



Advies over inkorten tramlijn 4

De Metropoolregio Rotterdam – Den Haag heeft een nieuw lijnenplan gemaakt voor het openbaar vervoer waardoor er vanaf 2030 geen tram meer rijdt over de Nieuwe Binnenweg. Tram 4 zal blijven bestaan op de route van Eendrachtsplein naar Station Noord.

De Wijkraad Dijkzigt – Oude Westen heeft over dit voorstel gesproken in zijn vergadering van 6 maart 2023. Ter voorbereiding heeft de Wijkraad losse gesprekken gevoerd op straat met bewoners en ondernemers en op maandag 6 maart een avond georganiseerd voor bewoners en ondernemers om te vertellen wat zij vinden van de plannen met tram 4. Een samenvatting van de opmerkingen en opvattingen is:

- Als ik kijk, zit de tram altijd vol. En ik gebruik hem zelf ook veel.
- De metro is geen goed alternatief omdat de stations onhandig ingedeeld zijn, de liften het vaak niet doen en erg smerig zijn.
- Tram 4 hoort op de Nieuwe Binnenweg, dat is al jaren zo
- Patiënten kunnen niet meer bij de apotheek komen

Er zijn ook bewoners en ondernemers het idee om tram 4 van de Nieuwe Binnenweg af te halen toejuichen.

- Er komt meer ruimte voor fietsers en voetgangers
- Er komt meer ruimte voor groen
- De aangekondigde herinrichting heeft zonder tram een kans om van de Nieuwe Binnenweg een prachtige straat te maken
- Er zijn genoeg alternatieven om met openbaar vervoer te reizen
- Als ik naar de tram kijk, zit die altijd maar 1/3^{de} vol, behalve tijdens de spitsuren.
- Ik geloof de cijfers, dus ook dat de tram niet rendabel is.

In delen van de stad, waar de tram meer ruimte heeft en er geen vervoersalternatieven zijn is tram 4 van andere betekenis dan in Dijkzigt – Oude Westen.

De Wijkraad constateert dat een heroverweging van het lijnennet wel mogelijk is maar dat voor zo'n besluit wel aan basisvoorwaarden moet zijn voldaan. De wijkraad moet erop toezien dat participatie van burgers degelijk is en dat het gemeentebestuur rekening houdt met de belangen op wijkniveau. Wij constateren dat het tot nu toe gevolgde participatieproces niet voldoet aan de eisen van de gemeente en ook niet aan de eisen die

de MRDH er zelf voor dit project aan heeft gesteld. Ook constateren we dat onvoldoende is gekeken naar het ondervangen van de negatieve gevolgen voor ons gebied.

Voor de Wijkraad gelden de volgende uitgangspunten voor het openbaar vervoer en de participatie over ingrepen daarin.

- Openbaar vervoer moet binnen redelijke afstand bereikbaar zijn
- Openbaar vervoer moet goed toegankelijk zijn, ook voor mensen die slecht ter been zijn
- Er moet aandacht zijn voor ouderen en minder validen. Dat staat weliswaar in het plan, maar de aanlooptijd en de fysieke toegankelijkheid voor die groepen zijn een punt van zorg. Die zorg wordt niet goed genoeg onderbouwd in het plan.
- De verschillende lijnen van bus, tram en metro moeten goed op elkaar aansluiten, ook in de vertrektijden waardoor passagiers zo weinig mogelijk wachttijd hebben
- Een wijziging in de verbindingen van het openbaar vervoer moet deel uitmaken van een alomvattend plan voor de Nieuwe Binnenweg waarbij de alternatieven voor het openbaar vervoer en de inrichting van de straat voor het overige verkeer moeten meewegen.

Het participatieproces voldoet niet aan de voorwaarden die het plan van MRDH daaraan heeft gesteld. Er is alleen geïnformeerd, maar niet geparticipeerd.

De tekst in het plan van MRDH luidt:

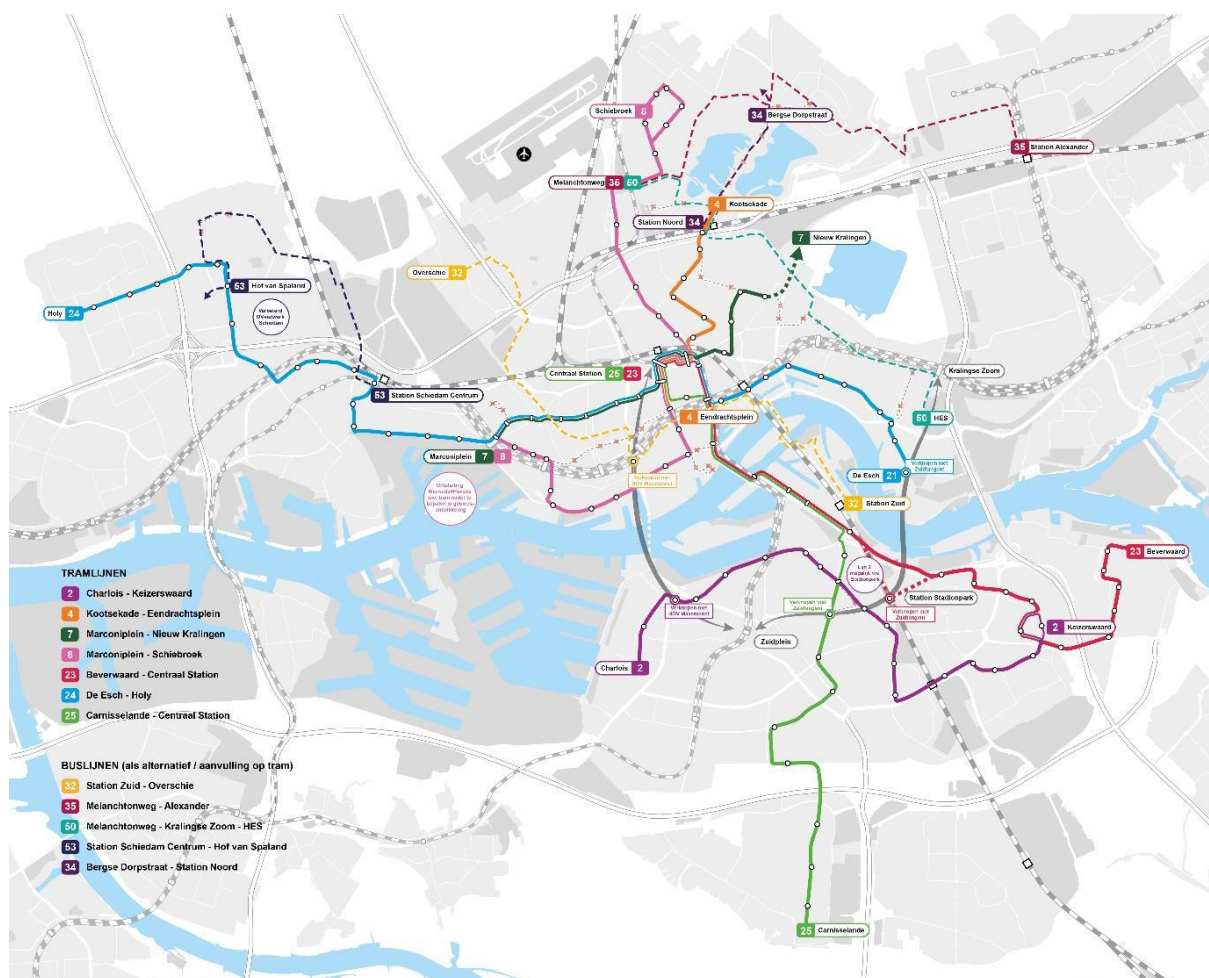
“Sinds het Contourenplan is in een proces van co-creatie en participatie dit toekomstplan opgesteld. Daarbij is zowel gebiedsgericht, met meerdere beleidssectoren en met de vier tramgemeenten gewerkt. Betrokken bij dit proces zijn in het bijzonder, naast de eerdergenoemde organisaties, de Rotterdamse wijkraden en de reizigersorganisatie Metrocov.”

