

Geachte toehoorders,

Wij hebben het PTT bestudeert. We zien zeker kansen. We zijn het hartgrondig eens met de meeste uitgangspunten van het plan: de tram hoogwaardiger, inzetten op groeipotentie van de lijnen enz enz. Maar het gaat in dit plan ook om het wegsnoeien van zwakkere verbindingen en om het opheffen van alle trajecten waar de tram gemengd met het overige verkeer rijdt. De tram zou daar vervangen worden door een accubus. Daarover later meer.

Allereerst vinden wij het vreemd dat er voor de tram een apart toekomst- plan is gemaakt. Stedelijk vervoer is een systeem van metro tram en bus die zich tot elkaar verhouden.

Rover mist de onderbouwing van het rapport. De voorspelde verkeerseffecten en de financiële effecten zijn slecht onderbouwd, maar het zijn wel de pijlers waar deze visie op rust. We lezen over slecht presterende tramlijnen, maar wij zien in ieder geval wat betreft de tramlijnen 4 en 8 in het noorden van Rotterdam iets heel anders. We lezen over snelheden tot wel 22 km/u die de tram zou moeten halen, maar onze indruk is dat de reiziger regelmaat en het niet hoeven overstappen veel belangrijker vindt. In Zwitserse steden, het Mekka voor de OV-reiziger, ligt de gemiddelde snelheid van de stadstramlijnen tussen de 16 en 18 km/u, en jong en oud, arm en rijk, iedereen gebruikt daar de tram.

Allereerst het opheffen van trajecten. Een goed voorbeeld is tramlijn 4, die Hillegersberg met het Centrum verbindt. De lange uitloper naar Hillegersberg is een hoofdas van het Rotterdamse OV. Natuurlijk, de tram heeft in de ochtendspits last van de file auto's op de Straatweg. Dat is in feite een gevolg van 20 jaar verwaarlozing van de tram in Rotterdam. De tram in Rotterdam liep in de jaren 70 voorop met verkeerslichten-beïnvloeding in een tijd dat die in andere steden nog niet toegepast werd. Ook was er sprake van slimme plaatsing van de haltes, nl na het kruispunt, met als gevolg dat de tram alleen stilstond om te halteren. De voorrangspositie van de tram is de laatste 2 decennia systematisch teruggedrongen en op de klassieke straattrajecten werd steeds meer autoverkeer toegelaten. Tel daarbij de vele buitendienststellingen van 2 maanden of langer voor de vervanging van telkens een klein stukje spoor, een pendelbus die niet aansloot op de rest van de lijn..... Zo heeft tramlijn 4 in de loop van de jaren onnodig vele reizigers verloren en is het vervoersaandeel gemarginaliseerd. Dat zien wij ook bij andere lijnen. Onnodig en, niet onomkeerbaar. Zeker bij lijn 4 gaat het om, ik herhaal, een onderdeel van de hoofdstructuur van het Rotterdamse OV. Bedenk ook dat er in Hillegersberg geen metro-alternatief is, en ook niet zal komen.

Dan de bedachte vervanging van de tram, de elektrische bus. Bedenk: in verkeerskringen is algemeen bekend dat het vertrammen van een busverbinding leidt tot een reizigerswinst van 30-100%! Andersom: het laat zich raden. Moeten we dat verlies aan reizigers willen in een tijd dat klimaat en groen belangrijke thema's zijn? Verder kunnen we ons moeilijk voorstellen hoe de veel bredere bus met bovendien nog een minder strakke koers zich door een straat als de Straatweg of Bergweg een weg zal moeten zoeken. Verder zullen om de reizigers van lijn 4 te vervoeren gelede of dubbelgelede bussen nodig zijn. Lijn 4 en 8 zijn naar wat wij regelmatig ervaren nog steeds behoorlijk bezette OV verbindingen en het is ons niet duidelijk hoe deze vervoersstromen te vervoeren met bussen. (Maar die vervoersstromen zijn na verbussing natuurlijk veel kleiner, misschien is dat de gedachte? Wij hopen van niet).

Voorbeelden in het buitenland laten zien dat de rol van de klassieke tram op straat nog lang niet is uitgespeeld. De nieuwe tramlijnen in vele Franse steden liggen veelal in de straat en voeren soms door straten te vergelijken met onze Zaagmolenstraat of Nieuwe Binnenweg.

