



Gemeente Rotterdam



PLAN TOEKOMSTVAST TRAMNET

Commissie MHEK 14 september 2022

INHOUD

1. Waarom en proces
2. Analyse tot nu toe
3. Wat gaan we doen

WAAROM EEN PLAN TOEKOMSTVAST TRAMNET?

Wat is het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT)?

Doel is een toekomstbeeld voor het tramnetwerk met als richtjaar 2030

Waarom? Inspelen op belangrijke opgaven:

- Verstedelijkingsopgave (bereikbaarheid en groei faciliteren)
- Economische opgave (bereikbaarheid)
- Sociale opgave (vervoersinclusiviteit)
- Leefbaarheid (ruimtelijke kwaliteit, geluid, barrières, 30 km/u)
- Mobiliteitstransitie
- Schaarse financiële middelen voor het OV

Het PTT is **op korte termijn nodig**

- Als kader voor keuzes voor B&O, instandhouding en veranderingen in de openbare ruimte
- Als kader voor bestellen nieuw materieel

Van Contouren naar Plan Toekomstvast Tramnet

Van **Contouren PTT** (maart 2022)

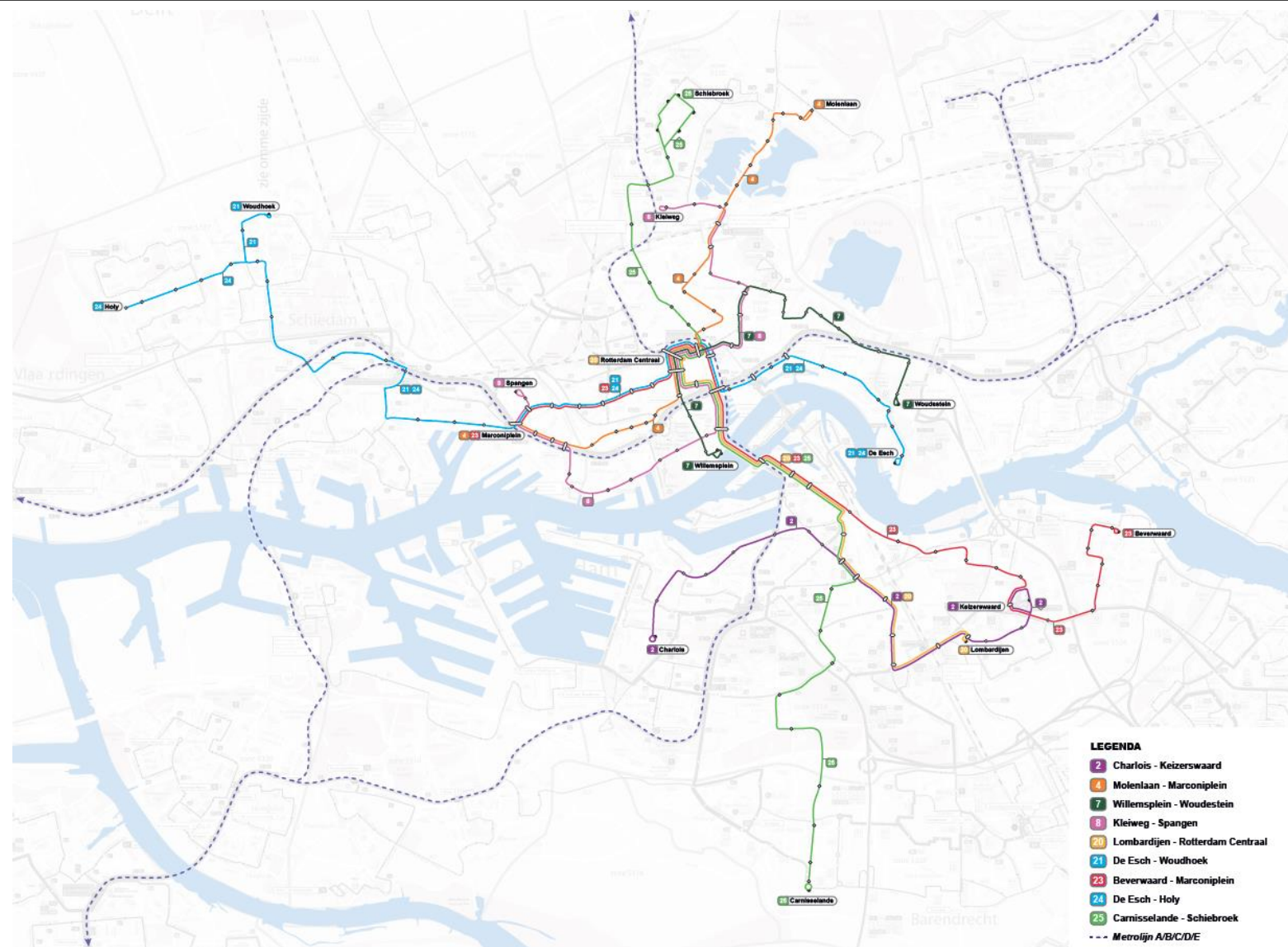
- Opgaven en doelen
- Analyse tramnetwerk (snelheid, reizigersaantallen, infrastructuur, ruimtelijke ontwikkelingen)
- Uitgangspunten voor het PTT

