METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Nota van beantwoording
Plan Toekomstvast Tramnet

regio Rotterdam

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Inhoudsopgave

1. Over deze nota van beantwoording ... 3
   1.1 Doel van de nota van beantwoording ... 3
   1.2 Opbouw van de nota van beantwoording ... 4
   1.3 Proces adviesaanvraag ... 5
   1.4 Wijze van beantwoording van de adviezen en reacties ... 6
2. Hoofdonderwerpen uit de adviezen en reacties ... 7
   2.1 Hillegersberg en Schiebroek ... 7
   2.2 Oude Noorden, Crooswijk en Kralingen ... 9
   2.3 Delfshaven en Centrum ... 10
   2.4 Rotterdam Zuid ... 11
   2.5 Toekomst tramlijn 21 Schiedam en beter OV in Schiedam Noord ... 12
   2.6 Aantrekkelijkheid metro als alternatief ... 13
   2.7 Aantrekkelijkheid bus als alternatief ... 14
   2.8 Sociale functie van het OV ... 16
   2.9 Tramnet na 2030 ... 17
   2.10 Nieuwe mobiliteitsvisie ... 17
   2.11 Nieuwe tramvoertuigen ... 18
   2.12 Participatie en betrokkenheid bewoners ... 19
   2.13 Sluiten bestuursovereenkomsten uitwerking PTT ... 21
3. Wijzigingen in het Plan Toekomstvast Tramnet ... 23
   3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de adviezen en reacties ... 23
   3.2 Overige (ambtshalve) wijzigingen ... 34
4. Overzicht reacties en beantwoording ... 36

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

1. Over deze nota van beantwoording

1.1 Doel van de nota van beantwoording

Op 6 februari heeft de MRDH het concept Plan Toekomstvast Tramnet naar de vier tramgemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Barendrecht en het Metrocov gestuurd met het verzoek om op dit concept plan een advies uit te brengen.

De Colleges van de vier tramgemeenten en het Metrocov hebben gereageerd met een advies op het conceptplan.

De gemeenten Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen hebben ervoor gekozen om een concept advies met de gemeenteraad te bespreken. Het college van Rotterdam heeft voorafgaand hieraan ook de wijkraden gelegenheid gegeven op het plan te adviseren. Enkele wijkraden in Rotterdam en de gemeente Schiedam hebben ook bewonersbijeenkomsten georganiseerd om bewoners te informeren. Op verzoek is tijdens enkele bijeenkomsten een toelichting op het plan gegeven.

Daarnaast hebben naar aanleiding van de adviesuitvraag ook individuele bewoners en enkele organisaties een reactie naar de Colleges, de RET en/of de MRDH gestuurd.

Alle reacties worden beschouwd als advies. Er is geen sprake van de mogelijkheid tot inspraak en we spreken dan ook niet over zienswijzen. De reacties zijn gebruikt om waar mogelijk het plan toekomstvast tramnet beter te maken.

In deze reactienota zijn alle adviezen van de tramgemeenten, het Metrocov en de adviescommissie Vervoerautoriteit (AcVA), opgenomen en beantwoord. De reacties van individuele bewoners en organisaties zijn in een aparte bijlage opgenomen.

1.2 Opbouw van de nota van beantwoording

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een overzicht van de adviezen en reacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van het plan toekomstvast tramnet.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de adviezen en reacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in het Plan Toekomstvast Tramnet zijn aangebracht naar aanleiding van de adviezen en reacties en nadere afstemming met andere projecten.

In hoofdstuk 4 staan alle adviezen in een tabel. Voor een groot deel van de beantwoording verwijzen we naar hoofdstuk 2, als het gaat om thema's die veel terugkomen. Bij specifieke vragen is de beantwoording bij het desbetreffende onderdeel van het advies aangegeven.

1.3 Proces adviesaanvraag

Op 6 februari 2023 heeft de MRDH het concept Plan Toekomstvast Tramnet aan de vier tramgemeenten en het Metrocov gestuurd met het verzoek om hierop een advies uit te brengen. De colleges van de tramgemeenten en het Metrocov hebben voor 19 april een advies aan de MRDH gestuurd.

In de vergadering van 22 maart jl. heeft de adviescommissie Vervoersautoriteit (AcVA) gesproken over de aanpak van het proces en samenwerking met gemeenten en stakeholders bij grote aanpassingen in het openbaar vervoer, op basis van het voorbeeld Plan Toekomstvast Tramnetwerk. In een brief heeft de adviescommissie hierover advies uitgebracht aan de bestuurscommissie MRDH.

Daarnaast hebben verschillende individuele bewoners en organisaties een reactie naar de MRDH gestuurd met daarin vragen, meningen en adviezen.

De zes adviezen (vier tramgemeenten, Metrocov en AcVA) zijn in hoofdstuk 4 van deze nota van beantwoording opgenomen en van een antwoord van de MRDH voorzien. Alle overige reacties zijn in een aparte bijlage 'Reacties op het concept plan toekomstvast tramnet' opgenomen en eveneens van een antwoord voorzien. Deze bijlage wordt ter kennisgeving aangeboden aan de BcVA.

Alle adviezen en reacties zijn meegewogen in het aanpassen van het concept plan toekomstvast tramnet naar een definitief plan toekomstvast tramnet. Deze aanpassing zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Alleen de reacties die naar de MRDH zijn gestuurd zijn meegenomen. Reacties die naar het College of de gemeenteraad van de tramgemeenten of de RET zijn gestuurd, zijn in deze nota van beantwoording niet meegenomen, omdat die bedoeld waren voor het opstellen van de adviezen van die gemeenten. We gaan ervanuit dat in de adviezen van de gemeenten rekening is gehouden met die reacties.

1.4 Wijze van beantwoording van de adviezen en reacties

Een reactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het Plan Toekomstvast Tramnet aangepast kan of moet worden. In deze nota van beantwoording wordt aangegeven welke aanpassingen van het plan zijn gedaan naar aanleiding van de reacties. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

2. Hoofdonderwerpen uit de adviezen en reacties

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de adviezen en reacties aan de orde. Een tabel met alle reacties en antwoorden is opgenomen in hoofdstuk 4.

2.1 Hillegersberg en Schiebroek

De gemeente Rotterdam kan niet instemmen met het voorstel om tramlijn 4 naar Hillegersberg in te korten en tramlijn op te heffen op de Kleiweg in Hillegersberg-Zuid, omdat hierdoor de enige rechtstreekse verbinding vanuit deze wijk met het centrum van Rotterdam dan verdwijnt. De gemeente verzoekt om deze tramlijnen in samenhang met elkaar te handhaven, in een passende frequentie.

MRDH heeft het PTT als volgt aangepast: tramlijn 4 blijft rijden naar de Molenlaan in Hillegersberg. De helft van de ritten van lijn 4 zal naar de Kleiweg gaan rijden om het opheffen van lijn 8 te compenseren. Hillegersberg-Noord en -Zuid behouden hiermee de rechtstreekse verbinding naar het centrum. Door de ritten te verdelen over de tracés naar de Molenlaan en naar de Kleiweg ontstaan passende frequenties bij de te verwachten vervoervraag.

Noodzakelijk gevolg hiervan is wel dat onderzocht moet worden of de tram naar Hillegersberg versneld kan worden (veiliger weginrichting, meer prioriteit, samenvoegen van haltes) en dat de tramhaltes die nu nog niet toegankelijk zijn wel toegankelijk gemaakt kunnen worden. Dit geldt met name voor de haltes op de Straatweg en de Bergse Dorpsstraat. Zo kan tramlijn 4 een toekomstvaste tramlijn worden. Hiervoor is nodig:

1) versnellingsmaatregelen in Hillegersberg (zeker niet langzamer worden);
2) toegankelijke haltes;
3) verkeersveilige situatie.

Een potentieel andere oplossing was het doortrekken van een vervangende buslijn van Hillegersberg-Noord via station Noord naar Centraal Station. Dit is na onderzoek geen toekomstvaste oplossing gebleken: er ontstaat dan parallelliteit van tramlijn 4 en deze buslijn, waardoor op beide lijnen geen frequent product geboden kan worden. Tevens is een route van een dergelijke buslijn lastig in te passen door enerzijds de reconstructie van het Hofplein waardoor bussen hier niet meer gemakkelijk overheen kunnen en de herinrichting van veel straten in Noord als 30 km/u.

Omdat de reizigers uit Hillegersberg-Noord met de tram naar het centrum van Rotterdam kunnen blijven gaan, zal buslijn 35 niet opgewaardeerd worden als vervanging van het opheffen van lijn 4. Eventuele opwaardering van lijn 35 kan in de toekomst alsnog plaatsvinden, maar niet het in het kader van het PTT. Daarnaast heeft het handhaven van de tramlijn naar Kleiweg een negatief vervoerkundig effect op de potentie van buslijn 50 tussen station Noord en metrostation Melanchtonweg.

Het handhaven van de tram naar Hillegersberg en Kleiweg betekent dat er meer mensen met de tram reizen, maar minder met de bus (buslijnen 35 en 50). Doordat lijn 35 niet meer opgewaardeerd wordt, blijven de exploitatiekosten ongeveer gelijk.

In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe het handhaven van de tram naar Hillegersberg en Kleiweg in de rapportage PTT wordt verwerkt.

2.2 Oude Noorden, Crooswijk en Kralingen

De gemeente Rotterdam stelt als voorwaarde voor het opheffen van lijn 8 dat dit pas aan de orde kan zijn als er perspectief is op de herinrichting van de Zaagmolenstraat en Benthuizerstraat.

Verder stelt de gemeente als voorwaarde voor het opheffen van tramlijn 7 over de Oudedijk dat zowel de nieuwe route als het nieuwe eindpunt voor tramlijn 7 als de precieze route van de beoogde buslijn 50 in nauwe samenwerking met de gemeente en de omgeving uitgewerkt wordt en om daarbij aan te sluiten bij de planning van de ontwikkeling van Nieuw Kralingen. Ook vraagt de gemeente aandacht voor het verbeteren van de veiligheid voor fietsers op de Oudedijk.

De MRDH stemt in met deze voorwaarden en verzoekt de gemeente om zo spoedig mogelijk samen een proces te starten om met omwonenden en andere belanghebbenden om tot herinrichting van de Zaagmolenstraat en Benthuizerstraat te komen.

De MRDH zal daarbij ook onderzoeken of en hoe de beoogde buslijn 50 doorgetrokken kan worden naar het Franciscus Gasthuis.

Daarnaast zijn vragen gesteld over de route van buslijn 50. Deze stond in de kaartbeelden gerouteerd over de Jericholaan of de Ramlehweg. Dit is echter nog niet onderzocht. Daarom wordt de route in de kaartbeelden aangepast naar de route die tramlijn 7 in de huidige situatie rijdt: via de Boezemstraat, Goudse Rijweg en Vlietlaan. Daarmee ligt de route voor buslijn 50 nog niet vast. In overleg met de omwonenden zal worden onderzocht wat de beste route en de beste locaties voor haltes zijn. Daarbij zal ook het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers worde meegenomen.

2.3 Delfshaven en Centrum

De gemeente Rotterdam stelt als voorwaarde voor het opheffen van lijn 4 op de Nieuwe Binnenweg dat dit pas aan de orde kan zijn als er perspectief is op de herinrichting van de Nieuwe Binnenweg. Tevens vraagt de gemeente om een onderzoek naar de OV-bereikbaarheid van de Nieuwe Binnenweg en op marktdagen van het Grote Visserijplein. Tevens vraagt de gemeente om het handhaven van tramlijn 8 naar Spangen, maar dan met een lagere frequentie, aangezien dit ongeveer evenveel kost als een vervangende buslijn.

De MRDH stemt in met deze voorwaarden en is voornemens om samen met de gemeente zo spoedig mogelijk een proces te starten om met omwonenden en andere belanghebbenden na te denken over herinrichting van de Nieuwe Binnenweg. Hierbij kan ook met bewoners de mogelijkheden voor de OV-bereikbaarheid worden onderzocht, waarbij goed naar de behoefte van de omwonenden wordt gekeken. In dit proces kan ook het verbeteren van looproutes naar bushaltes en metrostations meegenomen worden.

Het handhaven van tramlijn 8 en het onderzoek naar de OV-bereikbaarheid worden toegevoegd aan de tekst en kaartbeelden. Met het handhaven van tramlijn 8 in een lagere frequentie zijn extra kosten gemoeid.

2.4 Rotterdam Zuid

Bij de aanleg van tramlijn 25 is destijds gekozen voor een route over de Randweg en de Bree en niet via de Groene Hilledijk. Nu is er een belangrijke aanleiding om te verkennen of tramlijn 25 alsnog via de Groene Hilledijk moet gaan rijden. De route via de Bree is de beoogde route voor de nieuwe HOV Kralingse Zoom - Zuidplein. Vooralsnog is de aanname dat er veel nadelen zitten in het combineren van tramlijn 25 en de nieuwe HOV-lijn (naar verwachting ook een tramlijn) over hetzelfde traject. Als tramlijn 25 via de Groene Hilledijk zou gaan rijden, dan betekent dit voor de reizigers in de tram een rijtijdwinst van ongeveer 2 minuten.

De gemeente Rotterdam verzoekt om samen en met betrokkenheid van de omgeving een raakvlakstudie uit te voeren naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein waarin diverse varianten, met en zonder doortrekking van lijn 25 over de Groene Hilledijk, worden uitgewerkt en geraamd, in termen van aanlegkosten en rijtijden voor zowel tramlijn 25 als de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein. Dit onderzoek moet ook de gevolgen die dit heeft voor de inpassing op de Groene Hilledijk en omgeving en de afwikkeling van het overige verkeer in het bredere gebied, waaronder ook tramlijn 2 in beeld brengen. Dit brede onderzoek heeft tot doel voldoende beslisinformatie te genereren op basis waarvan een transparante afweging kan worden gemaakt over de traminfrastructuur rondom de driehoek Groene Hilledijk, Bree en Randweg.

De MRDH is bereid samen met de gemeente deze studie uit te voeren. Deze studie wordt in nauwe samenhang met het vervolg op de MIRT-verkenning Oeververbinding gedaan.

2.5 Toekomst tramlijn 21 Schiedam en beter OV in Schiedam Noord

De gemeente Schiedam en individuele bewoners vragen om behoud van tramlijn 21 in Schiedam-Noord (Woudhoek). Tegelijkertijd wordt onderschreven dat het OV in Schiedam Noord verbeterd moet worden. Ook wordt verondersteld dat tramlijn 21 een grote rol zou kunnen spelen in de ontsluiting van een potentieel nieuw station Kethel dat onderdeel is van de scope van de afgelopen najaar gestarte MIRT-verkenning Schaalsprong Oude Lijn. Omdat het vraagstuk van het OV in Schiedam Noord breder is dan alleen tramlijn 21, er nog veel onzekerheid is over de komst en het potentiële gebruik van station Kethel en onduidelijkheid over de ontsluiting van dat station en de mogelijk rol van het OV (bus en/of tram) daarbij, constateert de MRDH dat (conform het advies van de gemeente Schiedam) het nu niet mogelijk is om een besluit te nemen over de toekomst van tramlijn 21.

