruimte te maken.”

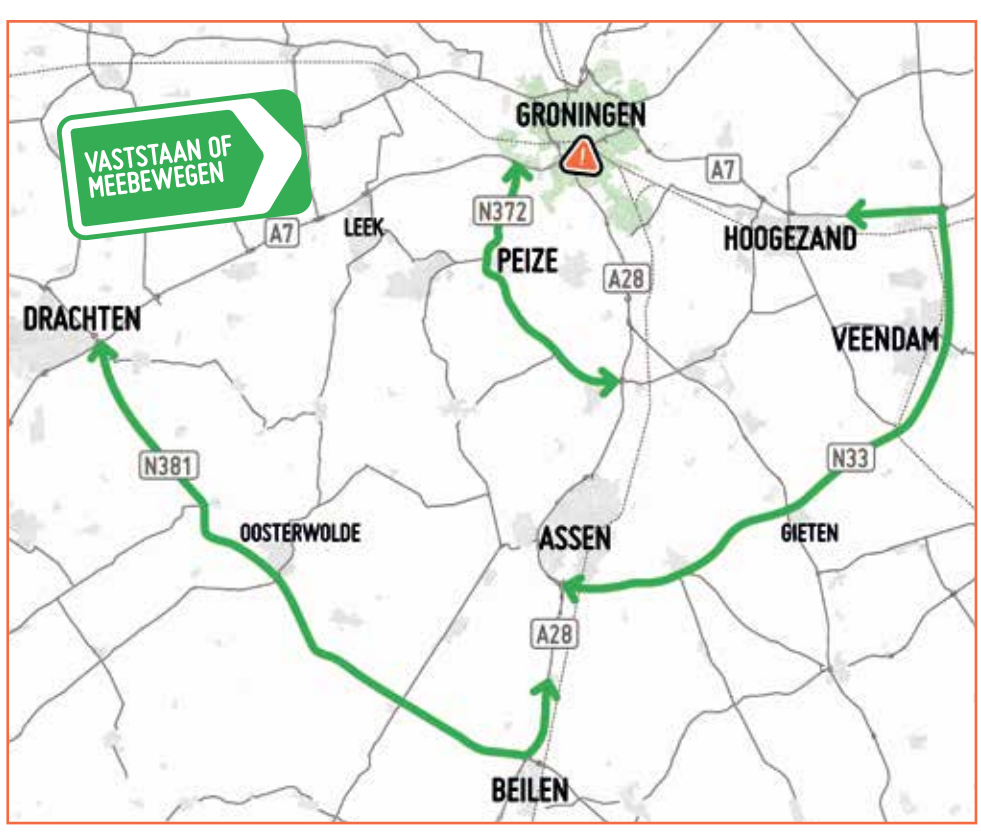
STEENTJE BIJDRAGEN

Daarom is het van het grootste belang dat mensen tijdens Operatie Ring Zuid de auto zoveel mogelijk laten staan, geen kruispunten blokkeren en een alternatieve manier van vervoer zoeken. Benjamins: “Als iedereen zijn steentje bijdraagt, zou dat ons echt enorm helpen.” Oók Ambulancezorg Groningen doet mee: medewerkers die in de buurt wonen, worden gestimuleerd om deze periode zoveel mogelijk met de fiets of het openbaar vervoer naar het werk te gaan.

ZONDER AUTO NAAR DE BINNENSTAD

Probeer een bezoek aan de binnenstad van Groningen eens zonder auto. Als je gaat winkelen, een restaurant of café bezoekt, naar een concert, het museum of theater gaat, lukt dat ook prima met de bus, trein of fiets. De keuze is afhankelijk van waar je je reis begint en eindigt. Als je in de stad woont, is de fiets de beste optie of anders de bus. Mensen die buiten Groningen wonen, kunnen tijdens de grootschalige werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg beter met het openbaar vervoer komen en eventueel nog een OV-fiets huren. Lukt dat niet, parkeer dan je auto op een van de P+R-terreinen. Je vindt ze aan de rand van de stad én je hebt de P+R in Leek en Zuidhorn, waar je nóg eerder in het OV kunt stappen en waarschijnlijk sneller in de stad bent. De bussen vanaf de rand van Groningen rijden vaak en brengen je in een minuut of tien naar de binnenstad. Tijdens Operatie Ring Zuid is een bezoek aan de binnenstad nog steeds goed mogelijk en ook wenselijk voor de vele winkeliers en horecaondernemers. Mijd de spits en check van tevoren je reis.