Dat was misschien het voornemen van de projectorganisatie, maar dat is niet gebeurd. Er zijn weliswaar vijf bijeenkomsten georganiseerd onder de naam participatiesessie. Op zorgvuldige wijze is er voorlichting gegeven en er was volop gelegenheid om vragen te stellen. Daarmee is slechts de onderste trede van de participatieladder gehaald. Co-creatie is de een-na-hoogste trede van de ladder en bestaat uit samen bedenken en maken. Op die trede hebben de MRDH en de wijkraden zich niet begeven.

Ons advies is dan ook om geen besluit over het schrappen van een tramverbinding over de Nieuwe Binnenweg te nemen tot aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- Participatie in de vorm van co-creatie bij het maken van een nieuw inrichtingsplan voor de Nieuwe Binnenweg en de alternatieven voor de tramlijn. Daarbij moet de rol van de Wijkraad vooral het toezien op de kwaliteit van de participatie zijn.
- Met de Wijkraad de vinger aan de pols houden bij het realiseren van bereikbaarheid van de stad en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Daarbij vragen wij speciale aandacht voor de extra druk die zal ontstaan op het metrostation Beurs door de passagiers die straks niet meer met de tram naar Rotterdam Centraal.
- Een goed alternatief is ontwikkeld voor tram 4, bijvoorbeeld door een elektrische bus met gelijkvloerse instap zodat mensen die slecht ter been zijn toch gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer in het gebied.

Advies van de wijkraad Delfshaven-Schiemon betreffende het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 regio Rotterdam



Auteur: C. Zandgrond namens de wijkraad Delfshaven-Schiemon
Opdrachtgever: gemeente Rotterdam, wethouder Mobiliteit

Rotterdam, maart 2023

Inhoudsopgave

1.	Voortraject	2
1.1	Participatiebijeenkomst	2
1.2	Tweede participatiebijeenkomst	2
1.3	Verzoek gevraagd advies	2
1.4	Voorlopig advies	2
2	Tramlijn 8	3
2.1	Behoud tramlijn 8	3
2.2	Tweede halte Schiemond	3
2.3	Alternatieve route tramlijn 8	4
2.4	Bereikbaarheid Sparta-stadion Het Kasteel	6
3.	Herinrichting buitenruimte	7
3.1	Herinrichting buitenruimte als overweging	7
3.2	Samenhang uitvoering Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven	7
3.3	Fiets- en looproute naar Nieuwe Binnenweg	8
3.4	Toegankelijkheid Schiedamseweg	9
4.	Advies	9
4.1	Samenvatting adviezen	9
4.2	Toelichting en vragen	10
5.	Bronnenlijst	10



1. Voortraject

1.1 Participatiebijeenkomst

In het kader van het Plan Toekomstvast Tramnet zijn de wijkraden door de wethouder Mobiliteit uitgenodigd voor een participatiebijeenkomst, die op 28 november 2022 heeft plaatsgevonden. Namens de wijkraad Delfshaven-Schiemondd is het lid Chris Zandgrond (portefeuillehouder Mobiliteit) aanwezig geweest. De meeste, doch niet alle, door lid Zandgrond tijdens de participatiebijeenkomst aangedragen punten zijn terug te zien in de bijlage bij het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (hierna te noemen: PTT).¹ Zo is de grote afhankelijkheid van de tram genoemd², zijn de oversteekbaarheid rondom de tramhalte Schiemondd en bij de kruising bij de Lage Erfbrug³ ter sprake gekomen en zijn de ontwikkelingen in het M4H-gebied benoemd.⁴ Een belangrijk door lid Zandgrond aangedragen punt ontbreekt echter in de bijlage, te weten de wenselijkheid van een tweede tramhalte bij Schiemondd. Dit punt is wel besproken, maar om onduidelijke redenen niet opgenomen in de bijlage. In punt 2.2 zal de wenselijkheid van een tweede halte bij Schiemondd worden toegelicht.

1.2 Tweede participatiebijeenkomst

Bij de participatiebijeenkomst op 28 november 2022 was alleen de wijkraad Delfshaven-Schiemondd vertegenwoordigd. Op 16 januari 2023 is een tweede participatiebijeenkomst georganiseerd, om de afwezige wijkraden alsnog in de gelegenheid te stellen het Contouren Plan Toekomstvast Tramnet te bespreken. De wijkraad Delfshaven-Schiemondd is bij deze tweede bijeenkomst niet aanwezig geweest, nu reeds uitvoerige bespreking heeft plaatsgevonden tijdens de eerste participatiebijeenkomst.

1.3 Verzoek gevraagd advies

Per e-mail van 23 januari 2023 is de verdere planning rondom het PTT kenbaar gemaakt.⁵ Op 6 februari 2023 is het PTT vrijgegeven en zou het direct aan de wijkraden worden doorgezonden voor het uitbrengen van een gevraagd advies. Er is geen verzoek bij de wijkraad Delfshaven-Schiemondd binnengekomen, waarop het lid Zandgrond op 19 februari 2023 het PTT heeft opgevraagd bij de assistent van de wethouder Mobiliteit. Op 20 februari 2023 is het PTT met de begeleidende brief alsnog ontvangen.⁶

1.4 Voorlopig advies

De wijkraad Delfshaven-Schiemondd heeft pas op 20 februari 2023 kennis kunnen nemen van het PTT, terwijl het advies uiterlijk 13 maart 2023 ingediend dient te zijn.⁷ Gelet op de korte resterende termijn is het voor de wijkraad Delfshaven-Schiemondd niet mogelijk participatie van bewoners te organiseren en de uitkomsten hiervan te verwerken in het advies. Het voor u liggende advies betreft derhalve een voorlopig

¹ Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 regio Rotterdam, februari 2023

² Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 73

³ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 74

⁴ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 76

⁵ E-mail van M.T. Balk aan de wijkraadscoördinatoren d.d. 23 januari 2023

⁶ E-mail van M.T. Balk aan lid Zandgrond d.d. 20 februari 2023

⁷ Brief van wethouder aan wijkraden d.d. 7 februari 2023 / kenmerk M2301-7536

advies, waarbij de wijkraad zich het recht voorbehoudt om op een later moment dit advies nog aan te vullen.

2. Tramlijn 8

2.1 Behoud tramlijn 8

- 2.1.1 In het PTT is tramlijn 8 behouden, maar zal deze een ingekorte route gaan rijden. Alle haltes in het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemondd blijven behouden. De wijkraad Delfshaven-Schiemondd is hier blij mee. In het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemondd is tramlijn 8 de enige vorm van openbaar vervoer. De tram wordt dan ook veelvuldig gebruikt. Met name de tramhaltes Pieter de Hoochweg en Schiemondd zijn van groot belang voor de bereikbaarheid van de wijk. De tramhalte Pieter de Hoochweg voor de bereikbaarheid van het Lloydkwartier en de diverse onderwijsinstellingen rondom de halte, de tramhalte Schiemondd voor de bereikbaarheid van Schiemondd en de mobiliteit van het grote aantal oudere en/of slecht ter been zijnde bewoners aldaar. Tramlijn 8 is daarnaast belangrijk voor het verplaatsen van bewoners naar het centrum, naar het centraal station, naar voorzieningen en naar metrostations alwaar zij verder kunnen reizen.
- 2.1.2 In het PTT wordt de verwachting uitgesproken dat er een sterke groei van reizigers naar de Westzeedijk zal plaatsvinden.⁸ De wijkraad Delfshaven-Schiemondd verwacht dat het hier zowel om tramreizigers, automobilisten en fietsers zal gaan. Deze verwachting wordt met name ingegeven door de ontwikkeling van het M4H-gebied, hetgeen duizenden extra bewoners en daarmee reizigers tot gevolg zal hebben. In dit kader is ontlasting van de Westzeedijk door tramlijn 8 ook in de toekomst van groot belang.
- 2.1.3 De wijkraad Delfshaven-Schiemondd wordt in deze standpunten ook ondersteund door de RMA waarin de bereikbaarheid van Schiemondd en het Lloydkwartier nadrukkelijk zijn genoemd als aandachts- en verbeterpunten.⁹ Het behoud van tramlijn 8 is voor de bereikbaarheid van deze gebieden dan ook cruciaal.
- 2.1.4 Het inkorten van tramlijn 8 rondom de begin- en eindhaltes van de lijn, is voor de bewoners van Delfshaven-Schiemondd minder van belang, nu tramlijn 8 voornamelijk wordt gebruikt voor het reizen naar het centrum, naar andere OV-haltes en naar voorzieningen in de buurt. De verhoogde snelheid van de trams, tot slot, zal de reistijd verkorten, hetgeen de wijkraad Delfshaven-Schiemondd als een positieve ontwikkeling bestempelt.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemondd adviseert tramlijn 8 en de bestaande haltes in het wijkraadsgebied te behouden.

