

Bijlage bij advies wijkraad Hillegersberg over concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030

OV Lijn	Huidige Situatie	Voorstel PTT	Opmerkingen
Tramlijn 4	Tramlijn 4 rijdt vanaf de Burgemeester F.H. van Kempensingel tot aan het Heemraadsplein op weekdagen met een frequentie van 4 maal per uur, in het weekend met een frequentie van 3 maal per uur.	Tramlijn 4 wordt ingekort tot Hillegersberg-Zuid waar een keervoorziening moet komen (bij de Kootsekade of station Noord). In plaats van de tram gaat een vervangende buslijn 34 rijden.	Overstap onbespreekbaar, grote zorgen over de bereikbaarheid en toegankelijkheid, zorgen over continuïteit van de verbinding met het centrum.
Tramlijn 8	Tramlijn 8 rijdt vanaf de Kleiweg tot aan Spangen op weekdagen met een frequentie van 4 maal per uur, in het weekend met een frequentie van 3 maal per uur.	Het noordelijke deel van tramlijn 8 naar de Kleiweg wordt opgeheven. Het OV-alternatief voor de Kleiweg wordt een nieuwe buslijn 50 vanaf Metrostation Melanchtonweg via de Kleiweg en station Noord langs Crooswijk en via de Oudedijk naar Metrostation Kralingse Zoom. De rails blijft in de Kleiweg liggen. Dit betreft namelijk de route voor trams naar de werkplaats aan de Kleiweg. Ook de remise van de museumtram aan de Kootsekade blijft aangesloten op het tramnet.	Geen voordelen aan nieuwe busverbinding, lange reistijden verwacht door files en oponthoud op traject, geen goede OV-verbinding voor bewoners Kleiwegkwartier, geen directe verbinding meer met het centrum, achteruitgang van de toch al schrale verbinding met SFG.
Buslijn 35	Buslijn 35 rijdt vanaf de Metro Melanchtonweg tot aan Metrostation Alexander op weekdagen met een frequentie van 2 maal per uur, op zaterdag met de frequentie van 2 maal per uur en op zondag een maal per uur.	Buslijn 35 wordt opgewaardeerd tot een snellere en frequentere buslijn (HOV-lijn).	Zeer drukke Molenlaan roept vragen hoep hoe een snelle verbinding tot stand kan komen. De nieuwe A13/A16 lost deze problemen niet op. Geen OV-verbinding meer voor Nieuw Terbregge.
Buslijn 174	Buslijn 174 rijdt vanaf Station Noord tot aan Berkel Westpolder-Station Delft op	Geen aanpassingen	Dienstregeling is te mager voor met name de buurt 110-Morgen, voor 10.00 uur 's- ochtends en na

Bijlage bij advies wijkraad Hillegersberg over concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030

	weekdagen met een frequentie van 4 maal per uur, in het weekend met een frequentie van 2 maal per uur.		20.00 uur 's-avonds geen OV-verbinding op dit traject en dit deel in de wijk.
--	--	--	---

Opmerkingen per lijn

Tramlijn 4

Nadelen

Tramlijn 4 verdwijnt in het PTT uit Hillegersberg. In het PTT wordt gesproken over een tweetal alternatieven. Een snelle en frequente busverbinding tussen Hillegersberg en metrostation Melanchtonweg en een lokale busverbinding tussen Burgemeester F.H. van Kempensingel en Station Noord.

Het alternatief van een frequente busverbinding tussen Hillegersberg en Metrostation Melanchtonweg is geen gedragen oplossing voor Hillegersberg. Station Melanchtonweg wordt als zeer onveilig ervaren en is ook in de ogen van de bewoners geen alternatief voor een directe verbinding met het stadscentrum van Rotterdam. Dit bezwaar geldt ook voor de overstapmogelijkheid op Station Noord. Beide bezwaren gelden ook voor bewoners uit het Kleiwegkwartier,

Naast dat de overstap als onveilig en onguur wordt ervaren is de overstap geen optie voor alle gebruikers van de tram. OV moet voor een ieder toegankelijk zijn. De overstap zorgt voor een zeer grote belemmering voor onder andere minder validen, visueel gehandicapten, ouderen en allen met een kinderwagen of rollator. Dit creëert een extra belemmering voor het gebruik van OV en zorgt voor een zeer grote beperking van de mobiliteit van een hele grote groep Rotterdammers. De gebruiker zou sneller en makkelijker op de plaats van bestemming moeten komen, maar door de overstap gebeurt het tegenovergestelde.

De vervangende buslijn 34 tussen Burgemeester F.H. van Kempensingel en Hillegersberg-Zuid (Station Noord) is aangekondigd zonder enig zicht op dienstregeling, frequentie en een vaste inrichting. Zeer grote twijfel bestaat bij de bewoners over de continuïteit van deze buslijn. Mocht deze buslijn er niettemin komen dan is het van belang dat de buslijn verder wordt doorgetrokken in het Molenlaankwartier.

Het PTT geeft alleen alternatieven met overstap en hierdoor zal de directe verbinding met het centrum van Rotterdam geheel verdwijnen. Hillegersberg is een wijk met diverse deelgebieden en is een onlosmakelijk onderdeel van de stad Rotterdam. Een rechtstreekse verbinding naar het centrum is een harde vereiste om Hillegersberg bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Veel bewoners hebben zich bij de keuze om zich in Hillegersberg te vestigen laten leiden door de directe verbinding met het centrum, zodat men zich snel en laagdrempelig kan verplaatsen naar werk, school, kunst en cultuur en zorg. Het verdwijnen van deze directe verbinding zorgt ervoor dat sprake is van een slecht en ondermaats aanbod

van OV in een wijk die hoort bij een grote stad en altijd daarmee een directe verbinding heeft gehad. De directe verbinding met het Centraal Station Rotterdam wordt als onmisbaar ervaren, omdat dit dé verbinding is voor forensen om verder naar werk te reizen als voor werknemers, schoollieden en personeel om hun bestemming snel en direct te kunnen bereiken.

