



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Op 7 februari heeft de MRDH ons college in de gelegenheid gesteld een advies te geven over het concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT). Middels deze brief stellen wij u in kennis van het advies dat wij voornemens zijn te geven aan de MRDH (bijlage 1) en geven wij een toelichting op de overwegingen die aan ons advies ten grondslag liggen.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- OV-visie Rotterdam 2018 – 2040
- Rotterdams Mobiliteits Aanpak

Toelichting:

Aanleiding en timing van PTT

We onderschrijven de in de rapportage beschreven noodzaak om tot een visie op het tramnet te komen. Want dit is één van de toegezegde uitwerkingsopgaven van de OV-visie Rotterdam. Inhoudelijke redenen zijn met name de ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking, de geambieerde mobiliteitstransitie en verduurzaming.

De urgentie om nu tot een visie op het tramnet te komen is de naderende vervanging van de helft van de tramvloot rond 2030. Verder spelen op veel plekken in de stad plannen en ambities om straten anders in te richten en de wijze van verkeersafwikkeling te veranderen. Daarvoor is het op korte termijn nodig om te weten hoe toekomstvast de verschillende netwerkdelen zijn.

Participatie wijkraden

De wijkraden zijn over de planvorming geïnformeerd in een vijftal sessies tussen november en januari jl. Naar aanleiding van het adviesverzoek van de MRDH op 7 februari jl. is aan alle wijkraden om een advies aan ons college gevraagd. Gelet op de uiterste reactietermijn van tien weken die de MRDH gesteld heeft en de vergaderplanning van uw raad, hebben wij de wijkraden gelegenheid kunnen geven om advies te geven tot en met 13 maart jl., een adviesduur dus van vijf weken. De wijkraden hebben op verschillende manieren afstemming met hun wijk gezocht over PTT. Zo heeft wijkraad Hillegersberg



twee bewonersavonden belegd, de wijkraden Bloemhof en Hillesluis hebben samen een inloopmiddag georganiseerd en wijkraad Kralingen heeft een open wijkraadsvergadering gehouden.

In bijlage 2 zijn alle adviezen van de wijkraden in een verzameldocument opgenomen. In bijlage 3 geven wij weer hoe wij met deze adviezen zijn omgegaan. De wijkraden ontvangen binnenkort terugkoppeling met een inhoudelijke reactie op hun adviezen en over de wijze waarop deze adviezen al dan niet in het voorgenomen advies aan de MRDH verwerkt zijn.

De tram als onderdeel van het OV-net

Wij beoordelen de waarde van zide tram in het bredere kader van het hele OV-net. Te zien is dan dat er over de hele linie aanzienlijk wordt geïnvesteerd in het openbaar vervoer in Rotterdam: de beoogde tramverbinding Kralingse Zoom – Zuidplein via de nieuwe stadsbrug, de realisatie van Metro aan Zee, de HOV Maastunnel, de uitbreiding van de metrocapaciteit en de investeringen in de spoorlijn Leiden - Dordrecht. Per saldo is er dus sprake van een significante intensivering van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd vindt er een herschikking plaats van de rollen van metro, tram en bus in onze stad. Deze herschikking, waartoe in PTT concrete voorstellen staan, is nodig in onze optiek. Het exploiteren van een tramnetwerk is immers geen doel op zich, maar moet bijdragen aan het bredere doel om met de middelen die beschikbaar zijn een maatschappelijk renderend OV-netwerk vorm te geven. De tram is een relatief kostbare vorm van openbaar vervoer en het is dus ook logisch dat we deze inzetten waar deze de hoogste vervoerswaarde kan bieden. Het gaat dan om trajecten waar richting de 10.000 reizigers of meer per dag gebruik van maken.