Naar **Plan Toekomstvast Tramnet** (Q1 2023)

- Tramnetwerk 2030 (lijnen en traminfrastructuur) met toelichting
- Effecten van de veranderingen (reizigers, kwaliteit, financieel)
- Voorstellen alternatieve OV-bediening
- Principes voor herinrichting

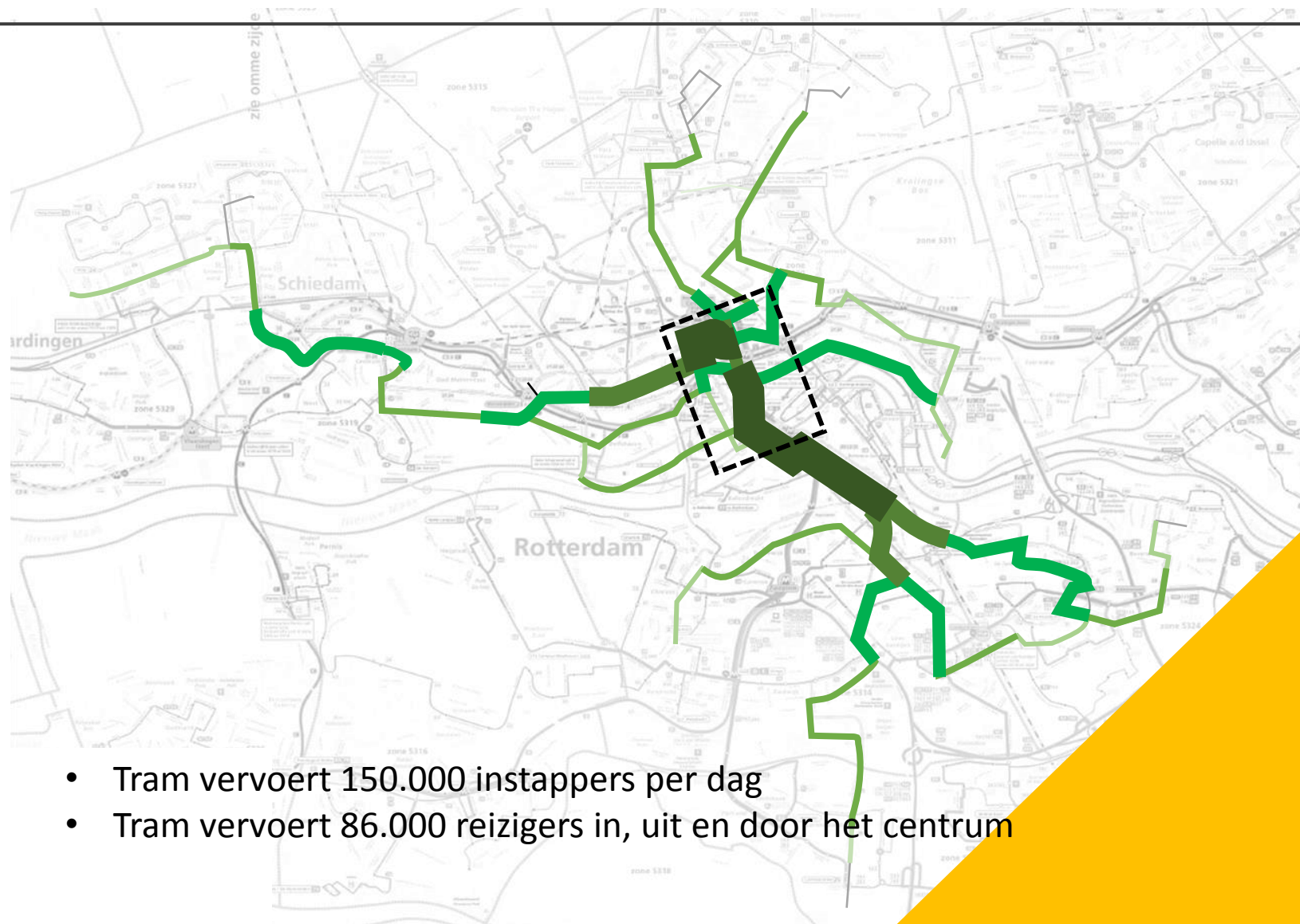
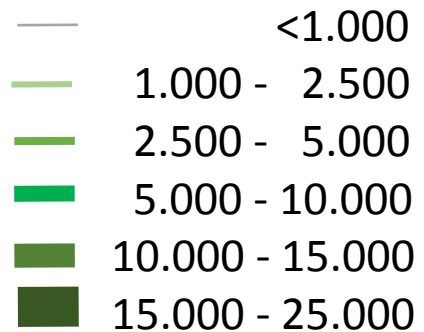
ANALYSE TOT NU TOE (vanuit OV-perspectief)