2.2 Tweede halte Schiemondd

- 2.2.1 In het Contouren Plan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam¹⁰ dat als uitgangspunt

⁸ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 3

⁹ RMA gebiedskaart Delfshaven, augustus 2022

¹⁰ Contouren Plan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam, maart 2022

voor de participatiebijeenkomst van 28 november 2022 diende, zijn drie versies opgenomen, waarbij tijdens de participatie-bijeenkomst duidelijk naar voren kwam dat de versie “Tram is snel”¹¹ binnen de projectgroep en onder ambtenaren de voorkeur genoot. Ook de wijkraad Delfshaven-Schiemond is voorstander van de plannen voor tramlijn 8 in deze versie. Dit hangt met name samen met de langgekoesterde wens voor een tweede tramhalte bij Schiemond en de te verwachten mobiliteitsopgave ten aanzien van het M4H-gebied.

- 2.2.2 Zoals in de RMA opgenomen, is de bereikbaarheid van Schiemond een aandachts- en verbeterpunt.¹² De wijkraad Delfshaven-Schiemond onderschrijft dit punt en zet zich in voor verbetering van de bereikbaarheid van Schiemond in onder andere haar wijkplan. De wijkraad Delfshaven-Schiemond ziet een oplossing onder andere in het bewerkstelligen van een tweede tramhalte ter hoogte van de Pelgrimstraat en Vierhavenstraat. Bijkomend voordeel is dat ook de bewoners van de nieuwe woongebouwen Diepeveen gebruik kunnen maken van deze tramhalte, als ook toekomstige bewoners van het M4H-gebied.
- 2.2.3 De wijk Schiemond kent een groot aantal oudere, hulpbehoevende bewoners, die gelet op hun sociaaleconomische achtergrond ook bovengemiddeld zijn aangewezen op het openbaar vervoer.¹³ De dichtstbijzijnde tramhalte Schiemond ligt in delen van de wijk Schiemond ruim 700 meter van woningen af. Hier komt bij dat er geen andere vormen van openbaar vervoer in de omgeving beschikbaar zijn. De welzijnspartij Stichting WilskrachtWerkt levert al jaren een wijkbus binnen Schiemond, maar is sterk afhankelijk van subsidie. Toekenning van de subsidie is echter wankel gebleken, waarbij de stichting en het leveren van deze vorm van vervoer bij het ontbreken van een andere aanbieder dreigden te verdwijnen, waardoor deze vorm van vervoer slechts een instabiele aanvulling is op het hoogwaardige openbaar (tram)vervoer. Een tweede tramhalte zou uitkomst kunnen bieden door levering van een stabiele vorm van openbaar vervoer in een behoevende wijk.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert een tweede tramhalte ter ontsluiting van Schiemond te realiseren, al dan niet in combinatie met een alternatieve route van tramlijn 8 (zie punt 2.3).

2.3 Alternatieve route tramlijn 8

- 2.3.1 Zoals benoemd in punt 2.2.1 is in het tijdens de participatiebijeenkomst besproken Contouren Plan met name de versie “Tram is snel” aan bod gekomen, waarbij tramlijn 8 een alternatieve route rijdt: de tram rijdt in dat geval in plaats van via de Spanjaardstraat naar metrostation Delfshaven, via de Vierhavenstraat naar metrostation Marconiplein.¹⁴ Overwegingen hiervoor zijn kostenefficiëntie (op het traject tussen metrostation Delfshaven en metrostation Marconiplein concurreert de

¹¹ Contouren Plan Toekomstvast Tramnet, p 22-23

¹² RMA gebiedskaart Delfshaven, augustus 2022

¹³ De wijkraad Delfshaven-Schiemond hecht eraan op te merken dat dit in de officiële cijfers mogelijk niet naar voren komt als gevolg van het feit dat het CBR de wijken Schiemond en Lloydkwartier cijfermatig als één wijk ziet, terwijl Schiemond en Lloydkwartier een zeer andere bevolkingssamenstelling hebben.

¹⁴ Contouren Plan Toekomstvast Tramnet, p 22-23

tram met metro), de verhoogde snelheid met kortere reistijd als gevolg en de verstedelijking van het M4H-gebied.

- 2.3.2 Alhoewel het M4H-gebied buiten het wijkraadsgebied van de wijkraad Delfshaven-Schiemondd valt, zullen ontwikkelingen in dit gebied invloed hebben op (de bereikbaarheid van) het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemondd. Daarnaast heeft de wethouder in zijn brief van 11 oktober 2022 uitdrukkelijk het verkennen van de mogelijkheden die de tram kan spelen in de bereikbaarheid van M4H genoemd.¹⁵ De wijkraad Delfshaven-Schiemondd zal daarom ook de ontwikkelingen in het M4H-gebied meenemen in haar advies.
- 2.3.3 Gelet op verstedelijking van het M4H-gebied door de bouw van tenminste 2.500 woningen en de verwachte sterke groei van reizigers naar de Westzeedijk¹⁶, ziet de wijkraad Delfshaven-Schiemondd de alternatieve route van tramlijn 8 via de Vierhavenstraat als logische route. Dat in het PTT aan de ene kant diverse malen over het M4H-gebied, de te verwachten impact op de bereikbaarheid en het tramnet wordt gesproken, maar er vervolgens geen rekening wordt gehouden met ontsluiting van dit gebied, is onbegrijpelijk. In het PTT wordt letterlijk gesteld dat de tram een bijdrage kan gaan leveren aan de OV-bereikbaarheid van verstedelijkingslocaties als M4H.¹⁷
- 2.3.4 De wijkraad Delfshaven-Schiemondd herkent en deelt de door de wijkraad Mathenesse opgevoerde zorgen met betrekking tot het M4H-gebied. Zonder hoogwaardige tramverbinding, voorziet de wijkraad Delfshaven-Schiemondd verkeersproblemen die hun weerslag op het wijkraadsgebied van zowel Mathenesse als Delfshaven-Schiemondd zullen hebben. Zo zal er meer autoverkeer te verwachten zijn op de Vierhavenstraat en de Westzeedijk, maar is ook de bereikbaarheid van dit gebied voor bewoners van Delfshaven-Schiemondd die gebruik willen maken van de voorzieningen in het M4H-gebied van belang. Omgekeerd geldt dit uiteraard ook voor bewoners van het M4H-gebied die de omliggende wijken willen bezoeken. Op dit moment is er al (te) veel autoverkeer op de Westzeedijk, hetgeen regelmatig files en opstoppen veroorzaakt. Dit bemoeilijkt het verkeer van en naar met name het Lloydkwartier en Schiemondd. Een toename van het autoverkeer zal de situatie enkel verslechteren.
- 2.3.5 Op dit moment liggen slechts aan de randen van het M4H-gebied haltes, te weten tram-, bus- en metrohalte Marconiplein en tramhalte Schiemondd. Van belang is dat deze twee haltes hemelsbreed maar liefst anderhalve kilometer uit elkaar liggen. Toekomstige bewoners van het M4H-gebied zullen in sommige gevallen dus hemelsbreed 750 meter, maar feitelijk meer, van een halte verwijderd zijn. Met de aanleg van een groot aantal nieuwe woningen, dient ontsluiting van het gebied middels openbaar vervoer plaats te vinden. Aansluiting met bestaande haltes is gezien de afstanden onvoldoende. Niet onbenoemd kan het gegeven dat het M4H-gebied en de Big Shops nu al niet, althans zeer slecht, bereikbaar zijn met het openbaar vervoer blijven.