De MRDH stelt daarom voor het vraagstuk van het verbeteren van het OV-netwerk in Schiedam Noord uit de scope van het PTT te halen en samen met de gemeente een aparte Verkenning naar het OV in Schiedam Noord te starten met een brede onderzoeksscope, waarin alle aandachtspunten uit het advies van de gemeente Schiedam een plek kunnen krijgen.

De MRDH en gemeente zullen als eerste samen een plan van aanpak met onderzoeksscope opstellen, met daarin tenminste de thema's bereikbaarheid, toegankelijkheid, vervoersstromen, exploitatie, vormgeving en inpassing en fasering. Bij deze verkenning zal de gemeente in de gelegenheid worden gesteld de bewoners van Schiedam Noord te betrekken. Besluitvorming over het verbeterde OV-netwerk in Schiedam Noord zal naar verwachting niet eerder plaatsvinden dan dat er meer bekend is over de resultaten en besluitvorming van de MIRT-verkenning Oude Lijn met betrekking tot de haalbaarheid en moment van in gebruik name van een potentieel station Schiedam Kethel. Bij de verkenning zal ook de bereikbaarheid van de ontwikkelingen op bedrijventerrein 's-Gravenlandse polder worden betrokken.

2.6 Aantrekkelijkheid metro als alternatief

Uit de vele reacties is aandacht gevraagd voor de constatering dat veel ouderen en minder validen niet van de metro kunnen of willen gebruik maken. Veel geuite klachten zijn dat de metro niet goed toegankelijk is omdat de liften en roltrappen vaak buiten dienst zijn. Een dergelijke storing betekent dan dat de reis niet gemaakt kan worden. Dit is vooral vervelend als het een terugreis betreft. Tevens wordt aangegeven dat liften vaak niet schoon zijn. De gemeente Rotterdam vraagt in haar advies om normen in stellen voor de afhandeling van storingen en het schoonmaken.
MRDH heeft met RET in de railconcessie voor de metro prestatie-afspraken over de beschikbaarheid, reinheid en uitval van liften en roltrappen. Die afspraken blijven binnen de gestelde grenswaarden. Waar mogelijk zoeken MDRH en de RET naar verbeteringen.
De metro is in het algemeen net zo of zelfs beter toegankelijk volgens de landelijke toegankelijkheidsnormen dan de tram. De MRDH wil dat dit ook zo ervaren wordt, zodat de metro voor iedereen een aantrekkelijk en makkelijk te gebruiken vervoerwijze is. Er is immers niet altijd een andere vervoerwijze aanwezig in de buurt (zoals een bus of een tram).
Daarnaast vraagt de gemeente Rotterdam aandacht voor overstapgemak bij knooppunten. Dit betreft niet alleen de metro, maar de metro is in enkele gevallen wel een alternatief voor de tram. Het grootste overstapknooppunt voor de metro is station Beurs. MRDH, RET en gemeente zijn voornemens om de capaciteit, overstapgemak en toegankelijkheid van dit metrostation fors te verbeteren door het metrostation ingrijpend te verbouwen.
In het PTT voegen we toe dat schoon zijn en goed functioneren van liften en roltrappen en makkelijke en comfortabel overstappen belangrijk zijn als we verwachten dat de metro als alternatief voor de tram gaat dienen.

2.7 Aantrekkelijkheid bus als alternatief

Veel reacties over met name het vervallen van delen van tramlijnen gaan over de toegankelijkheid van de bus (als alternatief voor de tram). De bus wordt niet als even makkelijk toegankelijk als de tram ervaren. Duidelijke verschillen tussen bus en tram zijn dat de tram strak langs het perron halteert en dezelfde vloerhoogte heeft als het perron, waardoor het zeer gemakkelijk is om in- en uit te stappen, ook voor rolstroelen, rollators en kinderwagens. Ook is het bij de tram mogelijk om met een scootmobiel de tram in- en uit te rijden.
Er wordt in de reacties gesteld dat de tram wél en de bus níet toegankelijk is voor minder validen en ouderen. De MRDH is van mening dat de bus óók toegankelijk is voor minder validen. Dit moet ook, want volgens het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV moet al het OV toegankelijk worden gemaakt. Aangezien een groot deel van het OV in Nederland per bus plaatsvindt, moet de bus dus ook toegankelijk zijn. Veel bushaltes in de regio Rotterdam voldoen aan de CROW-ontwerprichtlijnen voor een goede toegankelijkheid.
Echter, ook in veel situaties valt de toegankelijkheid in de praktijk tegen, b.v. doordat de bus niet dicht tegen de perronrand halteert. Tevens hebben bussen als hulpmiddel een uitschuifplank. Maar deze is niet zelfstandig door minder validen te gebruiken en er is niet altijd hulp voorhanden. De gemeente Rotterdam vraagt daarom hierbij ook aandacht voor de hulpvaardigheid van het personeel.

De MRDH heeft het Bestuursakkoord Toegankelijk OV[1] ondertekend. De MRDH wil deze ondertekening effectueren door het opstellen van een beleidskader Toegankelijk OV en een bijbehorende uitvoeringsprogramma (vaststelling voorzien eind 2023). Daarin zullen de aangegeven aandachtspunten een plek krijgen. In het PTT nemen we een verwijzing naar dit beleidskader op.

[1] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/07/bijlage-bestuursakkoord-toegankelijkheid

Voor alle situaties waar in het PTT de bus als alternatief voor de tram wordt voorgesteld, zal in de uitwerking nadrukkelijk naar de toegankelijkheid van de bus gekeken worden, juist om te borgen dat ook minder valide reizigers nog steeds met het OV kunnen reizen.

Een tweede verschil tussen bus en tram dat uit reacties naar voren komt is dat de tram vaak een goede doorstroming en betrouwbaarheid kent door een eigen, vrij baan en een bus vaak meerijdt met het autoverkeer en dan veel oponthoud ondervindt. Daardoor zou de bus juist langzamer en onbetrouwbaarder zijn.
De MRDH vindt dit geen juiste vergelijking. Het klopt dat een OV-lijn sneller en betrouwbaarder is als er sprake is van vrije infrastructuur en b.v. prioriteit bij verkeerslichten. Dit hoeft echter voor bus en tram niet verschillend te zijn. Enerzijds zijn er in Rotterdam straten waar de tram langzaam en onbetrouwbaar is, juist omdat de tram geen eigen baan heeft en veel last heeft van overig verkeer. Anderzijds zijn er goede voorbeelden waar de bus met een eigen baan en veel prioriteit juist zeer snel en betrouwbaar is. Goede voorbeelden hiervan zijn de Zuidtangent tussen Haarlem-Oost, Hoofddorp en Schiphol en de vrije busbanen in Utrecht en Almere. In Rotterdam is de busbaan op de Vaanweg een goed voorbeeld.
De keuze voor snelheid en betrouwbaarheid is dus niet een keuze voor tram boven bus, maar voor vrije infrastructuur, ongeacht de vervoerwijze.
In het plan voegen we explicieter toe dat een goede doorstroming voor busverkeer essentieel is en onderdeel van de uitwerking zal worden.

2.8 Sociale functie van het OV

Een veelgehoorde reactie is dat het OV ook een sociale functie heeft. De MRDH erkent dit. Het OV moet beschikbaar zijn voor iedereen. Vaak lift de sociale functie mee op het vervoer van grote stromen reizigers. Dit is ook een belangrijke functie van het OV. Tramvervoer is bij uitstek geschikt voor het vervoeren van grote stromen en bij voorkeur met een hoge gemiddelde snelheid zodat die grote stroom reizigers snel bij zijn bestemming is én de exploitatiekosten in verhouding blijven met de opbrengsten. De tram is niet geschikt als er sprake is van dunne stromen en dus vooral het faciliteren van de sociale functie. Andere vormen (flexibeler, minder kapitaalintensief) zijn dan beter geschikt. Daarom kiest de MRDH in enkele situaties voor een vervangende buslijn, op verzoek van de gemeente Rotterdam ook voor Spangen en de Nieuwe Binnenweg. Dit zal wel een OV-verbinding zijn die past bij de specifieke vervoerstroom.
Veel reacties gaan over de zorg dat er veel verder gelopen moet worden naar een OV-halte en dat er een norm van maximaal 400 m lopen gehanteerd zou moeten worden. De MRDH kent geen norm voor de maximum loopafstand naar een OV-halte. Er is door de maatregelen in het PTT echter geen sprake van dat loopafstanden toenemen tot 600 à 800 meter. In de meeste gevallen blijft de loopafstand naar de dichtstbijzijnde OV-halte maximaal 400 m, in enkele gevallen loopt deze op naar 600 m.
In het plan wordt bij de paragrafen waarbij verandering worden voorgesteld waarbij verwezen wordt naar OV-alternatieven toegevoegd wat dit betekent voor de loopafstanden naar het OV. Dit is aan de orde bij de Nieuwe Binnenweg, Spangen, Zaagmolenstraat en Scheepvaartkwartier.

2.9 Tramnet na 2030

De verschillende gemeenten hebben in hun advies gevraagd voor ruimte om na 2030 nieuwe verbindingen aan het tramnet toe te voegen. Naar de suggestie van de gemeente Rotterdam zal de MRDH met de tramgemeenten een ontwikkelagenda 'Tramnet na 2030' (werktitel) gaan opstellen. Hierin kunnen o.a. de volgende wensen onderzocht worden:

- Een nadere concretisering van de trambediening van het Merwe Vierhavengebied;
- Het doortrekken van tramlijn 2 naar Charloisse Poort en/of via Pendrecht en Zuidwijk richting Lombardijen;
- De bediening van het gebied rondom het beoogde station Stadionpark in nauwe afstemming met het vervolg op de MIRT-verkenning Oeververbindingen.

2.10 Nieuwe mobiliteitsvisie

Een aantal reacties vinden een plan voor alleen de tram te beperkt en pleiten voor een OV-visie. Het is daarbij van belang op te merken dat PTT een uitwerking is van de vigerende OV-visie Rotterdam 2040 van gemeente Rotterdam en MRDH. Daarnaast is bij het opstellen van het PTT uitgegaan van alle bekende ontwikkelingen in het gehele OV-netwerken (inclusief bus en metro). Bovendien zijn de berekeningen aan reizigersstromen uitgevoerd met een verkeersmodel waarin al het openbaar vervoer zit, evenals de auto en de fiets. De voorstellen van het PTT komen dus wel degelijk voort uit een integraal kader.
De MRDH gaat in 2024 een visie maken op het hele mobiliteitssysteem in onze regio voor 2040 voor zowel auto, fiets als OV (inclusief OV-knooppunten), als tactische uitwerking van de Strategische Agenda en mede gelet op de veranderingen die de coronacrisis teweeg heeft gebracht. De afgelopen jaren stonden in het teken van herstel van het openbaar vervoer. Nu wil de MRDH zo snel mogelijk gaan werken aan een vernieuwd perspectief voor het openbaar vervoer (inclusief OV-knooppunten), in samenhang met de modaliteiten fiets en auto, waarbij thema's zoals deelmobiliteit, Smart mobility, MaaS en hubs worden meegenomen.

2.11 Nieuwe tramvoertuigen

Een van de aanleidingen om het PTT te maken is om meer kader te hebben voor het bestellen van nieuwe trammaterieel dat in 2030 in gebruik genomen wordt. De RET gaat de komende jaren onderzoeken wat de eisen voor het nieuwe tramvoertuig moeten zijn. De gemeente Rotterdam heeft hiervoor een aantal aandachtspunten meegegeven:

- De mogelijkheid om met lage vloer trams te rijden die beschikken over soepele draaistellen, zodat met name bogen met hogere snelheid bereden kunnen worden;
- Hoe gegarandeerd kan worden dat de nieuwe voertuigen goed inpasbaar zijn in de stad met name op het punt van het produceren van zo weinig mogelijk geluid- en trillinghinder;
- Of er voordelen zijn te behalen door dezelfde voertuigen aan te schaffen als die in het Haagse deel van de Metropoolregio gebruikt worden;
- De mogelijkheid om met tweerichtingenvoertuigen te gaan rijden, zodat de flexibiliteit in het netwerk wordt vergroot en een eindpunt ook zonder keerlus kan worden uitgevoerd;
- De mogelijkheid om tramvoertuigen (deels) zonder bovenleiding te laten rijden, zodat het mogelijk wordt om nieuwe trajectdelen zonder bovenleiding uit te voeren;
- Te bezien in hoeverre de nieuwe trams kunnen worden uitgerust met andere innovatieve elementen, zoals mogelijkheden voor autonoom rijden.
- De MRDH zal deze onderzoeksvragen meegeven in de opdracht aan de RET om te gaan onderzoeken.

2.12 Participatie en betrokkenheid bewoners

De adviescommissie Vervoerautoriteit heeft in haar vergadering van 22 maart 2023 gesproken over de aanpak van het proces en samenwerking met gemeenten en stakeholders bij grote aanpassingen in het openbaar vervoer, zoals bij Plan Toekomstvast Tramnetwerk. Hierin geeft de adviescommissie aan dat bij de start van een traject er met de betrokken gemeenten duidelijke afspraken worden gemaakt over welke gremia, wanneer en op welke wijze betrokken zal worden en hoe burgerparticipatie vormgegeven wordt en tot welke besluitvorming wordt gekomen. De MRDH heeft hierbij een coördinerende en regisserende rol. Bij participatie wordt een grote rol voor de direct betrokken gemeente voorzien. Burgerparticipatie is hierbij altijd de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het betrekken van reizigers is een andere verantwoordelijkheid. De MRDH vraagt hiervoor het Metrocov om het reizigersbelang te vertegenwoordigen.

Een voorbeeld hiervoor is de jaarlijkse vervoerplanprocedure (zoals die voor de periode met Corona-maatregelen gold). De MRDH geeft gemeenten de gelegenheid om advies uit te brengen op de voorstellen die de RET aan de MRDH heeft gedaan. De gemeenten organiseren naar eigen goeddunken participatie. De opbrengst van de participatie wordt door de gemeenten in hun advies verwerkt. De MRDH beantwoord deze adviezen en de RET past eventueel de voostellen aan op basis van het advies. De MRDH stelt het vervoerplan vast, rekening houdend met de adviezen.

Veel adviezen stellen dat er bij het opstellen van het Plan Toekomstvast Tramnet niet of nauwelijks participatie of andere betrokkenheid van bewoners heeft plaatsgevonden. De wijze van participatie is afgestemd met de betrokken tramgemeenten. Zoals in de adviescommissie Vervoerautoriteit is besproken en vastgesteld is burgerparticipatie primair een rol van de gemeenten. Elke tramgemeente heeft bij de start van de laatste fase van het PTT een inschatting gemaakt hoe de eigen raad en bewoners in die gemeente betrokken zouden moeten worden. Deze keuze verschilt per gemeente, mede afhankelijk van de verwachte impact van de voorstellen in het PTT om dat moment.