Ook de komende maanden is een bezoek aan het centrum prima mogelijk. Probeer dan wel de auto te laten staan. Archieffoto: Jan Buwalda.



ALTERNATIEVE ROUTE OM GRONINGEN TE MIJDEN

Reis je normaal gesproken via Groningen naar een bestemming elders? Kies dan tijdens Operatie Ring Zuid een andere route. Vermijd de wegen in en rond Groningen, want daar wordt het erg druk.

Voor het verkeer tussen Drachten-Assen en Assen-Hoogezand geldt dat er goede alternatieven zijn. Vanaf de A7 (Drachten) en vanaf de A28 (Assen) word je naar de N381 geleid. De N381 loopt tussen Drachten en Beilen en onder andere langs Oosterwolde. Dichter bij de stad is ook de N372 via Peize een alternatief. Reis je tussen Assen en de oostzijde van de provincie Groningen - bijvoorbeeld Delfzijl of Hoogezand - dan is de N33 een goede optie. De N33 loopt vanaf de A28 bij Assen tot aan de Eemshaven.

REIZEN MET HET OV, ZO GEMAKKELIJK IS DAT

Het openbaar vervoer is vaak een goed alternatief voor de auto. Zeker tijdens Operatie Ring Zuid. Het reizen met de bus of trein is snel, comfortabel en voordelig. Wie niet zo bekend is met het openbaar vervoer, leest in dit artikel hoe het werkt.

In de bus en trein kun je met een bankpas of een betaalapp op de smartphone in- en uitchecken. Vooral handig als je niet zo vaak reist met het openbaar vervoer. Foto: OV-bureau Groningen Drenthe.

CHECK EEN REISPLANNER

Voordat je met de bus of trein gaat reizen, is het goed om je reis te plannen. Je kunt bijvoorbeeld via qbuzz.nl/gd een reisadvies van deur tot deur opvragen voor reizen per bus en trein, inclusief bijbehorende kosten. Je vindt hier ook alle actuele vertrektijden. Ook andere vervoerders bieden zo'n online hulp aan om je reis te plannen: ns.nl/reisplanner en arriva.nl/reisplanner.

BETAAL MET EEN OV-CHIPKAART OF BANKPAS

Je kunt je reis met de bus of de trein betalen met een OV-chipkaart. Scan deze bij het in- en uitstappen in de bus of op de paal op het treinstation. De kosten van de reis worden dan automatisch betaald. Er moet dan wel voldoende saldo of reistegoed op de kaart staan. Reis je niet zo vaak met de bus, koop dan een kaartje bij de buschauffeur. Betalen in de bus kan alleen met een pinpas. Nog makkelijker is in- en uitchecken in de trein of bus met je bankpas. Houd je pas gewoon voor de kaartlezer en je bent in- of uitgecheckt. Dit kan ook met de betaalapp op je telefoon of smartwatch. Reis je vaker met het openbaar vervoer of buiten de spits, dan is een kortingsabonnement wellicht interessant. Ga naar de website van de vervoerders voor meer informatie over de verschillende abonnementen.

KOOP ONLINE EEN OV-CHIPKAART

Een OV-chipkaart kost € 7,50. Er zijn twee soorten. Een persoonlijke OV-chipkaart bestel je via de website ov-chipkaart.nl. Bij deze kaart kun je je saldo automatisch van je bankrekening laten aanvullen. Dan weet je dus zeker dat er altijd voldoende saldo op staat. Een anonieme OV-chipkaart is te koop op stations bij kaartautomaten van NS en Arriva en verschillende verkooppunten, zoals balies van supermarkten. Deze kun je opladen via internet of een oplaadautomaat. Na het opladen van saldo is een OV-chipkaart meteen te gebruiken.

ZO REIS JE MET DE BUS

Zorg ervoor dat je enkele minuten voor de vertrektijd van de bus aanwezig bent. Je herkent je bus aan het lijnnummer en de eindbestemming, voor op de bus. Als de bus aan komt rijden, steek je je hand op. De chauffeur weet dan dat je mee wilt. Als het donker is, kun je het verlichte scherm van je mobiele telefoon laten zien. Na het instappen kun je inchecken bij een kaartlezer. Deze is bij elke deur te vinden. Of koop met de pin een kaartje bij de chauffeur. Onderweg zie je op beeldschermen in de bus wat de volgende halte is. Wil je hier uitstappen? Druk dan op de rode stopknop. Vergeet bij het uitstappen niet uit te checken bij de kaartlezer.

