

Geachte toehoorder,

Hierbij spreek ik in namens ROVER.

ROVER is voorstander van een tram over de geplande brug. Wij vinden dat de keuze hier gaat tussen tram en bus, en dat je deze lijn in geval keuze bus beter met gewone stadsbussen kunt exploiteren. Veel BRT projecten hebben niet de verwachte voordelen voor de reiziger gebracht (Nancy, Caen, Brussel}. Hier een pleidooi voor een tram over die brug en waarom een BRT systeem vlg ons zonde van het geld is.

De keuze BRT zou bij een voorspelde reizigersaantal van 15.000 tot 20.000 reizigers per dag direct al verzadigd zijn. Bij deze reizigersaantallen wordt meestal gedacht aan het vertrammen van de lijn. Volle bussen met een hoge frequentie, de beheersbaarheid van zo'n bussysteem is niet groot. Reizigers laten luid en duidelijk hun afkeer over de volle metro's op lijn E naar Den Haag horen, en zoeken naarstig andere reismogelijkheden. Onze drukste tramlijnen 3 en 5 zorgen met ruim 20.000 reizigers per dag al regelmatig voor onaangenaam volle trams. Hier rijden trams van 30m lang, een stuk langer dan de beoogde dubbelgelede BRT bus: die is 24m. Trams kun je koppelen, of langere stellen kiezen van 42 of 45 m. Zo kan bij een vervoersgroei het plaats-aanbod eenvoudig vergroot worden. Langere bussen dan 25m zijn niet op de markt. Steden die dubbelgelede bussen in gebruik hebben of hadden stappen daar vaak toch weer van af. De reiziger ervaart het rijgedrag van de driedelige bus als onaangenaam: in het middelste en achterste gedeelte van de bus wordt een golvende deining ervaren. De snel groeiende groep ouderen zal zeker een sterke voorkeur voor de tram hebben. Door deze beweeglijkheid is de levensduur van het materieel ook beperkt. Verder is en blijft de BRT een gewone bus met een design-neusje.

De BRT bus is evenals de gewone stadsbussen een stuk breder dan de tram. 2,60 bus, 2,40 tram. Verder is de bus niet geleid, heeft geen vaste baan en daarom moet de busbaan aanzienlijk breder zijn dan de trambaan, wanneer we bij de tram de masten voor de bovenleiding tenminste combineren met de verlichting aan de zijkant van de weg. Voor een lastige inpassing zoals op de Strevelsweg telt elke cm, en dit zijn er veel. De bouwkosten voor een brugdek dat 1,5-2m breder is bij keuze BRT zijn ook hoger. De betonnen baan van de BRT zorgt voor een verzegeling van de bodem, en een onaantrekkelijk aanzicht. Een trambaan in vegetatie zorgt al voor een heel ander straatprofiel.

De BRT zal lang een eilandbedrijf blijven met de nadelen van dien: een extra grote reserve, geen integratie met het overige net mogelijk. Verder is zeker niet gezegd dat de gekozen accu-bussen ook de goedkoopste busoptie is. Je hebt voor accubussen zoals de RET nu gebruikt een reserve van wel 30% nodig. Waarom zijn de mogelijkheden om gedurende de rit te laden, of de zuivere trolleybus niet onderzocht? In Canada (Vancouver en Toronto) zijn de diverse mogelijkheden emissieloos te rijden met bussen heel grondig vergeleken. In veel

gevallen was de oplossing laden tijdens de rit mbv bovenleiding goedkoper dan de bus die in het busstation wordt opgeladen. En op dit moment een groot laadstation bouwen met alle problemen op het stroomnet...

Wij vinden het jammer dat niet direct al onderzocht is hoe dit traject te integreren zou zijn in de rest van het OV-net. Verder Rotterdam Zuid in, naar het Lage Land, te beschouwen als onderdeel van een door ROVER vurig gewenste Oost-tangent. Het traject zoals gepland jis in onze ogen een torso.

Dan is er nog iets als de tram-bonus. Bij vertramming van een buslijn kan er een aanzienlijke reizigerswinst geboekt worden. De grotere ordelijkheid die van dienstuitvoering en baanomgeving uitgaat is alleen al vervoerswervend. Snelheid, frequentie en loopafstand naar de halte zijn dan ondergeschikt. Een tramlijn is ook een structurerender element dan een bus in de stad.

Geluidshinder:

De huidige generatie trams produceert veel geluidshinder en dreunen en bovenmatige slijtage aan de baan door de vaste niet geveerde draaistellen. Voor een metalen brugdek is dit een ongewenst type tram Erasmusbrug. Op dit moment zijn er diverse leveranciers vcan trams die net al vroeger weer op draaistellen rijden. Dat rijdt soepel door bogen en strijkt oneffenheden aan het spoor glad. Den Haag heeft een grote serie TINA trams op draaistellen in bestelling. In het kader van standaardisatie zou de RET dit tramtype in een smallere variant kunnen overwegen als vervanging van de huidige trams.