Zo heeft de gemeenteraad van Rotterdam gevraagd om bij het opstellen van het PTT de wijken te betrekken en heeft Rotterdam er ook voor gekozen om de wijkraden te consulteren bij het opstellen van het advies aan de MRDH over het PTT.
In veel reacties zijn ook zorgen te lezen over de consequenties van de voorstellen voor de buurt of wijk. Er zijn hier veel vragen over. Deze zorgen en vragen betreffen vaak een detailniveau dat in het kader van het PTT nog niet is uitgewerkt. Er lijkt veel onduidelijkheid te zijn over de status van het PTT en wat er met de vaststelling van het PTT besloten wordt. Het PTT is een kader voor de verdere ontwikkeling van het tramnet; de MRDH is met de vaststelling van plan om het tramnet te veranderen, enerzijds met versnelling en een enkel nieuw traject, maar ook met het voornemen om enkele tramtrajecten op te heffen. Omdat het OV-netwerk als een gemeente overstijgend netwerk functioneert en niet als een verzameling losse lijnen hebben we ervoor gekozen om eerst een netwerkanalyse uit te voeren en een visie voor het tramnetwerk te maken en hierop advies van vertegenwoordigde organen te vragen. Het resultaat hiervan is het PTT. Het PTT geeft vervolgens richting aan meer gebiedsgerichte en straatgerichte studies. In deze studies willen we met betrokkenheid van de directe omgeving onderzoeken hoe de fysieke maatregelen die nodig zijn voor het PTT eruit komen te zien. Dit kan bijvoorbeeld gaan om de herinrichting van een straat, inpassing van een bushalte etc. Bij die uitwerking worden bewoners en stakeholders nadrukkelijk betrokken.
Bovenstaande komt overeen met het advies van de adviescommissie Vervoerautoriteit (AcVa) dd 6 april 2023. Deze brief van de AcVa staat als reactie 6 in de tabel in hoofdstuk 4.

Naar aanleiding van het PTT is met Metrocov afgesproken om te verkennen hoe Metrocov nog beter de mening van de reiziger op plannen van de MRDH (en RET) kan inventariseren.

2.13 Sluiten bestuursovereenkomsten uitwerking PTT

Het Plan Toekomstvast Tramnet omvat een reeks maatregelen om het tramnetwerk te verbeteren. Om ervoor te zorgen dat deze maatregelen effectief zijn, is het cruciaal dat het plan als een samenhangend geheel wordt uitgevoerd. Tramgemeenten geven aan dat een duidelijke koppeling moeten wordt gelegd tussen dat lijnen en haltes worden geschrapt en het investeren in de beloofde alternatieven en verbeteringen. De MRDH wil dan ook met de tramgemeenten en de RET bestuursovereenkomsten (BOK) sluiten om goede afspraken te maken over de uitwerking en de doelen van het PTT te borgen.

De BOK betreft afspraken over alle elementen in PTT waarbij de gemeente als wegbeheerder en beheerder openbare ruimte bevoegd gezag is.

De gemeente Rotterdam stemt in met het sluiten van een bestuursovereenkomst over de uitwerking en uitvoering van het PTT. Deze bestuursovereenkomst zal in ieder geval de volgende elementen moeten bevatten:

- Alle locaties waar aanleg van nieuwe infrastructuur voorgesteld wordt;
- De concrete invulling van de beoogde versnellingsambitie, waaronder als quickwin de verkeerslichtinstallaties waar met eenvoudige aanpassingen de wachttijd voor de tram geminimaliseerd kan worden;
- Het op diverse plekken verwijderen van traminfrastructuur en herinrichten van de buitenruimte met als hoogste prioriteit de Nieuwe Binnenweg en Zaagmolenstraat/Benthuizerstraat;
- Alle overige punten uit het PTT die raken aan de gemeentelijke taken van wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte;
- De timing en fasering van alle bovenstaande elementen.

De MRDH stelt voor te starten met een plan van aanpak voor de uitwerking van de verschillende elementen van het PTT als onderdeel van een dergelijk bestuursovereenkomst.

Notie hierbij is dat voor veel elementen van het PTT eerst een uitwerkingsslag moet plaatsvinden om een indicatie te krijgen van benodigde investeringskosten. Pas daarna kunnen financiële afspraken worden gemaakt (verdeling van de kosten).

3. Wijzigingen in het Plan Toekomstvast Tramnet

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de adviezen, reacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in het Plan Toekomstvast Tramnet.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de adviezen en reacties

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van de adviezen en reacties.

Pagina oud	Was	Wordt	Motivatie	Pagina nieuw
2 en 35	Op een aantal andere trajecten met weinig reizigers en/of slechte doorstroming zal de tram verdwijnen. Dit betreft delen van de huidige lijnen 4, 7, 8 en 21.	Op een aantal andere trajecten met weinig reizigers en/of slechte doorstroming zal de tram verdwijnen. Dit betreft delen van de huidige lijnen 4, 7 en 8.	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden.	
3	In delen van de regio is dat een grote verbetering, zoals in Schiedam Noord, Hillegersberg en Carnisselande (zie bereikbaarheidskaart paragraaf 3.5).	In delen van de regio is dat een grote verbetering, zoals in Carnisselande (zie bereikbaarheidskaart paragraaf 3.5).	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden. In Hillegersberg zal met het handhaven	

			van tramlijn 4 de OV-bereikbaarheid min of meer gelijk blijven.	
3	In straten waar de tram vervalt, zoals de Nieuwe Binnenweg, Zaagmolenstraat of de Bergse Dorpsstraat, ontstaan kansen voor een ander ruimtegebruik.	In straten waar de tram vervalt, zoals de Nieuwe Binnenweg of de Zaagmolenstraat, ontstaan kansen voor een ander ruimtegebruik.	Tramlijn 4 door Bergse Dorpsstraat vervalt niet meer.	
4 en 47	Netto gaat het naar verwachting om een besparing van ongeveer 2-4% ten opzichte van de exploitatiekosten tram.	2-4% wordt 1-3%	Handhaven tramlijnen 4 naar Hillegersberg en 8 naar Spangen zorgt voor toename kosten en dus een lagere besparing.	
4 en 47	Deze middelen vallen niet vrij. Er lag reeds een bezuinigingstaakstelling voor de tram.	Deze middelen vallen niet vrij, maar zijn nodig voor het bekostigen van de bestaande rail-concessie.	Het is geen doel voor het PTT om een bezuinigingstaakstelling te realiseren.	
5 en 36	Kaartbeeld 1 respectievelijk 3 Eindbeeld tramnetwerk 2030	Aangepast aan handhaven tramlijn 4 Molenlaan/Kleiweg en tramlijn 8 Spangen, onderzoek OV-bereikbaarheid Nieuwe Binnenweg en geen wijziging Schiedam Noord. Alle tramlijnen een Tramplus-nummer.	Tramlijn 4 Molenlaan/Kleiweg en tramlijn 8 Spangen vervalt niet meer, verzoek extra buslijn Nieuwe Binnenweg en Spangen, Schiedam Noord uit PTT	
6 en 37	Lijn 4 wordt ingekort tot het traject Kootsekade (station Noord) – Eendrachtsplein. Het traject tussen Kootsekade en Hillegersberg vervalt, hiervoor komen twee alternatieven: een snelle en frequente busverbinding van Hillegersberg met Melanchtonweg (metro) en Alexander (metro en trein),	Lijn 4 wordt gesplitst, de helft van de ritten gaat naar eindpunt Molenlaan, de andere helft naar eindpunt Kleiweg. Daarmee komt de inzet van trams meer in verhouding met het reizigersaanbod op elk deel van de route. Op de Straatweg en Bergse Dorpsstraat krijgt de tram veilige, toegankelijke haltes.	Tramlijn 4 Molenlaan vervalt niet meer. Nieuwe invulling van lijn 4.	

	als opwaardering van de huidige buslijn 35. Tevens komt er een lokale busverbinding met station Noord via de Straatweg. Het vervallen van de tram biedt kansen voor een betere inrichting van de Straatweg en de Bergse Dorpsstraat.			
6 en 37	Het traject tussen Eendrachtsplein en Marconiplein vervalt. Alternatief voor de reizigers zijn de nabij gelegen bestaande halten van andere lijnen, met name de metro, de tramlijnen 8 en 24 en buslijn 32 over de Mathenesserlaan.	Toegevoegd: Onderzoek OV-bereikbaarheid Nieuwe Binnenweg en op marktdagen Groot Visserijplein.	Op verzoek van gemeente Rotterdam.	
6 en 38	Alternatief voor het Kleiwegkwartier is de nieuwe HOV-buslijn Melanchtonweg – station Noord – Kralingse Zoom	De bediening van het Kleiwegkwartier wordt overgenomen door de helft van de ritten van tramlijn 4.	Nieuwe invulling van lijn 4 op verzoek van gemeente Rotterdam.	
7 en 38	Alternatief voor de twee vervallen haltes in Spangen is gebruik maken van de bestaande haltes van tramlijn 24 of buslijn 38.	Verwijderd vanwege handhaven tramlijn 8.	Op verzoek van gemeente Rotterdam.	
7 en 38	Lijn 21 en lijn 24 worden samengevoegd tot één lijn over de huidige route van lijn 24 (De Esch – Vlaardingen Holy). Hierdoor neemt de frequentie in Holy toe. De trambediening tussen Bachplein en Woudhoek vervalt. Daarvoor in de plaats krijgt Woudhoek een verbeterde snelle busverbinding met station Schiedam Centrum waarvan ook de	Voor de toekomst van Lijn 21 naar Schiedam Noord wordt een aparte verkenning naar het verbeteren van het OV in Schiedam Noord gestart. Lijn 24 wordt versterkt door een hogere frequentie naar Vlaardingen Holy en mogelijk spitsversterking tussen Marconiplein en de Erasmus Universiteit.	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden.	

	Kerkbuurt profiteert. Met slimme doorkoppelingen ontstaat een verbeterd OV-netwerk voor geheel Schiedam-Noord, zodat het al jaren geleidelijke afschalen van de OV-dienstregeling in dit stadsdeel omgekeerd wordt met een significante bereikbaarheidsverbetering tot gevolg.			
7 en 39	Door aanleg van een nieuw traject over de Groene Hilledijk (in samenhang met de HOV Oeververbinding over de Strevelsweg en Bree) wordt de route korter en sneller.	Door de komst van het HOV Oeververbinding kan tramlijn 25 waarschijnlijk niet meer via de Bree en Randweg rijden, omdat beide lijnen niet gecombineerd kunnen worden op dezelfde infrastructuur. Een route via de Groene Hilledijk is mogelijk een korter en sneller alternatief.	Op verzoek van gemeente Rotterdam vindt eerst onderzoek plaats naar de samenhang van lijn 25 en HOV Oeververbinding.	
8	Zoekgebieden verder uitwerken	Toegevoegd: aparte verkenning naar OV in Schiedam Noord en samenhang HOV Oeververbinding en tramlijn 25.	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden. Op verzoek van gemeente Rotterdam vindt eerst onderzoek plaats naar de samenhang van lijn 25 en HOV Oeververbinding.	
9 en 75	MRDH en Rotterdam kiezen daarbij specifiek voor het opstellen van een Bestuursovereenkomst (eind 2023)	Eind 2023 wordt 2024/2025 en toegevoegd: Deze uitwerkingen moeten ook leiden tot financiële afspraken of cofinanciering.	In zo'n bestuursovereenkomst worden ook financiële afspraken gemaakt. Daarvoor moet eerst meer onderzocht worden over wat diverse	

			maatregelen kosten. Voor afspraken over gezamenlijk onderzoek worden plannen van aanpak opgesteld.	
9 en 75	Voorbereiden bestelling nieuwe tramvoertuigen	Toegevoegd: en diverse innovaties	Op verzoek van gemeente Rotterdam	
25	Kaartbeeld 2 verstedelijkingsopgave	Kaartbeeld aangepast aan gewijzigde lijnvoering	Kaartbeelden consistent met aanpassingen aan PTT	
31	De trend is al jaren dat steeds meer mensen eerder bereid zijn verder te lopen of te fietsen naar de halte van een hoogwaardige OV-lijn dan naar een laagfrequente bus op de hoek.	Toegevoegd: Niet alle reizigers kunnen overigens verder lopen naar een halte. Het blijft belangrijk dat de loopafstanden naar de dichtstbijzijnde OV-halte niet te groot worden.	Oog hebben en houden voor minder validen en ouderen.	
32	Bus en tram hebben een vergelijkbaar kwaliteitsniveau.	Bus en tram hebben een vergelijkbaar kwaliteitsniveau en zijn (net als de metro) toegankelijk volgens de landelijke richtlijnen voor toegankelijkheid).	Naar aanleiding van opmerkingen participatie over minder goede toegankelijkheid bus in relatie tot tram.	
37	Het traject tussen Eendrachtsplein en Marconiplein vervalt. Alternatief voor de reizigers zijn hier de nabij gelegen bestaande halten van andere lijnen, met name de metro, lijn 8 en buslijn 32 over de Mathenesserlaan (die vaker gaat rijden), in combinatie met een verbetering van loop- en fietsroutes in de wijk.	Toegevoegd: Looproutes blijven overwegend maximaal 400 m, maar soms tot 600 m indien men kiest voor het lopen naar de metro.	Inzicht geven in hoe ver reizigers extra moeten lopen.	

37 en 61	Alternatief voor het Scheepvaartkwartier is om gebruik te maken van lijn 8 (verplaatste halte Vasteland) of de metro (station Leuvehaven).	Toegevoegd: Looproutes nemen toe tot maximaal 600 m.	Inzicht geven in hoe ver reizigers extra moeten lopen.	
37	Alternatief is hier de nieuwe busverbinding van Kralingse Zoom naar Station Noord en Melanchtonweg. Daarnaast kunnen reizigers ook gebruik maken van de metro.	Toegevoegd: Voor een goede doorstroming van deze buslijn zijn mogelijk specifieke doorstromingsmaatregelen nodig. Looproutes naar de alternatieve buslijn zijn vergelijkbaar met die van tramlijn 7. Reizigers die voortaan liever naar de metro lopen, lopen maximaal 600 m.	Inzicht geven in hoe ver reizigers extra moeten lopen.	
41	Kaartbeeld 4 bereikbare arbeidsplaatsen en kaartbeeld 5 bereikbare inwoners	Toegevoegd cirkels met toelichting Schiedam Noord en Hillegersberg	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald en tramlijn 4 Molenlaan is gehandhaafd.	
42	Het toekomstvaste tramnet 2030 als onderdeel van het totale OV-netwerk (inclusief nieuwe en verbeterde buslijnen) biedt aan het merendeel van de inwoners een acceptabele loopafstand van 600-800 m, ook na de aanpassingen aan het tramnet. De wijzigingen in het tram leiden in sommige gevallen tot langere loopafstanden naar de dichtstbijzijnde OV-halte dan momenteel het geval is, b.v. in Spangen en rondom de Nieuwe Binnenweg.	Het toekomstvaste tramnet 2030 als onderdeel van het totale OV-netwerk (inclusief nieuwe en verbeterde buslijnen) biedt aan het merendeel van de inwoners een acceptabele loopafstand van 400 m, ook na de aanpassingen aan het tramnet. De loopafstand naar de metro als alternatief voor een vervallen tramlijn kan soms tot 600 m bedragen. De wijzigingen in het tram leiden in sommige gevallen tot langere loopafstanden naar de dichtstbijzijnde OV-halte dan momenteel het geval is.	Voorkomen misverstanden dat MRDH uitgaat van loopafstanden naar de tram van 600-800 m (dit is een norm voor tram naar nieuwbouwlocaties).	