¹⁵ Brief van wethouder aan wijkraden d.d. 11 oktober 2022 / kenmerk M2209-7537

¹⁶ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 3

¹⁷ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 3

- 2.3.6 Zoals benoemd in punt 2.2 is de wijkraad Delfshaven-Schiemond groot voorstander van een tweede tramhalte bij Schiemond. Het realiseren van een tweede tramhalte bij Schiemond kan in samenhang plaatsvinden met de alternatieve route van tramlijn 8 via de Vierhavenstraat en zal de bereikbaarheid van het gebied verbeteren. Deze route van de tram is reeds voorzien, door de aanleg van een brede middenberm in de Vierhavenstraat waar tramspoor aangelegd kan worden, zonder dat deze de weg zelf hindert. Realisatie van deze route zal derhalve beperkte hinder voor verkeer en omwonenden opleveren.
- 2.3.7 De wijkraad Delfshaven-Schiemond herkent de zorgen van de wijkraad Bospolder-Spangen-Tussendijken voor wat betreft de bereikbaarheid van de markt op het Visserijplein en de wenselijkheid van een tramroute over de Schiedamseweg voor oudere en slecht ter been zijnde bewoners. Daarnaast is de bereikbaarheid van in Bospolder-Spangen-Tussendijken gelegen lagere scholen vanuit met name Schiemond een aandachtspunt, mede gelet op de onveilige fiets- en looproutes rondom de Schiedamseweg. Dit neemt echter niet weg dat een tram via de Vierhavenstraat zeer wenselijk is en dat op het traject tussen metrostation Delfshaven en metrostation Marconiplein de tram concurreert met de metro. Met het verdwijnen van tramlijn 8 in de Schiedamseweg ontstaat bovendien de mogelijkheid voor herinrichting van de straat, zodat onder andere de veiligheid van fiets- en looproutes verbeterd kan worden. Een mogelijke optie waarbij de wensen van de verschillende wijkraden gecombineerd worden, zou kunnen zijn tramlijn 8 in een lusroute te laten rijden, waarbij zowel over de Vierhavenstraat als de Schiedamseweg wordt gereden.
- 2.3.8 De wijkraad Delfshaven-Schiemond realiseert zich dat om diverse redenen het niet mogelijk kan zijn tramlijn 8 zowel via de Vierhavenstraat als de Schiedamseweg te laten rijden, alhoewel dit gezien de wensen van de verschillende wijkraden in het gebied wel de voorkeur geniet. Indien slechts één route gerealiseerd kan worden, dan spreekt de wijkraad Delfshaven-Schiemond de voorkeur uit voor de alternatieve route waarbij de tram via Schiemond en de Vierhavenstraat naar Marconiplein rijdt; hierbij dient dan de tweede tramhalte bij Schiemond te worden gerealiseerd.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert tramlijn 8 een alternatieve route over de Vierhavenstraat te laten rijden, waarbij een tweede tramhalte bij Schiemond wordt gerealiseerd, al dan niet gecombineerd met een lusroute via de Schiedamseweg.

2.4 Bereikbaarheid Sparta-stadion Het Kasteel

- 2.4.1 Met de inkorting van lijn 8 zal er geen vaste tram meer rijden naar het Sparta-stadion, maar zal de lijn eindigen bij Marconiplein. Bewoners van het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemond, als ook van andere wijken, maken bij wedstrijden in Het Kasteel echter veelvuldig gebruik van tramlijn 8. Wanneer Feyenoord speelt, wordt er tijdelijk extra openbaar vervoer ingezet om supporters van en naar het stadion te brengen. Om de aan- en afvoer van supporters in goede banen te leiden, zou eenzelfde oplossing gevonden kunnen worden voor de bereikbaarheid van Het Kasteel, door bij wedstrijden tramlijn 8 wel te laten rijden tot halte Spartastraat.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemondd adviseert tramlijn 8 in afwijking van de reguliere dienstregeling in het geval van wedstrijden in Het Kasteel te laten doorrijden tot halte Spartastraat.

3. Herinrichting buitenruimte

3.1 Herinrichting buitenruimte als overweging

3.1.1 In het PTT zijn mogelijkheden tot herinrichting van de buitenruimte meegenomen in de overwegingen.¹⁸ Uitdrukkelijk wordt in het PTT genoemd dat het verwijderen van tramspoor het uitgangspunt is.¹⁹ Met het wegvallen van de tram in diverse gebieden, zullen andere vervoersmogelijkheden gebruikt moeten worden, waarbij met name aan fietsen en lopen wordt gedacht. Van belang is in dit geval dat de gebieden waarin de tram verdwijnt per fiets en lopend goed bereikbaar zijn en de veiligheid van fietsers en voetgangers wordt verbeterd. Om dit te bewerkstelligen zal in sommige gevallen herinrichting van de buitenruimte nodig zijn. Ook de wijkraad Delfshaven-Schiemondd ziet mogelijkheden en noodzaak tot herinrichting van diverse plekken binnen en buiten het wijkraadsgebied. Nu herinrichting uitdrukkelijk als overweging is meegenomen bij de totstandkoming van het PTT, gaat de wijkraad Delfshaven-Schiemondd er vanuit dat, gelijktijdig met uitvoering van het PTT, herinrichting van de betrokken gebieden door de gemeente met prioriteit plaatsvindt.

3.2 Samenhang uitvoering Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven

3.2.1 De wijkraad Delfshaven-Schiemondd constateert op diverse punten samenhang van de Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven²⁰ met het PTT. Uitvoering van het PTT geeft mogelijkheden en noodzaak tot herinrichting van bepaalde knelpunten, die ook in de door de wijkraad Delfshaven-Schiemondd in haar wijkplan omarmde Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven worden genoemd. In het oog springen de oversteekbaarheid rondom de (bestaande) tramhalte Schiemondd en de herinrichting van het kruispunt Havenstraat/Schiedamseweg bij de Lage Erfbrug.

Oversteekbaarheid tramhalte Schiemondd

3.2.2 De wijk Schiemondd is door haar ligging ontkoppeld van de rest van het (wijkraads)gebied. De drukke Westzeedijk vormt een barrière voor verbinding. De oversteekbaarheid rondom de (bestaande) tramhalte Schiemondd laat sterk te wensen over. Dit punt is tijdens de participatiebijeenkomst benadrukt en is bekend binnen de gemeente. In de Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven is herinrichting van de oversteekplaats bij tramhalte Schiemondd als aandachtspunt opgenomen, waarbij het ontwerp voorziet in een betere verbinding van Schiemondd met omliggende wijken in het algemeen en met Historisch Delfshaven in het bijzonder.²¹ In het geval tramlijn 8 een alternatieve route gaat rijden, zal de tramhalte Spanjaardstraat komen te vervallen, waarbij de tramhalte Schiemondd het logische alternatief vormt. Toename van gebruik van de tramhalte Schiemondd door bewoners van Historisch Delfshaven en Bospolder-Spangen-Tussendijk is dan ook waarschijnlijk, waardoor de noodzaak voor

¹⁸ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 38

¹⁹ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 43

²⁰ Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, 2020

²¹ Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, p 109

herinrichting van de oversteekplaats bij tramhalte Schiemond toeneemt. Ook de voorziene vergroening van het gebied juicht de wijkraad Delfshaven-Schiemond toe, gezien het gebrek aan een groen in de wijk.

