



Plan Toekomstvast Tramnet

Kern van het plan

Technische sessie 29 maart 2023

In samenwerking met 

Besluitvormingsproces

6 febr



MRDH verstuurt adviesaanvraag

- adviesaanvraag gemeenten: College
 - *wijkradenconsultatie incl. achterbanraadpleging (vóór 21-3)*
 - *21-3 concept-advies College*
 - *5-4 Cie MHEK*
 - *19-4 definitief advies College aan MRDH*
- adviesaanvraag Metrocov
- Verwerken reacties

10
weken

Eind mei



Definitief PTT gereed voor besluitvorming BcVA MRDH

Begin juli



BcVA MRDH: vaststellen PTT

Waarom een PTT en waarom nu?

Waarom een PTT? De stad en regio veranderen, de tram verandert mee

- Verstedelijking: 50.000 extra woningen in de regio (en veel banen, scholen, voorzieningen)
- Mobiliteitstransitie (30 km/u, modal shift naar fiets en OV, grote rol voor tram)
- Veel investeringen in het OV netwerk (plan Metronet, HOV Maastunnel, Oude Lijn, Oeververbinding, etc.): meer reizigers, andere routes
- Ambities vergroening en kwaliteit buitenruimte: keuzes voor (her)verdeling openbare ruimte

Waarom nu?

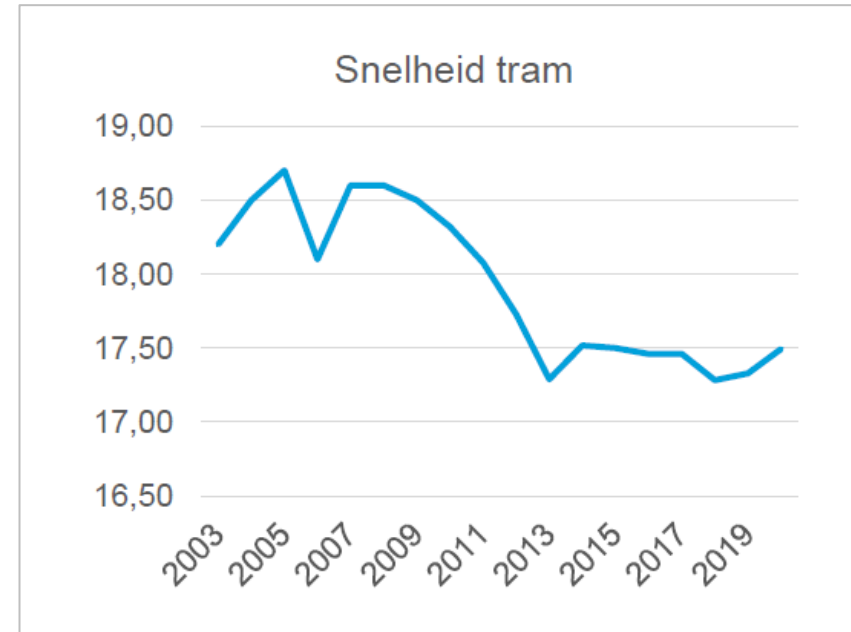
- Duidelijke uitgangspunten voor projecten in de stad: waar blijft de tram, waar moet de tram anders, waar komt de tram?
- Voorbereiden bestellen materieel (rond 2030): hoeveel trams en met welke eigenschappen?
- Toenemende financiële druk op exploitatie, beheer en onderhoud OV: waar is tram toekomstvast en waar kosten efficiëntere alternatieven? Beschikbare middelen optimaal verdelen over stad en regio.

Analyse tram

Vervoerwijze	Min.	Max.
Bus	1.000	10.000
Tram	10.000	50.000
Metro	30.000	200.000

Reizigers op drukste doorsnede per dag (2 richtingen; bron CROW)

- Alleen tramlijnen 21/24, 23 en 25 zijn echt tramwaardig (meer dan 10.000 reizigers op drukste doorsnede)



De gemiddelde snelheid van het tramnet is in de loop der jaren fors afgenomen (lijkt nu stabiel).

