

Rotterdam, 31 maart 2023

Geachte commissieleden,

Ik heb de afgelopen weken gebruikt om mij te verdiepen in het rapport Plan Toekomstvast Tramnet. En de inbreng van wijkraden en de reacties van het college daarop.

Ik heb dat vooral gedaan vanuit mijn belangen als bewust zo veel mogelijk per OV-reizende Rotterdammer. Ik zit bijna iedere dag in de tram. De auto komt bij ons vrijwel alleen in beweging als het OV echt geen goed alternatief biedt. Ik woon in een wijk (Kleiwegkwartier) waar helaas een belangrijke OV-verbinding (tramlijn 8) dreigt te verdwijnen. Verder heb ik een achtergrond in het OV (zowel in de operationele planning en uitvoering als in de communicatie) en beschik ik over ruime kennis en ervaring m.b.t. de ontwikkelingen in de OV-sector in de EER-landen.

Ik ben niet in de gelegenheid om persoonlijk te komen inspreken dus ik stuur u mijn opmerkingen schriftelijk.

De media-berichten over de plannen van de MRDH lieten me schrikken. De lezing van het rapport nog meer. De reacties van sommige wijkraden lijken mij uitstekend hout te snijden. Andere wat minder. Wat ik daarin vooral mis is een integrale benadering van mobiliteit in Rotterdam. Er komen ook bewoners uit andere stadsdelen met de tram door of naar Delfshaven of het Oude Noorden, maar er wordt vooral het eigen stoepje schoongeveegd.

De reacties van het college daarop ademen naast een door mij als nogal arrogant ervaren toonzetting vooral een totaal ontbrekend besef van of begrip voor degenen om wie het echt gaat: de Rotterdammers die werkelijk met het OV-reizen. Ja die zijn er nog, en het zijn er een paar honderdduizend. En dan nog al die forensen van buiten en die toeristen.

Mijn samenvatting van dit rapport: het rammelt nog erger dan de Citadis trams van de RET. Het plan bevat nauwelijks concrete feiten over de huidige situatie. De argumentatie waarom de tram op verschillende plaatsen moet verdwijnen wordt vooral geformuleerd in beelden en emoties, overgoten met een dosis wensdenken over rooskleurige maar niet uitgewerkte alternatieven. Cijfers ter onderbouwing zie je weinig. Reizigersaantallen komen pas (spaarzaam) boven tafel in een brief van het college, relatiestatistiek ontbreken. Waarom zouden reizigers uit het Kleiwegkwartier voortaan niet meer naar de markt op de Binnenrotte willen, maar met z'n allen naar de Oudedijk? Er wordt alleen geredeneerd in haltes, loopafstanden en theoretische reistijdberekeningen. Die echt niet aansluiten bij de reispatronen en reisbehoefte van veel van de klanten. En met de salami-redenering over het aantal reizigers op een lijn (snij er een stukje af, dan hou je het grootste stuk over) wordt voorbijgegaan aan het feit dat bijvoorbeeld de genoemde 1000 reizigers vanaf de Kleiweg (die daar (!) te weinig zouden zijn voor een tramlijn) onderdeel uitmaken van het totale aantal reizigers van tramlijn 8, die ter hoogte van de Meent nou eenmaal een stuk drukker is dan bij het Bergpolderplein. Maar de reizigers tussen Zaagmolenbrug en Kleiweg zullen grotendeels afhaken als daar geen OV-verbinding meer is. Want als ik 500 meter moet gaan lopen naar een halte van een bus of 1000 meter naar de halte van een tram die mij beide niet meer brengen waar lijn 8 mij bracht, is het OV mij voor een flink deel kwijt. We pakken de auto om onze inkopen te doen in Berkel en de cafés en restaurants rond het Zwaanshals zien ons ook niet meer. En bent u toevallig wel eens in het donker door het Melanchthonpark naar het metrostation gelopen? Bijna niemand in onze wijk durft dat, dus dat is geen acceptabel alternatief.