Hillegersberg prijst zich gelukkig met aanbod van verschillende zorg en verzorgingscentra van wie vele medewerkers vanuit andere delen van de stad en van buitenaf met tramlijn 4 naar Hillegersberg komen om bij deze instellingen aan het werk te gaan. Doordat de directe verbinding tussen Hillegersberg en het centrum vervalt hebben deze instellingen grote zorgen over het aantrekken en behouden van hun medewerkers. De scholen hebben zorgen van dezelfde aard uitgesproken. Zowel leerkracht als de leerlingen kunnen de scholen niet goed meer bereiken en maken de sneller de keuze om ergens anders te gaan werken of leren.

Hetzelfde geldt voor leerlingen en leerkrachten die aangewezen zijn op de scholen in het centrum. De directe verbinding met het centrum zorgt voor een betrouwbare, snelle en comfortabele reis naar onderwijsinstellingen.

Tramlijn 4 blijft bestaan vanaf Station Noord en dit wekt toch enige verbazing. Is de Bergweg dan zoveel anders en beter als de Straatweg? De voorwaarden voor een veilige in- en uitstap zijn op dit traject en in de ogen van vele bewoners zeker niet op Station Noord voldoende gewaarborgd.

Voordelen

Verkeersveiligheid van de Straatweg is een terugkerend thema onder de bewoners van Hillegersberg. Indien de tram verdwijnt zijn gevaarlijke situaties met het in- en uitstappen verleden tijden, mits de nieuwe bushaltes wel veilig in- en uitstappen bevorderen.

De snelheid waarmee op de Straatweg gereden overschrijdt vaak de maximumsnelheid en de Straatweg wordt door veel bewoners als een racebaan ervaren. Het verdwijnen van de tram uit het straatbeeld lost dit niet op.

De wijkraad Hillegersberg wijst erop dat er zonder een goed herinrichtingsplan waarin de belangen van de bewoners voorop staan van groot belang is voor het vergroten van de verkeersveiligheid op de Straatweg. Bewoners gaven o.a. de volgende punten mee aan de wijkraad ter bevordering van de verkeersveiligheid op de Straatweg:

- voldoende plek voor de fietser en voetganger
- betere scheiding van fietsstrook met rijbaan
- verlaging maximumsnelheid
- verkeersdrempels

De Bergse Dorpsstraat is geheel anders in te richten, van eenrichtingsverkeer met bredere stoepen tot geheel verkeersvrij (voetgangersgebied). Zonder traminfrastructuur is ook laden en lossen makkelijker te faciliteren. Autovrij betekent wel een aderlating op het gebied van parkeren. Als wijkraad willen we hier graag het gesprek over voeren, waarbij wij bewoners en winkeliers willen betrekken.

Tramlijn 8

Nadelen

Het vervallen van het noordelijke deel van tramlijn 8 zorgt voor een harde afname van het OV-aanbod in het Kleiwegkwartier. Er is wederom geen directe verbinding meer met het centrum van Rotterdam, waarvoor dezelfde argumenten aan de orde zijn als bij het inkorten van tramlijn 4 zoals hierboven beschreven.

De vervangende buslijn 50 gaat tussen Metrostation Melanchtonweg en Metrostation Kralingse Zoom rijden. Als reizigers naar het centrum willen reizen moeten zij overstappen met dezelfde problemen als hiervoor beschreven bij de overstap bij het vervallen van tramlijn 4.

Het traject van buslijn 50 wordt gekenmerkt door veel files en opstoppen tijdens met name de ochtend- en avondspits. De vervangende bus zal leiden tot een verslechtering van de continuïteit en de bedrijfszekerheid, welk juist als wenselijk in het PTT worden gepresenteerd. Dit wordt nog verder versterkt door de afwezigheid van een aparte rijbaan van de bus.

Het PTT spreekt van een aanvaardbare loopafstand van 600 tot 800 meter naar een halte. Helaas is deze afstand voor veel groepen en met name minder validen té lang. Het SFG is voor deze groep al lastig bereikbaar vanuit het eindpunt tramlijn 8. Deze afstand zal alleen maar toenemen met buslijn 50, welke als dichtstbijzijnde halte Bergpolderplein heeft. De absolute loopafstand neemt voor deze groep zodanig toe dat het SFG nog slechter bereikbaar wordt. Daarnaast worden de looproutes naar voor de gesuggereerde directe OV-haltes naar het centrum (via Metrostation Melanchtonweg of via Station Noord) als een slecht alternatief beschouwd. Zeker de route naar Metrostation Melanchtonweg wordt als zeer onveilig en slecht verlicht ervaren, zeker in de avonduren. Beide stations zijn onbemand en zijn bepaald niet plezierig om te vertoeven en het gevoel van veiligheid is op beide stations laag, zo geven bewoners in hun reacties aan.

Voordelen

Helaas kunnen we geen voordelen noemen bij het verdwijnen van tramlijn 8.

Buslijn 35

Buslijn 35 wordt opgewaardeerd tot een snelle en frequente buslijn. In het concept PTT is helaas niets te vinden over met welke frequentie gaat worden gereden en hoe met deze buslijn een snelle verbinding tot stand komt. Snelheid op de route is een groot obstakel. Dagelijks is groot oponthoud op deze route veroorzaakt door files. Zelfs de verbindingen die met De Groene Boog A13/A16 worden gerealiseerd is de verwachting niet dat een afname van deze files aannemelijk is in de toekomst. De onderbouwing hiervoor en hoe men dit op dit traject gaat realiseren wordt volledig gemist in het concept PTT.

Bijlage bij advies wijkraad Hillegersberg over concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030

De tekening op pagina 50 van het concept PTT betekent dat 110-Morgen verstoken blijft van openbaar vervoer en de route door de wijk Nieuw Terbregge wordt afgeschaft. Buslijn 35 wordt een HOV-buslijn, die snel langs 110-Morgen en Nieuw Terbregge rijdt zonder voor die buurten betekenis te hebben. De veronderstelling dat bewoners, ook die niet minder valide zijn wel naar de Argonautenweg en de Terbregseweg lopen klopt niet. De verarming van het OV in 110-Morgen wordt doorgezet naar Terbregge en is daarmee geen verbetering maar een verslechtering. Het ontbreken van OV in beide buurten is een niet onacceptabele verschraving en draagt niet bij aan inclusief, bereikbaar openbaar vervoer voor iedereen.

