

Aan:

De Gemeenteraad Rotterdam

Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

Aardenburg, 2 april 2023

Geachte leden van de gemeenteraad,

In de periode van 1983 tot 2001 heb ik mij als respectievelijk secretaris en voorzitter van ROVER actief bezig gehouden met het openbaar vervoer in de stad en regio. Vooral bij de ontwikkeling en uitvoering van TramPlus is ROVER steeds nauw betrokken geweest. Door de toenmalige directie van de RET en de dienst Stadsontwikkeling werden we steeds in een vroeg stadium uitgenodigd om mee te denken en om ideeën aan te leveren. In 1999 ben ik zelf verhuisd naar Nootdorp en in 2016 naar Zeeuws-Vlaanderen. Als belangstellende in de vervoerskundige en stedelijke ontwikkelingen in Rotterdam en als actief donateur van de Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum wil ik graag reageren op het Plan Toekomstvast Tramnet. Ik onderschrijft de inhoud van hun brief van 23 maart 2023, maar wil onderstaand een alternatief voorstel met toelichting op eigen titel indienen.

Mijn alternatieve voorstel voor een Toekomstvast Tramnet

Ik deel op enkele hoofdpunten de conclusie van de RET en de Metropoolregio dat een aantal tramlijnen een slechte bezettingsgraad kennen en het huidige tramsysteem niet optimaal functioneert. Ik wil echter direct met de deur in huis vallen door op te merken dat het huidige trammaterieel, de infrastructuur en de structuur van het lijnennet daar voor een niet onbelangrijk deel debet aan zijn.

Het trammaterieel

Het huidige bestand bestaat uit 112 trams van het type Citadis voor de reizigersdienst. In feite gaat het hier om een uniform tramtype met lage vloer en vaste onderstellen. Voor de TramPlus lijnen 23 en 25 zou een langer, zevendelig tramtype gewenst zijn, daarentegen zijn de Citadis trams voor de traditionele lijnen met veel bochten, wissels en straattrajecten te groot, te log en te traag. Door de starre onderstellen dient men met heel lage snelheid over afbuigende wissels en door scherpe bogen te rijden. Kijken we elders in Europa naar lage vloertrams op moderne draaistellen, dan zien we hoe trams zich zeer soepel in het stadsverkeer kunnen bewegen. Dat was ook twintig jaar geleden het geval in Rotterdam, waar de ZGT en Düwag/Werkspoor trams zich met souplesse over wissels en door bogen begaven. Daar komt bij dat de capaciteit van de Citadis trams voor het conventionele tramnet nogal over bemeten is. Het feit dat ooit de keuze is gemaakt voor eenrichtingsmaterieel, legt beperkingen op aan een flexibele exploitatie. De eerste serie van 59 Citadis trams lijkt technisch gezien in 2030 aan vervanging toe te zijn. Ik wil als dringende aanbeveling meegeven om als vervanging minimaal 30 enkelgelede lagevloertrams in tweerichtingsuitvoering op soepele draaistellen aan te schaffen. Voor de rest van het kleinere type kan men heroverwegen of dit een- of tweerichtingtrams moeten zijn. Dit type wordt o.a. gebouwd door Stadler (verkleinde van uitvoering

Den Haag), Skoda (Pilsen en regionet Mannheim/Heidelberg) en Alstom (Essen, Duisburg en Frankfurt). Tweerichtingtrams zijn vanwege een extra stuurpost en extra deuren aanzienlijk duurder, maar ze zijn efficiënter in de exploitatie. (kijk naar de nog immer aanwezige vloot negentig jaar oude museumtrams in Rotterdam, het zijn tweerichtingtrams). Daarmee was Rotterdam in 1933 Europa's modernste tramsysteem!

De infrastructuur van het tramnet

In het algemeen kun je zeggen dat de RET een pluim verdient voor het onderhoud. Onderhoud en exploitatie van traminfrastructuur is kostbaar en vraagt derhalve om een efficiënte exploitatie. Dat is enerzijds lastig in Rotterdam, omdat de stad en regio over een uitstekend uitgebouwd metronet beschikken en er in de stad doublures zijn met het tramnet. Anderzijds kent het Rotterdamse tramnet verhoudingsgewijs veel routes met een goed onderhouden infrastructuur, maar waar geen lijnexploitatie meer plaats vindt. De sporen dienen als uitwijkroute bij calamiteiten. Denk o.a. aan de Goudsesingel, Claes de Vrieselaan, Mathenesserlaan, Stadhoudersweg en Bentincklaan. Anderzijds lijken de Metropoolregio en de RET nu te capituleren voor tramexploitatie vanwege een sterk tekortschietend flankerend beleid. Zowel vanwege de doorstroming van de tram, als vanwege de leefbaarheid voor bewoners zouden verkeersroutes als de Straatweg en Bergweg verkeersluw moeten worden ingericht. Op een straten als de Nieuwe Binnenweg en de Zaagmolenstraat is vooral een actief handhavingsbeleid op fout parkeren door BOA's nodig.