ZO REIS JE MET DE TREIN

Zoek op het station eerst een incheckpaal om met je OV-chipkaart of bankpas in te checken. Let op: in het Noorden rijden treinen van zowel NS als van Arriva. Iedere vervoerder heeft eigen incheckpalen, kies dus de juiste paal! Op het station vind je beeldschermen waarop staat hoe laat de trein vertrekt, bij welke stations hij stopt en vanaf welk perron je trein vertrekt. Vergeet op je eindhalte niet uit te checken. Let op: als je overstapt van de NS naar Arriva, check dan eerst uit bij de NS en daarna opnieuw weer in bij Arriva. Dat geldt andersom natuurlijk ook.

OV-FIETS

Op station Groningen kun je een OV-fiets huren. Dat is een makkelijke huurfiets voor het laatste stukje van je reis. Zo kom je voordelig op plekken waar de trein of bus niet komt. Je hebt voor het huren van de fiets een persoonlijke OV-chipkaart nodig. Kijk voor meer informatie op ns.nl/ov-chipkaart. Moet je een langere afstand fietsen? Dan is het huren van een OV-ebike een optie. Lees ook meer hierover op ns.nl/ov-fiets.

AANGEPASTE DIENSTREGELING

Vanaf 31 maart start een nieuwe dienstregeling van Qbuzz. Deze is zo opgezet dat het beter vertragingen kan opvangen vanwege de werkzaamheden aan Ring Zuid. Ook rijden er meer bussen vanaf de meeste P+R-terreinen. Reis je met de bus? Check dan of er voor jouw reis iets verandert vanaf 31 maart op www.qbuzz.nl/gd.