Buslijn 174

Buslijn 174 wordt helemaal niet genoemd in het PTT. Wel merken wij op dat de buslijn een schrale dienstregeling heeft en met name veel oudere bewoners ernstig beperkt in hun mobiliteit, vrijheid en levensgenot. De buslijn wordt in het PTT stilzwijgend meegenomen als bestaande voorziening. Hierbij wordt voorbijgegaan aan de stapsgewijze vermindering van de dienstverlening. Niet alleen is de route zodanig aangepast dat voorzieningen niet meer worden aangedaan. Ook wordt in de avonduren niet gereden, waardoor terugkeer voor bewoners na een avondbezoek onmogelijk wordt gemaakt. De afstand tot andere OV-verbindingen is zodanig groot voor juist deze groep reizigers dat die niet een alternatief vormen. Loopafstand en trajectveiligheid verhinderen het gebruik daarvan.

Aan: voorzitter wijkraad Hillegersberg,
secretaris wijkraad Hillegersberg,

Van: , inwoner Hillegersberg

Datum: 1 maart 2023

Betreft: concept voorstel: alternatief tracé voor tramlijn 4

Het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT, versie 7 februari jl.) vermeldt over tramlijn 4 op de route Station Noord – Hillegersberg belangrijke algemene en specifieke zaken als: veiligheid, snelheid en bezettingsgraad, die terecht om verbetering vragen.

Mede om deze redenen, maar ook uit oogpunt van kostenbesparing, wordt voorgesteld om op dit traject tramlijn 4 te vervangen door een pendeldienst per bus (lijn 34). Deze verbindt Hillegersberg vanaf de halte B.F.H. van Kempensingel, via een verkeersluwe Bergse Dorpsstraat, met station Noord. Reizigers stappen daar vervolgens over op tramlijn 4 voor verder vervoer naar de stad.

Bijgaand voorstel voor een alternatief tracé van lijn 4 over de Weissenbruchlaan verbetert voor reizigers van tramlijn 4 en voor inwoners van Hillegersberg de verkeersveiligheid, biedt RET een hogere snelheid, een kortere reistijd, een hogere bezettingsgraad en is (meer) toekomstvast. Sommige tramreizigers moeten wel wat verder lopen (uit de Bergse Dorpsstraat of B.L.F.de Montignylaan e.o.).

De kosten van dit voorstel zijn niet begroot maar de baten zijn meer dan de hierboven genoemde, aangezien deze oplossing Hillegersberg de mogelijkheid biedt voor volledig herontwerp van de Bergse Dorpsstraat en omgeving. Dit wellicht ook als een doekje voor het bloeden voor een jarenlange- en nog voortdurende overlast van het doorgaand verkeer!

Toelichting

Vanaf halte B.F.H. van Kempensingel rijdt de tram op een eigen baan op dubbelspoor voor inkomende- en uitgaande trams (zie hieronder) naar de Weissenbruchlaan voor een stop bij halte Freericksplaats. Opmerking: deze halte dient ter vervanging van de bestaande halte in de Bergse Dorpsstraat.

De tram gaat, vlak daarna, over op enkelspoor via een eigen baan over de Straatweg naar de halte Kootsekade.

Aangekomen, na het Muizengaatje, bij Station Noord vervolgt de tram op het bestaande tweesporig tracé, haar weg naar het eindpunt aan het boogde eindpunt Eendrachtsplein.

Bij Station Noord rijdt na het passeren van de tram uit Hillegersberg de volgende tram vanaf het beoogde beginpunt Eendrachtplein over hetzelfde enkelvoudige tracé richting Hillegersberg.

In de spits houdt de tram, net als in de huidige situatie, van- en naar Hillegersberg een 15 minuten dienst aan. Dat is haalbaar omdat het traject korter is, met minder haltes en de tram op deze wijze geen hinder meer ondervindt van het autoverkeer. Buiten de spits is de dienstregeling afhankelijk van de vraag.

De bijlage vermeldt aanvullende informatie over dit aangepaste tracé.

Conclusies

De veiligheid bij in en uitstappen verbetert t.o.v. de bestaande situatie, dat geldt op belangrijke kruisingen ook voor de verkeersveiligheid in algemene zin.

De tram heeft overal voorrang en houdt zo gemiddeld een relatief hoge snelheid aan. Volgens ruwe berekeningen neemt hierdoor ook de gemiddelde snelheid tot Rotterdam C.S. toe.

De pendelbus verstrikt zich waarschijnlijk, net als de huidige lijn 4 regelmatig in het overige verkeer, dat bij ongewijzigd beleid toeneemt.

De reistijd van Hillegersberg naar de stad neemt met de pendelbus toe, waarbij niet meegenomen is dat de overstaptijd bij Noord in PTT nogal optimistisch wordt ingeschat.

Diverse personen, waaronder verplegend personeel en ouderen gaven mij aan bij een pendeldienst met een bus naar een andere baan dan wel alternatieve transportvormen/routes te zoeken. Dat betekent dat de bezettingsgraad van tramlijn 4 daalt en die van de pendelbus lager wordt dan geschat.

Bij een dalende/onvoldoende bezettingsgraad van de pendeldienst kan deze wellicht vervallen, met alle gevolgen van dien. Bovenstaand voorstel is daarom meer toekomstvast dan de pendeldienst. Dat geldt ook omdat het voortbestaan van de tramlijn in Hillegersberg gekoppeld blijft aan het voortbestaan van tramlijn 4 door Rotterdam Noord.

Voorts biedt dit voorstel ruime mogelijkheden voor een herontwerp van de Bergse Dorpsstraat.

Bijlage: aanvullende informatie

Volgens het PTT worden de trams voor Lijn 4 met een dubbele bestuurderscabine uitgerust, d.w.z. zowel voor als achter. Dit zodat de tram bij het Eendrachtsplein en bij de B.F.H. van Kempensingel (of bij station Noord bij PTT) kop kan maken.

De tram rijdt in dit voorstel voor het gehele traject B.H.F. van Kempensingel op een eigen baan, deels op dubbel- en deels op enkelspoor zoals bijvoorbeeld op de Goudsesingel, waardoor de tram nergens hinder ondervindt van het autoverkeer.

De instaphoogte voldoet op alle haltes van dit tracé aan de veiligheidsnormen, ongeveer zoals bij de eerste halte op de Bergweg na Station Noord. Dit voor de veiligheid van ouderen en minder-validen.

Via een zebrapad vanaf het trottoir bereikt de reiziger de halte.