De hoofdkeuzes van het PTT

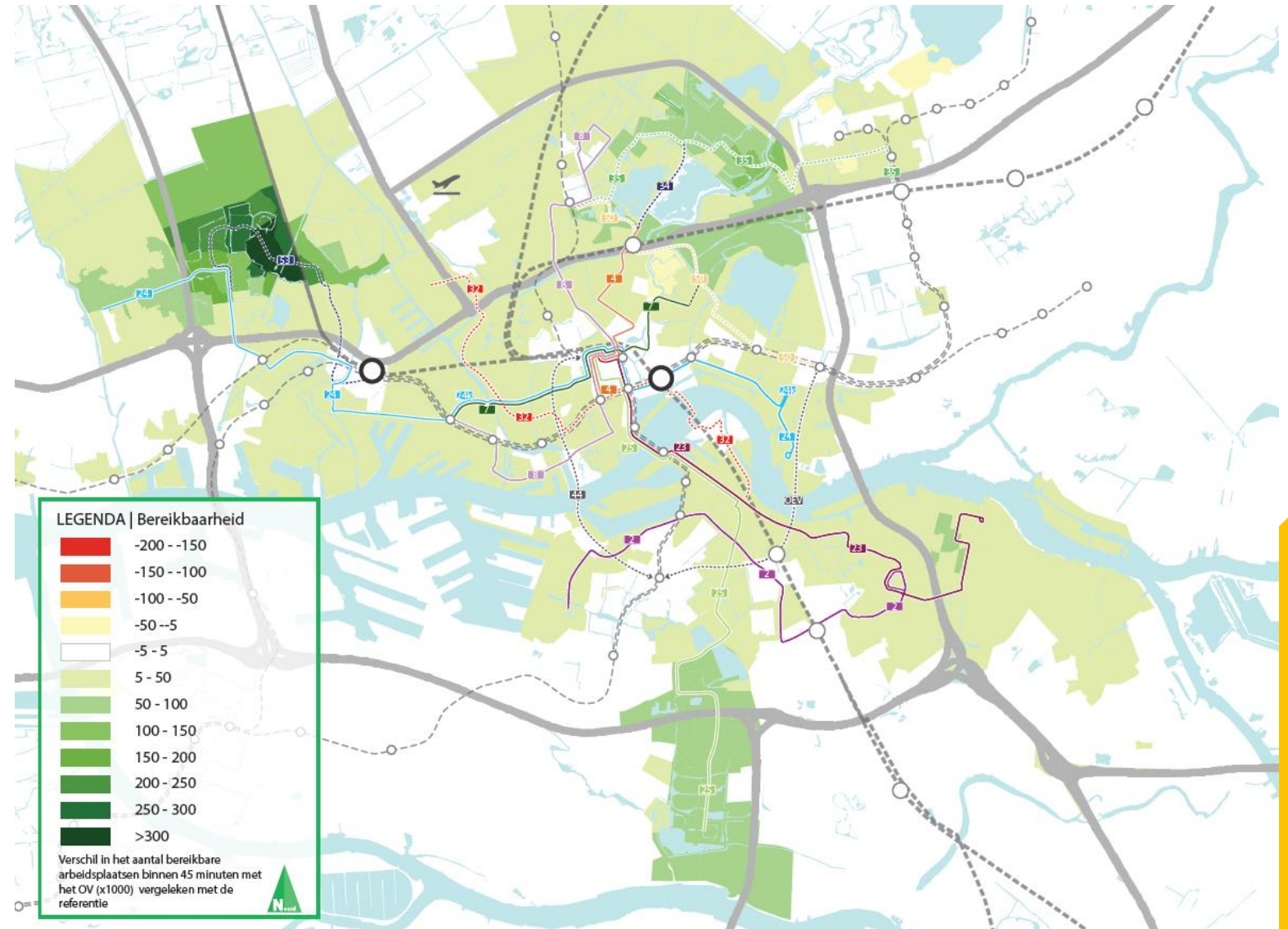
Keuzes voor aanpassen tramnet

- **Tram versnellen** (hogere frequentie, hogere gemiddelde snelheid, meer vrije baan, gehele netwerk optimaliseren)
- Keuzes maken **waar de tram wel en waar niet past** in de steeds drukker straat (niet meer én tram, én auto, én fiets).
- **Maximale uit hele OV-netwerk** (kwaliteit) en OV-middelen (financieel) halen: kiezen waar metro, waar tram en waar bus beste keuze zijn. Keuze op capaciteit, kosten en inpassing.

- Tram gemiddeld 20% sneller
- 13% meer tramreizigers
- 2-4% Lagere kosten
- Betere verkeersveiligheid
- Meer toegankelijke bus- en tramhaltes
- Betere bereikbaarheid per OV (kortere reistijden)