Huidig tramnetwerk en metro- netwerk



Vervoerwaarde (2019)

Reizigers per dag



- Tram vervoert 150.000 instappers per dag
- Tram vervoert 86.000 reizigers in, uit en door het centrum

Probleemanalyse

De rol van de tram op de korte afstanden zien wij kleiner worden vanwege de concurrentie van andere vervoermiddelen en de rol van de tram op de langere afstand heeft duidelijk potentie maar is nog niet goed genoeg.

Wat gaat er goed?

- Klanttevredenheid goed
- (Waardering voor tram als) hoogwaardig stedelijk vervoer waar geen metro rijdt
- Veel mensen naar het centrum brengen

Wat moet er beter?

- Te traag
- Veel conflicten in ruimtegebruik
- Te weinig bijdrage aan bereikbaarheid en reizigersgroei
- Kosten per reiziger hoog

Uitgangspunten voor toekomstig tramnetwerk

1. Tram wordt hoogwaardiger: sneller, frequenter, aantrekkelijker, aanvullend op de metro

- Gemiddelde snelheid omhoog door versnellingsmaatregelen, vooral inzet op minder stilstaan en minder langzaam rijden
- Hoge frequenties zijn aantrekkelijk (6-8x per uur), soms zeer hoge frequenties (10-16x per uur) nodig voor capaciteit in de spits (vooral op Zuid)
- Bij lage frequenties (4x per uur of minder) is vervanging door frequente buslijn interessanter voor de reiziger
- Aanvullend op metro = drukke corridors daar waar geen metro rijdt (dus niet concurreren met metro)

Uitgangspunten voor toekomstig tramnetwerk

2. Inzetten op (groeipotentie) zware assen, betere bediening (middel)lange afstand, met aandacht voor stedelijk vervoer

- Tram op Zuid als voorbeeld voor tram op Noord
- Tram belangrijk daar waar geen metro rijdt, metro-kwaliteit zoveel mogelijk benaderen
- Grote stromen uit diverse wijken en omliggende gemeenten naar belangrijke bestemmingen (werkgelegenheid, winkels, recreatieve voorzieningen)
- Sterke assen met groeipotentie op middellange afstand zijn de lijnen over Erasmusbrug, naar Schiedam en naar de Esch (o.a. woningbouw)
- Bundelen vervoerstromen

Uitgangspunten voor toekomstig tramnetwerk

- 3. Zoveel mogelijk vrije baan, minder straatspoor voor doorstroming én verkeersveiligheid**
- 4. Tram op trajecten met lage doorstroming, lage bezettingen én met goed alternatief vervalt**
 - Vermindering straatspoor
 - Vrije baan makkelijker te verenigen met duurzaam veilige inrichting, hoogwaardige fietsroutes, overzichtelijke oversteken en toegankelijke haltes
 - Betere doorstroming door minder menging met overig verkeer
 - Soms vrije baan maken (bij voldoende ruimte of ten koste van andere vervoerwijzen), soms trajecten opheffen als er geen verbetering mogelijk is en een voldoende goed alternatief gecreëerd kan worden (b.v. HOV elektrische bus)