Bij de gelijkvloerse kruisingen B.H.F. van Kempensingel/B.L.F. de Montignylaan en Kootsekade/Kleiweg geven stoplichten de tram ongehinderd voorrang. Dat ook ter verbetering van de veiligheid van de overige weggebruikers op deze gevaarlijke plekken. Dit is waarschijnlijk voor het tramverkeer overbodig bij de kruising Bergse Dorpstraat/Straatweg, maar wel het overwegen waard als deze straat niet geheel verkeersarm wordt gemaakt.

Een paar aanvullende opmerkingen

Onderzocht moet worden of alle haltes tussen Freericksplaats en Kootsekade noodzakelijk zijn, of dat vanwege het beperkte reizigersaanbod rangschikking te overwegen is.

De gemiddelde snelheid van de huidige tramlijn 4 is ook op het traject station Noord – Rotterdam CS. matig. Dat om diverse redenen zoals: rond het Hofplein of door hinder van het overig verkeer op de rest van de route. Den Haag bouwde daarvoor op hoge kosten van de gemeenschap in het centrum een tunnel. Wellicht zijn voor Rotterdam andere oplossingen mogelijk. Het verminderen van het aantal trams, die dit plein kruisen (zoals het opheffen van delen van lijn 7 en 8) helpt daarbij ook.

Argumenten tegen opheffing lijn 4 in Hillegersberg

- Lijn 4 wordt vervangen door buslijn 34, met 2 km lengte ongetwijfeld de kortste buslijn in Rotterdam. Die buslijn is niet rendabel. Er moet nieuw materieel en personeel voor die buslijn worden ingezet, terwijl nu tramlijn 4 op bestaande rails met het eigen personeel maar een klein stukje langer hoeft door te rijden. Welke buschauffeur wil de hele dag hetzelfde traject van 2 km op en neer rijden? Je kunt verwachten dat die buslijn 34 na korte tijd zal worden opgeheven.
- Inwoners van Hillegersberg Noord zullen om de stad te bereiken moeten overstappen van de bus op de tram bij station Noord. Dat maakt het zeer onaantrekkelijk om met openbaar vervoer naar de stad te gaan. Willen zij bv. naar het Erasmus MC, dan zullen zij zelfs tweemaal moeten overstappen (de tweede maal op Eendrachtsplein), terwijl dat nu in één keer met tramlijn 4 kan.
- Tramlijn 4 is thans ook op het traject station Noord-Molenlaan voldoende bezet. Wij telden op een zaterdagavond om 22:45 uur nog 25 reizigers. Op een doordeweekse dag om 13:00 uur telden wij 35 reizigers. Bij de tramhalte aan de Bergse Dorpsstraat staan voortdurend mensen te wachten op de volgende tram.
- Dat het op de Straatweg moeilijk zal zijn om tramhaltes met een hoge instap te realiseren, willen wij wel aannemen. Maar dit betreft tramhaltes waar maar weinig mensen instappen (tussen twee plassen gelegen). We betwijfelen of het mogelijk is de toegankelijkheid van een bus beter te maken dan die van een tram.
- Gesuggereerd wordt dat na het verdwijnen van de tram de Bergse Dorpsstraat voetgangersgebied kan worden. Dat kan niet want bus 34 moet in twee richtingen door die straat kunnen rijden.
- Bus 35 naar metrostation Melanchtonweg is voor een groot deel van bewoners van Hillegersberg geen optie, nog afgezien van het feit dat het vanwege regelmatig oponthoud door de Irenebrug voor die bus onmogelijk is op tijd te rijden.
- Als er bezuinigd moet worden, is het beter om het gratis openbaar vervoer voor bemiddelde pensionado's af te schaffen. Die betalen graag om in een tram zonder over te stappen naar de stad te kunnen rijden.
- Het gevolg van opheffing van lijn 4 zal zijn dat veel bewoners van Hillegersberg in de auto zullen stappen en naar metrostation Meijersplein zullen rijden om vandaar met de metro naar de stad te rijden. Meer autogebruik dus en parkeerproblemen bij Meijersplein.

, 2 maart 2023

Datum: 2 maart 2023
Betreft: Kanttekeningen bij het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) en het inkorten van tramlijn 4
Van: , inwoner Hillegersberg

Inleiding

Het PTT is helder geschreven en geeft als integraal stuk een goed beeld van de toekomstvisie op het tramnet in Rotterdam in 2030. De argumenten bij de diverse voorstellen zijn duidelijk. Toch zijn er bij diverse beschreven onderdelen van het rapport ook nog aanvullende overwegingen aan te voeren en blijven in het PTT een aantal zaken onderbelicht of worden in het geheel niet genoemd. Opgemerkt wordt dat het PTT een duidelijk vervoertechnische ondertoon heeft en niet uitblinkt in het meenemen en motiveren van de gemiddelde burger in het veranderingsproces. Ook zou transparantie over de actuele reizigersaantallen op de diverse op te heffen deeltrajecten niet misstaan. Tevens sluit het PTT op onderdelen niet duidelijk aan op de Contourennota uit 2022 en scoort tram 4 op criteria in die nota zeker niet slecht.

Mensen houden in het algemeen niet van veranderingen, zeker niet als onduidelijk is of de kwaliteit van het alternatief niet tenminste gelijkwaardig of beter is. Daarnaast komen de mobiliteitsaspecten van specifieke reizigers onvoldoende of niet tot uiting. Het gaat daarbij om ouderen, minder validen, rolstoel- en rollatorgebruikers en visueel beperkten. Maar voor Hillegersberg ook om leerlingen van diverse scholen, leerkrachten en verzorgend personeel in de diverse verzorgingshuizen. Voor die laatste groep is een goed OV een belangrijk criterium. Deze mensen komen vaak uit andere stadswijken en een langere en oncomfortabele reis zou hen ertoe kunnen bewegen om voor de auto te kiezen, of in het slechtste geval een andere baan/werkplek te zoeken.

Het doel van deze notitie is om overwegingen bij het PTT vanuit de wijk Hillegersberg naar voren te brengen. Opsteller van deze notitie heeft uitdrukkelijk niet de pretentie namens alle inwoners van Hillegersberg te spreken, maar vanuit de woon- en leefervaringen in de wijk zijn er zorgen die breed worden herkend en uitgesproken.

Bij de verschillende onderdelen van het plan die van belang zijn voor Hillegersberg (Hoofdstuk 4.3, pagina's 49-52) maak ik de volgende kanttekeningen.