43	Aandacht voor ouderen en minder validen	Toegevoegd: Aandachtspunt voor het gebruik van de metro voor ouderen en minder validen is dat liften en roltrappen een hoge beschikbaarheid hebben en ook schoon en sociaal veilig zijn. Dit vergt een onverminderd hoge aandacht	Op basis van klacht uit participatie.	
47	Schiedam: Hoe komt het OV-netwerk eruit te zien? En kaartbeeld 6.	Uit de analyse is duidelijk geworden dat het OV-netwerk in Schiedam Noord verbeterd moet worden. Dit is een vraagstuk dat breder is dan alleen de tram. Ook speelt hier de mogelijkheid dat tussen 2030 en 2040 er een station Kethel wordt gerealiseerd. Mogelijk kan de tram een rol spelen in de ontsluiting van station Kethel. Het is daarom in het kader van het PTT niet mogelijk om een keuze te maken voor de tram in Schiedam Noord. MRDH zal samen met de gemeente Schiedam een aparte verkenning naar de verbetering en ontwikkeling van het OV-netwerk in Schiedam Noord starten. Kaartbeeld 6 overeenkomstig aangepast.	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden. Wel is vastgesteld dat er iets moet verbeteren.	
47-48	Paragrafen Hoe veranderen de reistijden, welke kansen biedt dit voor Schiedam-Noord en Toekomstvastheid	Vervallen	Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden.	

51	Alle ritten van lijn 21/24 rijden naar Vlaardingen Holy, Daarmee krijgt Holy dubbele frequenties waardoor de tramlijn veel aantrekkelijker wordt.	Holy krijgt dubbele frequenties waardoor de tramlijn veel aantrekkelijker wordt.	In PTT wordt geen keuze meer gemaakt over lijn 21 naar Woudhoek, alleen over tramlijn 24 op zich. Wijziging tramnet (lijn 21) in Schiedam Noord is uit het PTT gehaald omdat er te veel onzekerheden zijn om een besluit te kunnen nemen. Er zal een aparte verkenning gestart worden.	
52	Hillegersberg: Hoe komt het OV-netwerk eruit te zien? En kaartbeeld 8	Teksten vervangen door: Lijn 4 wordt gesplitst, de helft van de ritten gaat naar eindpunt Molenlaan, de andere helft naar eindpunt Kleiweg. Daarmee komt de inzet van trams meer in verhouding met het reizigersaanbod op elk deel van de route. Op de Straatweg en Bergse Dorpsstraat krijgt de tram veilige, toegankelijke haltes. Het noordelijke deel van tramlijn 8 naar de Kleiweg wordt opgeheven. De bediening van het Kleiwegkwartier wordt overgenomen door de helft van de ritten van tramlijn 4. Kaartbeeld overeenkomstig aangepast.	Tramlijn 4 Molenlaan vervalt niet meer. Nieuwe invulling van lijn 4.	
55	Voor reizigers uit Hillegersberg-Noord veranderen de reistijden zowel positief als negatief; de reistijd naar het centrum van Rotterdam neemt met enkele minuten toe. Dit komt omdat de rechtstreekse tramlijn 4 verdwijnt. Reizigers kunnen met een even snelle	Tekst aangepast naar: Voor reizigers uit Hillegersberg-Noord veranderen de reistijden niet. Vanuit Hillegersberg-Zuid wordt het mogelijk zonder overstap en binnen enkele minuten naar metrostation Melanchtonweg te gaan. Ook ontstaat een nieuwe directe en	Tramlijn 4 Molenlaan vervalt niet meer. Nieuwe invulling van lijn 4.	

	buslijn reizen, maar moeten wel overstappen bij de Kootsekade of station Noord. Het wordt voor deze reizigers interessanter om met buslijn 35 naar metrostation Melanchtonweg te reizen (per frequente bus of per fiets) en daar de E-lijn te pakken die vanaf 2026 de hele dag twaalf keer per uur gaat rijden. Dat geldt zowel voor reizen met de E-lijn naar Rotterdam Centraal, Centrum en Zuid, maar ook richting Den Haag. De reistijd vanaf Hillegersberg naar station Alexander wordt ongeveer 10 minuten korter en de bus gaat vaker rijden. Reizen naar Alexander, Gouda en Utrecht wordt veel makkelijker. Vanuit Hillegersberg-Zuid wordt het mogelijk zonder overstap en binnen enkele minuten naar metrostation Melanchtonweg te gaan. Ook ontstaat een nieuwe directe en snelle verbinding met het Kralingse Bos en Kralingse Zoom. Voor een directe rit naar het Centrum zal met 5 minuten verder moeten lopen naar de Kootsekade of via Melanchtonweg moeten reizen (even snel ondanks overstap), want de directe verbinding met lijn 8 vervalt.	snelle verbinding met het Kralingse Bos en Kralingse Zoom.		

55	Impressie 1 mogelijke herinrichting Bergse Dorpsstraat	Vervallen	Tramlijn 4 Molenlaan vervalt niet meer. Nieuwe invulling van lijn 4.	
55	Welke kansen biedt dit voor de Hillegersberg en Schiebroek	Tekst vervangen door: Het realiseren van toegankelijke en veilige tramhaltes in de Straatweg en Bergse Dorpsstraat biedt kansen om de situatie ook voor de fietsers te verbeteren, evenals het invoeren van 30 km/u op de Straatweg.	Teksten herinrichting niet meer van toepassing door handhaven lijn 4.	
57	Kaartbeeld 9	Kaartbeeld aangepast n.a.v. alle wijzigingen	Handhaven tramlijn 4 en ambtshalve routewijziging lijn 50	
61	Spangen: Hierbij is een aandachtspunt dat reizigers eerst de dijk op moeten lopen naar de tramhalte. Deze looproute zou verbeterd moeten worden.	Verwijderd in verband met handhaven tramlijn 8.	Op verzoek van gemeente Rotterdam.	
61	Het traject van lijn 4 tussen Eendrachtsplein en Marconiplein vervalt. Alternatief voor de reizigers zijn hier de nabij gelegen bestaande halten van andere lijnen, met name de metro, lijn 8 (blijft op de Schiedamseweg rijden) en buslijn 32 over de Mathenesserlaan (die vaker gaat rijden), in combinatie met een verbetering van loop- en fietsroutes in de wijk en het beter toegankelijk maken van de bushaltes van lijn 32.	Aangevuld met: onderzoek OV-bereikbaarheid Nieuwe Binnenweg en op marktdagen Groot Visserijplein.	Op verzoek van gemeente Rotterdam.	

62	Kaartbeeld 10	Aangevuld met: onderzoek OV-bereikbaarheid Nieuwe Binnenweg en op marktdagen Groot Visserijplein.	op verzoek van gemeente Rotterdam.	
70	Naast algemene versnellingsmaatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 3 zijn we van plan om lijn 25 een snellere route te geven via de Groene Hilledijk, dus niet meer via de Bree. Dit is ook noodzakelijk om de op de Strevelsweg en Bree geprojecteerde HOV Oeververbinding goed in te kunnen passen.	Door de komst van het HOV Oeververbinding kan tramlijn 25 waarschijnlijk niet meer via de Bree en Randweg rijden, omdat beide lijnen niet gecombineerd kunnen worden op dezelfde infrastructuur. Een route via de Groene Hilledijk is mogelijk een korter en sneller alternatief.	Op verzoek van de gemeente Rotterdam	
73-74	Tabel fasering	Schiedam lijn 21 en opheffen tramlijn 4 Hillegersberg eruit gehaald. Opheffen tramlijn 8 Kleiweg gekoppeld aan besluit herinrichting Zaagmolenstraat. Opheffen tramlijn 4 Nieuwe Binnenweg gekoppeld aan besluit herinrichting Nieuwe Binnenweg. Herroutering tramlijn 8 gekoppeld aan opheffen tramlijn 7 Scheepvaartkwartier Inkorten tramlijn 8 verwijdered	Herindeling heeft te maken met verwerken adviezen van gemeenten Schiedam en Rotterdam.	

3.2 Overige (ambtshalve) wijzigingen

In het Plan Toekomstvast Tramnet zijn ten opzichte van de versie van 6 februari 2023 (adviesaanvraag) een aantal wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen hebben tot doel om het plan te verduidelijken, aan te scherpen, te actualiseren (o.b.v. nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Pagina oud	Was	Wordt	Motivatie	Pagina nieuw
3	Berekeningen met het V-MRDH verkeersmodel laten zien dat met dit tramnetwerk een reizigersgroei (gemeten in reizigerskilometers) van circa 20% haalbaar is ten opzichte van de 'referentie'.	25%	Consistent maken met paragraaf 3.5	
6, 26, 36, 51, 54, 63	In kaartbeeld: route buslijn 50 via Jericholaan of Ramlehstraat	Route buslijn 50 via Boezemstraat, Goudse Rijweg en Vlietlaan.	Route buslijn 50 is nog niet onderzocht. Daarom wordt de route zoveel mogelijk conform huidige route tramlijn 7 weergegeven.	
1	Sinds het Contourenplan is in een proces van co-creatie en participatie dit toekomstplan opgesteld.	Sinds het Contourenplan is in een proces van ambtelijke co-creatie en participatie dit toekomstplan opgesteld.	Voorkomen misverstand dat er co-creatie met bewoners of wijkraden heeft plaatsgevonden.	

divers	P+R	P+R	Officiële spelling	
40	Meer vrije trambanen is ook een kans voor nood- en hulpdiensten of een kans voor vergroening.	Toegevoegd: Met nood- en hulpdiensten zal bij de uitwerking van de versnellings- en de verwijderingsstudies overlegd worden hoe nood- en huldiensten goed gefaciliteerd kunnen worden.	Voor nood- en hulpdiensten is van belang om beschikking te hebben over snelle en betrouwbaarheid routes door de stad. Vrije tram- en busbanen kunnen mits goed ingericht hierin voorzien.	
46	Doorkijk naar 2040	Opsomming explicieter gemaakt door alle mogelijkheden een aparte bullet te geven	Overzichtelijkheid	

4. Overzicht reacties en beantwoording

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de reactie en bijbehorende beantwoording. In de beantwoording wordt regelmatig verwezen naar de thema's die in hoofdstuk 2 zijn beschreven.

Nummer reactie	Reactie/advies/vraag	Antwoord
1 gemeente Rotterdam	**De kaders en aanleiding van PTT** We stellen vast dat de uitgangspunten van het PTT in lijn zijn met zowel onze vigerende OV-visie als met de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak. We onderschrijven de door u weergegeven kaders van PTT en zijn het met u eens dat er een visie nodig is op het tramnet in 2030 en verder. Ook zien wij, net als u, in dat de vervanging van de helft van de tramvloot een terechte aanleiding is om het tramnet kritisch door te lichten, met als oogmerk om de tram weer een doeltreffende bijdrage aan de stad te laten leveren. Wij vinden het daarbij van belang dat het hele OV-netwerk goed functioneert en dat metro, tram en bus daarbinnen de rol krijgen die past bij de kenmerken van de betreffende vervoerwijzen. **De versnellingsambitie** We onderschrijven de geformuleerde versnellingsambitie naar een gemiddelde snelheid van 21 km/h. Dit omdat een korte reistijd één van de kernaspecten is van aantrekkelijk openbaar vervoer. Over de uitvoering maken we graag concrete afspraken in de door u gesuggereerde op te stellen bestuursovereenkomst. We verzoeken u om de Versnellingsambitie aan te grijpen om op diverse plekken de verkeersveiligheid en kwaliteit voor o.a. fietsers te verbeteren, o.a. op de Oostzeedijk-Honingerdijk en de	Dat doen we graag We stellen voor om dit samen op te pakken in de uitwerking.

	Straatweg.	
	Hillegersberg en Schiebroek Ten aanzien van Hillegersberg kunnen wij niet instemmen met de door u voorgestelde opheffing van de tramlijnen 4 en 8 in deze wijk dit omdat deze tramlijnen voor Hillegersberg de enige rechtstreekse verbinding met het Centrum vormen. Wij verzoeken u dan ook deze tramlijnen in samenhang met elkaar te handhaven, in een passende frequentie.	Zie beantwoording in paragraaf 2.1
	Oude Noorden, Crooswijk en Kralingen We staan in beginsel positief tegenover de door u voorgestelde uitfasering van tramlijn 8 over de Zaagmolenstraat en Benthuizerstraat. Wel stellen we als voorwaarde dat we afspraken met u maken over de mogelijkheden tot herinrichting van deze straten. Verder stellen we als voorwaarde dat zowel de nieuwe route als het nieuwe eindpunt voor tramlijn 7 als de precieze route van de beoogde buslijn 50 in nauwe samenwerking met de gemeente en de omgeving uitgewerkt wordt en om daarbij aan te sluiten bij de planning van de ontwikkeling van Nieuw Kralingen. Ook voeren we graag het gesprek over het verbeteren van de veiligheid voor fietsers op de Oudedijk. Vanzelfsprekend gaat dit alles in volgorde vooraf aan de door u voorgestelde uitfasering van het Kralingse deel van tramlijn 7. Verder vragen wij u na te gaan of de beoogde buslijn 50 doorgetrokken kan worden naar het Franciscus Gasthuis.	Zie beantwoording in paragraaf 2.2
	Delfshaven en Centrum Wij staan in beginsel positief tegenover de door u voorgestelde uitfasering van tramlijn 4 over de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg. Wel staan wij op het standpunt dat aan de omgeving een duidelijk perspectief moet worden geboden over de verwijdering van het tramspoor en herinrichting van de Nieuwe Binnenweg. We stellen dan ook als voorwaarde dat er wordt geïnvesteerd in de herinrichting van de Nieuwe Binnenweg tot een	Zie beantwoording in paragraaf 2.3

