

Aan: Metropoolregio Rotterdam – Den Haag
Westersingel 12
3014 GN Rotterdam

CC:

Gemeenteraad Rotterdam
Wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek (t.a.v. dhr. Marco Kole)
ROVER Rotterdam

Rotterdam, 14 maart 2023

Betreft: Reactie op Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 Regio Rotterdam

Beste Metropoolregio, RET en gemeente Rotterdam,

Dank u voor de mogelijkheid om een reactie te geven op de plannen voor een “toekomstvast tramnetwerk”. Dit is mijn persoonlijke reactie als centrumbewoner van Rotterdam en regelmatig gebruiker van de tram.

1. Inleidende opmerkingen

- a. De titel van uw document luidt: “toekomstvast tramnet”. De geschiedenis leert ons, dat het tramnetwerk in het verleden zeer vaak is veranderd. Wie herinnert zich nu nog een tram op de Beukelsweg of de Bergselaan naar het Lislein? Wat u nu als toekomstvast presenteert, is over 10 jaar weer achterhaald. De stad en de regio blijven zich ontwikkelen, de vervoersbewegingen veranderen. Dus is het goed dat u het OV-netwerk daarop aanpast, maar toekomstvast is uw voorstel zeker niet.
- b. Ik schrik er van dat u de meeste stadstramlijnen uit de roulatie wilt nemen. Juist nu de gemeente Rotterdam de stad autoluw maakt en graag ziet dat bewoners en bezoekers veel meer van het openbaar vervoer en de fiets gebruik gaan maken, gaat u drastisch in de stadstramlijnen schrappen. Dat rijmt niet met elkaar.
- c. Ik schrik van het gebrek aan ambitie in uw document: een gemiddelde snelheidsverhoging van 17 kilometer naar 21 kilometer per uur blijft een slakkengang. Nu snap ik, waarom ik in veel situaties op de fiets sneller ben dan met de tram!!!
- d. De stadstramlijnen zijn sowieso wat trager door belemmeringen van het andere verkeer, dus door deze lijnen op te heffen, gaat de gemiddelde snelheid van het resterende tramnetwerk sowieso omhoog zonder dat dit u inspanning kost.
- e. Ik vind het jammer, dat u voor dit plan niet kijkt naar het geheel van OV-lijnen: trein, metro, waterbus en bus. Pas door het hele OV-netwerk in ogenschouw te nemen en ook de toekomstplannen daarvoor mee te nemen, kunt u een goed oordeel vellen over het tramnetwerk. Zo kan ik me bij voorbeeld voorstellen, dat het eventueel opheffen van de tram naar Het Kasteel pas in ogenschouw wordt genomen, wanneer er een alternatief is in de vorm van een station “Van Nelle”.
- f. U moet ook rekening houden met de nieuwe brug over de Maas tussen De Esch en Feijenoord. Volgens het gemeentebestuur zou hier een tram moeten komen. Hopelijk komt er

op dit traject echt een tram. Daarmee moet u ook nu al in uw plan hier rekening houden, bij voorbeeld door de route van de nieuwe lijn te bepalen, delen van een nieuwe lijn aan te leggen en nieuwe trams te bestellen. Daarmee moet u niet wachten, totdat die brug er ligt.

2. Opmerkingen bij tramlijn 4

- **Ik vind het een slecht plan om tram 4 niet verder dan Station Noord te laten rijden.**

Reizigers naar Hillegersberg moeten overstappen op een bus of via bus 35 naar metrostation Melanchtonweg reizen. Overstappen doen reizigers niet graag. Het betekent extra wachten in kou en regen en is al helemaal niet handig als je minder goed ter been bent of met een kindwagentje reist. Dat betekent dat u de helft van de reizigers verliest. Bus 35 is geen goed alternatief, want de bus loopt stevast vast tussen het autoverkeer op de drukke Molenlaan. Wellicht dat na 2025 enige verbetering van deze congestie optreedt na oplevering van de A16.

De Straatweg heeft nu geen eigen perrons bij de tramhaltes, maar die kunnen wel aangelegd worden. Er is ruimte genoeg. Op de veel smallere Noordsingel, de Oudedijk en de Nieuwe Binnenweg zijn deze perrons er ook gekomen.

- **Tram 4 op de Nieuwe Binnenweg!**

Voor wat betreft het idee om tram 4 niet meer op de Nieuwe Binnenweg te laten rijden, verdenk ik u van een salamtactiek. Eerst kort u "tijdelijk" lijn 4 in tot het Heemraadsplein en rijdt u niet meer het volledige traject tot Marconiplein. Vervolgens constateert u, dat tram 4 op het ingekorte stuk te weinig reizigers trekt. Goh, hoe zou dat nu komen? U zegt ook dat op dit deel van de lijn de passagiers maar enkele haltes meerijden, maar waarom is dat een probleem? Dit geeft juist aan, dat de tram in een behoefte voorziet!