1. Het laten vervallen van een gedeelte van tramlijn 4

1.1 Economische overwegingen

In het PTT wordt voorgesteld om het deeltraject van tramlijn 4 vanaf Station Noord tot aan de keerlus op de F.H. van Kempensingel op te heffen. Daarvoor worden onder meer als reden aangevoerd: de relatief lage bezetting van dit laatste tracédeel van lijn 4, onvoldoende benutting van de passagierscapaciteit met als gevolg een verliesgevende exploitatie. Niet aangegeven wordt om welke aantallen en kosten het gaat.

In meer algemene zin wordt in het PTT als wens voor het tramnet het opvoeren van de gemiddelde rijksnelheid aangevoerd. Dat er voor dit laatste tracédeel van deze tramlijn een alternatief wordt geboden, bestaande uit een korte buslijn (34), is positief. Dit roept echter de vraag op of daarmee niet het beroemde kind met het badwater wordt weggegooid. Het gehele traject van lijn 4 meet vanaf de Molenlaan tot aan het Heemraadsplein 8,9 km.

De totale rijtijd bedraagt volgens de dienstregeling 36 min. en de gemiddelde rijsnelheid is 14,9 km/uur.

Het traject bestaat op dit moment uit 3 deeltrajecten:

1. Molenlaan – Station Noord (2,8 km, rijtijd 8 min., gem. rijsnelheid 21,0 km/uur),
2. Station Noord – Station Rotterdam CS (3,5 km, rijtijd 15 min., gem. rijsnelheid 14,2 km/uur)
3. Rotterdam CS – Heemraadsplein (2,6 km, rijtijd 13 min., gem. rijsnelheid 12,0 km/uur).

Ik merk op dat het eerste deeltraject voldoet aan het in het PTT gestelde criterium voor de rijsnelheid. Vervallen van dit deeltraject leidt – zonder aanpassingen - tot een gemiddelde rijsnelheid op de overblijvende twee trajecten van 13,2 km/uur.

De rijsnelheid van tram 4 in de Bergse Dorpsstraat wordt op sommige momenten negatief beïnvloed door parkerende pakketbezorgers, waardoor de tram moet wachten.

De voorgestelde herinrichting van de Bergse Dorpsstraat zal hierop positief uitwerken.

In het PTT wordt ter verbetering van de rijsnelheid (minder stilstaan en minder langzaam rijden) gepleit voor een vrije baan voor het OV. Maar op het gehele traject van lijn 4 bestaat daar op maar weinig plekken de mogelijkheid toe.

Concluderend dringt zich de vraag op of een vervangende busdienst voor een traject van 2,8 km en een reistijd van 8 minuten wel kosteneffectief is ten opzichte van handhaven van de tram. Gezien de criteria in het PTT vraag ik mij af, of vervanging van tramlijn 4 door een bus over het gehele traject niet valt te prefereren. Uiteraard is dat afhankelijk van frequentie en vervoerscapaciteit, maar is naar mijn mening ook veiliger en flexibeler in te passen in het verkeer. Hiermee wordt onveiligheid voor in- en uitstappende reizigers, maar ook voor fietsers opgelost, mits er goede instapplatforms worden gerealiseerd zoals bijvoorbeeld voor de tram op de Bergweg.

1.2 Reistijden en comfort

Over de reistijd valt op te merken dat een overstap van tram op bus bij Station Noord de reiziger onvermijdelijk tijd gaat kosten. In het beste geval halteren tram en bus gelijktijdig tegenover elkaar langs hetzelfde perron. In het slechtste geval zijn bus of tram ergens onderweg, moet er van tramhalte naar bushalte of omgekeerd worden gelopen en duurt het wachten 15 minuten, terwijl de rit zelf naar Hillegersberg slechts 8 minuten duurt. In weer en wind en in de avonduren levert dit een gevoel van onveiligheid en discomfort op en is er geen sprake van kwaliteitsverbetering ten opzichte van de huidige situatie. Hier ligt een grote ontwerpogave. Wanneer op reistijd- en comfortverbetering geen garantie bestaat, kiest degene die de keus heeft voor de auto. De overige en kwetsbare reizigers die geen keus hebben staan letterlijk en figuurlijk in de kou. Automobilité mag overigens op geen enkele manier worden gestimuleerd als consequentie van het PTT en zou in strijd zijn met de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak die in 2020 door de gemeenteraad is vastgesteld.

1.3 Veiligheid

In het PTT wordt de onveiligheid op de Straatweg en in de Bergse Dorpsstraat genoemd. Aangevoerd wordt dat met een bus de halteperrons beter zijn in te richten op veilig en comfortabel in- en uitstappen op gelijk niveau. De vraag of dit met een tramhalte ook niet is te bereiken is weliswaar een ontwerpquestionaire op detailniveau, maar zowel bij bus als tram zullen er over het gehele traject ingrepen moeten plaats vinden bij alle 9 haltes in het deeltraject Hillegersberg, voor zowel de heen- als de terugreis. Dit trekt het probleem in

breder perspectief omdat de Straatweg sowieso als een onveilige racebaan wordt ervaren (jongelui in cabrio's), zowel overdag als 's avonds. Hoe de OV situatie ook wordt opgelost, er zullen maatregelen moeten worden getroffen in het totale verkeersbeeld, zowel op de Straatweg als in de Bergse Dorpsstraat en in de Montignylaan.

2. Bergse Dorpsstraat

Er wordt voorgesteld om de (tram)haltes op de Straatweg en in de Bergse Dorpsstraat te bedienen met een buslijn met toegankelijke bushaltes met instappen op gelijk niveau. Voor de Straatweg is dit een goed en veilig uitvoerbaar plan. Hoe (in welke rijrichtingen) de bus door de Bergse Dorpsstraat zal gaan rijden en waar de eindhalte en/of het keerpunt gaan komen is niet duidelijk.

Voor de Bergse Dorpsstraat wordt gedacht aan een winkel/wandelpromenade en verkeersluwte. Dit is in strijd met een buslijn door die straat. Het lijkt gunstig om deze buslijn te leiden over de Weissenbruchlaan. Wanneer de lijn wordt doorgezet tot aan de keerlus van de tram op de F. H. van Kempensingel is het keerprobleem van de bus opgelost. Tevens blijft de Bergse Dorpsstraat lopend vanaf de haltes op de Weissenbruchlaan zeer goed bereikbaar. Ook blijft de aansluiting met bus 35 bestaan. Voor een keerlus bij Station Noord is overigens voldoende ruimte aanwezig in het huidige busstation.