	verblijfsvriendelijke, autoluwere en groene winkelstraat. Daarbij geldt ook dat er pas sprake kan zijn van het uitfaseren van de tram op de Nieuwe Binnenweg op het moment dat er voldoende concreet zicht is op de realisatie hiervan. We gaan daar vanzelfsprekend graag met u over in gesprek. Ook stellen we als voorwaarde dat er als alternatief een busverbinding via (een deel van) de Nieuwe Binnenweg gaat lopen, primair gericht op de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen zoals de markt op het Grote Visserijplein en qua vormgeving passend bij het éénrichtingverkeer voor auto's waar we voor de Nieuwe Binnenweg op inzetten. Verder vragen we u prioriteit te geven aan het verbeteren van looproutes naar metrostations en de bestaande bushaltes in het gebied. Ten aanzien van Spangen vinden wij het belangrijk dat hier een OV-voorziening in stand blijft. We verzoeken u dan ook om in Spangen een alternatieve busverbinding in het leven te roepen, zodat de bereikbaarheid voor de bewoners hier op voldoende niveau blijft. Het ligt voor de hand na te gaan of deze gekoppeld kan worden aan de bovengenoemde busverbinding via de Nieuwe Binnenweg. Aanvullend verzoeken wij u op de wedstrijddagen van Sparta t.b.v. de supporters wel met trams naar Het Kasteel te blijven rijden. Verder verzoeken we u om samen met ons te onderzoeken of de aanleg van een tram over de Westblaak een alternatief kan vormen voor de tramroute over de Van Oldenbarneveltstraat en -plaats, waarbij in ogenschouw moet worden genomen dat de herinrichting van de Westblaak als Stadsproject is aangewezen.	Hiertoe zijn we bereid.
	Zuid Wij vinden het belangrijk dat tramlijn 25 goed functioneert en dat in de toekomst de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein goed gaat functioneren. Wij verzoeken u om gezamenlijk met ons en met betrokkenheid van de omgeving een raakvlakstudie uit te voeren naar tramlijn 25 en de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein waarin diverse varianten, met en zonder	Zie beantwoording in paragraaf 2.4

	doortrekking, worden uitgewerkt en geraamd, in termen van aanlegkosten en rijtijden voor zowel tramlijn 25 als de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein. Ook de gevolgen die dit heeft voor de inpassing op de Groene Hilledijk en omgeving en de afwikkeling van het overige verkeer in het bredere gebied, waaronder ook tramlijn 2, moeten hierin worden betrokken. Dit alles heeft tot doel voldoende beslisinformatie te genereren op basis waarvan een transparante afweging kan worden gemaakt.	
	Het voorstel om een bestuursovereenkomst te sluiten met het oog op de uitwerking en invoering van PTT We zijn het met u eens dat het nodig is om een bestuursovereenkomst met elkaar te sluiten over de uitvoering van diverse elementen van PTT. In deze bestuursovereenkomst moeten wat ons betreft in ieder geval de volgende zaken geadresseerd worden: - Alle locaties waar aanleg van nieuwe infrastructuur voorgesteld wordt; - De concrete invulling van de beoogde versnellingsambitie, waaronder als quickwin de verkeerslichtinstallaties waar met eenvoudige aanpassingen de wachttijd voor de tram geminimaliseerd kan worden; - Het op diverse plekken verwijderen van traminfrastructuur en herinrichten van de buitenruimte met als hoogste prioriteit de Nieuwe Binnenweg en Zaagmolenstraat; - Alle overige punten uit het concept PTT die raken aan de gemeentelijke taken van wegbeheerder en beheerder van de openbare ruimte; en - De timing en fasering van alle bovenstaande elementen.	Zie beantwoording in paragraaf 2.13
	Aandachtspunten voor de toekomst na 2030 We vinden het belangrijk om ook met elkaar na te denken over het tramnet na 2030. Graag komen we dan ook met u tot een ontwikkelagenda 'Tramnet na 2030'. Wat ons betreft, moeten daarin in ieder geval de volgende elementen een plaats krijgen:	Zie beantwoording in paragraaf 2.9

	- Een nadere concretisering van de trambediening van het Merwe Vierhavengebied; - Het doortrekken van tramlijn 2 naar Charloisse Poort en/of via Pendrecht en Zuidwijk richting Lombardijen; en - De bediening van het gebied rondom het beoogde station Stadionpark in nauwe afstemming met het vervolg op de MIRT-verkenning Oeververbindingen. **Aandachtspunten vervolguitwerking nieuwe tramvoertuigen** We verzoeken u om de volgende elementen in het bijzonder te onderzoeken bij de voorbereiding van de aanschaf van nieuw trammaterieel: - De mogelijkheid om met lage vloer trams te rijden die beschikken over soepele draaistellen, zodat met name bogen met hogere snelheid bereden kunnen worden; - Hoe gegarandeerd kan worden dat de nieuwe voertuigen goed inpasbaar zijn in de stad met name op het punt van het produceren van zo weinig mogelijk geluid- en trillinghinder; - Of er voordelen zijn te behalen door dezelfde voertuigen aan te schaffen als die in het Haagse deel van de Metropoolregio gebruikt worden; - De mogelijkheid om met twee richting voertuigen te gaan rijden, zodat de flexibiliteit in het netwerk wordt vergroot en een eindpunt ook zonder keerlus kan worden uitgevoerd; - De mogelijkheid om tramvoertuigen (deels) zonder bovenleiding te laten rijden, zodat het mogelijk wordt om nieuwe trajectdelen zonder bovenleiding uit te voeren; en - In aanvulling hierop ook te bezien in hoeverre de nieuwe trams kunnen worden uitgerust met andere innovatieve elementen, zoals mogelijkheden voor autonoom rijden.	Zie beantwoording in paragraaf 2.11

	Overig aandachtspunten We verzoeken u om: - Meetbare normen in het leven te roepen rondom de afhandeling van storingen aan liften en roltrappen op metrostations en uitschuifplanken van bussen en om meetbare normen in het leven te roepen over de schoonmaak van liften op metrostations;	Zie beantwoording in paragraaf 2.6
	- Gelet op het feit dat ook de tramperrons een goede vormgeving behoeven waarbij ook ouderen en mindervaliden op gemakkelijke en veilige manier kunnen in- en uitstappen, tot een plan van aanpak te komen om de tramperrons gebruiksvriendelijker te maken met name ook voor ouderen en mindervaliden. Dat geldt zowel voor de oude perrons zoals die er nu liggen als voor de nieuwe perrons die gaan komen bij nieuwe halteplaatsen;	Dit wil de MRDH enerzijds oppakken bij de verkenning naar hoe het tramsysteem versneld kan worden. Zo leidt makkelijker kunnen in- en uitstappen ook tot gemiddeld sneller in- en uitstappen. Het gaat hierbij om de combinatie van de inrichting van de haltes en de voertuigen. Ook zal in het kader van regulier beheer naar de kwaliteit van de haltes gekeken worden.
	- Overige mogelijkheden om de gebruiksvriendelijkheid van de bus en metro voor ouderen en reizigers met een beperking te vergroten waarbij wij o.a. denken aan hulpvaardigheid van het personeel en overstapgemak op knooppunten;	Zie beantwoording in paragraaf 2.6 en 2.7
	- De rol die de tram kan spelen bij het versterken van bestaande en te ontwikkelen P+R-locaties in het vervolg op PTT nader met ons uit te werken;	Bij het opstellen van het PTT is geconstateerd dat potentie voor P+R langs tramlijnen vooral bij bestaande P+R en de nieuwe locatie Paasweide ligt, mede door de versnelling van lijn 25. In andere wijken en richtingen zien we dat vooral de metro potentie heeft voor interessant P+R. Desalniettemin onderzoeken we dit graag verder met u.
	- Op plekken waar buslijnen gaan komen in de plaats van tramlijnen de nieuwste, meest innovatieve bussen in te zetten om het comfort voor de reizigers op de nieuwe buslijnen te waarborgen; en	Dit is een verantwoordelijkheid van de RET. Het verzoek zullen we aan de RET meegeven bij het opstellen van het vervoerplan.
	- Te komen tot een visie op de toekomst van busnet	Dit nemen we in overweging.
	Met inachtneming van al de in deze brief benoemde concrete aandachtspunten en met het verwerken van de genoemde voorwaarden en	

	verzoeken tot aanpassingen, adviseren wij positief op het concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 regio Rotterdam.	Daar zijn wij blij om.
2 (gemeente Schiedam)	Het rapport beschrijft de visie op het functioneren van de tram rond 2030 en de opbouw van het netwerk in relatie tot alle keuzes die de komende jaren gemaakt moeten worden. De vrijgave van het conceptplan heeft geleid tot een brede politieke en maatschappelijke discussie over de OV bereikbaarheid van Schiedam Noord. Wij onderschrijven de analyse dat het tramnet nu niet optimaal functioneert. Dit zien en voelen wij ook in Schiedam. Het is daarom nodig om keuzes te maken waarmee het tramnet kan worden versterkt. Behoud en doorontwikkeling van tram 21 als drager van de OV bereikbaarheid van Schiedam Noord zou wat ons betreft echter de eerste keuze moeten zijn. **Maak Schiedam-Noord bereikbaar met het OV: eenmaal weg, is weg** De zorgen om de toekomst van de OV bereikbaarheid van Schiedam in het algemeen en Schiedam Noord in het bijzonder zijn groot. Na verschillende verschralingen in de afgelopen 10 jaar is de absolute ondergrens nu bereikt. Voor 30.000 inwoners van de stad ontbreekt het in de avonden en weekenden aan passend OV. Het huidige OV aanbod voldoet niet aan de vastgestelde Kadernota OV uit 2017. Alsnog dreigt met dit plan voor Schiedam Noord het verdwijnen van de laatste OV verbinding met de grote voorzieningen in de stad. Het voorliggende plan vindt zijn basis vooral in financiële overwegingen en heeft onvoldoende oog voor maatschappelijke en ruimtelijke gevolgen van het opheffen van deze verbinding voor Schiedam Noord. Nu stoppen met de tram maakt een einde aan 30 jaar herkenbaarheid van en vertrouwdheid met één van de belangrijkste OV-verbindingen in de stad. Investeringen die in de afgelopen 40 jaar zijn gedaan in het tramnet worden ongedaan gemaakt. Bij vrijwel alle gestopte tramlijnen in Nederland geldt: eenmaal weg, is weg. De ervaring met Station Kethel leert dat de besluitvorming over nieuwe OV lijnen in onze regio lang duurt en dat businesscases slechts moeizaam tot stand komen. De kans op verlenging zal daarmee nagenoeg verkeken zijn.	Mooi dat u onderschrijft dat er een verbeterd OV-netwerk in Schiedam Noord nodig is. Zie beantwoording in paragraaf 2.5

	Wij constateren daarbij dat het plan de kans om de positie van tramlijn 24 te versterken en de OV bereikbaarheid van Schiedam Noord te verbeteren niet aanpakt en blijft vasthouden aan de halvering van frequenties in de avonden en weekenden. De bediening op het resterende deel van het Schiedamse tramnet tussen Bachplein en het Marconiplein gaat niet veranderen ten opzichte van nu. Van de veronderstelde versterking van tramlijn 24 is daarmee geen sprake.	Lagere frequenties in avonden en weekenden is gebruikelijk in het OV. Beschikbare middelen moeten immers efficiënt worden ingezet en overdag op weekdagen zijn er veel meer reizigers die we een aantrekkelijk OV willen bieden. Met de verbetering van tramlijn 24 is met name het deel vanaf Schiedam Bachplein tot en met Vlaardingen Holy bedoeld. Daar wordt overdag op weekdagen de frequentie hoger en deze reizigers profiteren van versnelling in Schiedam en Rotterdam.
	Het omkeren van deze negatieve spiraal in de OV bereikbaarheid zou wat ons betreft dan ook de eerste keuze moeten zijn in een plan voor een toekomstvaste OV bereikbaarheid van Schiedam en de regio. Wij adviseren dan ook om tramlijn 21 te behouden en te onderzoeken op welke wijze de rol van de tramlijn in een toekomstvast tramnet kan worden versterkt en uitgebouwd.	Dit is ook onze ambitie. Zie beantwoording in paragraaf 2.5
	Heb oog voor toegankelijkheid De MRDH heeft in december 2022 het Bestuursakkoord Toegankelijk OV mede ondertekend waarin alle betrokken partijen op landelijk niveau met elkaar hebben afgesproken "om het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV te behouden en te verbeteren". Het plan Toekomstvast Tramnet moet hier rekening mee houden. De tram in Schiedam is opgewaardeerd tot tramplusniveau. Alle haltes in de stad zijn daarbij toegankelijk gemaakt voor mensen met verschillende beperkingen. Trams faciliteren daarnaast, in tegenstelling tot bussen, ook het vervoer van scootmobielen wat voor een toenemende groep inwoners van de stad de enige mogelijkheid is om de afstand tussen huis en halte te overbruggen. De tram is vanwege de drempelloze instap, grotere manoeuvreerruimte in het voertuig én toegang voor scootmobielen toegankelijker dan de bus. Het opheffen van tramlijn 21 en vervangen door	

	een bus betekent daarmee primair een verslechterde toegankelijkheid van het OV en druist daarmee in tegen de afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijk OV. Wij adviseren u daarom om tijdens de totstandkoming van het Plan Toekomstvast Tramnet onderzoek te doen naar de gevolgen van voorstellen voor de toegankelijkheid van het OV systeem in het algemeen en die in Schiedam in het bijzonder. Wij verzoeken u om deze gevolgen voorafgaand aan de besluitvorming in beeld te brengen en de afspraken uit het Bestuursakkoord Toegankelijk OV nadrukkelijker mee te nemen in de overwegingen en advisering richting de besluitvorming. **Schiedam groeit, de stad verandert** Schiedam groeit de komende jaren hard door. 7000 nieuwe woningen staan er in de planning. In het op te waarderen bedrijvengebied Schiedistrict komen er naar schatting 30.000 arbeidsplaatsen bij. In een compacte stad als Schiedam gaat de woningbouwopgave hand in hand met de mobiliteits-transitie. Veel van deze woningen en werklocaties bouwen wij, in lijn met het Verstedelijkingsakkoord en de Groeiagenda Zuid Holland in de directe nabijheid van het bestaande OV, waaronder ook langs de huidige tramlijnen. Verder in de toekomst ligt ook intensivering van woningbouw in Schiedam Noord en rond het beoogde Station Kethel in het verschiet alsook de ontwikkeling van nieuwe arbeidsplaatsen in de noordrand van bedrijven-terrein 's Gravelandsepolder, waarmee het draagvlak voor nieuwe OV verbindingen wordt versterkt. Er is in Schiedam Noord bovendien een ruim aanbod aan grondgebonden woningen waar de komende jaren behoefte aan is. Om Schiedam Noord in de toekomst aantrekkelijk te houden voor woningzoekenden, is een goede, betrouwbare OV ontsluiting mét tram van grote toegevoegde waarde. Dit beperkt de druk om op andere plekken in de regio grondgebonden woningen met de bijbehorende voorzieningen te bouwen. Deze zijn hier immers al.	Zie beantwoording in paragraaf 2.7 en 2.5