Een bijkomend punt van overweging is het gegeven dat de elektrische bus succesvol is geïntroduceerd in Rotterdam. Uiterlijk in 2030 zullen alle bussen elektrisch (of met waterstof) aangedreven zijn. Hiermee is een op het gebied van duurzaamheid gelijkwaardig alternatief voor de tram ontstaan. Dit maakt de dynamiek in de keuze tussen tram en bus anders dan bij de vorige keer dat de aanschaf van nieuw trammaterieel werd voorbereid, ongeveer 15 jaar geleden. Voor de bus geldt verder als belangrijk voordeel dat tegen dezelfde kosten een hogere frequentie kan worden geboden.

Het functioneren van de tram in de straat

Het PTT stelt dat bij het beoordelen van het functioneren van de tram niet voorbij kan worden gegaan aan het feit dat we tegenwoordig anders aankijken tegen wat ruimtelijke en verkeerskundige kwaliteit is dan 100 jaar geleden toen het huidige tramnetwerk begon te ontstaan. Ons college deelt deze analyse, die ook aansluit bij de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak. Relevante ontwikkelingen van de laatste jaren zijn dat we de kwaliteit voor langzaam verkeer belangrijker zijn gaan vinden en dat we hogere eisen stellen aan verkeersveiligheid. Beide ontwikkelingen maken dat straatspoor in toenemende mate problematisch is. Dit geldt voor fietsers die met hun wiel in het spoor terecht kunnen komen of erover uit kunnen glijden. Maar ook relevant is dat de aanwezigheid van tramspoor in de straat het vrijwel onmogelijk maakt om snelheid remmende maatregelen te nemen. Op een busroute zijn daarvoor meer mogelijkheden en een bus heeft als bijkomend voordeel dat deze flexibeler is in de te volgen route.

Uit te faseren delen van het netwerk

Het PTT stelt voor om diverse trajectdelen waar nu nog trams rijden uit te gaan faseren. Het gaat om die delen waar weinig reizigers zijn, de mogelijkheden voor verbetering gering zijn én er een goed alternatief mogelijk is. In het algemeen adviseert ons college positief op deze voorstellen, maar wel met pijn in het hart. Dit omdat duidelijk uit de rapportage naar voren komt dat de tram een gewaardeerd vervoermiddel is en in de



beleving van velen echt bij Rotterdam hoort. Maar voor een goed draaiend tramnet zijn wel voldoende reizigers nodig. We zien daarom onder ogen dat er trajectdelen zijn waar de tram niet meer de aangewezen vorm van openbaar vervoer is en we geloven dat de bus een goed alternatief kan zijn. De praktijk wijst dat ook uit. Er zijn diverse plekken in de stad waar vroeger een tram reed, maar waar nu stabiele, hoogfrequente buslijnen rijden. Buslijn 38 op de Beukelsdijk, buslijn 32 op de Mathenesserlaan en buslijn 76 op de Groenezoom zijn hier voorbeelden van. En het uitfasen van een tramlijn en vervolgens verwijderen van de traminfrastructuur biedt mogelijkheden voor herinrichting en waardevermeerdering van een gebied. De G.J. de Jonghweg is hier een recent en sprekend voorbeeld van.

Dat neemt niet weg dat wij de voorstellen in PTT tot uitfasering kritisch hebben bekeken. Het alternatief dat daarbij voor de tram geboden wordt, vinden wij van groot belang. Want de dekking van ons OV-netwerk moet op orde blijven. Waar wij het alternatief dat de MRDH voorstelt niet voldoende vinden, stellen wij als voorwaarde dat er een beter alternatief moet komen. Hieronder gaan we in op de specifieke voorstellen voor uitfasering in PTT.

