

Toekomstplan Tram

De BKO heeft kennis genomen van het toekomstplan tram van de MRDH van 7 februari j.l., de reacties van de wijkraden daarop en de reactie van het College van B&W van Rotterdam aan de Rotterdamse gemeenteraad. Bij de BKO zijn veel bezorgde reacties van buurtbewoners binnen gekomen, vanwege het verdwijnen van lijn 7 in Kralingen, maar ook vanwege het wegvallen van veel andere verbindingen met andere stadsdelen. Lijn 7 is een belangrijkste verbinding voor inwoners van Kralingen, zowel Kralingen-oost als Kralingen-west met bestemmingen zoals De Doelen, Schouwburg, Centraal Station en omgeving Meent.

BKO voelt zich genoodzaakt om hun stem hier te laten horen, want dit plan is niet alleen rampzalig voor de ouderen van nu (die hun toegang tot de maatschappij verliezen), maar ook voor de Rotterdammer van straks: die een duurzame, veilige en groene manier van vervoer in rook ziet opgaan.

Argumenten vanuit lokaal perspectief

Aantal passagiers is laag

De MRDH en het college constateren een laag aantal dagelijkse reizigers in Kralingen Oost en overwegen opheffing van lijn 7 als oplossing. Maar waarom is het aantal reizigers zo laag? Dit is geen status quo, maar een situatie die de gemeente zelf heeft gecreëerd door werkzaamheden aan de Oudedijk in 2012 en 2016-2017. De vele werkzaamheden op diverse trajecten van lijn 7

in de afgelopen jaren hebben niet bijgedragen aan het bieden van een toekomstvast product. Reizigers die geconfronteerd worden met frequente én langdurige stremmingen, haken af, zoals het geval is bij lijn 7.

Lijn 7 was vóór 2006 de snelste OV-route naar Rotterdam Centraal, maar een routewijziging in 2011 via Crooswijk heeft de rijtijd zo verlengd dat de tram nu een impopulair alternatief is geworden. Bovendien is de dienstregeling van lijn 7 steeds verder uitgekleeft, met minder trams in de avonduren en inkorting van de route 's avonds. Dit is een neerwaartse spiraal die moet worden doorbroken.

Wij pleiten daarom voor een opdracht aan de RET om lijn 7 weer aantrekkelijk te maken als volwaardig alternatief: een logische verbinding met de stad, die vaak rijdt en gedurende de hele dag beschikbaar is. Samen met een koppeling aan de nieuwe stadsbrug ligt er potentie voor lijn 7 om een belangrijke verbinding te vormen tussen beide oevers, metrostations, treinstations en grote wijken. Dit zal leiden tot een stijging van de vraag, omdat het aanbod weer aantrekkelijk wordt. De urgentie is hoog: het openbaar vervoer is van vitaal belang voor de mobiliteit van de inwoners van Kralingen Oost en het behoud van deze lijn is essentieel voor de leefbaarheid van de wijk en de stad.

De metro als alternatief

De bewering dat lijn 7 weg kan vanwege de aanwezigheid van de metro is absurd en staat haaks op

de werkelijkheid. Hoewel de tram op sommige delen inderdaad parallel rijdt aan de metro, is er slechts één overstapmogelijkheid in Kralingen, namelijk bij Voorschoterlaan. Daarom is het irrelevant om als nadeel te noemen dat lijn 7 op de 's Gravenweg op de metro rijdt, aangezien de metro daar niet stopt. Juist de tram kan reizigers een laagdrempelige toegang bieden. Bovendien kan de tram een goede feeder-rol vervullen voor de metro. Het is selectief om het argument van dubbele lijnen te gebruiken om de tram weg te doen, omdat tram en bus op veel andere plekken in Rotterdam ook naast (of boven) elkaar kunnen rijden en elkaar versterken. Bekende voorbeelden zijn de Coolsingel, Blaak, Burgemeester van Walsumweg.

Bovendien is de metro voor veel mensen in Kralingen geen alternatief vanwege de grote afstand tot de metrostations Voorschoterlaan en Gerdesiaweg, en de onbetrouwbare toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden. De lift is onguur, traag en vaak kapot en dat laatste geldt ook voor de roltrappen. Daarnaast is de metro -zeker in de spits- vaak overvol. En er liggen geen concrete plannen en investeringen van de RET of de gemeente op tafel om snel die problemen op te lossen. Bestuurderloos rijden (en dus met hogere frequentie) is niet voor 2030 gerealiseerd en investeringen in het metrostation staan voor zover ons bekend, niet op de begroting de komende jaren. Daarnaast bedienen tram en metro andere delen van de stad: de metro komt niet langs de Vlietlaan, Crooswijk en het Noordplein.