	Stoppen met de exploitatie naar Woudhoek zet niet alleen de benodigde mobiliteitstransitie onder druk, maar ook de mogelijkheid om delen van de stad verder te verdichten en woningen toe te voegen. Het zet daarmee ook een rem op de woningbouwopgave waaraan ook Schiedam zich heeft gecommitteerd. Dit is volkomen onwenselijk in een tijd van grote woningtekorten. Wij adviseren dan ook om te onderzoeken op welke wijze de rol van tramlijn 21 naar Woudhoek en verder richting 's Gravelandsepolder kan worden versterkt in relatie tot de ontwikkeling van de stad.	Zie beantwoording in paragraaf 2.5
	Station Kethel Op 10 november 2022 hebben Rijk en Regio besloten te investeren in de versterking van de Oude Lijn en de verkenning hiernaar te starten. Schiedam is hier nauw bij betrokken. Als onderdeel hiervan staat ook de bouw van Station Kethel in de planning. Niet eerder is de definitieve besluitvorming over de realisatie van dit station zo dichtbij geweest. Al bij de aanleg van de toenmalige tram 1 in 1985 was een doortrekking naar station Schiedam Kethel in de stedenbouwkundige plannen voorzien. Deze ambitie is bevestigd in de Strategische Bereikbaarheidsagenda van de MRDH uit 2013. Verlenging van de tram was en is nodig om de nieuwbouwwijken snel en comfortabel op de trein aan te sluiten. Daarbij was oog voor een goede ruimtelijke inpassing van de trambaan op een groene baan in een profiel dat smaller was dan een busbaan. Bij de bouw van de wijken Spaland en Sveaparken in de jaren '90 is daarom ruimte gereserveerd en infrastructuur aangelegd voor verlenging van de tram naar het beoogde station. Met de besluitvorming over station Kethel en de spoorverdubbeling in zicht, is er conform de Strategische Bereikbaarheidsagenda de plicht om ook onderzoek te doen naar mogelijkheden die de tram kan bieden om het benodigde voor- en natransport te faciliteren. Wij adviseren daarom om de mogelijkheden voor tramverlenging, conform de Strategische Bereikbaarheidsagenda, serieus te onderzoeken en uit te werken	Zie beantwoording in paragraaf 2.5

	in samenhang met de MIRT-verkenning Oude Lijn & Knooppunten alvorens een besluit te nemen over de toekomstige exploitatie van tramlijn 21 op de Woudhoektak. **Behoud de tramlijn als voorzieningen-as** Een van de belangrijke kenmerken van tramlijn 21 is dat veel Schiedammers zonder overstappen kunnen reizen van huis naar de belangrijkste voorzieningen in de stad. Deze zijn bewust in de nabijheid van tramhaltes gerealiseerd om het gebruik van de tram te bevorderen. Franciscus Vlietland, Zwembad Groenoord, Winkelcentrum Hof van Spaland, middelbare scholen, Station Schiedam-Centrum, Het Stadserfcomplex met Stadskantoor en Theater aan de Schie, de Schiedamse Binnenstad: al deze belangrijke plekken zijn uitstekend bereikbaar met 1 tramlijn. Daar hoort bij dat de tramlijn ook de wijken aandoet waar Schiedammers wonen, waaronder Woudhoek. En als het aan ons ligt in de toekomst ook Spaland en Sveaparken. Inmiddels weten ook veel inwoners van buiten Schiedam deze voorzieningen te vinden. Het is niet mogelijk om deze voorzieningen-as met een buslijn te bedienen, vanwege de parallelliteit met de resterende tramlijn. Er zullen daarom altijd overstappen nodig zijn om vanuit de woongebieden de voorzieningen te bereiken, daar waar nu directe verbindingen beschikbaar zijn. Veel van de voorzieningen zijn in de komende jaren toe aan renovatie en uitbreiding. Investeringsbeslissingen zijn genomen of worden snel verwacht. Behoud van de tramlijn draagt bij aan het verminderen van de Investerings-risico's en waarborgt het goed bereikbare voorzieningenniveau dat past bij een stad als Schiedam. Wij adviseren daarom om een scherpere analyse te maken van de samenhang tussen de genoemde voorzieningen, het bijbehorende verzorgingsgebied en de hieraan gekoppelde behoefte aan OV bereikbaarheid en te bezien welke vorm van vervoer het meest passend is.	Zie beantwoording in paragraaf 2.5

	Maak de plannen samen met de stad! De co-creatie en participatie was voor het Schiedamse tramvraagstuk tot op heden zeer beperkt. Er heeft rondom de planvorming geen gesprek plaatsgevonden met Schiedamse inwoners en politiek. Dit heeft in onze ogen geleid tot vragen en emoties in de stad. Wij willen benadrukken dat deze voor veel Schiedammers belangrijke ontwikkeling niet op onze instemming kan rekenen zonder dat er een dialoog heeft plaatsgevonden met inwoners van de betrokken wijken en de lokale politiek. Wij willen u dan ook verzoeken om op de kortst mogelijke termijn de dialoog met de omgeving aan te gaan en de betrokken inwoners zo goed mogelijk te informeren. Daar waar nodig zullen wij u hierbij faciliteren.	Zie beantwoording in paragraaf 2.5 en 2.12
	Zorg voor de juiste beslisinformatie Het voorliggende voorstel om met de exploitatie van tramlijn 21 te stoppen is een voor Schiedam zeer ingrijpend voorstel. Dit vereist een goede en brede onderbouwing van eventueel te nemen besluiten. De informatie waarop dit plan is gebaseerd is summier en heeft alleen betrekking op de bestaande situatie, zonder rekening te houden met toekomstige gebiedsontwikkelingen en ontwikkelkansen. Informatie met betrekking tot verbetering van de bereikbaarheid gaat alleen uit van een bus, zonder deze te vergelijken met een eventueel verbeterde/verlengde trambediening. Dit busalternatief is bovendien nog niet uitgewerkt en slechts een voorbeeld van een uitwerking. Daarnaast zijn de kosten/opbrengsten van stoppen met tramverbinding in onze ogen nog onvoldoende inzichtelijk gemaakt en wordt in de plannen nog geen rekening gehouden met investeringskosten die gepaard gaan met een ongeplande omslag van een tram naar een hoogwaardig busnetwerk. Wij adviseren u om de volledigheid en juistheid van alle beslisinformatie te verbeteren en te versterken. Daarbij is ons advies om uit te gaan van uitgewerkte en afgestemde voorstellen. Onze eerdere adviezen in deze brief bieden hiervoor de aanknopingspunten.	Zie beantwoording in paragraaf 2.5 en 2.10

	De bus als alternatief? De OV bereikbaarheid van Schiedam Noord voldoet op dit moment niet aan de verwachtingen. Allereerst moet worden onderzocht op welke manier een eventueel verlengde tram kan bijdragen aan verbetering van de OV bereikbaarheid. Een busverbinding kan onder bepaalde voorwaarden aantrekkelijk zijn als alternatieve vorm van Openbaar Vervoer in Schiedam Noord. Welke dit zijn, moet in gezamenlijkheid worden onderzocht en uitgewerkt. Tegelijk moet een busverbinding ook robuust zijn en niet onderhevig aan conjunctuur. Een buslijn laat zich immers eenvoudiger stoppen dan een tramverbinding. Er is dan ook langdurige toewijding van alle betrokken partijen nodig om een toekomstvaste OV verbinding te ontwikkelen en te laten renderen. Er worden immers ook ruimtelijke ontwikkelingen en investeringen gekoppeld aan de beschikbare OV verbinding. De bestaande ruimtelijke structuur in Schiedam Noord is sterk gekoppeld aan OV bereikbaarheid per tram. De tram haalt op een goed ingepaste vrije baan de gewenste rijsnelheid en ondervindt hierbij geen hinder van het overige verkeer. De overstap naar een busverbinding heeft grote gevolgen voor de inrichting van de openbare ruimte en de gewenste bedieningskwaliteit van het OV. Zo weten wij dat het niet mogelijk is om zonder grote gevolgen voor de omgeving een busverbinding in te passen op de huidige trambaan en de beschikbare ruimtereservering. Het is bovendien ruimtelijk zeer ongewenst om de huidige grasbaan voor dit doel te verharden. Een busverbinding kan eventueel gebruik maken van de bestaande routes voor het autoverkeer, maar de omgeving is nog niet geschikt voor de inpassing van hoogwaardige haltes. Tot slot is er op het autonetwerk, en vooral tijdens de spitsuren, nog onvoldoende sprake van de gewenste vlotte en betrouwbare doorstroming voor een busverbinding. Wij adviseren om het plan Toekomstvast Tramnet conform het voorgaande te voorzien van de juiste en volledige beslisinformatie en indien de conclusie na	Zie beantwoording in paragraaf 2.7

	onderzoek luidt dat een busverbinding de meest toekomstvaste OV bereikbaarheid voor Schiedam Noord biedt: • deze eventuele nieuwe busverbinding en het bijbehorende bedieningsmodel voor Schiedam Noord in samenspraak met gemeente en de omgeving verder uit te werken; • deze eventuele nieuwe busverbinding te onderzoeken op technische, verkeerskundige, vervoerkundige en ruimtelijke effecten, waaronder maatregelen om doorstroming te verbeteren, inpasbaarheid van infrastructuur, toegankelijkheid van haltes, loopafstanden en reistijden. • De benodigde maatregelen en investeringen voor realisatie van de busverbinding van en naar Schiedam Noord in beeld te brengen en hiervoor in gezamenlijkheid afspraken te maken over realisatie en financiering.	
	Borg de afspraken Het voorliggende concept plan Toekomstvast Tramnet 2030 Regio Rotterdam biedt op dit moment te weinig houvast om zonder meer in te stemmen met het voorstel om de exploitatie van tramlijn 21 naar Woudhoek te stoppen. Er zal een bestuursovereenkomst nodig zijn om alle gemaakte inhoudelijke en wellicht ook financiële afspraken te borgen die zijn gekoppeld aan dit voorstel en het plan Toekomstvast Tramnet. Wij adviseren daarom ook om een bestuursovereenkomst met gemeente Schiedam voor te bereiden en daarin de afspraken vast te leggen die volgen uit de verdere gezamenlijke uitwerking van de voorstellen rond tramlijn 21. Een geaccordeerde bestuursovereenkomst is voor ons een randvoorwaarde voor de instemming met en vaststelling van het Plan Toekomstvast Tramnet 2030 Regio Rotterdam.	Het vraagstuk Schiedam-Noord wordt uit het PTT gehaald. Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.13 Na het uitvoeren van een aparte verkenning naar het OV in Schiedam-Noord en besluitvorming daarover, zal een bestuursovereenkomst nodig zijn voor de verdere uitvoering.
	Werk aan een integrale OV visie voor de regio Het openbaar vervoer in de regio bevindt zich in een dynamische situatie waarbij de nasleep van Corona zorgt voor achterblijvende reizigersaantallen	

	en druk op de dienstverlening op de korte termijn. Tegelijkertijd zien we een grote verstedelijkingsopgave op ons afkomen die vraagt om investeringen op de lange termijn. Dit vraagt in onze ogen om een overkoepelende strategische visie op alle vormen van openbaar vervoer in de regio: trein, metro, tram én bus waarin elke vorm van vervoer in haar kracht wordt gezet. Hierin is het gesprek over de toekomst van het tramnet het sluitstuk van een brede strategische discussie over de rol van het OV in de regio en niet het startpunt. Deze visie moet antwoord geven op de vraag hoe we de OV bereikbaarheid van onze regio het beste kunnen vormgeven als onderdeel van opdracht 6 uit de concept-Strategische Agenda 'Herstellen van het OV-systeem'. Gelet op de urgentie van de opdracht, adviseren wij om zo snel mogelijk te starten met het opstellen van de strategische visie op OV Bereikbaarheid van de regio. **Tot slot** Het informeren van onze raad en wijkoverleggen over het Plan Toekomstvast Tramnet heeft bij alle betrokken partijen tot een beter beeld geleid van het belang van goed OV voor Schiedam Noord en die van de tram in het bijzonder. We stellen in deze context vast dat u onze zorgen over de slechte OV bereikbaarheid van Schiedam Noord deelt. Wij waarderen uw belofte om bij het uitwerken van oplossingen voor de toekomstvaste OV bereikbaarheid van Schiedam Noord en het beoogde station Kethel ook de tram te betrekken. Wij gaan uit van een constructief vervolg van het proces van besluitvorming en uitwerking.	Zie beantwoording in paragraaf 2.10
3 (gemeente Vlaardingen)	In het rapport wordt een analyse gegeven van het functioneren van de tram in de regio Rotterdam. Wij onderschrijven de conclusie dat er zowel qua kwaliteit als kosteneffectiviteit verbeterpunten zijn m.b.t. het huidige tramnet en zijn positief over de voorgestelde maatregelen om het voortbestaan van de tram te garanderen. In het plan wordt wel een aantal ingrijpende veranderingen voorgesteld, met lokaal veel impact. Het is van belang dat hiervoor voldoende draagvlak gecreëerd wordt, zodat het plan niet	

	halverwege strandt, zonder de beloofde verbeteringen te realiseren. **Impact op Vlaardingen** De aanpassingen aan het Vlaardingse deel van het tramnet stellen relatief weinig voor in vergelijking met het totale pakket aan maatregelen. Desondanks levert het een forse verbetering op voor de bereikbaarheid van Vlaardingen Holy. Hierbij moet vooral gedacht worden aan de verhoging van de nu nogal magere frequentie van lijn 24. Het rapport benoemt ook een aantal kansen om de fysieke omgeving van de trambaan- en haltes te verbeteren. Wij kijken hier in beginsel positief tegenaan, maar de wenselijkheid en haalbaarheid van deze aanpassingen zal wel eerst verder onderzocht moeten worden. Het is daarbij van belang dat de bereikbaarheid van de haltes, met name voor kwetsbare groepen, niet achteruitgaat.	Deze zorgen en aandachtspunten zullen nadrukkelijk bij de uitwerking een plek krijgen. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.12.
	Station Kethel Er loopt op dit moment een MIRT-verkenning naar aanpassingen aan de Oude Lijn (de spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam). Onderdeel van deze verkenning is het onderzoeken van de realisatie van een nieuw station Kethel in Schiedam Noord. Daarbij zal ook de aansluiting op het overige OV niet alleen van belang zijn voor Schiedam, maar ook voor Vlaardingen. Wij hechten er daarom aan dat de mogelijkheid van het aanleggen van een tramverbinding naar station Kethel mogelijk blijft zolang de MIRT-verkenning nog loopt en er geen besluit is genomen rond de ontsluiting van het nieuwe station.	Voor het OV-netwerk in Schiedam-Noord zal een aparte verkenning worden gestart, waarin de ontsluiting van station Kethel een plek krijgt. In het PTT nemen we daarom nog geen keuzes over dit OV-netwerk. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.5.
	Afspraken vastleggen Het Plan Toekomstvast Tramnet omvat een reeks maatregelen om het tramnetwerk te verbeteren. Om ervoor te zorgen dat deze maatregelen effectief zijn, is het cruciaal dat het plan als een samenhangend geheel wordt uitgevoerd. Het is onaanvaardbaar dat lijnen en haltes worden geschrapt	

	zonder een investering in de beloofde alternatieven en verbeteringen. Bovendien moeten we voorkomen dat de doelstellingen van het plan verloren gaan, zoals eerder is gebeurd bij tramplannen. De MRDH, gemeenten en de vervoerder moeten gezamenlijk afspraken maken om ervoor te zorgen dat deze aspecten worden gewaarborgd. **Conclusie** Wij zijn van mening dat het Plan Toekomstvast Tramnet een goede leidraad biedt voor het waarborgen van de tram in de Rotterdamse regio. De veranderingen die dit plan met zich meebrengt, zijn voor Vlaardingen in principe alleen maar gunstig, daarom adviseren wij positief. Niettemin zijn we ons ervan bewust dat de veranderingen op diverse andere plaatsen ingrijpend kunnen zijn. Het is daarom essentieel om een breed draagvlak te creëren en ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het plan worden behaald.	Zie de beantwoording in paragraaf 2.13 Hier zijn we blij mee. Dit realiseren we ons ook en gaan we mee verder.
4 (gemeente Barendrecht)	Van de gemeente Barendrecht is geen advies ontvangen.	
5 (Metrocov)	De leden van het Metrocov (Gebiedscommissie Rijnmond) hebben zich met grote interesse gebogen over uw voorstel voor het toekomstig tramnet. Dit voorstel is van groot belang voor de toekomstige bereikbaarheid van de stad en wijde omgeving en voor de mobiliteit van alle inwoners van de Rijnmond. De tram bedient immers ook Schiedam, Vlaardingen en Barendrecht. Maar dat niet alleen, de voorstellen zullen indien gerealiseerd ook de fysieke inrichting van belangrijke delen van Rotterdam beïnvloeden, als daar de tramlijnen kunnen verdwijnen. **1. Onze belangrijkste conclusies:** Het Plan Toekomstig Tramnet (PTT) presenteert een nieuw tramnet dat teveel op zichzelf staat. De relaties van de in het plan beschreven tramlijnen met het bredere openbaar vervoernet in de Rijnmond zijn onvoldoende geanalyseerd.	