Herinrichting kruispunt Havenstraat/Schiedamseweg bij de Lage Erfbrug

- 3.2.3 Het kruispunt bij de Lage Erfbrug wordt door zowel autorijders, fietsers als voetgangers als onoverzichtelijk en gevaarlijk bestempeld. In de bijlage bij het PTT is de kruising eveneens genoemd.²² Ook in de RMA is dit kruispunt als aandachts- en verbeterpunt opgenomen, specifiek voor zover het gaat om de afslagmogelijkheid van fietsers en het afsluiten van de brug voor doorgaand verkeer.²³ Met het verdwijnen van tramlijn 4, zal er geen tram meer over de Lage Erfbrug rijden en zal de tram niet langer een weggebruiker zijn op het kruispunt aldaar. Door het wegvallen van de tramlijn zijn bewoners aangewezen op andere vervoersmiddelen, zodat barrières voor andere vervoersvormen dienen te worden weggenomen. Dit maakt – naar mening van de wijkraad Delfshaven-Schiemond ook zonder het PTT – hoognodige herinrichting van dit kruispunt noodzakelijk.
- 3.2.4 Herinrichting van het kruispunt is onderdeel van de Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, waarbij de aandacht ligt op fietsers en voetgangers, vergroening en mogelijkheden voor terrassen.²⁴ Het kruispunt zal daarmee overzichtelijker en veiliger worden, de verblijfskwaliteit zal verbeteren, alsmede zal de doorstroming voor fietsers en voetgangers verbeteren. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van de Nieuwe Binnenweg en de Schiedamseweg. De wijkraad Delfshaven-Schiemond is voorstander van herinrichting van dit kruispunt, welk punt ook in haar wijkplan is opgenomen.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert de Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven uit te voeren voor wat betreft de herinrichting van tramhalte Schiemond en het kruispunt Havenstraat/Schiedamseweg bij de Lage Erfbrug.

3.3 Fiets- en looproute naar Nieuwe Binnenweg

- 3.3.1 Met het wegvallen van tramlijn 4 zal de bereikbaarheid van de Nieuwe Binnenweg verslechteren. Bewoners van het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemond zullen met het verdwijnen van tramlijn 4 met de fiets of lopend naar de Nieuwe Binnenweg moeten reizen via de Lage Erfbrug of de Pieter de Hoochbrug. Zoals uiteengezet in punt 3.2.3 wordt de kruising bij de Lage Erfbrug (met name door fietsers) als gevaarlijk bestempeld. Ook de huidige inrichting van de Nieuwe Binnenweg wordt door fietsers als onprettig ervaren, waarbij de Nieuwe Binnenweg in de top 10 van straten met de meeste ongelukken met de tram staat.²⁵ Het tramspoor, gecombineerd met de smalle van de weg, het autoverkeer en dubbel geparkeerde voertuigen zijn hier de oorzaak van. Indien fietsen en lopen de alternatieven voor tramlijn 4 zijn, zal de Nieuwe Binnenweg heringericht moeten worden om voor fietsers en voetgangers aantrekkelijk en veilig te blijven. Daarnaast zal het kruispunt bij de Lage Erfbrug heringericht moeten worden.

²² Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 74

²³ RMA gebiedskaart Delfshaven, augustus 2022

²⁴ Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, p 109

²⁵ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 22

- 3.3.2 Vanuit Historisch Delfshaven verdient in dit kader ook het Piet Heynsplein aandacht. Voor fietsers en voetgangers reizend vanuit Historisch Delfshaven leidt de route naar de Nieuwe Binnenweg via het Piet Heynsplein. Door de vele hoogteverschillen en het ontbreken van fietspaden, vormt deze locatie een barrière,²⁶ hetgeen vervolgens versterkt wordt door de onoverzichtelijke en gevaarlijke situatie bij de Lage Erfbrug. Herinrichting van het Piet Heynsplein is onderdeel van de door wijkraad Delfshaven-Schiemond in haar wijkplan omarmde Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven.²⁷

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert de fiets- en looproutes naar de Nieuwe Binnenweg te verbeteren door herinrichting van de kruising bij de Lage Erfbrug, de Nieuwe Binnenweg en het Piet Heynsplein.

3.4 Toegankelijkheid Schiedamseweg

- 3.4.1 Indien wordt besloten tramlijn 8 niet (meer) over de Schiedamseweg te laten rijden, zal ook een herinrichting van de Schiedamseweg wenselijk zijn. Bewoners van het wijkraadsgebied Delfshaven-Schiemond zullen in dat geval met de fiets of lopend naar de Schiedamseweg reizen. Ook (met name in Schiemond woonachtige) scholieren van de verschillende lagere scholen zullen geen gebruik meer kunnen maken van de tram en met de fiets of lopend naar school moeten reizen. Deze weg is thans slecht toegankelijk en gevaarlijk voor fietsers. Met het verdwijnen van tramspoor ontstaat ruimte voor een ruimere opzet waarbij fietsers en voetgangers een nadrukkelijke plek krijgen. Ook biedt dit mogelijkheden voor vergroening, hetgeen de verblijfskwaliteit van de straat ten goede zal komen. Ook het kruispunt bij metrohalte Delfshaven zal, door het verdwijnen van de tramlijn, opnieuw ingericht kunnen worden.

Advies: De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert in het geval van het verdwijnen van tramlijn 8 op de Schiedamseweg de fiets- en looproutes naar en op de Schiedamseweg te verbeteren door herinrichting van de Schiedamseweg en het kruispunt bij metrohalte Delfshaven.

4. Advies

4.1 Samenvatting adviezen

- 4.1.1 In zijn geheel gezien is de wijkraad Delfshaven-Schiemond positief over het behoud van tramlijn 8, maar ziet zij mogelijkheden voor verbetering van het PTT op het vlak van toekomstgerichtheid voor wat betreft het M4H-gebied. Daarnaast ziet de wijkraad Delfshaven-Schiemond ruimte voor en noodzaak van herinrichting van de openbare ruimte op mobiliteitsknelpunten.
- 4.1.2 De wijkraad Delfshaven-Schiemond adviseert aldus:
- tramlijn 8 en de bestaande haltes in het wijkraadsgebied te behouden;
 - een tweede tramhalte ter ontsluiting van Schiemond te realiseren, al dan niet in combinatie met een alternatieve route van tramlijn 8;

²⁶ Concept Plan Toekomstvast Tramnet, p 74

²⁷ Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, p 93

- tramlijn 8 een alternatieve route over de Vierhavenstraat te laten rijden, waarbij een tweede tramhalte bij Schiemonnd wordt gerealiseerd, al dan niet gecombineerd met een lusroute via de Schiedamseweg;
- tramlijn 8 in afwijking van de reguliere dienstregeling in het geval van wedstrijden in Het Kasteel te laten doorrijden tot halte Spartastraat;
- de Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven uit te voeren voor wat betreft de herinrichting van tramhalte Schiemonnd en het kruispunt Havenstraat/Schiedamseweg bij de Lage Erfbrug;
- de fiets- en looproutes naar de Nieuwe Binnenweg te verbeteren door herinrichting van de kruising bij de Lage Erfbrug, de Nieuwe Binnenweg en het Piet Heynsplein;
- in het geval van het verdwijnen van tramlijn 8 op de Schiedamseweg de fiets- en looproutes naar en op de Schiedamseweg te verbeteren door herinrichting van de Schiedamseweg en het kruispunt bij metrohalte Delfshaven.

4.2 Toelichting en vragen

De wijkraad Delfshaven-Schiemonnd is uiteraard bereidt nadere toelichting te geven en eventuele vragen naar aanleiding van dit advies te beantwoorden. Wendt u zich hiervoor tot het door de wijkraad Delfshaven-Schiemonnd hiertoe aangewezen lid Chris Zandgrond (portefeuillehouder Mobiliteit) via c.zandgrond@wijkraadrotterdam.nl.

5. Bronnenlijst

Brief van wethouder aan wijkraden d.d. 11 oktober 2022 / kenmerk M2209-7537
 Brief van wethouder aan wijkraden d.d. 7 februari 2023 / kenmerk M2301-7536
 Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 regio Rotterdam, februari 2023
 Contouren Plan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam, maart 2022
 E-mail van M.T. Balk aan de wijkraadscoördinatoren d.d. 23 januari 2023
 E-mail van M.T. Balk aan lid Zandgrond d.d. 20 februari 2023
 RMA gebiedskaart Delfshaven, augustus 2022
 Visie Openbare Ruimte Historisch Delfshaven, 2020



Advies over Plan Toekomstvast Tramnet – wijkraad Blijdorp-Bergpolder-Liskwartier

Bij brief d.d. 7 februari 2023 (kenmerk M2301-7536 - 23bo003179) ontvingen wij uw verzoek om advies over de inhoud van het gemeentelijke advies over PTT aan de MRDH. Onderstaand treft u ons advies aan.