De sfeer van het rapport is: de tram is duur, de tram is lastig, de tram is ouderwets, de tram is gevaarlijk, de tram moet weg. Die vooringenomenheid spuit je tegemoet. Er wordt bijvoorbeeld

beweerd dat 'verkeersremmers' niet mogelijk zijn in straten met tramrails. Dat je geen verkeersdrempels in tramrails kunt leggen is heel erg logisch. Maar de wil om andere oplossingen te zoeken is er niet eens: de tram weghalen is veel makkelijker (behalve voor de gedupeerde reizigers). Ik moest meteen denken aan de banken in de hal van het Centraal Station.....

Het idee om parkeerplaatsen 'op te offeren' om de straat voor fietsers en langzaam rijdende trams en auto's beter in te richten komt ook niet omhoog. De Zaagmolenstraat is niet smal door de tramrails, zoals wordt beweerd, maar door de parkeerplaatsen aan twee zijden in die smalle straat.

Ik stuitte op tegenstrijdige argumentaties, die gebruikt worden naar gelang het in de kraam te pas komt. Voorbeeld: lijn 7 rijdt op de Oudedijk tussen de auto's en dat is hinderlijk. Maar hij wordt vervangen door een HOV (?) bus 50. Rijdt die op de Oudedijk dan over een vrije busbaan? Dat kan voor Lijn 7 dus ook. Behalve als je dat niet wilt. Ik denk zelf dat die bus gewoon tussen de auto's gaat rijden. En het verschil met tramlijnen is: buslijnen verdwijnen vaak binnen de kortste keren weer. Of ze gaan steeds minder vaak rijden. Niet op basis van uitgebreide rapporten, maar met een pennestreek. Zie bijvoorbeeld buslijn 35, die dus ooit HOV-bus moet gaan worden. Sinds vorig jaar rijdt die bus 's avonds nog maar 1x per uur. En de laatste ritten van de dag zijn helemaal geschrapt. Als klant kom je daar dan tot je verrassing achter.

Lijn 7 is langzamer dan de MRDH/RET wenst omdat hij de (door de MRDH/RET bedachte) omweg door Crooswijk neemt. Vroeger nam hij de kortste weg naar de Goudsesingel, via de Boezemweg. Die rails liggen er allemaal nog, op vrije baan, dus als je wilt is de snelste verbinding van Kralingen naar CS morgen weer in te stellen. Sneller en comfortabeler dan de metro. En voor de reizigers nog goedkoper ook. Want u weet het misschien (of niet): met de OV-chipkaart moet je ook betalen voor alle kilometers aan (voor jou onnodige) omwegen die een tram of bus maakt. Een kwestie van omdenken. Maar daar lijkt dit rapport niet voor geschreven.

De mening van de klanten komt alleen naar voren in een vermelding dat reizigers de tram waarderen. Maar vervolgens past die waardering niet in de excel-doelstellingen van het rapport: de tram moet weg. Dus komt dat tevredenheidsaspect niet meer terug. Tramreizigers kunnen best tot 800 meter lopen (een nieuwe MRDH-norm?) of extra overstappen of de fiets nemen. De reistijd van de passagiers tussen vertrekpunt en bestemming wordt langer, maar de trams gaan wel sneller rijden. Dat is het doel, van deze naar binnen gerichte, operationele, technische benadering. Er zijn stapels onderzoeken beschikbaar over klantbehoeften, overstapweerstand en de effecten die bezuinigingsoperaties als deze hebben op het aantal klanten. Maar die lijken geen rol te spelen. Dit rapport gaat niet over goed en beter OV, maar over zo goedkoop mogelijk OV. Niet over OV als serieus alternatief voor de auto.

Aandoenlijk zijn de passages over aantrekkelijke looproutes en metroliften die minder defect zijn en minder stinken. Als je voor die aspecten een rapport als dit nodig hebt, heeft de lat blijkbaar al jarenlang erg laag gelegen en heeft niemand opgelet.