Bij een keuze voor tweerichtingsmaterieel zijn op een aantal plekken in het tramnet zogenaamde overloopwissels nodig. Dit vraagt een extra investering, maar verdient zich snel terug.

Mijn alternatieve tramnet voor het jaar 2030:

(Ik kies hier weer bewust voor een logische lijnnummering).

[RET Tramnet sticker 2022 def highres.pdf](#)

Lijn 1: De Esch -Vlaardingen Holy

De Esch – Oostzeedijk – Oostplein – Blaak – Coolsingel – Weena – Centraal Station – West Kruiskade – Middellandstraat – Marconiplein – Schiedam Centrum – Schiedam station – Burgemeester Van Haarenlaan – Schiedam/Nieuwland Metro – Vlaardingen Holy (identiek aan de huidige lijn 24).

Lijn 2: Charlois – Keizerswaard (onveranderd ten opzichte van de huidige route)

Lijn 3: Centraal Station (kringroute via Weena) – Beverwaard (ingekorte route van de huidige lijn 23)

Lijn 4: Marconiplein – Hillegersberg (oorspronkelijke route tot 2022).

Eventueel na 19.00 uur ingekort tot Kootsekade. Met flankerend beleid voor de Straatweg en Bergweg.

Lijn 5: (Willemsplein) – Centraal Station – Schiekade – Schiebroek ringlijn.

Ik zie deze route zo van 07.00 tot 18.30 uur. Na 18.30 uur Centraal Station – Schiebroek ringlijn.

Lijn 6: Centraal Station (kringroute via Weena) – Carnisselande (inkorting van de huidige lijn 25)

Lijn 7: Woudestein – Oudedijk – Boezemweg – Oostplein – Goudsesingel – Hofplein – Centraal Station – West Kruiskade – Middellandstraat – Spangen.

Lijn 7 biedt dan weer een snelle en rechtstreekse verbinding vanaf Woudestein en via Kralingen met het metrostation Oostplein en het Centraal Station. Bovendien versterkt lijn 7 hiermee lijn 1 op het westelijk traject.

Lijn 8: Metro Delfshaven/Spanjaardstraat – Westzeedijk – Schiedamsedijk – Van Oldenbarneveltstraat – Mauritsweg – Centraal Station – Hofplein – Jonker Fransstraat – Linker Rottekade – Zaagmolenstraat – Straatweg – (Kleiweg). Na 19.00 uur stel ik een ringlijn voor: vanaf Centraal Station – Van Oldenbarneveltstraat – Schiedamsedijk – Vasteland – Eendrachtweg – Centraal Station en dan naar de Kleiweg of in te korten tot de Straatweg.

In het fijnmaziger vervoer over de Schiedamseweg voorziet lijn 4 al, voor sneller vervoer is er ondergronds de metro.

Lijn 9: Linker Rottekade – Boezemstraat – Oostplein Metro.

Dit wordt een heel zwakke route en ik pleit dan ook om nog voor het Toekomstvast Tramnet een nieuw enkelsporig tramtraject aan te leggen: Boezemstraat – Nieuw Crooswijk – Linker Rotterkade – Crooswijksestraat en dan naar het Oostplein Metro, dus een ringlijn door Crooswijk.

Lijn 11: Schiedam Woudhoek (later station Kethel NS) – Burgemeester van Haarenlaan – ringlijn Stadserf – Schiedam Centraal – Woudhoek. Exploitatie tot 19.30 uur.

Uitbreiding conventioneel tramnet

Uiteindelijk zul je in de jaren 2030-2040 moeten denken aan nieuwe tramroutes door het westelijk havengebied tot aan de Merwedehaven. Verder vind ik een goede tramverbinding met Nieuw Crooswijk van groot belang. In eerste instantie kan buslijn 38 nog verbeterd worden. Later kan die buslijn vervallen. Feitelijk zou de tram hier in 2030 al een feit moeten zijn, eventueel met een zijtak naar de Kralingse Plas.