Tramlijn 4: Straatweg – Bergse Dorpsstraat – Molenlaan (ca. 3.000 reizigers, pré corona)
We delen de analyse in PTT dat de tram hier niet meer het aangewezen vervoermiddel is. Puur ruimtelijk gezien zijn er mogelijkheden om te investeren in toegankelijkheid en ook om de tram via de Straatweg te versnellen en via de Weissenbruchlaan i.p.v. Bergse Dorpsstraat te laten lopen. Maar dit zou forse investeringen vergen en ook met de reizigerswinst die hiervan redelijkerwijs te verwachten is, blijft lijn 4 te weinig reizigers houden om tramwaardig te zijn. Een bijkomend punt van overweging is dat er in dit deel van Hillegersberg geen verstedelijking plaatsvindt. Er is dus ook geen uitzicht op veel nieuwe reizigers in de toekomst.

Het alternatief dat de MRDH voorstelt vinden wij echter onvoldoende omdat Hillegersberg daarmee de directe verbinding met Rotterdam Centraal kwijt zou raken. De voorwaarde die we stellen aan de MRDH is daarom dat de beoogde verbinding over de Straatweg begint op het huidige beginpunt van tramlijn 4 en dat deze wordt doorgetrokken naar Rotterdam Centraal met passende frequentie en voldoende kwaliteit. We verzoeken de MRDH na te gaan of er mogelijkheden zijn deze verbinding verder het Molenlaankwartier in te trekken.

Verder stellen we als voorwaarde dat, in samenspraak met ondernemers en bewoners, de Bergse Dorpsstraat wordt heringericht waarbij de straat er kwalitatief op vooruit gaat, en er wordt geïnvesteerd in de verkeersveiligheid op de Straatweg. Daarvoor willen we nadere afspraken maken, waaronder met de MRDH. Op de realisatie van de herinrichting moet voldoende concreet zicht zijn voordat overgegaan kan worden tot het uitfasen van tram 4 en het starten van de exploitatie van een alternatieve buslijn naar Rotterdam Centraal.

Tramlijn 8: Straatweg – Kleiweg (ca. 1.000 reizigers)
We delen de analyse uit PTT. Dit deel van lijn 8 kent te weinig reizigers om tramwaardig te zijn en de voorgestelde buslijn 50 is een goed alternatief. Wel vragen we de MRDH na te gaan of deze buslijn 50 kan worden doorgetrokken naar het Franciscus Gasthuis. Dit is een wens die bij diverse wijkraden leeft.



Tramlijn 8: Zaagmolenstraat – Benthuiserstraat (ca. 4.500 reizigers)

Vooraf in de Zaagmolenstraat is de ruimte beperkt en deze moet door alle vervoermiddelen gedeeld worden. Dit levert te weinig kwaliteit voor het langzaam verkeer. Fietzers rijden hier over de trambaan, wat in zichzelf gevaarlijk is, zoals al benoemd. Verder zijn er door de aanwezigheid van de tram geen mogelijkheden om snelheid remmende maatregelen voor de auto te nemen. In de voorgaande drie jaar waren afgaande op de registratie op de Zaagmolenstraat 78 personen betrokken bij een ongeval, wat leidde tot 14 gewonden. We delen daarom de analyse uit PTT. De nabijgelegen tramhaltes van lijn 4 en lijn 7 zijn het meest voor de hand liggende alternatief. Naar de precieze situering van deze haltes, moet nader worden gekeken, zoals in PTT ook wordt voorgesteld. De loopafstanden worden hier dan wel wat langer, maar die blijven vergelijkbaar met die op veel soortgelijke plekken elders in de stad. We stellen als voorwaarde aan de MRDH dat we afspraken met elkaar maken over de verwijdering van het tramspoor en herinrichting van met name de Zaagmolenstraat. De Zaagmolenstraat is al één van de beoogde straten om 30 km in te voeren. Het is onze intentie om het verdwijnen van de tram binnen afzienbare tijd aan te grijpen voor een bredere aanpak. Voor een deel van de straat staat rioolvervanging gepland voor 2027. Het is logisch hierbij aan te sluiten. We zullen bekijken of de planning naar voren gehaald kan worden.