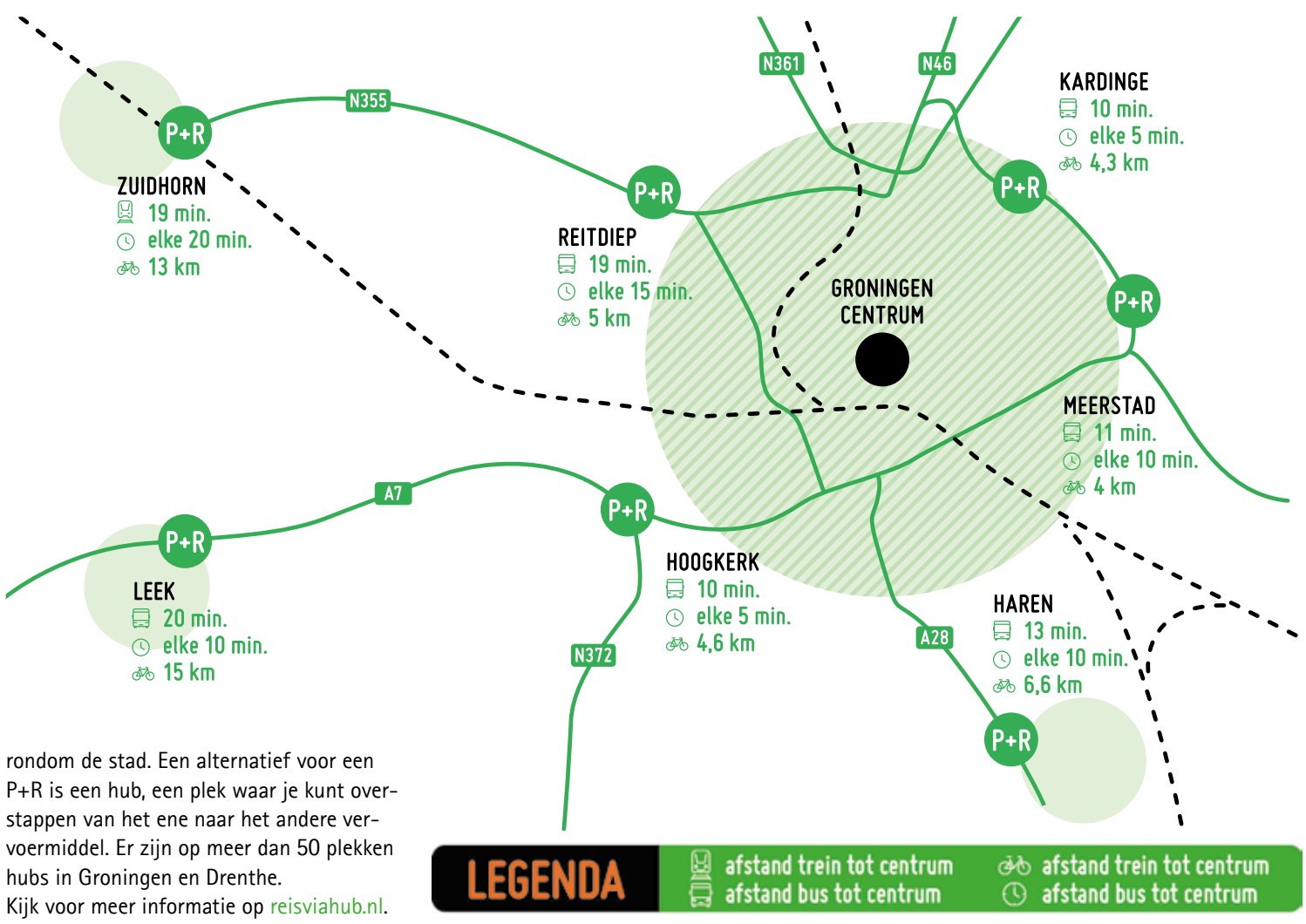
NIET IN DE FILE STAAN? REIS VIA EEN P+R

Reis je met de auto naar Groningen en wil je niet in de file staan? Maak dan gebruik van een P+R. Aan de rand van de stad liggen vijf P+R-terreinen: Haren, Hoogkerk, Reitdiep, Kardinge en Meerstad. Iets verderop, bij Leek en in Zuidhorn, zijn ook P+R's. Op deze terreinen is het parkeren van de auto gratis. Vanaf die locaties neem je eenvoudig de bus of de fiets naar het centrum. Vanuit Zuidhorn is het bovendien mogelijk om het laatste stuk verder te reizen met de trein.

Vanaf de P+R-terreinen rijden de bussen van Qbuzz vaak en snel naar de binnenstad, het Hoofdstation en de ziekenhuizen in de stad. Het inchecken in de bus is heel eenvoudig: dit kan met de OV-chipkaart, maar ook met de bankpas. Kijk voor meer informatie over de buslijnen, vertrektijden en tarieven op qbuzz.nl/gd of 9292.nl.

VERDER MET DE FIETS OF E-BIKE

Liever het laatste stuk fietsen? De P+R-terreinen zijn voorzien van fietsenstallingen en fietskluizen. Op de meeste P+R's staan afsluitbare fietskluizen waar bedrijven plekken kunnen huren voor hun medewerkers. Ook kunnen de elektrische deelfietsen van Bolt en GO Sharing gestald en opgehaald worden op de vijf P+R-terreinen rondom de stad. Een alternatief voor een P+R is een hub, een plek waar je kunt overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel. Er zijn op meer dan 50 plekken hubs in Groningen en Drenthe. Kijk voor meer informatie op reisviahub.nl.



EVENEMENTENKALENDER GRONINGEN

Ook tijdens Operatie Ring Zuid is Groningen een bezoek meer dan waard. Kom gerust naar de stad, maar bereid je reis goed voor. Kies bijvoorbeeld voor de fiets, bus of trein.

De tienduizenden bezoekers kunnen op vrijdag 29 maart terecht voor onder meer bloembollen, zaaigoed en tuingereedschap. Foto: Bas Meelker.