Bovendien; het metrosysteem is gericht op relatief lange afstanden (Ommoord/Nesselande – Beurs of ErasmusMC) terwijl de tram vooral voor korte en middellange afstanden (3 á 5 km.) een optimaal vervoerssysteem is. Kortom: de doelgroep van de tram is een andere dan voor de metro, waardoor beide systemen elkaar aanvullen en geen concurrenten van elkaar zijn.

De bus als alternatief

In de plannen wordt ook gesproken over alternatieve vormen van vervoer. Maar ook die snijden geen hout. Zo zou een nieuwe bus 50 dan gaan rijden over de Gordelweg naar station Noord. Lijn 50 rijdt vanaf de Oudedijk via de Jericholaan naar de Kralingse Plaslaan en Boezemlaan: in de Jericholaan liggen verkeersdrempels en bij de Kralingse Plaslaan moet voorrang worden verleend aan het autoverkeer. Bewoners van de Jericholaan zitten niet te wachten op een bus in hun straat.

Bovendien; deze alternatieve busverbinding wordt voorgesteld via een van de meest filegevoelige wegen van Rotterdam. De Gordelweg. Het lijkt daarom des te meer vreemd dat lijn 7 juist moet wijken vanwege de filegevoeligheid.

Het argument dat de bus beter in “groene straten” past (30 km/uur) snijdt geen hout. Een bus heeft meer ruimte nodig dan de tram en scoort in klantwaardering in veel gevallen lager dan een tram.

Daarnaast wordt de bus aan geprezen (brief van College van 22 maart) als een flexibel alternatief. Wat er flexibel is aan een bus, is de BKO onbekend, behalve dat buslijnen in de regel nog veel gemakkelijker op te heffen zijn dan tramlijnen. Als we naar andere plekken in Rotterdam kijken waar bussen als vervanging voor trams werden geïntroduceerd, dan werden ze snel weer wegbezuinigd. Zoals op de Bergselaan. En Crooswijk, waar bus 38 in tegenstelling tot de tram vroeger, 's avonds niet meer rijdt en overdag slechts om het half uur.

Bovendien wijst wetenschappelijk onderzoek van de TU Delft en andere instellingen uit dat bussen ook al rijden zij elektrisch, altijd minder aantrekkelijk zijn dan trams. Dat komt door de betrouwbaarheid, het comfort, het gemak en de zekerheid van het bestaan van een tramlijn ten opzichte van een bus. In vervoerkundige termen gaat het hier over de 'trambonus'. Het lijkt er niet op dat met die wetenschappelijke bril naar dit plan is gekeken. Dus we kunnen erop rekenen dat de nieuwe bus nog minder reizigers zal trekken en op termijn ook zal verdwijnen. Kralingers moeten dus genoeg nemen met een zeer onzeker alternatief. En laten we eerlijk zijn, dat de nieuwe bus elektrisch wordt aangedreven is geen voordeel. De tram rijdt al elektrisch in Kralingen sinds 1905.

De Oudedijk en 's Gravenweg zonder tramrails

Als het aan de MRDH ligt, dan gaan de rails zo snel mogelijk uit de straat. Ook hier kan de BKO de redeneerwijze van de vervoersautoriteit niet volgen. De rails liggen er pas zo'n 10 jaar in en kunnen met gemak 30 jaar mee. Door de tramlijn 7 te schrappen, worden er miljoenen aan investeringen vernietigd en wordt deze vorm van duurzame mobiliteit teruggeworpen naar het verleden. Waarom is in 2011 zoveel geld gestoken in nieuwe rails, als het nu allemaal voor niets lijkt te zijn geweest?

Daarnaast maakt de BKO zich grote zorgen over de toekomst van de Oudedijk en de 's-Gravenweg zonder tramrails. De MRDH schrijft in het persbericht van 7 februari dat straten waar de tram verdwijnt groener en duurzamer zullen worden. Ten eerste gaat niet de MRDH maar de gemeente daarover en ten tweede: wij begrijpen niet waarom een straat zonder tram groener is.