Uitgangspunten voor toekomstig tramnetwerk

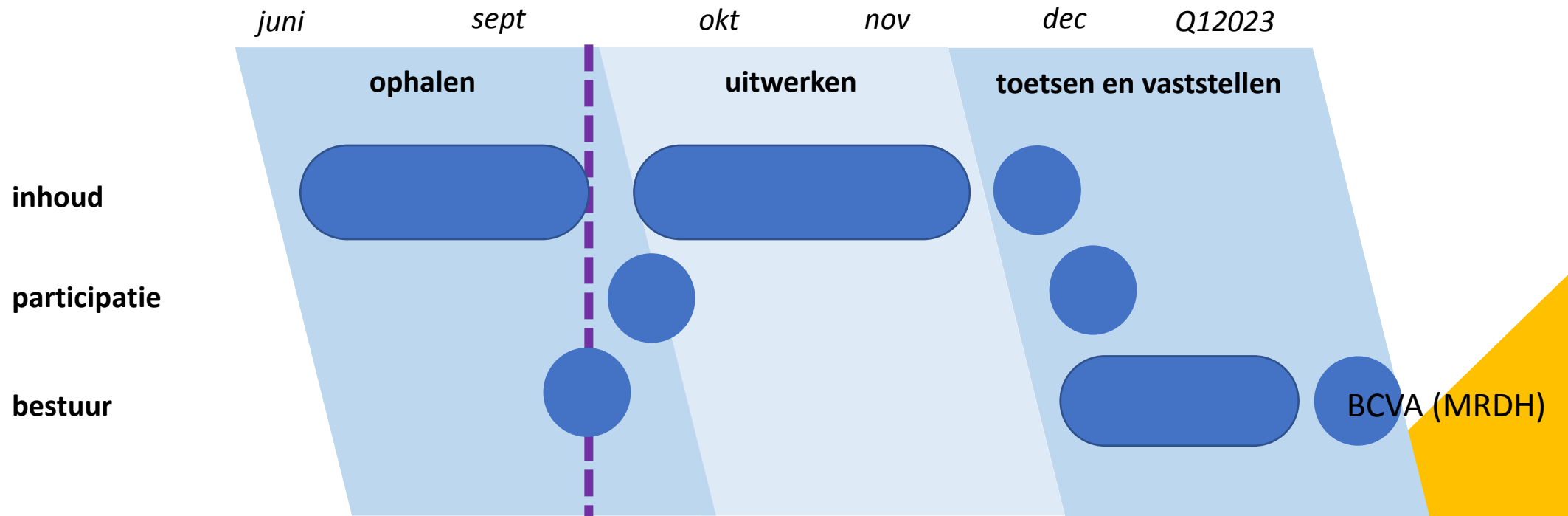
5. **Keuzes nodig voor gebruik openbare ruimte. Waar de tram blijft, is investering in snelheid en doorstroming nodig. Waar tram verdwijnt kansen voor ander gebruik weg en openbare ruimte.**

- Inzet op vrije baan voor betere doorstroming en grotere veiligheid
- Meer prioriteit bij verkeerslichten
- Hogere snelheid bij kruispunten kost meer ruimte (minder compact)
- Haltes verplaatsen, samenvoegen, toegankelijk maken
- Goede looproutes naar de haltes
- Fietsenstallingen bij tramhaltes
- Meer ruimte voor tram betekent soms minder ruimte voor auto (rijden en/of parkeren)
- Kans voor vergroenen straatbeeld
- Keuzes voor doorstroming tram in samenhang met keuzes voor verkeerscirculatie, 30 of 50 km/u, doorfietsroutes
- Slimme oversteekgelegenheden

WAT GAAN WE DOEN



Proces Plan Toekomstvast Tramnet



Participatie

PTT

Gaat over keuzes tramnetwerk
(kader voor integrale plannen)

dus

Participatie over tramnetwerk

kansen en consequenties voor de
wijk ophalen en meewegen in
besluitvorming over netwerk

Uitwerking in projecten

Integrale uitwerking naar plannen op straat

dus dan

Participatie over plannen op straat

Consequenties van integrale
plannen voor een bewoner,
ondernemer en bezoeker

Vragen?