29 MAART
Binnenstad – Bloemenjaarmarkt
Eind maart is het weer tijd voor de jaarlijkse Bloemenjaarmarkt, ook wel de bloemetjesmarkt genoemd. Tijdens dit evenement, dat jaarlijks op Goede Vrijdag plaatsvindt, wordt de binnenstad van Groningen omgetoverd tot één groot bloemen- en plantenparadijs.
www.bloemenjaarmarkt.nl

30 MAART TOT EN MET 1 JUNI 2025
Groninger Museum 150 jaar – Behind the Scenes
De expositie geeft een kijkje achter de schermen van het museum. Hoe komt een collectie tot stand en hoe worden kunstwerken geconserveerd? Extra bijzonder: het in 2020 gestolen en onlangs teruggevonden schilderij de Lentetuin van Vincent van Gogh zal tijdens dit feestelijke jaar voor het eerst weer te bewonderen zijn in deze collectietentoonstelling.
www.groningermuseum.nl

27 APRIL
Binnenstad en Stadspark – Koningsdag
Waar je in Groningen ook bent op Koningsdag, het is er feest. In het Stadspark wordt zoals elk jaar Kingsland gevierd, waar tal van artiesten komen optreden, maar ook in de binnenstad zijn er voor jong en oud veel activiteiten en artiesten te vinden.
www.kingslandfestival.nl / www.oranjegroningen.nl

5 MEI
Stadspark — Bevrijdingsfestival
Vrijheid, saamhorigheid en diversiteit: daar draait het om bij Bevrijdingsfestival Groningen. Jaarlijks komen tienduizenden mensen samen op de drafbaan in Groningen om de bevrijding te herdenken en te vieren met muziek, kunst en cultuur. Dit jaar is het thema 'Vrijheid vertelt: opmaat naar 80 jaar vrijheid'.
www.bevrijdingsfestivalgroningen.nl

9 TOT EN MET 20 MEI
Binnenstad — Meikermis
Het is al een jarenlange traditie: de Meikermis in Groningen. Ook dit jaar zijn er verspreid over de binnenstad weer verschillende attracties te vinden. Net als voorgaande edities is er ook nu weer een nostalgische kermis, met attracties van vroeger.
www.kermisingroningen.nl

Voor een uitgebreid overzicht van evenementen kijk je op de website visitgroningen.nl/nl/doen/uitgaan. Alle genoemde data en locaties zijn onder voorbehoud.

ER GAAT NIETS BOVEN GRONINGEN

WIN OV-TEGOED!

Vul je oplossing uiterlijk 14 mei 2024 in op de website www.groningenbereikbaar.nl/puzzel of stuur per post naar Groningen Bereikbaar, Postbus 610, 9700 AP Groningen o.v.v. puzzel. Vermeld in ieder geval je naam, adres en telefoonnummer. Onder de winnaars verloten we vijf prijzen. De hoofdprijs is een OV-chipkaart met 100 euro reistegoed. Verder zijn er drie OV-chipkaarten met een reistegoed van 50 euro te winnen, vier met een tegoed van 25 euro en vijf met een tegoed van 10 euro. Maximaal één prijs per persoon. Je mag slechts één oplossing inzenden. Prijswinnaars noemen we in de volgende editie met naam en woonplaats.

WOORDZOEKER

Zoek de woorden in het diagram en streep ze weg. De woorden staan in alle richtingen. Sommige letters worden vaker gebruikt. Na oplossing vormen de overgebleven letters een zin.

V	A	E	I	N	D	S	I	T	U	A	T	I	E	A
F	A	S	E	S	W	Z	U	I	D	S	T	C	T	F
I	N	E	T	W	E	R	K	A	S	H	R	H	T	I
E	S	A	R	G	R	V	B	F	A	U	E	E	A	E
T	L	V	E	R	K	E	E	R	S	L	I	C	H	T
S	U	O	I	O	G	R	D	I	N	P	N	K	I	S
P	I	N	Z	N	E	T	R	T	F	D	O	F	N	T
L	T	D	I	I	V	R	I	B	W	I	M	E	D	U
A	E	S	G	N	E	E	J	D	A	E	L	E	E	N
N	N	P	E	G	R	K	V	B	O	N	R	E	R	N
E	W	I	R	E	I	Z	E	N	E	S	K	K	S	E
G	E	T	S	N	N	W	N	A	T	T	E	P	E	L
D	O	S	E	W	E	L	K	O	M	E	J	R	A	N
V	E	R	T	R	A	G	I	N	G	N	I	J	E	S
V	E	R	B	I	N	D	I	N	G	P	L	E	I	N

©Persbelangen

AANSLUITEN	EINDSITUATIE	HULPDIENSTEN	VERKEERSLICHT
AFRIT	FASES	NETWERK	VERTRAGING
AVONDSPITS	FIETSPLAN	PLEIN	VERTREK
BANKPAS	FIETSTUNNEL	REIZEN	WELKOM
BEDRIJVEN	FILES	REIZIGERS	WERKEN
CHECK	GRONINGEN	TREIN	WERKGEVER
DOSEREN	HINDER	VERBINDING	ZUID

De oplossing van de puzzel uit de vorige krant was: Volgend jaar vijf maanden ernstige verkeershinder. De winnaars zijn mevrouw E. Fakkert van Kammen (Roden), Anja (Delfzijl), J. Dijkstra (Assen), Riejenne Speelman (Roden), Anita Kruiter-Wilzing (Stadskanaal). Zij hebben hun prijs inmiddels ontvangen. Gefeliciteerd!