Het klopt, dat de Nieuwe Binnenweg, met name het gedeelte tussen Lage Erfbrug en 's Gravendijkwal qua verkeer hopeloos is. Als fietser vermijd ik deze route vanwege het smalle wegprofiel, de hopeloze drukte, het (parkeer) gedrag van automobilisten, de vrees met de fietsband in de tramrails klem te raken en te vallen. In plaats van de tram te skippen, pleit ik ervoor om vooral het autoverkeer te beperken. Om meer ruimte te scheppen, zou het tramverkeer ook over één spoor kunnen worden geleid, zoals dat bij voorbeeld in de Leidsestraat en de Utrechtsestraat in Amsterdam gebeurt. Als u desondanks besluit om de tramlijn op de Binnenweg te laten verdwijnen, moet u ook snel de rails verwijderen en toch het autoverkeer serieus beperken anders blijft het hier hopeloos fietsen.

- **Eendrachtsplein**

In uw plannen zou de tram moeten rijden tot Eendrachtsplein, maar waarom u voor deze eindhalte hebt gekozen, maakt u niet duidelijk. De tram kan nu op Eendrachtsplein niet keren. De RET heeft geen tweerichtingstrams. De aanschaf van tweerichting trams voor deze lijn is natuurlijk ook een optie, maar kost vele jaren en veel geld. Om terug te komen bij uw salamtactiek, is het dan makkelijker om tram 4 tot het Centraal Station te laten rijden, want richting Eendrachtsplein rijdt er toch al een andere lijn. En ach de pessimist in me zegt, dat vervolgens dat kleine ritje tussen Rotterdam Centraal naar station Noord, tja dat kan daarna natuurlijk ook wel weg.

- **Conclusie**

Uit bovenstaande is duidelijk, dat ik voor handhaving van tram 4 vanaf de Molenlaan naar in elk geval het Heemraadsplein, maar liever tot het Marconiplein ben.

3. Opmerkingen bij tramlijn 7

- **Tram 7 (of tram 4) moet naar het Willemsplein blijven rijden**

In mijn visie moet er een tram naar het Willemsplein blijven rijden. Dan is er voor reizigers een goede connectie met de Waterbus en voor bezoekers met de Spido en het Wereldmuseum. Er komen ook steeds meer mensen in het Scheepvaartkwartier te wonen. Tram 4, die in uw plannen tot Eendrachtspaleis moet rijden, is ook een goede keuze. Welke lijn deze verbinding verzorgt, doet er niet toe. Het Willemsplein wordt ook gebruikt door de historische lijn 10, dus dit traject moet sowieso in stand blijven.

- **Tram 7 moet door Kralingen blijven rijden**

Regelmatig reis ik tussen het centrum en Kralingen naar onder andere het Kralingse Bos. De halte van tram 7 is voor mijn deur en de tram levert me direct af op mijn bestemming, meestal halte Mecklenburgerlaan of Essenlaan.

Misschien zeggen uw statistieken iets anders, maar ik zie dat tram 7 meestal goed is bezet. U schrijft dat het traject door Kralingen wel weg kan, omdat ook de metro hier rijdt. Dat klopt maar heel gedeeltelijk. Tram en metro hebben maar één corresponderende halte: Voorschoterlaan. Tram 7 bedient ook Kralingen West. In de omgeving van de haltes Jericholaan, Vlietlaan en Boezemsingel met onder andere woonzorgcentrum Hoppesteijn en de seniorenwoningen van de Koninginnetoren bedient de tram zo'n 4.300 adressen, ruim 10.000 bewoners. Als tram 7 verdwijnt, is er geen ander openbaar vervoer voor de bewoners in deze buurt, want de metro komt hier niet.

- **Maak tram 7 sneller**

Tram 7 kan veel sneller worden gemaakt door de tram via de Goudsesingel te laten rijden. Nu loopt de tram vast in de Jonker Fransstraat voor dubbel geparkeerde bezorgbussen en raken fietsers bij het verkeerslicht Jonker Fransstraat / Goudsesingel tussen tram en autoverkeer klem. Ook het kruispunt Linker Rottekade / Crooswijksestraat bij de Zaagmolenbrug vormt voor alle weggebruikers een gevaarlijke oversteek.