Tramlijn 4: Nieuwe Binnenweg – Schiedamseweg (ca. 4.500 reizigers)

De situatie op de Nieuwe Binnenweg vertoont enige gelijkenis met die op de Zaagmolenstraat. In de huidige inrichting van de Nieuwe Binnenweg is geen duidelijke keuze gemaakt, waardoor deze voor alle vervoermiddelen disfunctioneert. Voor langzaam verkeer is te weinig ruimte, auto's rijden er vaak te hard omdat er vanwege het tramspoor geen snelheid remmende maatregelen kunnen worden genomen en de tram is er te traag en wordt in doorstroming gehinderd door het overige verkeer. Daarbij is het een straat waar veel ongelukken gebeuren en ook de subjectieve verkeersveiligheidsbeleving laag is. In de voorgaande drie jaar waren afgaande op de registratie 190 personen betrokken bij een ongeval, wat leidde tot 30 gewonden en 1 dodelijk slachtoffer. Wij willen voor de Nieuwe Binnenweg duidelijke keuzes gaan maken. In deze straat een keuze maken vóór de tram, vinden wij niet logisch. Dat heeft met de aard van de straat te maken, want de ruimte voor een vrije trambaan ontbreekt hier. Een bijkomend punt van overweging is dat de verstedelijking naar verwachting op deze as geen extra vervoer gaat opleveren terwijl dit van de oost-west tramassen via de Middellandstraat en Westzeedijk wel verwacht wordt. We delen om die redenen de keuzes die PTT voorstelt over dit trajectdeel. We stellen als voorwaarde aan de MRDH dat we afspraken met elkaar maken over de verwijdering van het tramspoor en over het samen met omwonenden en ondernemers herinrichting tot een groene, verblijfsvriendelijke straat met ook een beperktere doorstroomfunctie voor auto's. Zo ontstaat een samenhangend en integraal plan. Hierbij geldt wederom: pas als er voldoende concreet zicht is op realisatie van dit plan, kan er worden overgegaan tot het verwijderen van tram 4 uit de Nieuwe Binnenweg. De eerste maatregelen hiervoor kunnen naar verwachting al in 2024 worden genomen op het meest westelijke gedeelte van de Nieuwe Binnenweg. In de jaren daarna zullen dan andere maatregelen volgen, gericht op een andere ruimteverdeling tussen de modaliteiten, waarbij wij inzetten op het instellen van eenrichtingverkeer voor auto's is. Vanzelfsprekend is het hierbij onze intentie zoveel mogelijk zaken in één keer aan te pakken, gezien de lengte van de straat waarschijnlijk in meerdere fases. Verder vragen we de MRDH na te gaan of er op dagen dat er markt is op het Grote Visserijplein een vervoervoorziening getroffen kan worden en prioriteit te geven aan het verbeteren van looproutes naar metrostations en bushaltes in het gebied.



Tramlijn 8: Spangen (ca. 1.000 reizigers)

We delen de analyse dat lijn 8 in Spangen te weinig reizigers kent om tramwaardig te zijn. Maar in PTT wordt geen alternatief voorgesteld en daarmee komt de bereikbaarheid hier teveel onder druk te staan. Ook vinden wij het belangrijk dat supporters van Sparta met de tram naar Het Kasteel toe kunnen. We verzoeken daarom aan de MRDH om een alternatieve busverbinding in Spangen in het leven te roepen en om op wedstrijddagen van Sparta nog wel trams naar Het Kasteel te laten rijden.

Tramlijn 7: Scheepvaartkwartier (ca. 1.500 reizigers)

We delen de analyse in PTT dat lijn 7 in het Scheepvaartkwartier te weinig reizigers kent voor een tram. Dit gecombineerd met het feit dat metrostation Leuehaven en de tramhalte van lijn 8 op het Vasteland op redelijke loopafstand liggen, maakt dat we het uitfasen van de tram hier acceptabel vinden.