BLIJF OP DE HOOGTE

SCHRIJF JE IN VOOR ONZE NIEUWSBRIEF VIA GRONINGENBEREIKBAAR.NL/NIEUWSBRIEF EN VOLG ONS OP SOCIAL MEDIA:

VRAGEN?

CHECK OPERATIERINGZUID.NL OF NEEM CONTACT OP MET HET LOKET VERKEER & WERKZAAMHEDEN: BEL (050) 367 89 89 OF MAIL NAAR LOKETVERKEER.WERKZAAMHEDEN@GRONINGEN.NL

COLOFON

DEZE KRANT IS EEN UITGAVE VAN DE SAMENWERKINGSORGANISATIE GRONINGEN BEREIKBAAR. MAART 2024. GRONINGEN BEREIKBAAR HOUDT DE STAD EN DE REGIO, SAMEN MET VELE PARTNERS, ZO GOED MOGELIJK BEREIKBAAR EN HELPT REIZIGERS SLIMMER TE REIZEN. **ADRES:** EMMASINGEL 4 (DERDE ETAGE), 9726 AH GRONINGEN. **TELEFOON:** (050) 316 43 70. **E-MAIL:** INFO@GRONINGENBEREIKBAAR.NL. **WEBSITE:** WWW.GRONINGENBEREIKBAAR.NL. **EINDREDACTIE:** GRONINGEN BEREIKBAAR, PAUL H. LOONSTRA PERS- EN COMMUNICATIEBUREAU. **TEKSTBIJDRAGEN:** PAUL H. LOONSTRA, PERSBUREAU TAMMELING, GRONINGEN BEREIKBAAR, AANPAK RING ZUID. **ONTWERP:** LA COMPAGNIE. **OPMAAK:** PROVINCIE GRONINGEN. **FOTO'S:** JAN BUWALDA, SIESE VEENSTRA, BINNE-LOUW KATSMA, KARS TUINDER, BAS MEELKER, OV-BUREAU GRONINGEN DRENTHE, GEMEENTE GRONINGEN, GRONINGEN BEREIKBAAR. **ILLUSTRATIE:** AANPAK RING ZUID. **PUZZEL:** PERSBELANGEN. **OPLAGE:** ± 600.000 EXEMPLAREN. **DRUK EN VERSPREIDING:** MEDIAHUIS NOORD.