Daarnaast het punt over veiligheid en fietsers. Er wordt genoemd dat, net als op de Nieuwe Binnenweg, de tramrails onveilig zijn voor fietsers. Maar op een klein stukje Vlietlaan na, rijdt de fietser nergens direct naast of op de trambaan, maar overal op eigen fietspad. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Oostzeedijk, waar de tram wel blijft. Bovendien zijn Rotterdammers al meer dan 100 jaar gewend aan het fietsen in straten waar de tram rijdt. Dat is dus wederom een zeer selectieve toepassing van argumenten van de kant van de gemeente.

De BKO voorziet dat wanneer lijn 7 daar verdwijnt en de tramrails wordt opgeruimd er voor het autoverkeer een racebaan ontstaat; het zal niet zo zijn dat er een 30 km/uur weg van gemaakt wordt (Erftoegangsweg) omdat fietsers dan op de rijbaan moeten fietsen.... Dit is het paard achter de wagen spannen!

In het PTT en de Collegebrief is aangegeven dat in een stadstraat waar een tram rijdt geen snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateau) kunnen worden aangelegd. Busreizigers (en chauffeurs!) zitten niet te wachten op een busreis over drempels, terwijl het tramstel als natuurlijke snelheidsremmer fungeert. Er zijn daarnaast goede voorbeelden waar tram, fietsverkeer en (beperkt) autoverkeer goed samengaan(o.a. Sarphatistraat in Amsterdam).

De tram zou veel te duur zijn



In het PTT (tabel 2 op pagina 42) is een overzicht opgenomen van kosten en opbrengsten van de tramlijnen in Rotterdam. Hieruit blijkt dat de reizigersopbrengsten en de exploitatiekosten elkaar dekken. Het infra-onderhoud en de kapitaallasten bedragen € 45 mln. op jaarbasis. Het vervangen van tramlijnen door buslijnen betekent hogere exploitatiekosten voor de bus. Aan het bussysteem moeten ook de kosten van onderhoud en beheer van de weginfrastructuur worden toegerekend. De vraag is overigens ook of bij de € 45 mln. voor de traminfrastructuur geen oneigenlijke kosten zijn

meegenomen (aanpak wegprofiel etc.). Overigens ontbreekt een navolgbare onderbouwing van de in tabel 2 van het PTT opgenomen kosten.

Tenslotte: de investeringen voor het PTT zijn geraamd op € 50 tot € 60 mln. De realiteit is dat de investeringslasten altijd hoger uitvallen. Uitgaande van een percentage van 25% kostenverhoging bedragen de investeringslasten € 63 tot € 75 mln. (!). De bezuinigingsopgave van de MRDH bedraagt € 4,0 mln/jaar. Dit betekent dat de exploitatie van de lijnen 4, 7 en 8 nog minstens 15 tot ca. 20 jaar gecontinueerd kunnen worden.

Algemene noot

Tot slot nog een algemene noot: **nergens** in West Europa wordt vandaag de dag een tramnet zo grondig wegbezuinigd als in Rotterdam. Juist het omgekeerde is waar. Overal hebben beleidsmakers, ambtenaren en politici ingezien dat trams een duurzame en veilige vorm van vervoer zijn en een belangrijke sociale functie vervullen voor inwoners van een stad.

Het is dan ook geen verrassing dat veel steden die in de jaren '50 en '60 hun tramlijnen schraptten, daar nu spijt van hebben. Utrecht, Luik en vele Franse steden hebben hun trams weer teruggebracht en met succes.

Waarom zou Rotterdam, nu de leefbaarheid van de stad onder druk staat, het aantal inwoners toeneemt en de auto steeds minder relevant wordt, de tram in de ban doen en geen volwaardige alternatieven aanbieden?

Daarom tot slot de oproep: veeg dit plan van tafel, investeer in de tram en zorg er voor dat Kralingen op een prettige manier bereikbaar is en blijft.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat er in het PTT heel veel argumenten zijn “gebruikt en gezocht” om het enige doel (bezuinigen) te rechtvaardigen. Wij verbazen ons dan ook over de mate van deskundigheid en de samenstelling van de projectgroep die het rapport heeft opgesteld. Van deskundige mobiliteitsadviseurs en beleidsambtenaren bij de MRDH, RET en gemeente Rotterdam mag verwacht worden dat zij andere opties dan het rücksichtslos bezuinigen bij het opstellen van het PTT in beschouwing nemen!