Tramlijn 7: Goudse Rijkweg – Oudedijk – Burg. Oudlaan (ca. 3.500 reizigers)

In dit deel van de stad rijdt de tram heel dichtbij en deels zelfs op de metro. Dit gelet op het feit dat het een interessante optie is om tramlijn 7 een nieuw eindpunt te geven nabij Nieuwe Kralingen en/of het Kralingse Bos, maakt dat wij kunnen instemmen met het voorstel in PTT om de tram hier uit te faseren onder de voorwaarde dat er een concreet uitzicht is op het beoogde nieuwe tracé. Ook is het belangrijk dat de als alternatief voorgestelde buslijn 50 een route gaat volgen die aansluit bij de vervoerbehoefte in dit gebied. Verder biedt dit een goede gelegenheid om de veiligheid voor fietsers op de Oude Dijk te verbeteren. Daar voeren we graag het gesprek met de MRDH over.

Nieuwe infrastructuur

Voorstel bestuursovereenkomst

PTT doet enkele concrete voorstellen voor nieuwe infrastructuur, zoals hierboven genoemd richting Nieuw Kralingen, en extra keervoorzieningen. We zijn blij met de bereidheid van de MRDH om met gerichte investeringen het tramnet sterker te maken. De verdere uitwerking van de voorstellen moet vanzelfsprekend in nauwe afstemming met de gemeente als wegbeheerder en beheerder openbare ruimte plaatsvinden. Hier maken we dan ook graag afspraken met de MRDH over.

Tramlijn 25 en HOV Kralingse Zoom - Zuidplein

Specifieke aandacht in dit verband hebben we voor tramlijn 25 in relatie met de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein. Deze bestaande en toekomstige tramlijn komen elkaar tegen ter hoogte van de Groene Hilledijk en de wijze waarop de situatie hier straks wordt vormgegeven, zal invloed hebben op het functioneren van beide tramlijnen. In het PTT wordt voorgesteld tramlijn 25 te verplaatsen naar de Groene Hilledijk. Daarmee wordt de lijn niet alleen sneller maar de MRDH geeft aan dat dit ook noodzakelijk is om op de Strevelsweg en Bree de HOV tussen Kralingse Zoom - Zuidplein goed in te kunnen passen.

In de alliantie Hand in Hand wordt sinds enkele jaren samen met ondernemers en omwonenden gewerkt aan het vitaler en aantrekkelijker maken van de Beijerlandselaan en de Groene Hilledijk. Naast de ontwikkelingen die al zijn doorgevoerd, wordt ook gekeken naar een nieuwe inrichting van de straat, van 'gevel tot gevel'. In dit proces zijn ook varianten met een tramlijn over de Groene Hilledijk besproken. Ondernemers en bewoners geven aan te vrezen dat met de komst van een trambaan door de straat, de vitaliteit en aantrekkelijkheid van de Groene Hilledijk als winkelstraat onder druk komt te staan.



Het college hecht aan een goede samenwerking met de ondernemers, bewoners en wijkraden bij de herinrichting van de Groene Hilledijk. Het gesprek hierover met de omgeving is nog niet afgerond. Daarbij heeft het college oog voor het belang van een vitale en aantrekkelijke winkelstraat en voor een veilig en betrouwbaar tramnet, ook na de komst van de HOV lijn Kralingse Zoom - Zuidplein.

Om in de schaarste ruimte de beste keuze te kunnen maken met oog voor alle belangen, is ons verzoek aan de MRDH om gezamenlijk met ons en met betrokkenheid een raakvlakstudie uit te voeren naar tramlijnen 25 en de HOV Kralingse Zoom – Zuidplein waarin diverse varianten, met en zonder doortrekking van lijn 25 over de Groene Hilledijk, worden uitgewerkt en door gerekend in termen van het effect op de winkelstraat, de inpasbaarheid van de tramlijnen en de veiligheid en rijtijden voor zowel tramlijn 25 als de HOV Kralingse Zoom - Zuidplein. Ook de gevolgen die dit heeft voor de afwikkeling van het overige verkeer in het bredere gebied, waaronder ook tramlijn 2, moeten hierin worden betrokken.