Wat de reizigers van dit alles vinden is niet gevraagd. Er schijnt een "Metrocov" te bestaan, maar wat die er van vinden zie ik niet. OV-reizigers laten niet zo gauw van zich horen. Ze klagen misschien een keer bij de klantenservice maar als dat 3x geen resultaat heeft hou je daar ook mee op. Je schikt je naar het steeds verder krimpande aanbod. Of je keert het OV de rug toe, zoekt je eigen alternatieven. Want dat is blijkbaar wat de overheid van je wil. In tegenstelling tot automobilisten, die voortdurend meer ruimte inpikken dan efficiënt en sociaal is. Met knipperlichten aan op de fietsstrook, op het fietspad, op de stoep, op laad/loszones, op gehandicaptenparkeerplaatsen, op de tramrails. Zonder dat je bekeurd wordt.

De nauwelijks klagende en zich zeer efficiënt en 100 % elektrisch over zeer weinig wegoppervlak verplaatsende tramreizigers op de Nieuwe Binnenweg mogen 800 meter gaan lopen omdat automobilisten en pakketbezorgers 50 meter lopen al te ver vinden. En omdat de MRDH vindt dat jouw tram te langzaam rijdt en niet vol genoeg zit.

Op de Bergweg, hoek Noordsingel is te zien hoe het ook kan. De coffeeshop geeft aan: wie dubbel parkeert wordt niet bediend. Ik heb daar met lijn 4 nog nooit stil hoeven staan.

Wat de achterliggende oorzaken zouden kunnen zijn van de in algemene termen geformuleerde onvolkomenheden in het tramsysteem wordt in het rapport helaas niet genoemd. Begrijpelijk. Want voor je het weet komt naar voren dat een deel van de genoemde als negatief benoemde aspecten van het RET-tramaanbod (teruglopende gemiddelde snelheid, minder reizigers, oncomfortabele dan wel slecht toegankelijke haltes) in de afgelopen 10-15 jaar bevorderd zijn door (het nalaten van) acties van de zijde van de Gemeente, RET en MRDH. En dus allang verbeterd hadden kunnen zijn. De Citadis-trams zijn alleen goed toegankelijk vanaf een verhoogd perron. Ze vervingen in 2010 de oudere trams waarvan de onderste instaptrede 10 cm lager! lag dan bij de Citadis. Het vanaf straatniveau naar boven klimmen in een Citadis is voor veel ouderen niet weggelegd. Sinds 2010 hebben Gemeente, MRDH en RET (die daarbij meestal naar elkaar wijzen) echter nagelaten verhoogde halteperrons aan te leggen bij 17 van de 22 tramhaltes in Hillegersberg. In die **13 jaar** zijn heel wat van mijn buurtbewoners afgehaakt omdat ze niet goed meer kunnen instappen. Dus dat het aantal reizigers in lijn 4 en 8 is afgenomen is onderdeel van een proces wat in OV-land vaker wordt toegepast: een zodanig product aanbieden dat het aantal klanten steeds verder afneemt, tot je een reden hebt de lijn op te heffen wegens te weinig reizigers.



Al 13 jaar geen perrons aanleggen, dus onhandig instappen. Tot de laatste klanten afhaken.

Zoiets kun je ook doen met een dienstregeling: zorgen dat 2 lijnen direct achter elkaar rijden, waarna er 18 minuten niks komt. (lijnen 4 en 8) Of de bus laten vertrekken 2 minuten voordat de overstappers op station Noord aankomen met de ieder half uur rijdende Sprinter (zo verdwenen ooit de buslijnen 35 en 39 van station Noord).

Twintig jaar geleden had Rotterdam een voorbeeldfunctie op het gebied van doorstroming van het OV. Auto's moesten wel eens wachten, maar toen had men nog het besef dat 1 tram met 70 reizigers 10x zo snel over een kruispunt gaat dan 70 mensen in 60 auto's. Desondanks moeten volle trams al jarenlang op de Schiekade om de haverklap stilstaan omdat 1 auto (met gemiddeld 1,1 inzittende) voorrang krijgt om linksaf te slaan. Vroeger konden twee trams achter elkaar in één groenfase een kruispunt oversteken, tegenwoordig moet de tweede volle tram opnieuw een minuut (of 2) wachten. Om die toestanden te verbeteren zou geen rapport over het Tramnet in 2030 nodig moeten zijn, het kan ook volgende week. Als je maar beseft dat trampassagiers de schaarse ruimte in de stad een stuk beter benutten dan automobilisten en dus terecht beloond worden met voorrang. Voor je het weet gaat de snelheid van het tramsysteem nog dit jaar omhoog. Als je maar wilt.....