Verbetering bereikbaarheid

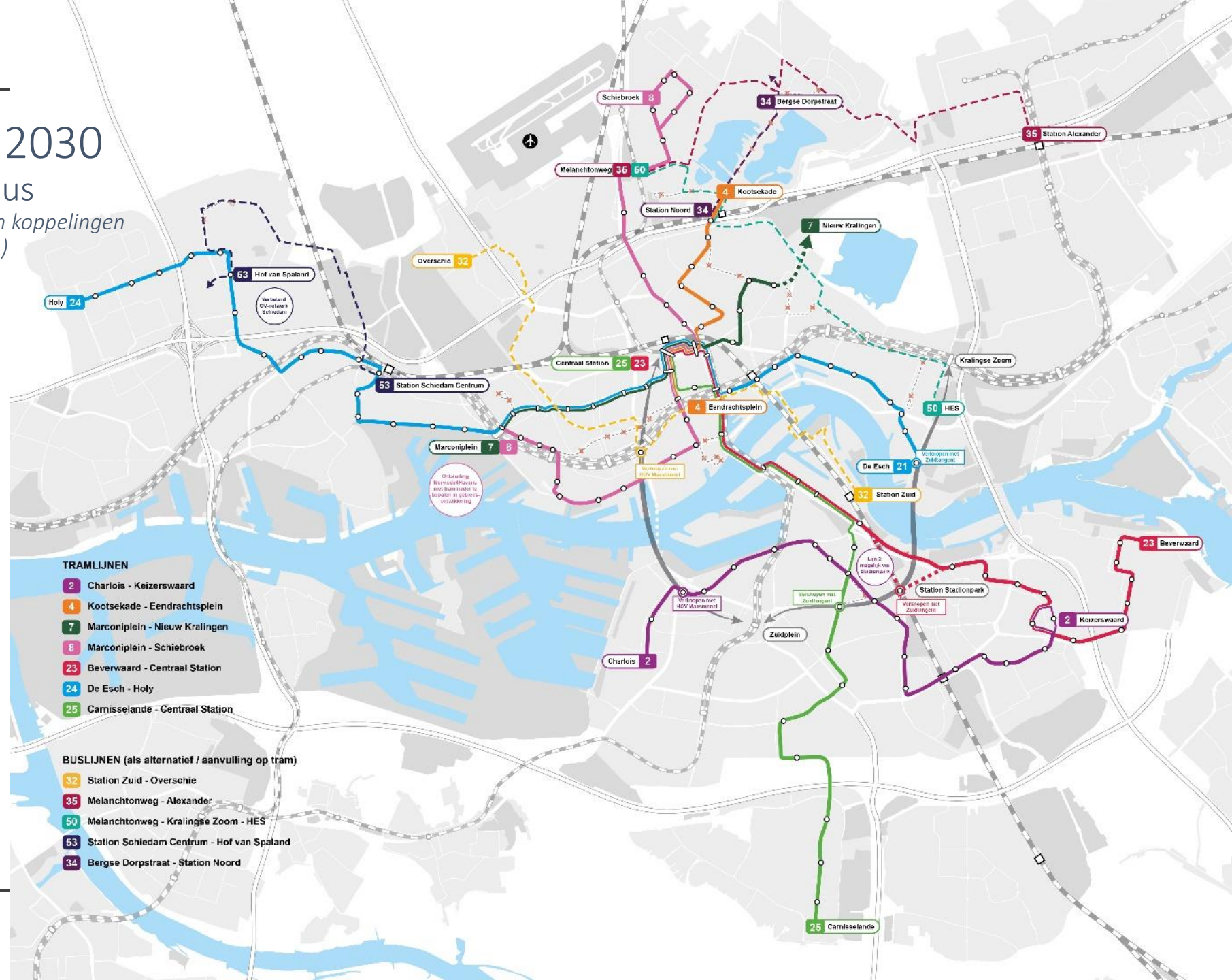
- Vrijwel alle buurten profiteren van kortere reistijden (versnelling) en minder wachten (hogere frequenties).
- Reizigers uit buurten waar tram verdwijnt, profiteren van het busalternatief en/of verbetering elders.
- Voor korte ritten zal OV-bereikbaarheid wel slechter worden.