Algemeen

In het algemeen juichen wij toe dat de MRDH nadenkt over een toekomstbestendig in samenwerking met de gemeente Rotterdam. Ook stellen wij op prijs dat wijkraden bij deze beraadslaging worden betrokken. Het gaat er immers vooral om, lokale knelpunten te onderkennen in een generiek plan. De uitgangspunten van het plan kunnen wij onderschrijven, met kanttekening*:

1. Sneller * met behoud van verkeersveiligheid
2. Minder trajecten met alternatieven * met aandacht voor de effectiviteit daarvan
3. Kiezen voor betere buitenruimte * met aandacht voor verkeers-luwe wijken

Noord

Verdwijnen tram uit Benthuiserstraat en Zaagmolenstraat

Door het vervallen van het noordelijk deel van lijn 8 verdwijnt de tram uit deze straten. Positief is daarbij uiteraard de mogelijkheden die gegeven wordt aan de buitenruimte. Het verkeer in beide straten wordt belemmerd door de tram en draagt bij tot gevaarlijke situaties. Het biedt een kans voor de gemeente om – samen met de wijkraad – de herinrichting van deze straten aan te pakken.

Door het verdwijnen van de tram wordt evenwel de verbinding dwars door het Oude Noorden - tussen bergweg/benthuiserstraat en zaagmolenbrug - weggeknipt. Deze verbinding wordt niet alleen gebruikt door Noorderlingen, maar ook door Hillegersbergers, Crooswijkers en Kralingers. Wij lezen dat er een nieuwe frequente buslijn van station Noord

langs Crooswijk naar Kralingen gaat rijden. Of dit een acceptabel alternatief voor bewoners is, is de vraag. Graag worden wij hoe dan ook betrokken bij de uitwerking van dit alternatief.

Snellere trams op Schiekade, Bergweg – Noordsingel

Wij zijn blij om te constateren dat bij de ontwikkeling van snellere trajecten zorgvuldige aandacht zal worden besteed aan de complete herinrichting van de verkeerssituatie, waarbij verkeersveiligheid voorop staat. Ook bij de uitwerking van deze plannen worden wij graag betrokken.

Schiekade-Schiebroek (Lijn 25)

Wij zijn verheugd om te lezen dat deze lijn behouden blijft, zeker omdat dit een snelle verbinding vormt met het Sint Franciscus Gasthuis “aan de overkant”.

Mogelijke verhoging frequentie

Wij lezen dat door doorkoppeling van de nieuwe lijnen het mogelijk wordt de frequentie van trams te verhogen (uiteraard op basis van vervoervraag). Wij blijven graag van ontwikkelingen op dit gebied op de hoogte.

Aandacht voor ouderen en minder validen

Wij zijn blij om te lezen dat erkend wordt, dat alle nieuwe maatregelen uiteindelijk een probleem kunnen vormen voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen en minder validen. Hier zal maatwerk moeten worden geboden. Ook hierover denken wij graag mee.

Samenvattend

Wij juichen de ontwikkeling van een degelijk en toekomstbestendig tramnetwerk toe, met de wens:

1. Betrokken te willen worden bij de herinrichting van de Benthuiserstraat en Zaagmolenstraat als gevolg van het verdwijnen van de tram.
2. Betrokken te willen worden bij de ontwikkeling van de nieuwe buslijn die als alternatief zal worden geboden voor het verdwijnen van de tram op deze straten.
3. Betrokken te willen worden bij de herinrichting van straten in het kader van “versnelling” (Schiekade, Bergweg-Noordsingel).
4. Op de hoogte gehouden te willen worden over de vervoersvraag op lijnen 7,8 en 25 en de daaraan gekoppelde mogelijkheid, de frequentie te verhogen.
5. Betrokken te willen worden bij ontwikkeling van alternatief vervoer voor ouderen en minder validen die mogelijk problemen krijgen door de nieuwe plannen.



**Gemeente
Rotterdam**

Van: Wijkraad Het Lage Land, Prinsenland, 's-Graveland
Telefoon: 14 010
E-mail: GebiedPrinsAlexander@rotterdam.nl

Uw kenmerk: M2301-7536-23bo003179
Ons kenmerk: [D2303-237343](#)
Bijlage(n): -

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP ROTTERDAM

Per email verzonden
Aan het college van B en W Rotterdam
De heer V.P.G. Karremans
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Onderwerp: Gevraagd advies concept Plan
Toekomstvast Tramnet 2030

Datum: 13 maart 2023

Geachte wethouder Karremans,

U heeft ons op 7 februari 2023 gevraagd om advies te geven over het concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 met referentienummer M2301-7536-23bo003179. De wijkraad Het Lage Land, Prinsenland, 's-Graveland heeft dit advies 13 maart 2023 vastgesteld.

Ons advies is:

In de vergadering van de wijkraad LLPG dd. 9 maart 2023 is het Plan toekomstvast Tramnet Rotterdam aan de orde geweest. De wijkraad is er erkentelijk voor dat – hoewel er in onze wijken op dit moment geen tramlijnen zijn – in de allerlaatste regel van het rapport onze wijken genoemd worden. Wij onderstrepen deze zin: “Verbetering van het OV in de wijken Lageland – Prinsenland - 's Graveland (westelijk deel van Alexander).” In ons jaaractieplan is dit één van de prioriteiten. Wij dringen er bij u op aan naar analogie van het plan voor het Tramnet nu op korte termijn ook een dergelijk plan voor het busnet te maken. In dat kader kan dan vormgegeven worden aan de verbetering van het OV in onze wijken.

Het is ons uiteraard bekend dat er in het kader van de plannen van A(lexander) naar Z(uidplein) en de nieuwe oeververbinding over een tramlijn in onze wijken gesproken wordt. Dat juichen wij toe, maar op korte of middellange termijn zal dat niet gerealiseerd worden. Een busplan zou in de periode tot de uitvoering van A-Z in een leemte voorzien. Wij rekenen op uw aandacht voor deze wens van ons.

Wij vragen u om ons advies over te nemen. Graag ontvangen wij uw reactie binnen 6 weken. Ook worden wij graag op de hoogte gehouden van verdere besluitvorming.



Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens de wijkraad Het Lage Land, Prinsenland, 's-Graveland,

H.M. Davids

Oana Visser-Baicu



A purple ink signature of Oana Visser-Baicu, featuring a prominent, stylized 'V' and 'B'.

Voorzitter

Wijkraadcoördinator



Bijlage(n):

-

cc. Griffie



**Gemeente
Rotterdam**

Van: Wijkraad Bospolder-Spangen-
Tussendijken
Telefoon: 14 010
E-mail: gebieddelfshaven@rotterdam.nl

Kenmerk:

Onderwerp: Gevraagd advies concept Plan
Toekomstvast Tramnet 2030

Datum: 15 maart 2023

College van Burgemeester en
Wethouders
T.a.v. Wethouder Karremans
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Onderwerp:

Gevraagd advies concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030

Geachte heer Karremans,

In uw brief van 7 februari vraagt u om het college advies te geven over de inhoud van het gemeentelijk advies over het concept **Plan Toekomst tramnet** (PTT) aan de Metropoolregio (MRDH). Aan dit verzoek geven de wijkraden Bospolder-Spangen-Tussendijken en Mathenesse graag gehoor.

In het PTT wordt beschreven dat sinds de uitkomst van het Contourenplan (voorjaar 2022) in een proces van co-creatie en participatie dit toekomstplan (PTT) is opgesteld. Als betrokkenen worden de Rotterdamse wijkraden genoemd. Volgens ons is er nauwelijks sprake geweest van betrokkenheid van de wijkraden. Wel hebben we een uitnodiging gehad voor een participatiesessie over het contourenplan. Deze hebben we om diverse redenen niet kunnen bijwonen.