Als zeer bezorgde en verontwaardigde burger wil ik ook nog dit kwijt, mede namens een seniore buurvrouw voor wie lijn 8 hier voor de deur haar verbinding met de rest van de wereld vormt : u staat op het punt om ingrijpende en onomkeerbare, negatieve ingrepen goed te keuren in het OV-aanbod voor heel veel Rotterdammers en voor heel veel bezoekers van onze stad (en de aanpalende gemeenten). Nergens in Europa staat in één klap zo'n groot deel van een fijnmazig stadstramnet ter discussie. Integendeel: in tientallen steden is/wordt de tram gezien als oplossing voor mobiliteitsproblemen in steeds verder verdichtende steden. Ook zonder vrije trambaan, in autoluw of autovrij gemaakte straten. Ook in steden met metronetten die een stuk uitgebreider en fijnmaziger zijn dan het Rotterdamse. In landen waar blokkeren van OV-doorstroming niet tot nationaal geaccepteerde gewoonte is geworden. Rotterdam dreigt nu terug te gaan naar de jaren vijftig, toen trams in veel landen als ouderwets werden gezien en het veld moesten ruimen. Wilt u voorwaarts naar het verleden?

Er blijkt uit het rapport ook grote urgentie om tramrails z.s.m. te verwijderen. Realiseer u daarbij dat die rails sneller zijn opgebroken dan dat ze na voortschrijdend inzicht weer opnieuw worden aangelegd. Het rapport geeft een treffend voorbeeld: er is veel weerstand tegen het aanleggen van tramrails op een deel van de Groene Hilledijk. Waar ooit al tramrails hebben gelegen. Een ander voorbeeld is zeer actueel: de tramrails in de Claes de Vrieselaan (tussen Middellandplein en Mathenesserlaan) zijn afgelopen week buiten dienst gesteld en worden in april 2023 opgebroken. Weer een mogelijkheid minder om belangrijke tramlijnen 21, 23, 24 om te leiden bij geplande of ongeplande stremmingen. In Den Haag (ook MRDH) gebeurt dat soort saneringen niet, daar zet men vol in op omleidingsmogelijkheden in het tramnet. Waarom daar wel en in Rotterdam niet?

In dat verband: Juist deze week deed de burgemeester van Brussel een duidelijke uitspraak: "Een van de domste dingen die Brussel ooit gedaan heeft voor haar mobiliteit was het opdoeken van ons fijnmazige tramnetwerk, vanaf de jaren zestig." En: "Mijn plan moet een joekel van een historische vergissing terugdraaien, want trams zijn gewoon ontzettend handig in een stad. Ze zijn snel en comfortabel voor veel mensen tegelijk, ze zijn voorspelbaar en ze parkeren nooit op het voetpad." Brussel is daarom bezig tientallen nieuwe kilometers tramlijn aan te leggen, terwijl er al een groot metro- en tramnetwerk is. Als je maar wilt....

Ik begrijp dat het voor u lastig is om op basis van zo'n rapport en van al die verschillende tegengeluiden een weloverwogen beslissing te nemen. Ik weet niet welke adviseurs er achter dit MRDH-rapport zitten. Maar een contra-expertise door een gerenommeerd vervoerskundig adviesburo lijkt mij zeer de moeite waard om als beslissers meer zekerheid te verkrijgen over de juiste weg. In het belang van de stad, de Rotterdammers en de bezoekers van buiten. Laat u niet opjagen door de MRDH, die alvast wil afbreken zonder dat de nieuwbouwplannen bekend zijn. Het zou vervelend zijn als er over 10 of 20 jaar geconcludeerd moet worden dat er domme dingen gedaan zijn. Dat zien we in de afgelopen jaren al veel te vaak.

Met vriendelijke groet,