Voorstel tramnet 2030

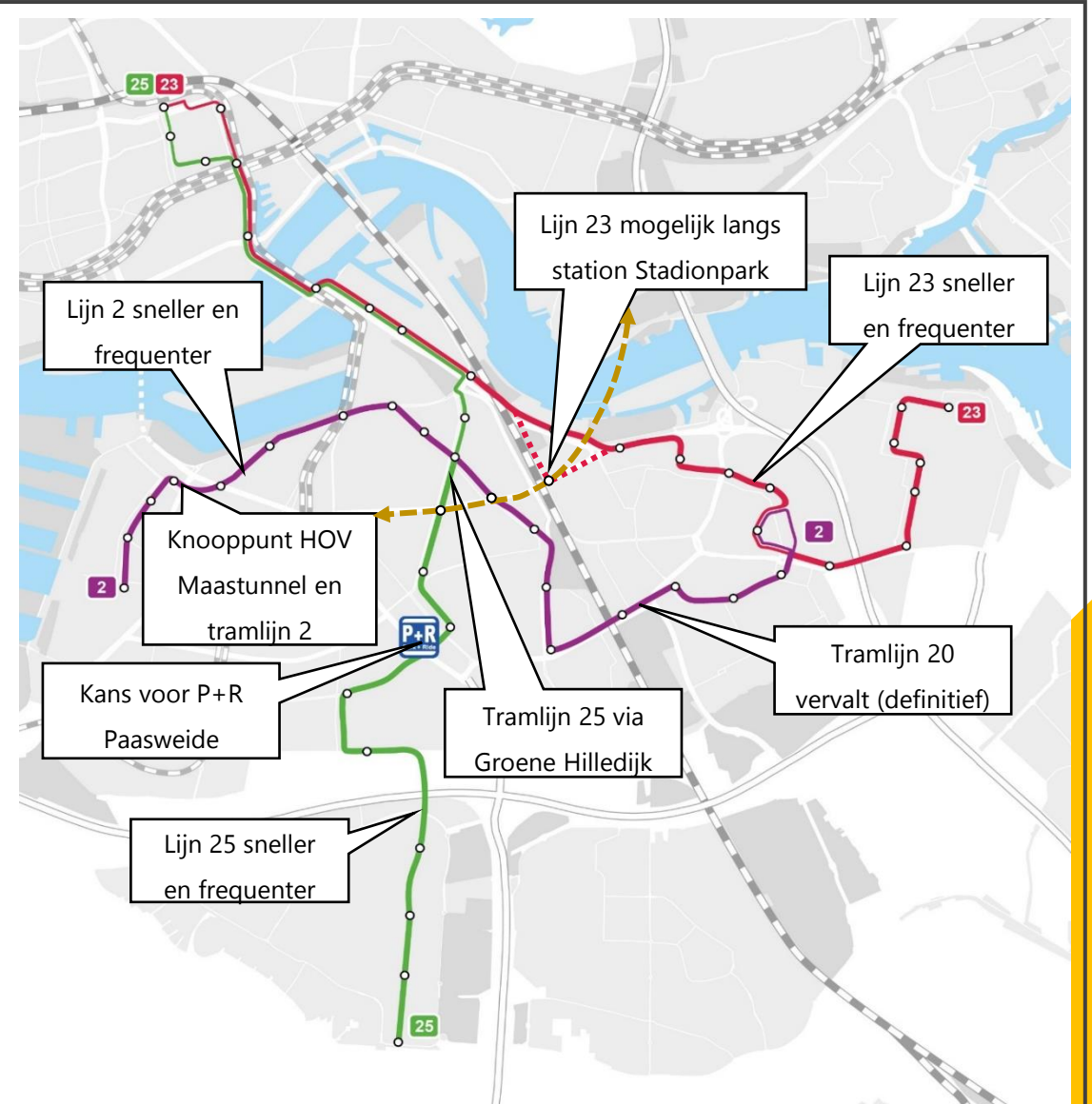
met OV-alternatieven bus

(lijnvoering indicatief, nummering en koppelingen kunnen ook anders ingevuld worden)