OPERATIE RING ZUID

ERNSTIGE VERKEERSHINDER IN GRONINGEN

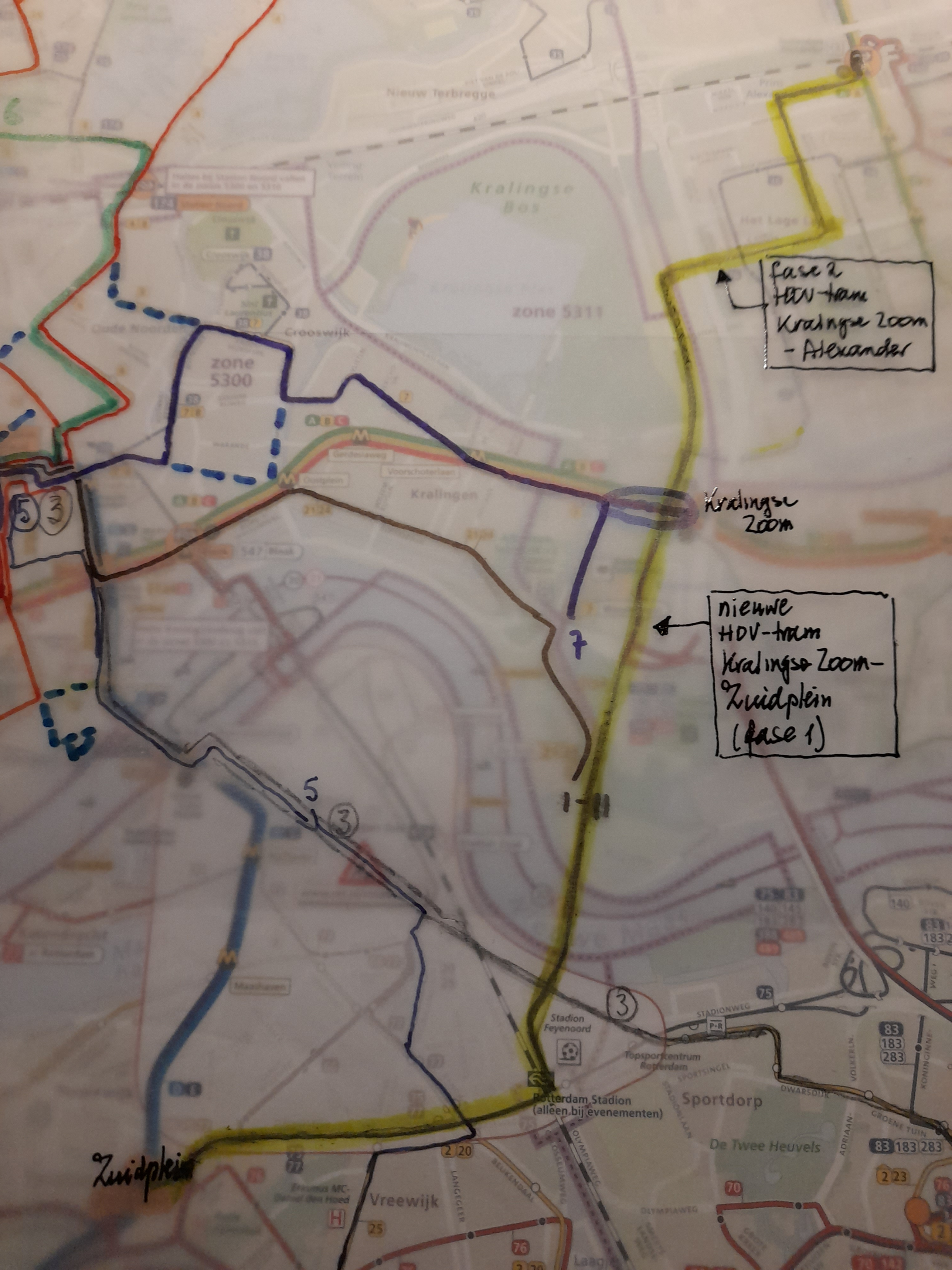
22 MAART – 2 SEPTEMBER

VASTSTAAN OF MEEBEWEGEN

WAT DOE JIJ?

OPERATIERINGZUID.NL

Tramnet Rotterdam 2025
Ontwerp Vervoerplan
Woudhoek
11
Holy
1
Schiebroek
8
Molenlaan
4
Kleiweg
6
Kralingen
Spangen
8
CS
3
5
Marconi-
plein
7
4
6
H
Willems-
plein
Woudestein
7
De Esch
1
11
Beverwaard
3
Keizers-
waard
2
Charlois
2
Slinge
Carnisselande
5
Tram
Vervallen tramroute
Sporen zonder vaste tramlijn
Metro
Spoorlijn
H Heemraadsplein
1 Holy – De Esch
2 Charlois – Keizerswaard
3 Rotterdam Centraal – Beverwaard
4 Heemraadsplein – Molenlaan
5 Rotterdam Centraal – Carnisselande
6 Heemraadsplein – Kleiweg
7 Marconiplein – Woudestein
8 Spangen – Schiebroek
11 Woudhoek – De Esch
Tim Boric
Bron: MRDH


fase 2
HOV-tram
Kralingse Zoom
- Alexander
Kralingse
Zoom
nieuwe
HOV-tram
Kralingse Zoom-
Zuidplein
(fase 1)
Zuidplein
zone
5300
zone 5311
Nieuw Terbregge
Kralingse
Bos
Crooswijk
Kralingen
Stadion
Feyenoord
Rotterdam Stadion
(alleen bij evenementen)
Topsportcentrum
Rotterdam
Sportdorp
De Twee Heuvels
Vreewijk
Laan
5
3
7
1-11
61