	Wij missen de relatie met de nieuwe strategische agenda voor de MRDH die in ontwikkeling is. Hetzelfde geldt voor de relatie met fietsen en lopen, vervoerswijzen die voor veel inwoners belangrijker zullen worden na uitvoering van het plan. De voorgestelde nieuwe buslijnen kunnen de rol van de op te heffen tramtrajecten (of delen daarvan) overnemen maar verdienen een diepere uitwerking, met name waar het de doorstromingsmogelijkheden betreft.	Zie beantwoording in paragraaf 2.10
	Grote zorgen maken wij ons over het risico van vervoersarmoede in specifieke wijken waar de tram niet meer doorheen zal komen en bij groepen die minder mobiel zijn dan wel een andere lichamelijke beperking hebben. Wij missen een ambitieus plan dat structureel en voor de lange termijn ook voor deze inwoners deelname aan de maatschappij mogelijk maakt. Wel onderschrijven wij dat een nieuw tramnet -zoals in het plan beschreven- voor veel inwoners een verbetering inhoudt en als ruggengraat voor het hele openbaar vervoernet kan fungeren, ook in financiële zin. Tevens onderschrijven wij dat gezien de sterke verbetering van het comfort en de toegankelijkheid van de bus, dit vervoermiddel voor vele reizigers een volwaardig alternatief voor de tram kan zijn.	De MRDH stelt een visie 'inclusief OV' op. Zie ook beantwoording in paragraaf 2.7.
	2. De algemene lijnen van het plan PTT De inzet op een hogere frequentie en versnelling van de rijsnelheid lijkt ons verstandig. Het vermindert de kans op verdere afkalving en maakt zelfs een toename van toekomstig gebruik mogelijk want het overgrote deel van de ov-reizigers wil zo snel mogelijk reizen zonder veel tussenstops te maken. Het succes van de relatief nieuwe trampluslijnen op Zuid heeft dit bewezen. Dat ook uitbreiding van het tramnetwerk -in dit geval richting Kralingse Plas- aan de orde is, vinden wij zeer positief; dit is een belangrijke recreatieve voorziening in de stad die daardoor beter te bereiken zal zijn. De ontsluiting van Nieuw-Kralingen als nieuwbouwlocatie en Noord-Crooswijk per snelle tram wordt zo gegarandeerd.	

	Nu het ov met moeilijke omstandigheden te maken heeft, willen we met u ambitieus vooruit kijken en geen defensieve houding aannemen. Structurele verandering -zoals waarmee het openbaar vervoer nu als gevolg van de teruggang in reizigerskilometers te maken heeft- brengt de noodzaak mee keuzes te maken die voor velen pijnlijk zijn, zeker als het om een emotioneel beladen onderwerp gaat als het verdwijnen van (delen van-) tramlijnen die sterk vergroeid zijn met bepaalde stadsdelen. Zeer positief is dat er aandacht is voor verbetering van de fysieke omgeving waar de tramrails gaan verdwijnen; dit kan een forse verbetering voor de loop- en fietsmogelijkheden ter plekke betekenen, ook in straten waar al decennia sprake is van een onaanvaardbare situatie (Zaagmolenstraat, delen van Nieuwe Binnenweg). Dat is een mooi voorbeeld van toekomstgericht en integraal mobiliteitsdenken.	
	Maar wij missen ook een aantal zaken: de kwaliteit van de vervangende buslijnen - die in plaats komt van de kwaliteit van de huidige tram - kan in het plan meer geprofileerd worden voor de reizigers, vooral waar het gaat om de nieuwe verbindingsmogelijkheden die er in de stad ontstaan; ook moet er veel meer aandacht komen voor goede doorstromingsmogelijkheden voor de bus, hier ligt een belangrijke rol voor de gemeente Rotterdam evenals voor andere regiogemeentes.	Dit zullen we beter toelichten in het plan voor wat betreft de beoogde kwaliteit. In de uitwerking gaan we aandacht besteden aan dit aspect. Dit zullen we nadrukkelijker benoemen. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.7.
	Ook missen wij een definitie van de basiskwaliteit van openbaar vervoer voor iedere bewoner van de Rijnmond. Wij zouden die kwaliteit als volgt invullen: binnen 400 meter de aanwezigheid van ontsluitend openbaar vervoer dat voor iedereen bereikbaar èn toegankelijk is en minstens 1 x per 30 minuten rijdt. In dun bevolkte gebieden en op de stille uren moet betrouwbaar vervoer op maat beschikbaar zijn.	De MRDH heeft niet dergelijke normering. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.10.
	Daarnaast zal het een ieder duidelijk zijn dat in bepaalde wijken waar de tram noodgedwongen verdwijnt bij bepaalde inwonersgroepen mobiliteitsarmoede een reële dreiging wordt. Hier is een ambitieus plan op zijn plaats. Een plan dat een verbetering van de mogelijkheden van fiets en lopen evenals de creatie van een volwaardig systeem van vervoer op maat specifiek voor deze	Dit zullen we beter toelichten in het plan. Tevens voegen we extra vervangende buslijnen toe. Zie ook de beantwoording in de paragraaf 2.3.

	gebieden/inwonersgroepen in beeld brengt. Immers, niet iedereen is in staat lopend of fietsend de bestemming te bereiken. Het openbaar vervoer wordt in de vakwereld steeds vaker gezien als onderdeel van een mobiliteitsaanbod waar ov/fiets/lopen/vervoer op maat niet alleen naast elkaar bestaan maar ook in verschillende situaties en voor grote reizigersgroepen inwisselbaar zijn. Die visie zou als basiselement naar voren moeten komen in het plan. Het plan is te eenzijdig gericht op de ontwikkeling van snelle, gestrekte lijnen voor de bovenkant van de ov-markt en te weinig gericht op wat de reiziger aan de onderkant van deze markt mag verwachten over bereikbaarheid en kwaliteit. Daarom loopt dit het risico als afbreekplan te worden gekenschetst door reizigers die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.	We willen de tram als hoogwaardig en kapitaalintensief systeem zoveel mogelijk daar inzetten waar de kwaliteiten van de tram tot hun recht komen. Dat betekent dat op plaatsen in het netwerk waar de kwaliteit van de tram minder tot haar recht komt een keuze voor een andere modaliteit meer gepast kan zijn. Een meer volledige visie op het totale OV-netwerk komt aan de orde in de OV-visie Rotterdam en zal aan de orde komen in de nieuwe mobiliteitsvisie van de MRDH.
	3. De uitgangspunten van het plan PTT Wij onderschrijven dat het huidige tramnet onvoldoende is ingericht om de auto te beconcurreren en zwakke lijnen en schakels kent; daardoor zijn er op een aantal lijnen/lijndelen weinig reizigers. Een niet te onderschatten voordeel van de voorgestelde versnelling van de tramverbindingen is dat ze de concurrentiepositie t.o.v. de particuliere auto verbeteren; dit is hard nodig in Rotterdam waar autoverkeer nog dominant is. Het is mede een gevolg van politieke keuzes dat met name in smalle straten in de oude stadswijken de auto de tram in de weg zit. In het verdere verleden zijn er daarnaast te veel parallelle lijnen ontstaan in het ov-net. Op het laatste punt biedt uw plan de nodige correcties. Het is ook ons duidelijk dat de zwakke lijnen/lijndelen de financiële basis van het hele ov-netwerk bedreigen in een tijd met een grote daling van het aantal reizigers. Naar onze mening is het plan niet altijd consequent waar het de uitgangspunten voor de te maken keuzes betreft. Zo wordt niet expliciet gesteld dat die slechte doorstroming ook ontstaat waar het autoverkeer veel	Wij hebben voor alle geanalyseerde trajecten de definitie gebruikt: daar waar de reizigersaantallen laag zijn (en geen substantiële groei te verwachten is), waar de tram langzaam

	ruimte wordt geboden en dat bij een andere politieke keuze over het autoverkeer de tram wel beter zou kunnen doorrijden. Ook vragen wij ons af of niet in alle gevallen geringe reizigersaantallen reden zijn voor het schrappen van tramlijnen/lijndelen; duidelijk voorbeeld is het vervallen van tram 4 op de Straatweg. Immers, tram 4 kan op de Straatweg flink snelheid maken (21 km volgens berekeningen van onze achterban op basis van de huidige dienstregeling) en daarmee is een lage gemiddelde snelheid geen reden om juist dit lijndeel te laten vervallen. Als een financieel motief de reden is voor het vervallen van een tram, moet dat ook duidelijk worden vermeld.	rijdt (en onbetrouwbaar is) en er geen vrije baan gecreëerd kan worden én er een goed alternatief is, zal de tram verdwijnen. Op de Straatweg is sprake van lage reizigersaantallen, niet zozeer een lage snelheid maar wel een onveilige situatie én er is een alternatief te maken in de vorm van een bus te creëren. Daarmee voldoet het voorstel aan de criteria. Overigens zal op verzoek van Rotterdam de tram gehandhaafd blijven.
	Als doel/functie van de tram wordt genoemd: "Het gaat vooral om verbindingen van het centrum van Rotterdam met iets verder weg gelegen wijken en kernen, die niet met de metro verbonden zijn" (pag. 3). Vooral een verbindende functie dus, al wordt er ook opgemerkt (pag. 78) dat de tram op onderdelen van het netwerk een ontsluitende functie kan hebben. Wat we missen in het plan is een analyse van de vraag hoe het tramnet zich verhoudt tot het overige OV-netwerk in Rotterdam en omgeving: wat is de toekomstige functie van resp. metro, tram, bus en vervoer op maat in een onderling verbonden netwerk? Net zoals bij de "algemene lijnen" wordt geconstateerd, is daarmee het plan wel heel concreet (gefocust op de nieuwe tramlijnen) maar tegelijk te beperkt in reikwijdte. En dat zou niet mogen bij een plan met zo veel maatschappelijke gevolgen.	Het PTT is een uitwerking van de Visie Openbaar vervoer 2040 van de MRDH en gemeente Rotterdam. In deze visie wordt de rol van bus, tram en metro ook in hun onderlinge samenhang geduid.
	Wat de reizigersgroei aangaat is op blz. 3 sprake van een groei in het nieuwe tramnetwerk van 20%, maar in het netwerk als geheel van maar 2%. Betekent dit nu dat er nauwelijks nieuwe reizigers worden getrokken en er in feite alleen maar een grote verschuiving van reizigersstromen plaatsvindt?	Nee, het betekent dat er een forse groei in het tramsysteem plaatsvindt. Het gaat om netto 25% meer reizigerskilometers in de tram. Echter, omdat de meeste reizigerskilometers met de metro worden gemaakt, komt een groei van 25% in de tram overeen met 2% op het totaal.
	4. Sociale knelpunten De sociale, ontsluitende functie van de tram binnen het OV wordt in dit concept zwaar ondergewaardeerd. Met de groep van mensen die veelal afhankelijk is van het OV, ouderen en mensen met een (functie) beperking,	

	wordt in dit concept onvoldoende rekening gehouden. Langere loopafstanden (tot 600/800 meter) en meer overstappen is voor vele van deze reizigers onoverkomelijk en voor hen is de fiets geen alternatief. Indien vervoer op maat -bijvoorbeeld kleine busjes- wordt aangeboden als vervanging, kan dat door de potentiële gebruiker hiervan worden gezien als een achteruitgang in kwaliteit t.o.v. de tram. Het is inmiddels in heel Nederland -en daarbuiten- een bekend verschijnsel dat dunne ov-lijnen -al dan niet gedeeltelijk- verdwijnen en/of loopafstanden naar haltes vergroot worden. Veel reizigers profiteren van de snellere verbindingen die in stedelijke gebieden daarvoor in de plaats komen. Maar ov heeft ook een sociale functie in een kleinschalige omgeving. Wij vinden dat de tijd voorbij is, dat overheden met alleen financiële steun aan allerlei vormen van vervoer op maat hierop een antwoord proberen te vinden. De overheden moet veel meer een trekkende rol op zich nemen, hoge ambities formuleren en de daarbij behorende financiële middelen reserveren. Nu het PTT op de agenda staat en duidelijk is wat de sociale kosten daarvan kunnen zijn, ligt hier een kans voor de MRDH en regiogemeentes een integrale visie op de mobiliteit in de Rijnmond te formuleren en de verwerkelijking daarvan ter hand te nemen. Te beginnen met de gebieden/inwonersgroepen waar de grootste klappen gaan vallen. Daarbij gaat het in de eerste plaats om eisen over de kwaliteit, continuïteit en de financiering van vervoer op maat. Dat reizigers met een beperking de grootst mogelijke aandacht verdienen, is duidelijk aan de hand van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. De (centrale en decentrale) overheid is wettelijk verplicht ook voor deze groep een vervoerssysteem aan te bieden dat participatie aan de maatschappij mogelijk maakt.	Zie de beantwoording in de paragrafen 2.3, 2.7, 2.8 en 2.10.