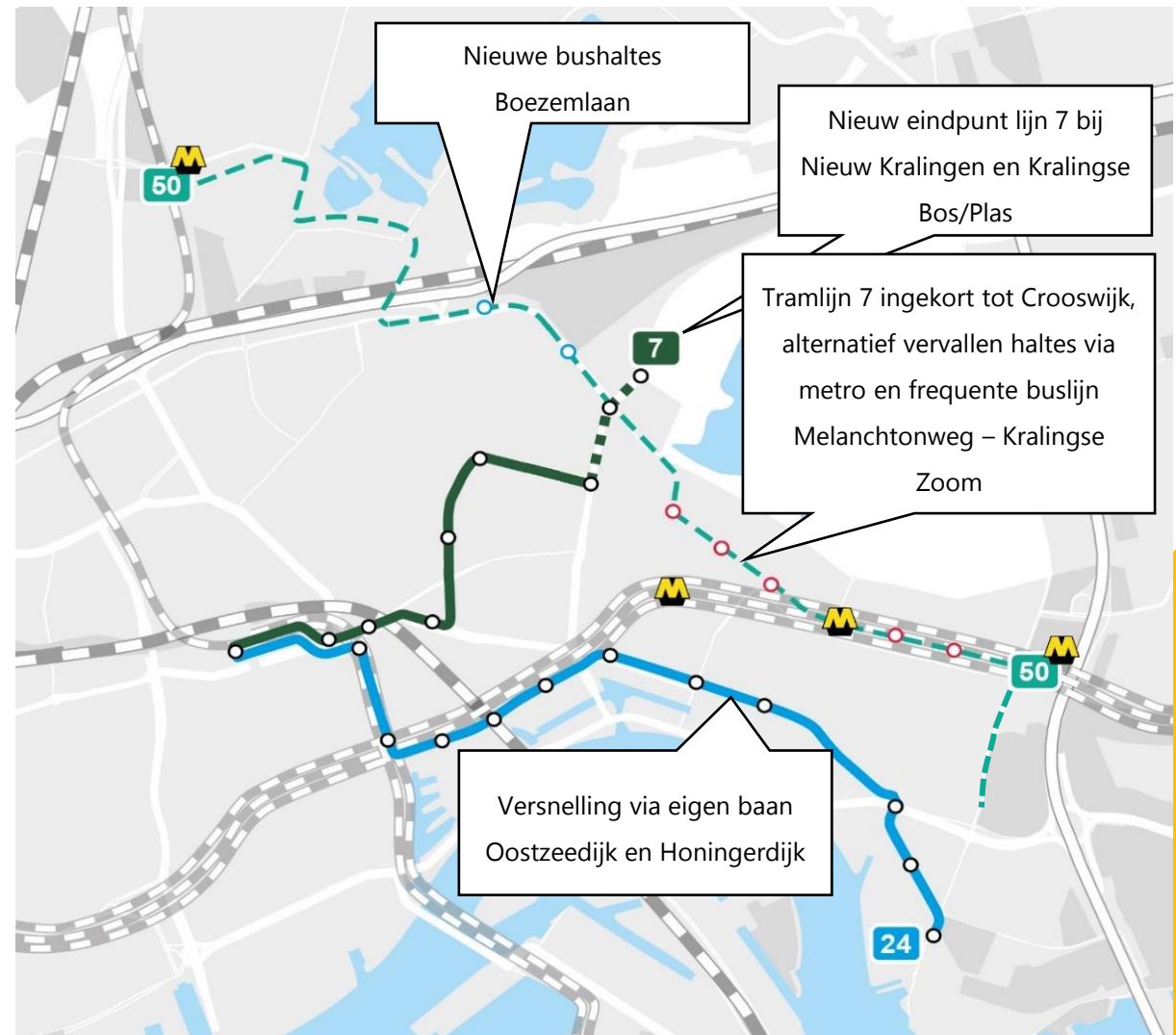
Barendrecht en Zuid

- Carnisselande en Zuidwijk beter bereikbaar door (3-4 min) snellere en frequentere tramlijn, o.a. kortere route via Groene Hilledijk
- P+R Paasweide aan lijn 25
- Overstapknooppunt tramlijn 2 met HOV Maastunnel
- Tramlijnen 2, 23 en 25 frequenter en sneller door optimaliseren en veiliger maken kruispunten, haltes en oversteken
- Tramlijn 20 Lombardijen vervalt, alternatief tramlijnen 2 en 25
- Tramlijnen 23 en 25 niet verder dan Rotterdam Centraal t.b.v. betere betrouwbaarheid
- Goede OV-ontsluiting met tram van ontwikkelingen rondom Maashaven (o.a. cultuurcampus)