We zien in het PTT geen enkele ambitie. De tram zou een belangrijke rol kunnen spelen in het Noorden van de stad om het slecht ontsloten gebied rond Bergschenhoek en Berkel beter te ontsluiten, vanuit lijn 4 of lijn 25. Daar is veel vervoersvraag maar nauwelijks aanbod. Of de tram weer over de Willemsbrug, om het tramverkeer op de Erasmusbrug te ontlasten en de snel groeiende wijk Fijenoord aan te sluiten op fatsoenlijk OV. En wat is er gebeurd met de doorwrochte studie uit 2011 naar een optimale OV verbinding Rotterdam/ Ridderkerk waar de tram met vlag en wimpel als beste modaliteit uit de bus kwam, boven snelbus en metro.

We hebben een paar aanbevelingen.

Bedenk dat er in heel Europa geen stad is die erover piekert zijn trambedrijf op dergelijke schaal in te krimpen als dat het PTT beoogt.

Onderzoek de bestaande lijnen afzonderlijk maar ook gecombineerd op groeipotentie voordat je lijnen of lijngedeeltes opheft. Een eenmaal opgeheven tramlijn heb je nooit meer terug. Bedenk dat de meeste steden die recent hun tram opgeheven hebben (Hamburg, Kiel, Kopenhagen) spijt als haren op hun hoofd hebben. In Kiel wordt de tram overigens na ruim 30 jaar weer nieuw gebouwd, met een enkelsporige lijnvoering in het centrum.

Dan bevelen wij voor smalle winkelstraten als de Nieuwe Binnenweg of de Bergse Dorpstraat waar PTT ook niet meer in een tram voorziet strengelspoor aan. Strengelspoor is eigenlijk een schijn-enkelspoor. De 2 tramsporen vervlechten zonder wissels tot ze bijna samenkomen. Dit geeft ruimte aan fietsverkeer en aan laden en lossen. Strengelspoor is toegepast op de Leidsche Straat en de Utrechtse Straat in Amsterdam en functioneert daar prima. Wat de B dorpsstraat betreft: de halte BD is zeer druk gebruikt en zou eventueel een stukje naar de Argonoutenweg verplaatst kunnen worden. Dan zouden de scholen aldaar en de bewoners van 110M nog wat meer van de tram kunnen profiteren. Wat de N binnenweg betreft: op het trajectgedeelte Eendrachts plein- Heemraadsplein zien wij nog een fors spitsvervoer die een tram in onze ogen daar ook rechtvaardigt. Ook hier zou je kunnen denken aan strengelspoor. Bedenk verder dat Nieuwe Binnenweg als tramtrace onmisbaar is voor omleidingen voor de drukke tramas over de W Kruiskade- Middellandstraat.

Bij vervanging van het huidige materieel heeft ROVER liever geen dure experimenten met accu's, mogelijkheid tot autonoom rijden e.d.: bedenk dat de huidige generatie trams niet geschikt bleken voor het tramnet in Rotterdam met zijn vele bogen en wissels. Kijk met een schuin oog naar Den Haag waar de HTM zojuist een serie trams op echte draaistellen heeft besteld, die ongetwijfeld veel minder slijtage aan baan zullen veroorzaken en de exploitatiekosten flink zullen doen afnemen. Het is wellicht voordelig aan te sluiten bij deze bestelling die zich over vele jaren zal uitstrekken.

De tram wordt als een onveilige factor op de weg afgeschilderd. We hebben al betoogd dat vervanging van de tram door de bus de onveiligheid voor fietser zal toenemen. De meest onveilige situaties bij de tram ervaren wij op de tramhaltes voor de uitstappende reizigers. Dit is eenvoudig te verbeteren door achter de halte een verkeerslicht te plaatsen dat bij aankomst van de tram bij de halte op rood springt.

Samenvattend:

De tram in Rotterdam heeft, op het oog, aan relevantie verloren. Met relatief overzichtelijke investeringen is hier een enorme optimalisatie mogelijk. Waar klimaat en leefbaarheid vragen om optimalisatie van het OV is het onbegrijpelijk en contraproductief om, vanwege verklaarbare en oplosbare minpunten, meerdere tramlijnen maar helemaal op te doeken. Wees trots op de tram en koester hem!