Daarnaast vormt de Pijperstraat net zo'n flessenhals als de Zaagmolenstraat, waar tram, auto's en fietsers elkaar enorm hinderen en basisschoolleerlingen op de fiets door de chaos moeten laveren. Geert Kloppenburg heeft deze situatie gefilmd; zie:

<https://youtu.be/-CVXa4ynhFE>. De problematiek in de Pijperstraat is op te lossen. Want waarom moet er zo nodig aan beide kanten geparkeerd worden? De parkeerplaatsen kunnen plaatsmaken voor een veilig fietspad.

- **Tram 7 naar Nieuw Kralingen is problematisch**

In uw voorstel wilt u tram 7 vanaf de Pijperstraat naar het noorden laten rijden. Dan blijven de hierboven genoemde knelpunten bestaan. Het is ook de vraag of een tram naar Nieuw Kralingen voldoende reizigers gaat opleveren. Het vervoerspotentieel van deze nieuwe buurt met zo'n 800 woningen, dus ± 2.000 bewoners met vermoedelijk een hoog autobezit, is waarschijnlijk niet zo groot en alleen tijdens mooie zomerdagen zal de tram wat meer reizigers trekken van / naar het Kralingse Bos. Om dit te realiseren moet u veel inspanning verrichten, want er liggen nu geen rails naar het bos. Het plan voor Nieuw Kralingen voorziet niet in een tram, dus dat betekent ook aanpassing van het bestemmingsplan en waarschijnlijk ook weerstand van de bewoners van deze nieuwe buurt.

Bus 38 bedient Crooswijk ook, maar beter en fijnmaziger en kan met een ommetje ook Nieuw Kralingen bedienen. De bus is sneller en wendbaarder dan de tram, maar bus 38 is niet zo betrouwbaar. De bus rijdt nu maar 2x per uur, ritten naar Crooswijk vallen de laatste tijd regelmatig uit en de bus rijdt niet meer op zondag. Met een veel betere

dienstregeling en eventuele grotere dubbelgelede bussen kan bus 38 naar Crooswijk net zo goed tram 7 naar Nieuw Kralingen vervangen.

- **Een “snelle” bus 50 tussen Melanchtonweg en Kralingen biedt geen soelaas**

Voor Kralingen biedt een bus naar Metro Melanchtonweg geen oplossing. U zegt dat deze bus een snellere verbinding met Den Haag Centraal oplevert. U zegt dat nu de snelste route via Schiedam Centrum in 51 minuten mogelijk is. Dat klopt niet. De snelste route van Kralingen naar Den Haag Centraal loopt via station Blaak, waar je op de trein kan overstappen. Deze route kan volgens de reisplanner in 47 minuten worden afgelegd, maar soms ook al in 43 minuten. Een overstap op metro E via Beurs is vrijwel net zo snel. Veel reizigers zullen via Beurs richting Den Haag Centraal reizen, omdat dit goedkoper is en voor een reis met de metro en de NS twee abonnementen of kaartjes nodig zijn. Deze bus zal ook regelmatig vastlopen op de Gordelweg en in het Muizengaatje. Nu al is er regelmatig congestie op de Gordelweg en dat wordt straks alleen maar meer als het verkeer vanaf de Verlegde Bosdreef via de Gordelweg moet rijden. Ook het Muizengaatje (de onderdoorgang bij Station Noord) is een berucht congestiepunt.

4. Opmerkingen bij tramlijn 24

- **Tram 24 moet sneller**

Regelmatig reis ik tussen Rotterdam Centrum en Vlaardingen – Holy. Soms doe ik dat met tram 24. Handig, want de tramhalte Stadhuis is vlakbij mijn huis. Onhandig, want de tramlijn is veel te traag. De tram ondervindt veel vertraging op de West-Kruiskade. Druk verkeer en dubbel geparkeerde auto's zijn de oorzaak en de handhaving is onvoldoende. Soms staat ook nog eens de Mathenesserbrug open. Met de fiets, soms in combinatie met de metro, ben ik sneller.

- **Verbeter de overstap op Nieuwland**

De overstap op metrostation Nieuwland van metro op de tram en andersom is onhandig. De halte was vroeger onder het station, zodat je makkelijk kon overstappen, maar al weer een hele tijd geleden is de tramhalte verplaatst naar het noorden. Wie dit heeft verzonnen en bestuurlijk heeft goedgekeurd, zit waarschijnlijk alleen in de auto. De overstap moet echt beter!

Tot slot

Geen woorden, maar daden, schrijft u in uw plan. Ik hoop, dat u uw woorden nog eens zult heroverwegen, voordat u tot daden overgaat, want aan uw plan zitten serieuze nadelen. De reiziger op 1, 2 en 3, wordt wel gezegd over het openbaar vervoer. Ik hoop dat u dat uitgangspunt beter ter harte neemt, dan u nu in dit plan doet. Ik ben benieuwd naar uw reactie op mijn brief en naar het definitieve plan.

Met vriendelijke groet,