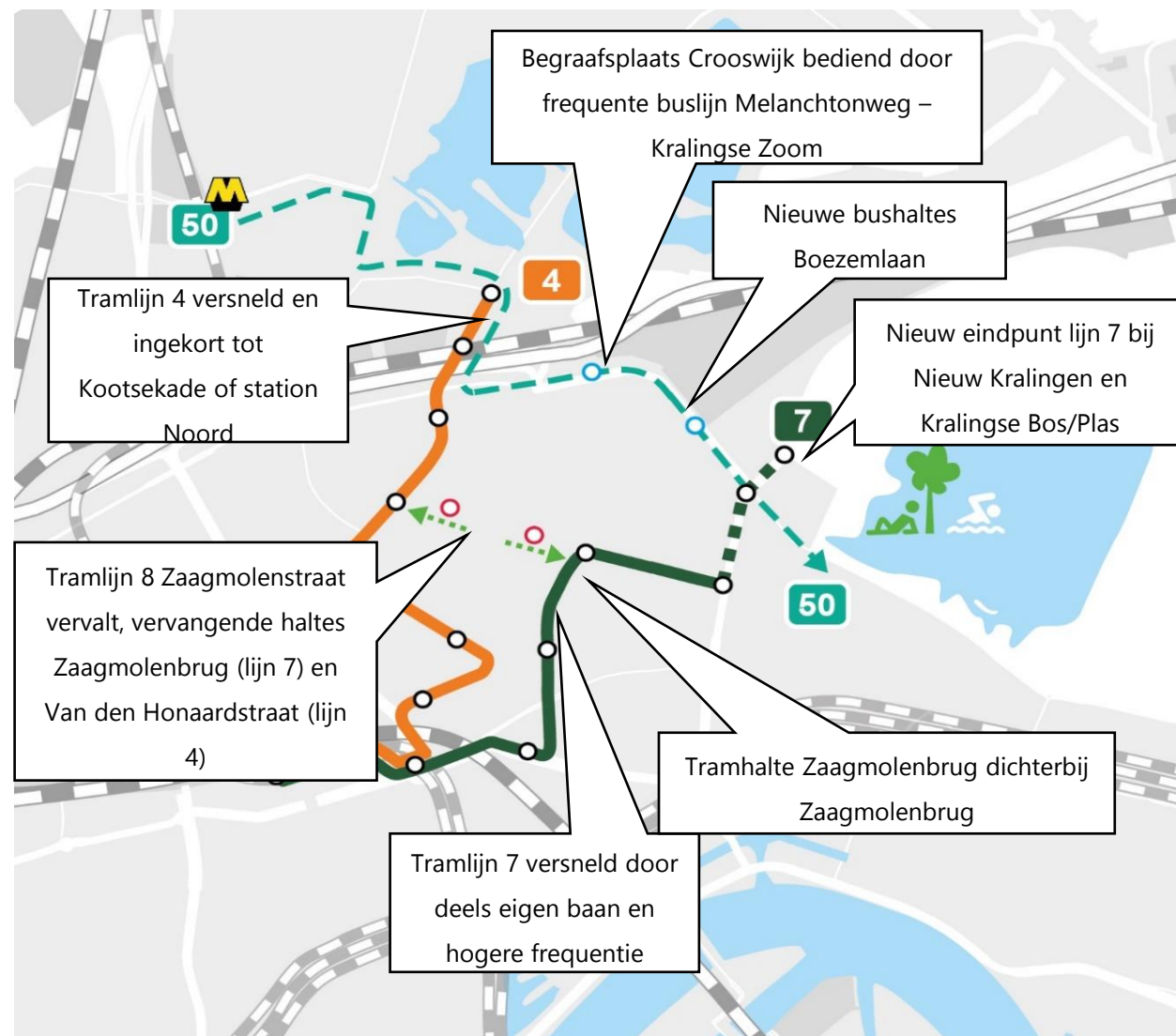
Kralingen

- Tramlijn 7 versneld (deels eigen baan) en nieuw eindpunt Nieuw Kralingen
- Geen tram meer via Oudedijk, OV-alternatief via metro en frequente nieuwe buslijn Melanchtonweg – Crooswijk – Kralingse Zoom
- Optimaliseren doorstroming auto- en busverkeer Goudse Rijweg, Vlietlaan en Oudedijk (verkeersveiligheid en 30 km/u)
- Versnelling tramlijn 21/24 Oostzeedijk en Honingerdijk door vrije (gras)baan, i.c.m. hoogwaardige regionale fietsroute en bestemmingsverkeer auto en logistiek
- Optimalisatie tramhaltes en kruispunt Woudestein – Oude Plantage – Burg. Oudlaan



Oude Noorden en Crooswijk

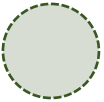
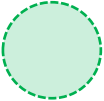
- Tramlijn 4 versneld (deels eigen baan), frequenter, ingekort tot Kootsekade of station Noord
- Tramlijn 7 versneld (deels eigen baan), hogere frequentie en nieuw eindpunt Nieuw Kralingen / Kralingse Bos
- Verbetering OV-bereikbaarheid Kralingse bos en Plas met OV, zowel met tramlijn 7 als buslijn 50
- Tramlijn 8 vervalt
 - OV-alternatief via lijn 4 en lijn 7 (verplaatste halte Zaagmolenburg)
 - Verkeersveilige en fietsvriendelijke herinrichting Zaagmolenstraat en Benthuiserstraat
- Frequente nieuwe buslijn Melanchtonweg – Hillegersberg – Kralingse Zoom, ook langs begraafplaats Crooswijk