Opmerking: een bus wordt door de gemiddelde burger geassocieerd met geluid, trillingen en uitlaatgassen. Het verdient aanbeveling om heel duidelijk te zijn over het type bus, zijn impact op de omgeving, zijn eigenschappen voor mindervaliden en zijn capaciteit voor rolstoelen.

In het belang van de winkeliers in de Dorpsstraat is een goede toegankelijkheid voor auto's een voorwaarde, maar staat op gespannen voet met een wandel/winkelgebied. Gezien de aanwezigheid van een parkeerterrein achter de winkels van Streksingel en Freericksplaats lijkt bij verkeersluwte in de Bergse Dorpsstraat het handhaven van autoverkeer op genoemde twee straten voor de hand liggend. De rijrichting van beide straten verdient studie. Een zeer aantrekkelijk straatbeeld in de Dorpsstraat zal meehelpen de winkeliers te overtuigen van de vernieuwde kwaliteit.

Voor de bewoners van de Dorpsstraat moet een goede parkeeroplossing worden gecreëerd.

3. Weissenbruchlaan

Deze laan is ruim geprofileerd. Zoals hierboven al aangegeven verdient het de voorkeur om de buslijn over de Weissenbruchlaan te leiden in plaats van door de nauwe Bergse Dorpsstraat. Dan is een logische vervolgvraag of het leiden van tram 4 over de Weissenbruchlaan niet net zo gunstig kan zijn. De veiligheid en de snelheid op dit deeltraject zouden hierdoor toenemen.

4. Situatie bij Station Noord

Wanneer tramlijn 4 wordt ingekort tot aan de Kootsekade blijft de verkeerssituatie op dit stukje van de Straatweg in drukke uren problematisch. In de spitsuren staat hier dikwijls een file. Door de tram aan de zuidzijde vóór het viaduct van de A20 te laten stoppen, wordt de drukte hier deels opgeheven. Ook het mengen van trams en auto's na het Muizengaatje naar het noorden blijft ingewikkeld en leidt vaak tot gevaarlijke situaties.

Het valt te overwegen om de keerlus van tram 4 te leggen onder het viaduct van de A20 aan de westzijde. Daar is voldoende ruimte om een goede eindhalte te realiseren met veilige in- en uitstap, zowel voor tram als (nieuwe) bus. Bij het inzetten van twee-richting trams kan

worden gekopt op de bestaande tramstrook of onder de A20. Veilig oversteken van voetgangers verdient hier aandacht. Haltes van tram en bus op zeer korte (loop)afstand van elkaar zodat aankomst- en vertrektijden van bus en tram naadloos op elkaar kunnen aansluiten.

5. Buslijn 35 en de Molenlaan

In het PTT wordt voorgesteld om buslijn 35 (Melanchtonweg - Station Alexander) meer frequent te laten rijden. Dat is een loffelijk streven, maar daarbij wordt voorbijgegaan aan de grote drukte op de Molenlaan, zeker in de spitsuren tussen 7.00 en 9:30 uur en tussen 15:30 en 18:30 uur. De voortgang van het autoverkeer is dan tergend langzaam en dit treft ook bus 35, die bij gebrek aan een eigen rijbaan gewoon deelneemt aan het autoverkeer. De betrouwbaarheid van het halen van een aansluitende verbinding met de NS of Metro is dan volledig afwezig. Tevens is de verwachting dat de aanleg van de A13/A16 verbinding geen gunstige invloed zal hebben op de verkeersdruk op de Molenlaan, erger nog, dat de drukte vanwege lokale bestemmingen van het autoverkeer nog met ca. 20% zal toenemen van ca. 17.500 tot ca. 21.000 voertuigen per dag. Het creëren van een vrije baan voor de bus op de drukke delen van het traject en zeker op de Molenlaan is zonder zeer rigoureuze ingrepen (zoals het kappen van platanen) niet mogelijk.

6. Buslijn 35 en Nieuw Terbregge

Op de kaartjes in het PTT is de huidige lus van buslijn 35 door Nieuw Terbregge niet weergegeven. Het verdient aanbeveling duidelijker te zijn over de plannen en de consequenties daarvan voor deze wijk. Wel merk ik op dat door het elimineren van deze lus de snelheid van de verbinding met Station Alexander wordt verbeterd. Vervoersstatistieken van de RET voor bus 35 kunnen hierover meer duidelijkheid geven.

7. OV-app en DRIS (Dynamisch Reis Informatie Systeem)

Om de reiszekerheid en het comfort te bevorderen pleit ik voor een OV-app die real-time de vertrek- en aankomsttijden, ook van aansluitende OV voorzieningen weergeeft. Voor wie geen app gebruiker is kan dit daarnaast ook met digitale informatieborden bij alle haltes (DRIS), zoals die nu bij bestaande haltes staan, maar ook met de actuele informatie over aansluitend OV.

8. Tenslotte

Het betrekken van de inwoners bij de planvorming kan leiden tot een positieve inbreng die de kwaliteit van de eindoplossing zal verhogen. De overwegingen in deze notitie zou ik in dit verband willen aanduiden als een poging daartoe.

Niet genoeg kan worden benadrukt dat een goede communicatie tussen MRDH en de Wijkraad Hillegersberg ten eerste op prijs wordt gesteld. Ook pleit ik voor een compacte en heldere communicatie over plannen en besluitvorming naar de inwoners met een mooie brochure. Ook hierbij kan de Wijkraad, met hulp van betrokken inwoners een positieve rol vervullen.

, Hillegersberg, 2-3-2023

De plannen zoals die nu aangeboden zijn komen in feite neer op een financiële bezuiniging. Bij veel mensen bestaat een scepsis met betrekking tot wat protesten nu nog uithalen. Wordt men wel gehoord?