Daarom heeft de wijkraad Bospolder-Spangen-Tussendijken zelf een gesprek aangevraagd met de wethouder. Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 16 januari, voorafgegaan door een voorlichtingsbijeenkomst van uw ambtenaren en in combinatie met de wijkraden Middelland-Nieuwe Westen en Dijkzigt-Oude Westen. Tijdens deze bijeenkomst hebben de wijkraden hun bezwaren wat betreft de mogelijke inkortingen van tram 4 en 8 (geen tram meer op Nieuwe Binnenweg en in Spangen beneden) in ons gebied voorgelegd. Uw reactie toen was er begrip voor te hebben dat een gebied als Spangen beneden niet afgesloten kan worden en u noemde een bus als mogelijk alternatief. Wat betreft de Nieuwe Binnenweg vroeg u indien mogelijk om een gezamenlijk advies van de drie wijkraden. Voor zover wij weten spreken alle drie de wijkraden zich uit voor behoud van de tram op de Nieuwe Binnenweg. In het PTT wordt bij de opmerkingen die meegenomen *kunnen* worden bij de uitwerking van het plan alleen de bereikbaarheid van Spangen genoemd, die sterk afhankelijk is van tramlijn 8, waarbij de door uw genoemde buslijn genoemd wordt als mogelijk alternatief.

Als wijkraad hebben we de opdracht de belangen van de bewoners te behartigen en participatie te organiseren. Dat laatste hebben we naar aanleiding van de contourennota



maar zeer beperkt kunnen doen omdat bewoners nog van niets wisten. In de wijkraad Bospolder-Spangen-Tussendijken hebben we zelf de drie opties die er in de contourennota werden genoemd voorgelegd aan bewoners, tijdens een dertigtal gesprekken en een goed bezochte bijeenkomst over het wijkakkoord in het najaar van 2022.

Nu vraagt u ons om advies over het PTT. Nog steeds zijn de bewoners niet ingelicht over de plannen van het Tramnet. Wij gaan er van uit dat u net als ons begrijpt dat daarvoor een publicatie op de site van de MRDH en gemeenteraad (genoemd in schriftelijk antwoord op onze vragen aan ambtenaren) volstrekt onvoldoende is. Deze sites worden niet of nauwelijks bekeken door onze bewoners en zijn bij de meeste bewoners niet eens bekend. Een aantal bewoners zijn mogelijk te bereiken via mijn Rotterdam, maar dat is niet eens geprobeerd. Hoewel het niet onze taak is, zijn we de bewoners dus maar zelf gaan voorlichten.

Aanbeveling 1: Indien u wijk aan zet serieus neemt, zult u als wethouder minstens de bewoners fatsoenlijk moeten informeren over zulke belangrijke zaken als openbaar vervoer, zodat wij ook onze participatietaak gedegen kunnen verrichten. (De wijk was toch aan zet?)

1. De wijkraden willen in dit advies ook ingaan op de ingekorte route van Tram 4 in 2023. Vanwege werkzaamheden aan de Schiedamseweg reed tram 4 in 2022 tot Heemraadsplein. Tram 4 rijdt ook in 2023 niet meer tussen Heemraadsplein en Marconiplein. Dat overviel de bewoners, ondernemers en wijkraden. Er was steeds gesteld dat tramlijn 4 vanaf 24 december 2022 weer de volledige route zou rijden tot Marconiplein. Winkeliers melden ons dat vanwege deze inkorting hun omzet met 30 procent is gedaald. Dezelfde ervaringen zijn opgedaan met eerdere omleidingen van tram 4 (vervangen brug circa 15 jaar geleden zorgde voor omleiding van ongeveer 1,5 jaar en recent nog vanwege herstelwerkzaamheden aan de brug). Ook voor klanten is de bereikbaarheid van winkels (toen en nu) sterk afgenomen. Naar aanleiding van de omleidingen een jaar geleden vanwege herstel van de brug heeft de gebiedscommissie Delfshaven (vlak voor haar aftreden) nog een ongevraagd advies gegeven over de gevolgen hiervan voor de winkeliers.

Aanbeveling 2: Terugdraaien van het besluit en tram 4 in 2023 weer de volledige route tot Marconiplein laten rijden.

Uit schriftelijke antwoorden op vragen die de wijkraad Bospolder-Spangen-Tussendijken over dit besluit (inkorting tram 4 in 2023) hierover heeft gesteld aan ambtenaren blijkt dat de oude vervoersplanprocedure zoals die voor corona was, is losgelaten. Dit vanwege het ontbreken van extra steun van het Rijk ondanks de verslechterde financiële situatie na corona. De metropoolregio blijkt daarom de tijd tussen het besluiten over aanpassingen in die dienstregeling en het doorvoeren van deze aanpassing aanzienlijk te hebben verkort. In het oude model vond de besluitvorming over aanpassingen in het voorjaar plaats, toen won het college advies in bij de gebiedscommissies. Deze adviesronde is nu zomaar geschrapt. In de verkorte procedure is geen ruimte meer voor advisering door de wijkraden.

Aanbeveling 3. Het college moet aandringen bij de MRDH op de eerdere besluitvormingsprocedure waarbij de adviesvraag aan de wijkraden wederom kan worden ingevoerd. (De wijk was toch aan zet?)



Inmiddels hebben de wijkraden Bospolder-Spangen-Tussendijken, Mathenesse en Middelland-Nieuwe Westen op straat en via winkeliers met ruim 3000 bewoners gesproken. Duizenden mensen zijn digitaal geïnformeerd via een petitie en hebben deze gesteund. De uitslag van deze gesprekken en digitale reacties is vrijwel unaniem NEEN tegen het voorgenomen inkorten van de tramlijnen in ons gebied (een enkeling was voor minder tram vanwege de geluidsoverlast door de tram). Hetzelfde unanieme NEEN kwam van de winkeliers van de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg die zelf een actie zijn gestart.

Argumenten hiervoor zoals die uit de gesprekken met de bewoners en ondernemers naar voren kwamen.

2. Er zijn in onze wijken veel bewoners die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en geen alternatief hebben. Met de huidige plannen vrezen wij dat deze bewoners door vervoersarmoede niet meer overal aan mee kunnen doen.
3. Met het verdwijnen van een deel van de route van Tram 4 zal de Nieuwe Binnenweg voor een aantal bewoners van Bospolder, Spangen en Tussendijken niet of moeilijk bereikbaar worden en omgekeerd de markt en de Schiedamseweg slecht bereikbaar voor een aantal bewoners in het gebied rond de Nieuwe Binnenweg. Zeker voor ouderen en mensen die moeilijk ter been zijn. Er bevinden zich veel voorziening langs of nabij deze tramroute die voor onze bewoners essentieel zijn zoals apotheek, huisartsen, supermarkten.

'Ik kan niet naar mijn zus die over de brug woont en ook niet naar de winkels gaan waar ik bepaalde boodschappen ga halen. Ben wel afhankelijk van OV, ben slecht ter been. Als ik mijn oma als voorbeeld mag nemen, een deel van de Binnenweg is voor haar nu ontoegankelijk. En zelfs bij de andere delen van de binnenweg komen kost haar nu 2x zoveel tijd en moeite met een grotere kans dat ze zal verdwalen. En juist de Nieuwe Binnenweg is een winkelstraat waar veel Kaapverdiaanse winkels zijn waar mijn oma haar bonen en ander voedsel haalt. De RET moet zich schamen.'

4. Met het opheffen van tram 8 in Spangen (beneden) ontstaat het risico dat bewoners opgesloten raken in Spangen. Hier wonen veel ouderen, mensen die moeilijk ter been zijn en gezinnen met kleine kinderen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Noodzakelijke voorzieningen (winkels, markt, geldautomaten, bibliotheek, metrostation Marconiplein, sociale contacten) worden moeilijk bereikbaar. Zeker omdat schuine hellingen of trappen het extra moeilijk maken voor bewoners om boven te komen.