*Impressie aantrekkelijke
herinrichting Zaagmolenstraat*





-  Buslijn 50
-  Tramlijn 78
-  Tramlijn 24
-  Tramlijn 4
-  Metro ABC lijn

Straal = 400 m hemelsbreed

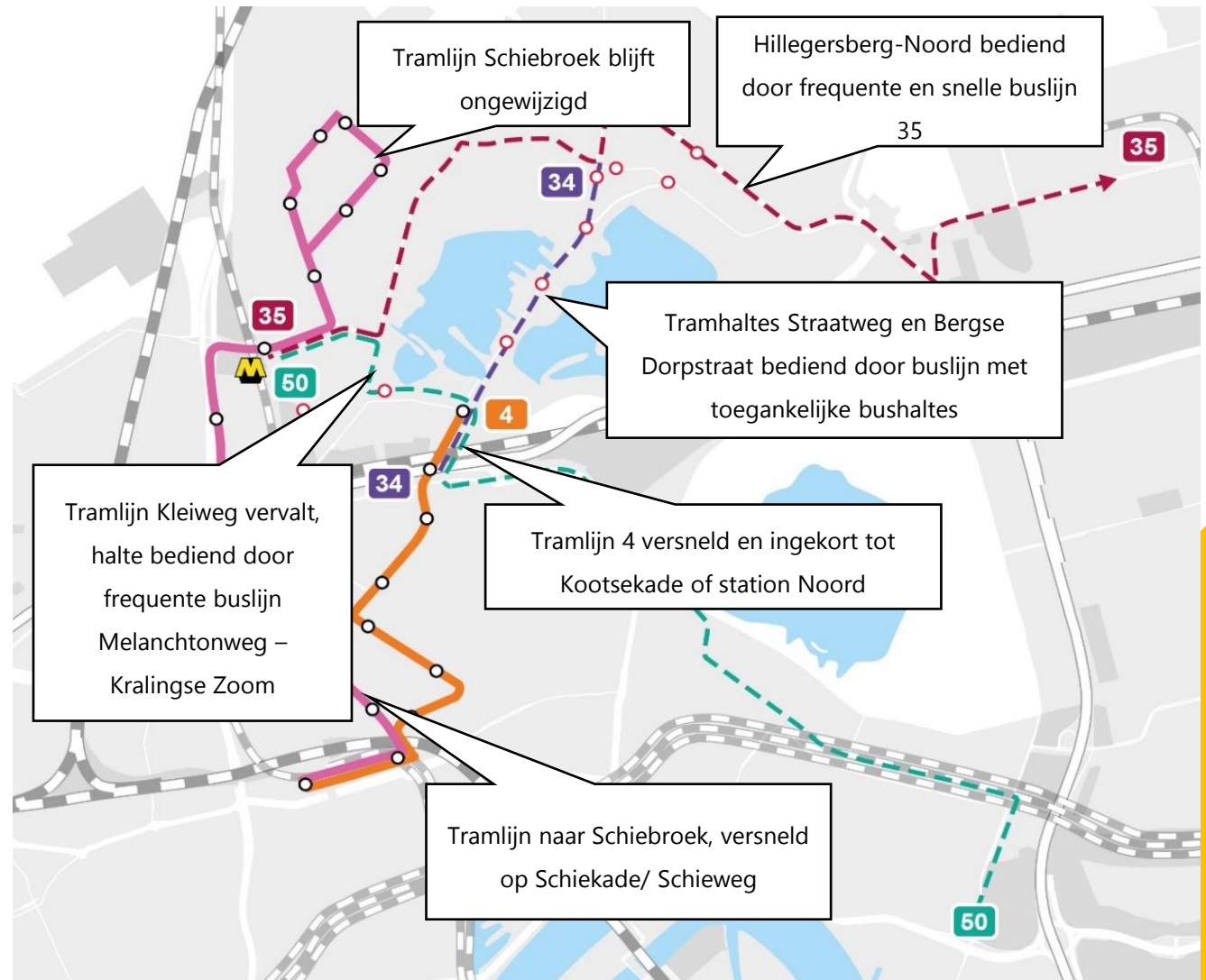


- Buslijn 50
- Tramlijn 78
- Tramlijn 24
- Tramlijn 4
- Metro ABC lijn

Straal = 600 m hemelsbreed

Hillegersberg / Schiebroek

- Tramlijn 4 ingekort tot Kootsekade of station Noord
 - OV-alternatief buslijn over Straatweg en Bergse Dorpstraat en versnelde en frequente buslijn 35 Melanchtonweg – Hillegersberg – Alexander
- Verkeersveilige inrichting Straatweg met toegankelijke bushaltes
- Aantrekkelijke herinrichting Bergse Dorpsstraat (meer groen, meer ruimte voor voetganger en fiets)
- Tramlijn 8 Kleiweg vervalt
 - OV-alternatief via nieuwe buslijn Melanchtonweg – station Noord - Kralingse Zoom