In de rapporten wordt aangegeven dat de trams geen hoge snelheid zouden kunnen behalen. Op het gedeelte Straatweg tussen de Bergse Dorpsstraat en de Kleiweg rijden alle trams harder of gelijk aan auto's. Langzaam rijden hoeft niet. Er is geen belemmering. Als een tram in de stad een vertraging opgelopen heeft, wordt deze op de Straatweg tot aan de FH van Kempensingel ingelopen. Het argument met betrekking tot de snelheid die gehaald zou moeten worden is dus ten aanzien van niet van toepassing op lijn 4. De Straatweg is bovendien zo breed dat lossende vrachtwagens geen belemmering betekenen.

Er wordt aangegeven dat de breedte van de Kleiweg voldoende is om de tramrails aldaar te handhaven. De Kleiweg is 10 meter breed en de Straatweg is 10 meter breed. Als de Kleiweg voldoende breed is, is de Straatweg dat ook. Gemeten is in beide gevallen de straat zelf. De parkeerkommen zijn niet meegenomen.

Soms staan er op de straat tussen de Kootsekade en het Muizengaatje files. Die altijd kortstondig zijn. Deze files staan alleen richting de stad.

Hetzelfde geldt met betrekking tot de Molenlaan waar vaak files zijn. Die files staan beide richtingen op. Vanuit de Terbregseweg staat er een file richting de Molenlaan. Vanuit de Molenlaan staat een file richting Terbregge. De knelpunten zijn de afwikkeling van het verkeer stoplichten Terbregseweg/President Rooseveltweg, stoplichten Dirk van der Kooijweg/Terbregseweg en het knooppunt Rottebandreef/Molenlaan. Die laatste betekenen een veel groter nadeel voor de doorstroming van verkeer en daarmee ook voor de voorziene busverbinding. Een HOV verbinding is hier dus mede gezien de verkeerssituatie niet mogelijk.

De bezetting van tram is goed te noemen. Gemeten Lommerrijk.

Tijd	Richting Stad Aantal personen	Richting Dorp Aantal personen
11.40	8	10
11.55	6	10
12.15	9	
12.22		26
12.30	28	14
12.40	18	20
13.00	17	19
13.30	10	gemist
13.45	15	12
14.00	9	11
14.10	22	15

Tijd	Richting Stad Aantal personen	Richting Dorp Aantal personen
14.28	23	16
14.40	21	25

Deze aantallen heb ik in het voorbijrijden van de tram geteld. De tram is dus zeker niet leeg.

Van de Noordelijk gelegen wijken van Rotterdam is Hillegersberg de enige wijk die dadelijk geen rechtstreekse verbinding meer heeft met de stad. Van een verbinding zonder overstap wordt nu overgegaan tot een verbinding waarvoor meerdere keren voor moet worden overstapt. Een keuze voor een auto is dan al gauw gemaakt.

Het is bijzonder dat de gemeente Rotterdam zoveel mogelijk haar stad autovrij wil maken en nu zeer waarschijnlijk een beslissing neemt die het toenemend gebruik van de auto zal veroorzaken. Daarnaast is er het beleid van de Regering om in de toekomst alles te elektrificeren. Het voorliggende plan laat eigenlijk het tegendeel zien. Het OV wordt zo beperkt dat men gauw voor de eigen auto kiest en het OV links laat liggen.

Opvallend is ook dat zeer uitgebreid op de tram en het stappenplan dat daarmee samenhangt wordt ingegaan. Aan de bus wordt minimale of geen aandacht besteed. Er bestaan geen onderbouwingen waarom de bus zoveel beter dan de tram is. Ook zijn er geen garanties dat de bus blijft bestaan omdat in het verleden al vaker busverbindingen heel eenvoudig weer opgeheven werden.

Wil je het OV versterken dan moet het OV ook aantrekkelijk worden voor de reiziger. Dan ontstaat er een groei van deelnemers aan dat OV. De plannen, die nu voorliggen, zorgen voor het tegendeel.

Het opheffen van Tram 4 op de Straatweg betekent een extra overstap richting de stad vice versa. Deze extra overstap betekent een rem om vanuit de stad naar Hillegersberg Dorp te gaan. Dit betekent veel voor de klandizie van de winkels in de Dorpsstraat. Er zijn al weinig parkeerplaatsen. De Bergse Dorpsstraat auto vrij maken betekent dat bij het Dorp weer 80 parkeerplaatsen verdwijnen Een moeilijke verbinding betekent dat mensen niet meer komen of met de auto naar Hillegersberg proberen te komen.

In het Contourenplan Toekomst vaste Tram wordt al aangegeven dat de tramlijn 4 een gewone normale bezetting heeft en zeker geen slechte bezetting heeft. Vooral in de ochtend vlak voor de aanvang van het werk stappen veel reizigers uit bij Station Noord om vandaar verder te gaan met de tram naar het Oosten van het land of scholen in Alexander of Gouda. Hieronder zijn ook veel scholieren.

Andersom is deze lijn een belangrijke toevoerlijn voor personeel voor Verzorgingshuizen. Een slechte OV verbinding betekent voor die verzorgingshuizen moeilijkheden met het vasthouden dan wel krijgen van nieuw personeel.

Tramlijn 8 heeft op de Kleiweg inderdaad een kleine bezetting. Maar voorbij Station Noord stappen veel reizigers in. De rails in de Kleiweg blijven liggen in verband met de reparatiewerkplaats aan het einde van de Kleiweg.

Lijn 8 en lijn 4 zijn op dit moment de twee enige lijn verbindingen die lopen naar het EMC. Lijn 8 loopt bovendien voor een heel groot deel op een geheel verkeersvrije trambaan.

Zoals ook in de plannen wordt aangegeven heeft een tram de capaciteit van 1,5 keer de bus. Een bus die in plaats van een tram gaat rijden moet dus met een grotere frequentie rijden dan de vervangen tram reed.

Daarnaast is een bus in doorsnede breder dan de tram. Verder kan op dit moment bij een tram makkelijker worden ingestapt door minder valide mensen dan bij een bus. Als dat wel mogelijk moet

worden dan zullen speciale bussen moeten worden aangeschaft. Dat brengt weer extra kosten met zich mee. Bovendien is een bus intern minder ruim dan een tram.

Ik vind dan ook dat zowel lijn 4 en 8 behouden moeten blijven.