Alternatief busvervoer

In de stille uren kun je dus enkele vervallen tramroutes door een elektrische midibus laten bedienen, denk o.a. aan Schiedam Woudhoek. Anderzijds zie ik ook nieuwbouwggebieden ontstaan en zelfs bestaande woonwijk die door de tram ronduit slecht bediend worden. Zo stel ik mij een buslijn met midi bussen voor die Delfshaven (Havenstraat) en de Willem Buytewechstraat en Pieter de Hoohweg bediend, maar ook de Schiehaven en bij Coolhaven een aansluiting op de metro geeft.

Epiloog

We zien wereldwijd een enorme herontdekking van de tram. Denk aan de circa vijftig nieuwe light rail netwerken in de Verenigde Staten, maar zelfs in Australië en China. In Europa zie je een herontdekking van de tram in grote steden die in de laatste decades van de vorige eeuw al hun kaarten op metrosystemen en gedeeltelijk ondergrondse S-Bahn systemen hadden gezet. Denk aan Berlijn, Frankfurt, München, Wenen, Praag, Boedapest en dichterbij aan Brussel. Inmiddels kent Groot Parijs ook een indrukwekkend tramnet, maar dat geldt alleen voor de periferie en niet voor de kernstad waar je geen meter tramspoor zult vinden. Parijs, Wenen en Brussel hadden ooit extreem grote tramnetten met elk bijna honderd lijnen; in Brussel werd het net sterk uitgedund en door de metro en bussen vervangen, of deels in tunnels gebundeld als voorfase van het metrosysteem,

terwijl de rest van het grote tramnet vanaf 1980 ernstig in verval raakte. Desalniettemin bleef de rompstructuur – weliswaar in slechte staat - toch intact. Vanaf ongeveer 2005 wordt er weer enorm geïnvesteerd in herstel en modernisering van de infrastructuur, in nieuw materieel, in uitbreiding van het tramnet en in integratie van de lijnstructuur met het metrosysteem. Na een schril dieptepunt in 1989 met politieke chaos, beschikt de stad nu weer over een vloot van circa 375 trams en een uitgestrekt net. In het centrum en in enkele wijken daaromheen is de tram echter geheel uit het straatbeeld verdwenen en rijdt er nog alleen ondergronds via een drukke hoofdas tot ombouw tot een volwaardige metrolijn aan de orde is. In München is men na een opheffingsbesluit in 1983 daar in 1993 weer op terug gekomen. Hoewel de stad over een hecht en bijzonder goed functionerend metronet en S-Bahnnet beschikt, bleek dit in praktijk toch te grofmazig te zijn voor veel stedelijke vervoerstromen. Vanaf 1993 zijn opgeheven routes gereactiveerd, zijn er nieuwe verbindingen gebouwd en zijn er kapitalen geïnvesteerd in modern materieel en in de infrastructuur. De stad kende nog een aantal wijken met grote industriecomplexen die in de laatste jaren herschapen worden in hypermoderne, compacte woonwijken. Overdag moeten nu enkele routes in een vijfminutenfrequentie bediend worden vanwege de enorme vraag. In München is ook hard gewerkt aan het autoluw maken van straten waar de tramsporen in het wegdek liggen. In Brussel heeft men nog een grote achterstand in te lopen, maar men is enthousiast bezig. Vergeet niet dat Brussel nog veel oude stadswijken kent en dat delen van het centrum en de Europese Wijk bijna volledig waren ingericht op massaal autoverkeer (Die autogerechte Stadt) met tunnels en stadsautobanen. Dat laatste geldt ook voor München, maar daar voert men een veel gerichtere verkeerspolitiek. Bestuurlijk gezien is de stad Brussel geen gemeente, maar bestaat de stad uit 19 onafhankelijke gemeentes die samen de stad vormen!! Stel je eens voor dat Kratingen, Delfshaven, Blijdorp, Overschie en Spangen elk een eigen burgemeester en gemeenteraad zouden hebben met een ambtenarenkorps!! Stap voor stap werkt men nu naar een integratie van de bestuursstructuur toe, maar ze spreken ook nog twee verschillende talen.

Ik wil afsluiten met op te merken dat Rotterdam over een prachtige collectie museumtrams beschikt die het verdient om ingezet te worden op een samenhangend tramnet in een heel afwisselende stad!!

Ik vertrouw erop dat u op basis van de diverse reacties tot een heroverweging van uw voornemen zult komen.

Met vriendelijke groet

E

Cc: Adviescommissie Vervoersautoriteit Metropoolregio

RET, "

Stichting Rotterdams Openbaar Vervoer Museum