	5. Geografische knelpunten Wij vragen uw aandacht voor de volgende specifiek geografische aandachtspunten: • De ontsluiting van de EUR-campus wordt in het plan slechts gedeeltelijk opgelost. De tram is nu de modaliteit waarmee je het dichtst bij het hart van de campus kunt komen. In de nieuwe situatie is dat alleen aan de randen zo (metrohalte Kralingse Zoom en halte Oude Plantage). Inderdaad kun je van EUR-studenten en medewerkers verwachten dat ze naar/van de tram/metro lopen; maar de campus is groot, en er zijn ook oudere medewerkers en studenten evenals medewerkers en studenten met een beperking. Zou doortrekking van de nieuwe lijn 50 tot op de campus mogelijk zijn?	In het plan (zie ook de kaartbeelden) is opgenomen dat deze lijn 50 vanaf Kralingse Zoom doorrijdt tot de zuidkant van de campus ("halte HES"). Hoe deze lijn precies gaat rijden is nog uit te zoeken. Mogelijk krijgt ook de tram over de nieuwe oeververbinding een halte aan de zuidzijde van de Campus. Een OV-lijn doortrekken tot in de campus achten wij niet haalbaar, er is geen geschikte infrastructuur voor op de Campus.
	• Voor Schiedam Noord wordt gesteld dat ''met slimme doorkoppelingen een verbeterd OV-netwerk ontstaat, zodat het al jaren geleidelijke afschalen van de OV-dienstregeling in dit stadsdeel omgekeerd wordt met een significante bereikbaarheidsverbetering tot gevolg''. Gezien de grote onrust over het PTT in de betreffende wijken is het voor inwoners daar de vraag of dit klopt. Hoewel wij snappen dat een bus i.p.v. een tram lokaal als een verlies wordt gezien, zien wij zeker mogelijkheden voor de vervangende (ring-) buslijn in Schiedam noordoost. Tegelijk moet de mogelijkheid tot ''hertramming'' open blijven, ook met het oog op een toekomstig NS-station Kethel. De vrije baan kan tot die tijd door bussen benut worden;	Zie de beantwoording in paragraaf 2.5 Zie de beantwoording in paragrafen 2.1 en 2.3
	• In delen van het oude noorden, Rotterdam-West (rond de Nieuwe Binnenweg en in Spangen) en Hillegersberg zal het PPT bij uitvoering het hardst aankomen. Wij verwijzen hier naar onze opmerkingen onder 4; • Het plan wil een eind maken aan parallelle lijnen maar lijn 21/24 rijdt tussen Oostplein en Beurs letterlijk boven op een metrolijn, dat is kennelijk geen probleem. Zou lijnvoering via de Goudse Singel geen beter alternatief zijn, ook met het oog op de tramdrukte op de Coolsingel en op de bereikbaarheid van het oostelijk deel van het centrum?	Dit is verkend in eerdere analyses van het PTT omdat dit op het oog inderdaad logisch klinkt. Echter blijken veel reizigers naar station Blaak en metrostation Beurs te willen voor de overstap op de trein respectievelijk de metro naar Zuid. Dit is een optie die in de toekomst mogelijk blijft.

	• Zie onze opmerking over lijn 4 deel Straatweg onder 3. Tram 4 heeft aan het eind van de Straatweg een knelpunt op de Bergse Dorpsstraat, zou de Weissenbruchlaan een alternatieve route kunnen vormen?	Voor investeringen van deze omvang heeft het uiteinde van tramlijn 4 in Hillegersberg te weinig reizigers. Daarbij heeft de route via de Bergse Dorpsstraat als voordeel dat daardoor ook een halte nabij de Grindweg/Argonautenweg mogelijk is, nog enigszins in de buurt van de wijk 110Morgen. Die halte zou vervallen bij een route via de Weissenbruchlaan. Voor een betere doorstroming van de tram zou wel gekeken kunnen worden naar een andere inrichting van de Bergse Dorpsstraat.
	6. Realiteitsgehalte Op een aantal punten vinden wij de aannames niet altijd realistisch: • Het streven om de gemiddelde snelheid van de tram van 17km/h naar 21 km/h te brengen is ambitieus. Hiervoor is het essentieel dat gemeentes meewerken aan een vlotte doorstroming m.b.v. de verkeerslichtencyclus. En dat het openen/sluiten van de deuren sneller gaat, dat is echter voor een groot deel afhankelijk van de bezetting/drukte;	Wij zijn het ermee eens dat dit een ambitieuze doelstelling is. Maar wel een hele belangrijke. Inmiddels is in de Raad van Rotterdam reeds een motie aangenomen om de tram meer prioriteit te geven bij verkeerslichten. Het gaat erom dat alle kleine beetje helpen en dus alle beetjes onderzocht moeten worden.
	• Voor het gehele RET-netwerk is de extra groei 2% en de reizigersopbrengsten nemen met ongeveer 15% toe. Dit lijkt ons een ambitieuze aanname, wij nemen namelijk aan dat wordt bedoeld dat die extra inkomsten er dankzij het nieuwe tramnet komen. Komt die groei (bijna) uitsluitend uit de reizigersgroep met een meer dan gemiddelde ov-reisafstand?	De 2% groei geldt voor het hele OV-netwerk, ten gevolge van het PTT. De reizigerskilometers voor de tram stijgen met 25%. Die 25% meer kilometers leiden tot 15% hogere opbrengsten voor de tram. Er is dus geen sprake van 15% hogere opbrengsten op de totale reizigersopbrengsten.
	• Gesteld wordt dat waar trajecten vervallen het reizigersverlies voor de tram wordt gecompenseerd door de vervangende busdienst. Gelukkig is de bus inmiddels qua kwaliteit en comfort een volwaardig vervoermiddel, al is meer dan bij de tram dit afhankelijk van de rijstijl van de chauffeur. Een deel van de ouderen en reizigers met een (functie-) beperking -de laatste groep bevat 10 % van de bevolking- kunnen afhaken omdat zij reizen per bus als minder toegankelijk zien ten opzichte van het reizen per tram; denk daarbij met name aan reizigers die in de huidige situatie makkelijk met een rolstoel of	De ambitie van MRDH en RET is om bussen ook goed toegankelijk te laten zijn. Bij een aantal vervangende buslijnen zoals lijn 50 zal hier bij de inpassing van bushalte extra goed naar gekeken worden. Het blijft zo dat reizigers met een scootmobiel niet in een bus kunnen. Maar hierbij moet wel in overweging worden genomen dat met een scootmobiel het bereik van mindervaliden groter wordt. Een iets langere afstand naar

	scootmobiel de tram in kunnen waar dat in bus minder makkelijk is en alleen mogelijk met een rolstoel;	een andere tramlijn of naar de metro zal voor de meeste reizigers met een scootmobiel naar verwachting geen groot probleem opleveren. Van reizigers met een rollator, kinderwagen of rolstoel vinden en willen we dat die van de bus gebruik kunnen maken. Zie ook beantwoording in paragrafen 2.7 en 2.8.
	• Wat niet, of onvoldoende wordt belicht, is de te verwachten lagere gemiddelde snelheid van de bussen. Zowel door de toename van het aantal haltestops als door de in steeds meer gebieden voorgenomen verlaging van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom tot 30 km per uur. Ook over de doorstroming van deze nieuwe buslijnen wordt weinig gezegd, maar het is essentieel een goede doorstroming mogelijk te maken; een grote opgave voor bijvoorbeeld lijn 50 die over wegdelen moet gaan rijden waar het regelmatig vaststaat (Boezemlaan, Oudedijk).	Eens dat dit een aandachtspunt is. Op sommige plekken is daarom wellicht ook aparte infrastructuur voor de bus nodig. Op de Oudedijk zal de bus een vergelijkbare rijsnelheid moeten kunnen halen als tramlijn 7 nu. Mogelijk dat verkeerscirculatie maatregelen voor een betere doorstroming kunnen zorgen. Als er geen tramrails meer ligt, biedt dat meer mogelijkheden. We zullen hier in de tekst meer aandacht aan geven.
	7. Voorwaarden Bij uitvoering van het plan/delen van het plan dienen naar onze mening de volgende voorwaarden te worden gerespecteerd:	
	• Het 'snelheidsprobleem' van de tram mag niet eenzijdig bij diezelfde tram worden neergelegd. Hier heeft de gemeente een grote verantwoordelijkheid. Wanneer auto's effectiever van tramroutes worden geweerd en de verkeerslichtcyclus voor de tram gunstig wordt gemaakt, komt dat de doorstroming van de tram ten goede en levert daarmee extra reizigers op;	Eens, het gaat om keuzes maken.
	• Om de snelle OV-lijnen een reëel alternatief te maken voor de OV-reiziger, moet geïnvesteerd worden in aantrekkelijke, duidelijke en toegankelijke wandelverbindingen naar de OV-haltes. Dit geldt voor grote delen van de stad waar de loopafstanden naar de dichts bij zijnde halte/metro flink groter worden: in West rond de Nieuwe Binnenweg, in het Scheepvaartkwartier, in Spangen en delen van het Oude Noorden;	Eens, we kijken waar we dat kunnen benadrukken.

	• Alle vrijkomende ruimte op plekken waar de tram verdwijnt wordt gebruikt voor verkeersluwe ingrepen die voor fietsers en voetgangers de ruimtelijke kwaliteit veiliger maken en verbeteren. Vanuit fietsersoogpunt zijn sommige huidige tramrails ronduit gevaarlijk en is het op termijn verdwijnen van zulke rails een goede zaak. Het voorgaande is extra belangrijk omdat als gevolg van het verdwijnen van tramtrajecten/trajectdelen er meer en over langere afstanden zal worden gefietst en gelopen door bewoners voor wie dat fysiek mogelijk is.	Dat is de ambitie voor o.a. de Nieuwe Binnenweg en de Zaagmolenstraat. Het is niet zo dat de ruimte die zonder tram vrijkomt voor de auto zal worden gebruikt.
	8. Het tijdsperspectief Wij vinden het lastig de uitvoering van het plan chronologisch te plaatsen. We begrijpen dat de uitvoering zowel technisch als gezien het grote aantal betrokken overheidspartijen erg complex zal zijn. Het plan zal daarom in fases worden uitgevoerd en dus met horten en stoten gepaard gaan. Dit maakt het qua communicatie lastig: hoe een dermate ingrijpend plan op begrijpelijke wijze bij de bewoners brengen? Het communicatieplan zal dus aan zeer hoge eisen moeten voldoen.	In de volgende fase worden maatregelen verder uitgewerkt. Die uitwerking doen we bij voorkeur met omwonenden. Tijdens die uitwerking zal meer bekend worden over wanneer welke maatregel haalbaar en logisch is.
	9. Opmerkingen van technische aard In dit verband graag uw aandacht voor het volgende: • Voor meer flexibiliteit in de tramdienst ligt bij vervanging van het materieel de aanschaf van tweerichtingtrams voor de hand. Bij calamiteiten en de uitvoering van infrastructurele werken wordt het dan ook eenvoudiger om een zogenoemde eilanddienst in te stellen. Wij realiseren ons dat als hiervoor wordt gekozen, dit uiteraard wel financiële consequenties zal hebben;	Dit zal onderwerp zijn van de studie die de RET gaat starten naar de eisen voor de nieuwe tramvoertuigen. Zie ook de beantwoording is paragraaf 2.11.
	• Hoewel snelheid wezenlijk is voor het succes van het nieuwe tramnet, moet er voor worden gewaakt dat de nieuwe tramvoertuigen op het allereerste moment van het in beweging zetten een te hoge aanzetversnelling ontwikkelen. Bruusk optrekken leidt tot een hoger valrisico voor de tramreiziger.	Uiteraard zal een optimum gekozen worden van wat technisch kan en voor de reizigers comfortabel is. We gaan ervan uit dat techniek kan zorgen voor meer comfort.

	10. Overige opmerkingen Tot slot het volgende: • blz. 13, laatste zin van paragraaf 1.1: groen en tram zijn geen tegenstelling, de tram kan prima op groene banen rijden (en daar zijn in Rotterdam genoeg voorbeelden van); • Wanneer tramsporen volledig buiten gebruikt worden gesteld, maar niet onmiddellijk (kunnen) worden verwijderd, is het uiterst belangrijk om de gleuven van het straatspoor zo snel mogelijk dicht te asfalteren. Dit met het oog op de veiligheid van fietsers. Deze opmerking maken wij omdat bij uitvoering van het plan fietsen een grotere rol dan nu zal gaan spelen voor die reizigers waarvoor fietsen een optie is om hun bestemming te bereiken.	Dat klopt is geval van grasbanen. Echter, het is niet mogelijk om te combineren met bomen en struiken. Deze wens is veelgehoord en begrijpelijk. Dit zal zeker onderzocht worden, omdat dit inderdaad een quick win is.
6 (AcVa)	**1. Betrokkenheid gemeenteraden** • De adviescommissie onderstreept de importantie van de rol van de gemeenteraden. Beleidsmatige keuzes worden in de totaliteit van de regio gemaakt; bij participatie wordt een grote rol voor de direct betrokken gemeenten voorzien. • De adviescommissie merkt op dat betrokkenheid twee kanten opwerkt: vanuit het initiatief of project naar de gemeenten, maar ook andersom kunnen gemeente(n)(raden) ook informatie aanleveren aan de gremia van de MRDH. • Het is waardevol om scherp en vroegtijdig in het proces helder te maken welke gremia, wanneer en op welke wijze betrokken zal worden en hoe burgerparticipatie vormgegeven wordt en tot welke besluitvorming wordt gekomen (proces, positie spelers, financiering). De adviescommissie adviseert graag over dit proces. Een collectieve en doorleefde start hoort daarbij (de analyse, het waarom?). Bouw hierbij (tussen-)stappen in. **2. Rol bestuur MRDH** • In het proces zoals beschreven bij 1) moet in alle stappen helder zijn wie welke verantwoordelijkheid en rol draagt op welk moment. Daarbij geldt	Zie beantwoording in paragraaf 2.12

	het belang dat in een proces gemeenten op een gelijke wijze worden betrokken. • Het bestuur van MRDH wordt verzocht een coördinerende/regisserende rol op te pakken wanneer een project of proces meerdere gemeenten raakt. **3. Rol adviescommissie Va en moment** • In het proces zoals beschreven bij 1) wordt de positie van de AcVa expliciet gemaakt. Daarbij hoort dat de AcVa voldoende tijd beschikbaar maakt op haar agenda om dit onderwerp te bespreken na een doorgronde voorbereiding en ruimte krijgt om 'in eigen huis' te verrijken zodat de vertaling van lokaal naar regionaal en vice versa kan worden gemaakt. De wethouder vervult hierbij ook, als lid van de BcVa, een actieve rol naar zijn of haar eigen gemeenteraad. Vanuit de AcVa wordt aandacht gevraagd voor het in- en doorleven van de materie (dilemma's, afwegingen enz.). • De AcVa vraagt ook informatie over maatschappelijke impact beschikbaar te hebben, naast technische of vervoersinhoudelijke informatie. **4. Burgerparticipatie** • De AcVa maakt expliciet dat (de wijze van) burgerparticipatie is belegd bij de gemeenten. In het proces dat bij 2) beschreven is, komt dus naar voren dat deze rol altijd bij de gemeenten wordt belegd. Gemeenten kiezen hierbij zelf een werkwijze en aanpak. • Een voorspelbaar proces met voldoende tijd is hierbij voor gemeenten randvoorwaardelijk. • Per fase kan de wijze van participatie verschillen. Goede terugkoppeling per fase is wenselijk. • MRDH kan adviseren aan gemeenten over de wijze van participatie (uitwisselen van best practices).	

Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
088 5445 100
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Datum

5 juli 2023

Redactie

APPM en Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Vormgeving

APPM en Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Fotografie

APPM, Rick Keus en Astrid Horde