De wijkraad vreest meer vereenzaming en verwaarlozing van een aantal bewoners. In eerdere beleidskeuzes is bovendien besloten winkels bovendien te realiseren, mede omdat beneden tram 7 en 8 reden. Tram 7 is al eerder opgeheven in Spangen, dus naast tram 8 is tram 4 hierdoor extra belangrijk en noodzakelijk voor de wijkbewoners.

'Ik ben een vrouw van 83 die woont in de Bilderdijkstraat. De Schiedamseweg met zijn supermarkten en markt is ideaal met de tram voor de ouderen. De metro komt er niet en zover lopen is fysiek zwaar. Gemeente, denk toch na en spreek met de mensen!'

'Als autoloze bewoner van Delfshaven en Spartaan heb ik beide lijnen nodig. Voor ouderen worden stukken Binnenweg, markt en Spangen onbereikbaar.'

5. De bewoners van Spangen vrezen extra overlast tijdens voetbalwedstrijden van Sparta. Als mensen niet meer met de tram kunnen komen, zullen weer meer mensen de auto pakken, dat zal leiden tot meer parkeeroverlast.

Ook **Manfred Laros**, de algemene directeur van Sparta en **Michael Marinus**, maatschappelijk manager **Stichting de Betrokken Spartaan** hebben hun zorgen



geuit en steunen de petitie van de wijkraad. De algemeen directeur van Sparta wil hierover in gesprek met de algemeen directeur van de **RET (Maurice Unck)**.

Ook de supportersvereniging "**De Sparta Supporter**" heeft de petitie van de wijkraad ondertekend. Namens de supportersvereniging berichtte de secretaris **Wesley Boekelman** ons:

'Onze oudere/minder mobiele medesupporters zijn zeker gebaat bij, en wellicht afhankelijk van, exploitatie van een goede OV-verbinding van en naar het stadion. De bushalte op de Beukelsbrug alleen lijkt me daarvoor (los van de bereikbaarheid van die specifieke bushalte) onvoldoende. De tramhalte op de Mathenesserdijk en het OV-knooppunt Marconiplein is voor iemand die minder mobiel is een eind weg. De supportersvereniging meent dan ook dat tramlijn 8 niet zonder een gedegen alternatief (op wedstrijddagen) moet vervallen.'

6. Vanuit Spangen wordt al jaren gevraagd bij de RET of de halte aan de Spartastraat een gedeeltelijk verhoogd perron zou kunnen krijgen, waardoor het in- en uitstappen voor mensen die moeilijk(er) ter been zijn en afhankelijk zijn van een rollator, rolstoel of scootmobiel eenvoudiger wordt en minder kans geeft op valpartijen. Ook voor Spangenaren die met kinder- of wandelwagens willen reizen met de tram zou dit enorm helpend zijn.
7. De wijkraad krijgt ook signalen dat scholieren (VO) hun schoolkeuze soms laten afhangen van bereikbaarheid. Voor een aantal culturen is fietsen nog geen vanzelfsprekendheid. Bereikbaarheid en betaalbaarheid van OV zijn voor deze groep belangrijk. Onderzocht zou kunnen worden of er oplossingen gevonden kunnen worden voor scholieren die om deze redenen niet de door hun gewenste schoolkeuze kunnen maken.
8. De ondernemers van de Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg en de marktkooplieden vrezen een verdere omzetsdaling als de tramlijnen worden ingekort. Dat terwijl deze ondernemers vanwege Covid al flinke klappen hebben gehad. De wijkraad heeft van vertegenwoordigers van de winkeliers de volgende argumenten gehoord:
 - Zij vrezen een flinke omzetverlaging. Toen de tram eerder even werd omgeleid, scheelde dat volgens één van de gesproken winkeliers ongeveer 20 procent van de omzet.
 - De Nieuwe Binnenweg wordt gevaarlijker doordat er dan meer auto's langer dubbel geparkeerd zullen blijven staan. Nu lopen dubbelparkeerders die op de tramlijn staan het risico op een boete. Als de tram weg is die prikkel er niet meer.
 - In onze wijken wonen veel ouderen en mensen zonder centen, zij zijn afhankelijk van de markt. Deze wordt moeilijk bereikbaar als tram 4 wegvalt.
 - De tramlijn op de Nieuwe Binnenweg is in 2015 gerevitaliseerd, voor de tram zou het 30 jaar duren om uit de kosten te komen. Nu de tram weg is, is dit niks anders dan een kapitaalvernietiging.
9. Rotterdam streeft naar autoluw. De tram is een schoon vervoermiddel. In het coalitieakkoord onder mobiliteit wordt aangegeven dat bepaalde stadsdelen autoluw worden gemaakt. Opheffen of verkorten van tramlijnen zijn in strijd met deze passage uit het coalitieakkoord dat u mede heeft ondertekend. Het autoluw maken van straten en wegen kan worden voortgezet als men daartegenover een goede OV optie heeft.
10. De waardering voor de tram is hoog. Mensen voelen zich veilig in de tram waar meestal een conducteur aanwezig is en men op elkaar let. In de metro is dat meestal niet het geval. Bovendien zijn roltrappen vaak stuk en stinken de liften (naar urine) wat de toegankelijkheid tot perrons nogal eens beperkt.
11. De bewoners van Schiedam vragen al jaren om een directe verbinding met Marconiplein via de Vierhavenstraat en een halte bij de grote winkels (zie ook



advies Delfshaven-Schiemondd). Voor veel bewoners is ook de verbinding via de Spanjaardstraat heel belangrijk vanwege scholen in Botu en winkels op de Schiedamseweg. Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn, een lus maken: tram 8 van Schiemondd rechtstreeks naar Marconiplein en (na rit door Spangen) terug via Schiedamseweg en Spanjaardstraat naar Schiemondd.

Aanbeveling 4. Laat tramlijn 4 door blijven rijden via Nieuwe Binnenweg en Schiedamseweg naar het Marconiplein.

Aanbeveling 5. Laat tramlijn 8 niet stoppen bij Marconiplein maar door blijven rijden naar Spangen-beneden.

Aanbeveling 6. Indien wordt gekozen om tramlijn 8 van Schiemondd direct naar Marconiplein te laten rijden, overweeg dan om na Marconiplein de tram via Spangen-beneden, Schiedamseweg en Spanjaardstraat terug te laten rijden.

De wijkraden Bospolder-Spangen-Tussendijken en Mathenesse stellen - op basis van het PTT, de toelichting van de ambtenaren én ons participatieproces - vast dat u het maatschappelijk belang minder zwaar laat wegen dan het economisch belang. Dat moet andersom.

Aanbeveling 7. De wijkraden vragen inzicht in de cijfers en de metingen (wanneer en hoe) van de tellingen die worden gedaan in de trams.

De wijkraden zijn van mening dat het tramnet voorziet in een fijnmazig netwerk door de stad hetgeen van cruciaal belang is voor bewoners die slecht ter been zijn en afhankelijk van de tramhalte nabij voor hun mobiliteit. Daarom moeten alle haltes blijven, wat betreft tram 4 van Heemraadsplein naar Marconiplein en tram 8 de haltes in Spangen beneden. Met een petitie om de oude routes van de tram te behouden werden in korte tijd al bijna 8500 handtekeningen opgehaald (fysiek en digitaal). Een duidelijke boodschap vanuit de bewoners en ondernemers. De wijkraad is van mening dat deze boodschap serieus moet worden genomen. De wijk is aan zet.

Wij kijken uit naar uw reactie en denken graag mee vanuit het belang van onze bewoners over de verdere uitvoering van het PTT.

Met vriendelijke groet,

Namens de Wijkraden Bospolder-Spangen-Tussendijken en Mathenesse,

Kemal Kuzu,

Commissie Fysiek wijkraad

Rens Verhaegh,

Wijkraad coördinator

Ineke Palm,
Voorzitter Bospolder-Spangen-Tussendijken

Erica van Engel,
Voorzitter Mathenesse