Ontwikkelpotentie na 2030

In PTT wordt de ontwikkelpotentie van het tramnet na 2030 benoemd. Met name gaat het dan om kansen voor de ontsluiting van het Merwe Vierhavengebied, de doortrekking van tramlijn 2 richting Charloisse Poort en/of richting Lombardijen en de bediening van het gebied rondom het beoogde station Stadionpark. Onze wens is om samen met de MRDH hiervoor een ontwikkelagenda op te stellen.

Verder verzoeken we de MRDH 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.

Versnelling

PTT beschrijft de ambitie om het de gemiddelde snelheid op het tramnetwerk te verhogen naar 21 km/h. Hiervoor zijn, verspreid over de stad, kleinere en grotere maatregelen nodig. Als college onderschrijven we deze ambitie die ook aansluit bij zowel onze OV-visie als de Rotterdams Mobiliteitsaanpak. Versnelling van de tram heeft een tweeledig positief effect: de tram wordt aantrekkelijker in het gebruik en zal dus meer reizigers trekken, tegelijkertijd worden de exploitatiekosten gedrukt en kunnen hogere frequenties worden geboden, wat ook een concrete ambitie in PTT is, die we van harte ondersteunen. Versnelling en frequentieverhoging van de tram past ook goed bij onze Autoluw agenda. Zo kan de tram een grotere rol gaan spelen bij het versterken van bestaande en ontwikkelen van nieuwe P+R-locaties. Hier maken we dan ook graag nadere afspraken met de MRDH over.

Aandachtspunten nieuwe tramvoertuigen

De aanschaf van nieuwe tramvoertuigen biedt een uitgelezen kans om te profiteren van innovatieve ontwikkelingen en het tramnet ook op die manier bij de tijd te brengen. Naast de punten die in PTT hierover worden opgemerkt, zien wij in drie elementen kansen: twee richting materieel zodat de flexibiliteit in het netwerk groter wordt en er geen keerlussen nodig zijn, de mogelijkheid om korte stukken zonder bovenleiding te rijden en de mogelijkheid om autonoom te rijden.

Gebruiksvriendelijkheid totale OV-systeem

Wij vragen met nadruk aandacht bij de MRDH voor de gebruiksvriendelijkheid van het totale OV-systeem, in het bijzonder voor ouderen en gebruikers met een beperking. Metro en bus voldoen (nagenoeg) volledig aan alle wettelijke vereisten voor toegankelijkheid,



maar dat is niet in alle gevallen voldoende. De storingsgevoeligheid van roltrappen en liften op metrostations en van uitschuifplanken van bussen moet tot een absoluut minimum worden teruggebracht. Liften moeten schoon zijn en plezierig in gebruik. Ook de hulpvaardigheid van het personeel is een belangrijk element. Het verzoek aan de MRDH is dan ook om in een gezamenlijke inspanning tot een verbeterslag te komen. Verder verzoeken we de MRDH om met het oog op de integraliteit van het OV-netwerk te komen tot een visie op de toekomst van het busnet.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

PTT heeft nu nog geen financiële en juridische consequenties. De MRDH stelt voor om een bestuursovereenkomst te sluiten waarin nadere afspraken worden gemaakt over de verschillende activiteiten die nodig zijn voor de uitwerking en invoering van PTT. Hier kunnen wel financiële gevolgen voor de gemeente aan verbonden zijn. Wanneer dit het geval is, zal indien nodig een kredietaanvraag aan uw raad worden gedaan.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

R.A.C.J. Simons, l.b.

Bijlagen

1. B&W-brief aan MRDH: advies over PTT
2. Verzamelde adviezen wijkraden
3. Reactie op adviezen van de wijkraden