

Geachte toehoorder,

Bij het bestuderen van Plan Toekomst Tramnet zien wij zeker een aantal kansen. We zijn het hardgrondig eens met de meeste uitgangspunten van het plan: de tram wordt hoogwaardiger, inzetten op groeipotentie van de zware assen met aandacht voor stedelijk vervoer enz. enz..Prima!

Maar, we hebben ook grote zorgen.

Allereerst, het valt wel op hoezeer OV in Rotterdam gezien wordt door gemeente en beleidsmakers- en dit is eigenlijk in heel Nederland zo- als een bedrijf waarin alles draait om rentabiliteit. Het gaat in dit plan om het versterken van sterke verbindingen en het wegsnoeien van zwakkere verbindingen zonder de vraag te stellen waarom nu deze verbindingen zo zwak zijn geworden of... wat de groeipotentie van deze zwakke verbinding is.

Een goed voorbeeld in onze ogen van een in dit plan bedreigde tramlijn is lijn 4, die van Hillegersberg naar het marconiplein loopt. Met de opheffing van het lijngedeelte Marconiplein-Heemraadsplein zouden wij nog kunnen leven, zelfs met het verdwijnen van de tram op de Nieuwe Binnenweg. Deze lijngedeeltes vormen ofwel een doublure met de metro ofwel er zijn alternatieven binnen loopafstand voorhanden. Met het verdwijnen van de tak naar Hillegersberg wordt een hoofdas van het Rotterdamse OV weggesneden die rechtstreeks van het centrum naar een bevolkingsrijke buitenwijk voert. Natuurlijk, in de spitsuren heeft de tram last van de file auto's op de Straatweg, maar dit is een gevolg van 20 jaar verwaarlozing van de tram in Rotterdam. De voorrangspositie van de tram in heel Rotterdam is in die jaren systematisch ondermijnd. Prioriteit bij verkeerslichten werd uitgebouwd en op de klassieke straattrajecten werd steeds meer autoverkeer toegelaten. Vele buitendienststellingen van 2 maanden of langer voor de vervanging van een piepklein stukje tramspoor, een klusje dat in één weekend zou moeten kunnen. Daarbij een pendelbus die niet aansloot op de rest van de lijn. Zo is lijn 4 vele reizigers verloren. De tak naar Hillegersberg is evenwel een lijngedeelte met een enorme potentie.

Ook de tram naar Schiebroek. Eind zestiger jaren verbaasde Rotterdam de vervoerswereld door in een tijd waarin de tram als ouderwets en hindernis voor het snel toenemende autoverkeer werd gezien een supersnelle tramlijn aan te leggen die de wijk middels een ringlijn perfect ontsloot. Helaas heeft men deze toen zeer succesvolle tramlijn de afgelopen jaren gesmoord in het overige verkeer. De voorrangspositie van de tram op de Schiekade met zijn vele stoplichten werd weggenomen en de tram heeft zijn aantrekkelijkheid verloren.

20 jaar verwaarlozing heeft de tram op deze lijnen gemarginaliseerd in vervoersaandeel. Terwijl deze lijnen deel uitmaken van de hoofdstructuur van het Rotterdamse OV. Zeker in Hillegersberg is er geen metro-alternatief, nu niet en in de verre toekomst niet.

Voorbeelden in het buitenland laten zien dat de rol van de klassieke tram in de straat, op straatspoor dus, nog lang niet is uitgespeeld. De nieuwe tramlijnen in vele Franse steden (Bordeaux, Lyon, Nice) liggen veelal in de straat, en de afgelopen jaren werd in Brussel dwars doorheen de dichtbevolkte wijk Jette een tramlijn aangelegd. Deze lijn is aangelegd in nauwe samenspraak met de bewoners die aanvankelijk niets in de plannen zagen, en uiteindelijk is na vele jaren het draagvlak er gekomen. Deze tramlijn 9 is vrijwel geheel met straatspoor, dus in de straat, aangelegd. Plan Toekomstvast Tramnet ziet evenwel geen toekomst voor tramlijnen op straatspoor....

Ook wordt in het plan vervanging van trams door bussen op trajecten met lage doorstyroming genoemd. Bedenk: in verkeerskringen is algemeen bekend dat vertrammen van een busverbinding leidt tot een reizigerswinst van 30-100%. Andersom dus het verbussen van een tramlijn, dat laat zich

raden. Verder is moeilijk voor te stellen hoe de veel bredere bus met minder strakke koers zich door een straat als de Zaagmolenstraat zijn weg moet zoeken. En... het zal onvermijdelijk leiden tot overstapverdriet. Dit is gelijk ook een van onze bezwaren tegen het model: de tram takt aan. Niemand heeft zin om 'avonds of bij slecht weer vanuit de metro te moeten overstappen op een bus of tram.

Keuzes zijn nodig voor het gebruik van de openbare ruimte. Hier zijn wij het ook van harte mee eens. Maar waarom zou de tram moeten verdwijnen om ruimte te maken voor het groeiende fietsverkeer op bijvoorbeeld de Straatweg. En waarom wordt bij dit punt de auto niet genoemd die verreweg het grootste beslag op de openbare ruimte legt?

Wij betwisten dus niet zozeer de bezettingsgraad van een tram op de Nieuwe Binnenweg die te laag is om een tram te rechtvaardigen: hier zijn zoals gezegd genoeg alternatieven voorhanden.

Maar de tram over de Straatweg zien wij uit eigen waarneming regelmatig goed gevuld en ook het lijngedeelte door de Zaagmolenstraat doet ook weer uit onze eigen waarneming goede zaken.

Wij hebben een aantal aanbevelingen:

Onderzoek de bestaande lijnen afzonderlijk maar oop gecombineerd op groeipotentie voordat je lijnen of lijngedeeltes opheft. Een eenmaal opgeheven tramlijn heb je bij veranderende inzichten nooit meer terug.

Houdt rechtstreekse verbindingen in het hoofdnet in stand dus laat ze niet aantakken op elkaar (lijn 25 naar Carnisselande op metro Slinge). In het uiterste geval zouden wij kunnen leven met om lijn 4 maar weer te noemen, een gehalveerde frequentie op de lange uitloper van Station Noord naar Hillegersberg.

Bedenk dat er in heel Europa geen stad is die erover piekert zijn trambedrijf op dergelijke schaal in te krimpen of op te doeken. Gemeente Rotterdam: sluit de tram in je hart zoals steden als Praag, Wenen, Helsinki of Milaan.

Geef het hele trambedrijf een boost als alle bedrijfsonderdelen dan toch afzonderlijk op rentabiliteit bekeken worden. Dit zou kunnen door de bouw van een tramlijn over de Willemsbrug door de Oranjeboomstraat om zo de razend drukke Erasmusbrug te ontlasten van trams en de dichtbebouwde straten en het trendy Fijenoord fatsoenlijk OV te geven. Of als we een echte klapper willen maken: voer de verbinding Kralingen -Fijenoord uit als sneltram. Vele malen sneller gerealiseerd en vele malen goedkoper dan een metro, en eveneens geschikt voor reizigers aantallen tot zo'n 100.000 per dag. Perfect om de rentabiliteit van het hele Rotterdamse OV op te krikken, als we het OV als een bedrijf bekijken.....