Om tram 4 te behouden en toch efficiënter te laten lopen zou in plaats van twee naast elkaar liggende sporen slechts 1 spoor gelegd kunnen worden. Dubbelspoor kan vanaf de Kootsekade/Kleiweg weer dubbel uitgevoerd kunnen worden. Hetzelfde kan vlak voor of net na de Bergse Dorpsstraat. Net voor betekent minder ruimte in de Dorpsstraat. Het laten doorlopen van de tram tot de FHvanKempensingel is alleen maar van voordeel omdat dan geen extra keerlussen en dergelijke hoeven en te worden aangelegd en het eindpunt/beginpunt ligt meer midden in de wijk Hillegersberg Noord dan in de voorgestelde plannen waarbij eerst via Schiebroek gereisd moet worden.

Als dan toch kosten bespaard moeten worden, maak dan het spoor enkelsporig over de Straatweg. Maak tevens de trambaan verhoogd. Maar zorg niet voor steile zijkanten. Je kan dan toch om een lossende auto te passeren even over een stukje trambaan rijden. Dus niet zoals de randen van de rijstroken van de Boezemlaan, die de hulpdienst dwingen bij files om over het naast de Boezem gelegen fietspad te rijden.

Maak de opstaphaltes verhoogd. Een auto zal niet snel geneigd zijn op die verhoogde trambaan te rijden. Het toegangspad naar de halte toe moet dan ook verhoogd worden. Voordeel van deze verhoging is dat het behalve een bescherming voor de reiziger is, het ook een snelheidsbeperkende maatregel is. Tussen de Kootsekade en de Bergse Dorpsstraat ontstaan zo tenminste 3 drempels die de snelheid van het verkeer op de Straatweg zullen verlagen. Hulpdiensten zoals Ambulance en de Brandweer kunnen toch hun aanrijtijd halen door over de trambaan te rijden.

Handhaaf echter wel de keerlus bij de FHvanKempensingel. Het is de beste plek om die te hebben. Er zijn daar voorzieningen voor de bestuurders van de trams.

Mocht echter een bus rijden in plaats van een tram dan geldt bijna dezelfde argumenten. De snelheid zal niet hoger dan dat de tram nu al rijdt. De tram rijdt even hard als de auto en dat zal de bus ook doen. Een bus zou stoppen ergens aan het einde van de Bergse Dorpsstraat. Er moeten daar dan voorzieningen of parkeerplaatsen aangelegd worden om keren en meer mogelijk te maken. Beter en vooral goedkoper is om deze bus te laten eindigen op de FHvanKempensingel. Er kan daar geparkeerd worden en er zijn al voorzieningen voor bestuurders. Het andere eindpunt zal liggen bij station Noord.

Als tram 4 eindigt bij Station Noord, moet daar ergens gekeerd worden. Bij Station Noord een lus maken is niet goed mogelijk. Blijft over de oude remise nu Romeo aan de Kootsekade. Nu al zijn er regelmatig opstoppen van historische trams omdat de toegang bij de Hillegondastraat belemmerd is. Beter is omdat de rails op de Kleiweg blijven liggen voor lijn 4 gebruik te maken van de keerlus van de huidige lijn 8. De rails blijven toch in de Kleiweg aanwezig.

Als er een bus komt voor de Straatweg in plaats van lijn 4 is het beter voor het totale traject een buslijn te nemen. Daarbij moet wel gezorgd worden dat de Straatweg een verhoogde tram/busbaan krijgt zoals eerder besproken. De voorziene bus zou dan ook over de trambaan bij de Noordsingel en bij de Hofpleinfontein moeten kunnen rijden. In andere steden in Nederland en Europa is dat ook het geval.

Dit zorgt voor een optimaal vervoer zonder veel oponthoud door autoverkeer.

Inzake lijn 8 wordt aangegeven dat deze wordt vervangen door een frequente buslijn 50. Deze buslijn rijdt alleen over de uitweg komt niet in de buurt van het SFG. Of men loopt nu vanaf eindpuntlijn 8 naar het SFG of moet tenminste een keer overstappen.

Op dit moment heeft iedere wijk een goede OV verbinding met het centrum. De plannen zoals die nu voor liggen maken dat er alleen een goede verbinding is via de metro. Dit plan moet ook eigenlijk heten een “plan ter versterking van de metro”.

Indien een vervoersstroom uitvalt kan men niet makkelijk meer de stad bereiken dan door gebruik te maken van de eigen auto. Alles wordt op een kaart gezet zonder rekening te houden met de toekomst.

De toekomst is meer elektrificeren en een stad die het autoverkeer wil beperken. Dit plan gaat het tegendeel bewerkstelligen. Juist het elektrische openbaarvervoer wordt hier afgebroken. Het laten rijden van een bus betekent toch weer extra investeringen. Er moeten toch weer meer bussen worden aangeschaft.

Geachte leden van de wijkraad,

Via via hoorde ik van de twee voorlichtingsavonden over de plannen voor de wijziging van tramlijn 4. De folder hierover heeft mijn straat (Wilgenoord) niet bereikt. Inmiddels heb ik het plan over de tram op een andere manier gekregen.

Het inkorten van tramlijn 4 zal voor de vele bejaarden uit Hillegersberg, zoals ik, die van de tram gebruik maken een groot probleem zijn. Een bus tussen Hillegersberg Noord en Station Noord lost het probleem slechts zeer ten dele op. De tram is makkelijker toegankelijk dan een bus, zeker voor degenen die slecht ter been zijn en een overstap maakt het alleen maar nog moeilijker. Ik denk dat de oplossing voor een aantal van ons ligt in vaker de auto nemen en dan het lastige parkeren en de hoge parkeerkosten in de binnenstad voor lief nemen. Dit lijkt mij in strijdig met de , door ons zeker gesteunde, plannen om de binnenstad autoluw te maken.

Degenen die dat niet (meer) kunnen of willen, kunnen de stad niet meer in.

De genoemde oplossing Neem dan de metro van de Melanchton weg brengt dezelfde problemen mee: overstappen vanuit de bus is moeilijk. Het parkeerterrein daar is altijd vol.

Behalve voor mijn leeftijdsgenoten hebben de plannen grote gevolgen voor de scholen en alle zorginstellingen die nu met tram 4 worden beteikt. Ik neem aan dat zij voor zich zelf spreken, maar ik wijs erop dat de scholen afhankelijk zijn van de leerkrachten en de zorginstellingen van de verzorgenden.

Wilt u mij laten weten wat uw mening over een en ander is?
Hoe ziet het beslissingstraject er verder uit?

Met vriendelijke groet