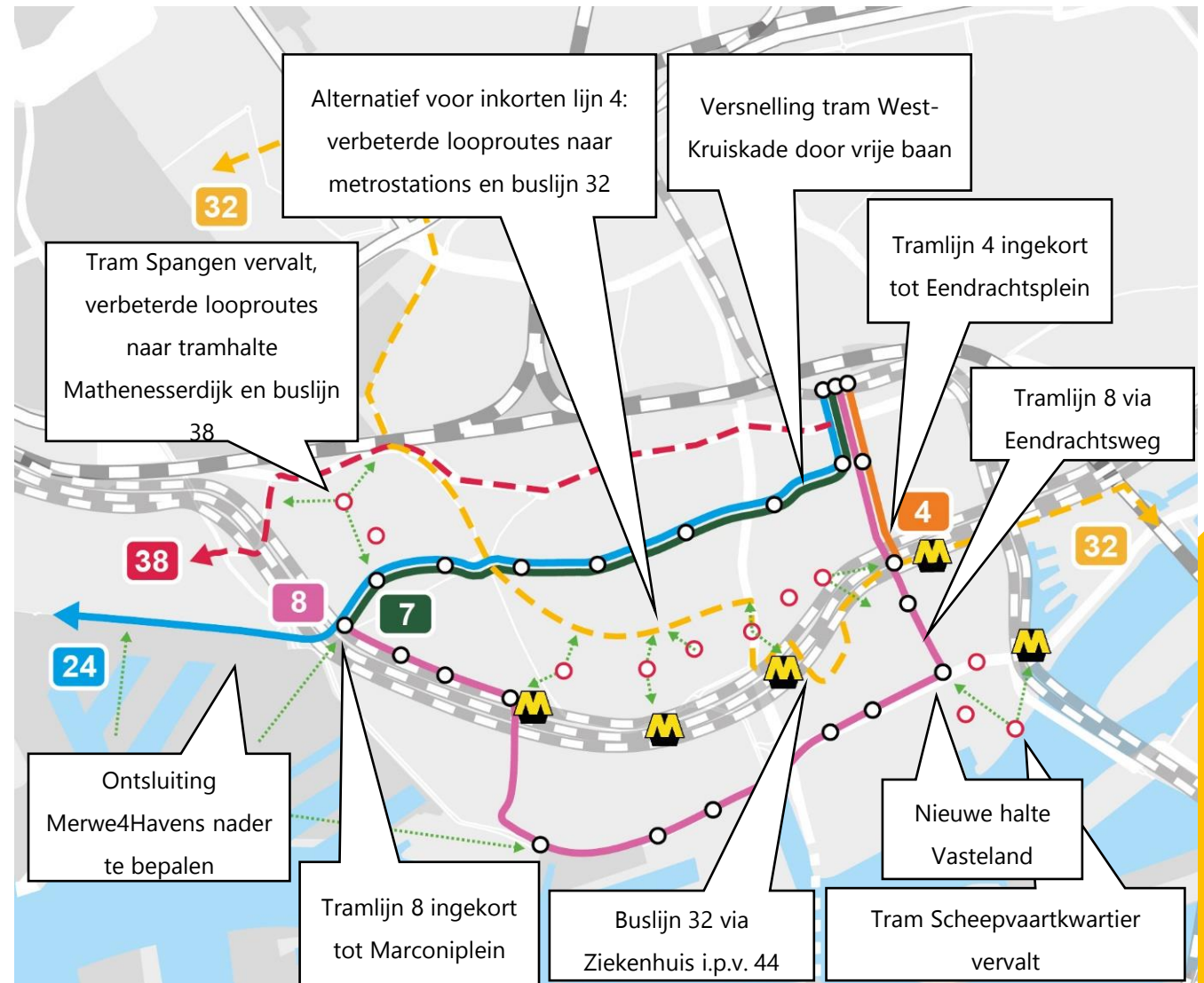


*Impressie aantrekkelijk, groene
herinrichting Bergse Dorpsstraat in
Hillegersberg*



Delfshaven en Centrum

- Tramlijnen 7 en 24 sneller en betrouwbaarder door vrije baan op West-Kruiskade, veiliger inrichting met meer ruimte voor voetganger, fiets en goede oplossing laden/lossen
- Tramlijn 4 Nieuwe Binnenweg ingekort tot Eendrachtsplein, OV-alternatief is lopen naar metro, buslijn 32 of tramlijn 24
- Voor Nieuwe Binnenweg ontstaat ruimte voor aantrekkelijke nieuwe inrichting voor voetgangers, fietsen en laden/lossen
- Tram Scheepvaartkwartier (lijn 7) vervalt, OV-alternatief is lopen naar metro Leuvehaven of tramlijn 8
- Lijn 8 met snellere route via Mauritsweg en nieuwe halte Vasteland, potentie voor hogere frequentie, ook i.r.t. verstedelijking langs de Maas
- Tramlijn 8 naar Spangen ingekort tot Marconiplein, OV-alternatief is lopen naar tram Mathenesserdijk of buslijn 38
- Betere verkeerscirculatie voor Delfshaven met meer ruimte voor regionaal en stedelijk fietsnetwerk



*Impressie aantrekkelijke,
groene herinrichting
Nieuwe Binnenweg
(fietsstraat)*





- Buslijn 38
- Buslijn 32
- Tramlijn 24
- Tramlijn 8
- Metro

Straal = 400 m hemelsbreed



Schiedam en Vlaardingen

- Vaker tram naar Holy
- Tramlijn 21 naar Woudhoek vervalt
 - OV-alternatief: frequente buslijn 53 door Woudhoek, Spaland en bedrijventerrein 's Gravenlandseweg naar station Schiedam Centrum
- Beter netwerk OV (metro, tram 24 en buslijn 53) voor Schiedam-Noord
- Hoogwaardige OV-bediening woningbouw Bachplein maakt lagere parkeernorm mogelijk
- Verschuiving halte De Loper t.b.v. veiliger situatie in winkelcentrum
- Verbeterde loop- en fietsroutes naar tramhaltes
- Verkeersveilige kruising Holysingel



Participatie wijkraden

- In periode medio november – medio januari ideeën voor PTT besproken met wijkraden
- Wijkraden meegenomen in 4 avonden voor 4 delen van de stad (plus op verzoek een herkansingsessie)
- Opzet avonden: delen van ideeën over aanpassingen tramnet en ophalen van reacties en kansen
- Enkele relevante aandachtspunten uit opbrengst:
 - Dilemma: meer ruimte voor de fiets vs wens behoud van de tram (traminfrastructuur is soms lastig voor fietsers en belemmert groei fietsgebruik.
 - Denk aan OV-bereikbaarheid voorzieningen en woonlocaties ouderen en minder validen
 - Buslijnen hebben vaak niet dezelfde kwaliteit als de tram (m.n. toegankelijkheid, avond- en weekendbediening)
 - Goede looproutes naar de tramhaltes (kan vaak beter)

Vragen?