

Betreft: reactie op Concept- Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT)

Groningen, 30 maart 2023

Aan de leden van de gemeenteraad van Rotterdam

cc. MRDH

cc. RET

Geachte leden,

U zult wel denken: wat moet een inwoner van de stad Groningen met het PTT 2030 en waarom ontvangen wij een inspraakreactie? De reden is dat ik jarenlang in Rotterdam heb gewoond, mijn familie daar vandaan komt en ik een grote fan van Rotterdam ben. Daarnaast ben ik opgeleid tot verkeerskundige en heb als senior beleidsmedewerker veel kennis en ervaring opgebouwd met werken bij NS, provincie en gemeente Groningen en als docent bij Ruimtelijke Ontwikkeling bij de NHL Stenden hogeschool in Leeuwarden. In die hoedanigheid heb ik veel belangstelling en kennis op het gebied van openbaar vervoer.

In de pers, de berichtgeving van de MRDH en in vakliteratuur heb ik gelezen over het PTT 2030. Toen ik het rapport had gelezen ontstond bij mij een onbestemd gevoel: **WAT GEBEURT HIER???** Naast versterking van bestaande tramlijnen (de 20-ers) worden cruciale tramlijnen die voor de ontsluiting van een groot aantal woongebieden op de rechtermaasoevers de nek omgedraaid: de lijnen 4, 7, 8 en een gedeelte van lijn 21 in Schiedam. Van de lijnen 4, 7 en 8 blijven geamputeerde trajectgedeelten over als een 'doekje voor het bloeden' (zie kaartbeeld 1 op pagina 5). U zult het met mij eens zijn dat een beetje weldenkend mens zal kunnen vaststellen dat voor een grote groep inwoners van Rotterdam dit uiteindelijk de opheffing van drie belangrijke tramlijnen betreft.

In mijn reactie zal ik op een aantal onderdelen van het plan ingaan: algemeen, duurzame mobiliteit, kosten en opbrengsten, infrastructuur, de bus als alternatief, reistijd, verkeersveiligheid, de nieuwe oeververbinding (NOV), stremmingen en omleidingen en cultuur en toerisme. Tenslotte ga ik in op enkele specifieke aspecten van de lijnen 4, 7 en 8.

Algemeen

Met veel belangstelling heb ik het concept Plan Toekomstbestendig Tramnet 2030 (PTT) gelezen. Ik ben echter nogal geschrokken van de invulling van het begrip "toekomstbestendig", want in feite is het PTT een ordinaire bezuinigingsmaatregel, waarvoor de stadstramlijnen 4, 7 en 8 moeten bloeden. In het PTT worden heel veel argumenten "gebruikt cq gezocht" om het enige doel (bezuinigen, bezuinigen) te rechtvaardigen. Ik heb mij al lezende dan ook verbaasd over de mate van deskundigheid bij de projectgroep die het rapport heeft opgesteld. Er is van een zeer eenzijdige

benadering uitgegaan in plaats van dat er nagedacht is over het anders invullen van de bezuinigingsoperatie (€ 4,0 mln. op jaarbasis), bijvoorbeeld door de afschrijvingstermijn van de infrastructuur te verlengen. Ook neemt met de stijging van het aantal inwoners, de BDU-uitkering van het Rijk naar de MRDH toe en blijft niet, zoals het rapport suggereert, gelijk. Ook kunnen de bestuurders van de MRDH ervoor kiezen om minder in auto-infrastructuur te investeren en meer in exploitatie van het openbaar vervoer. Zij kunnen daarbij een voorbeeld nemen aan de provincie Groningen die “eigen geld” in de exploitatie van het openbaar vervoer steekt, naast de BDU-bijdrage die zij van het Rijk ontvangt. Waarom zou de gemeente Rotterdam dit niet kunnen doen? In het PTT wordt volledig voorbij gegaan aan de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. In de afgelopen tijd heeft de pers hieraan meerdere malen aandacht besteed, zoals in het TV programma Pointer, naar aanleiding van een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Aan de maatschappelijke trends, zoals vergrijzing, voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, etc.) op grotere afstand en het langer zelfstandig thuis wonen van senioren, wordt in het PTT 2030 geen enkele aandacht besteed.

Daarnaast werkt Rotterdam aan het tegengaan van armoede; in veel wijken is sprake van vervoersarmoede en juist in wijken als het Oude Noorden, Kralingen-west, Spangen, Bospolder-Tussendijken en het Kleiwegkwartier kunnen de lijnen 4, 7 en 8 bijdragen aan het verbeteren van de toegankelijkheid van onderwijs en banen. Deze tramlijnen vervullen dus een cruciale functie in het tegengaan van de tweedeling in de maatschappij en zorgen ervoor dat (vervoers)armoede wordt teruggedrongen. Opheffen zal er toe leiden dat mensen die het al niet makkelijk hebben, nog meer de toegang tot de maatschappij wordt ontzegt, met alle gevolgen van dien.

Kortom: van deskundige mobiliteitsadviseurs bij de MRDH, RET en gemeente Rotterdam en beleidsambtenaren op zowel het fysieke als sociale domein bij de gemeente Rotterdam mag verwacht worden dat zij andere opties in beschouwing zouden hebben genomen, dan het *rücksichtslos bezuinigen* bij het opstellen van het PTT, onder het motto: *een wijde blik verruimt het denken!*

Duurzame mobiliteit

Rotterdam zet in op vergroening, klimaatmaatregelen, mobiliteitstransitie, een inclusieve samenleving en gezondheid van haar inwoners. In dit verband verwijs ik naar het eigen beleid van de gemeente waar in de begroting 2023 het volgende is opgenomen: *“Gelijke kansen voor Rotterdammers in een inclusieve samenleving. Daar zet de gemeente zich voor in. Centraal daarbij staan bestaanszekerheid en gelijkwaardigheid”*.

Duurzame mobiliteit is nodig om de mobiliteitstransitie te realiseren en openbaar vervoer is daarvoor een belangrijk instrument. Uit recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) blijkt, *“dat de manier waarop mensen reizen nu sneller verandert dan 20 jaar geleden, vooral in de steden waar het ov een essentiële rol speelt. Andere factoren, waaronder de fietsvriendelijkheid en strikt parkeerbeleid, lijken een onderschatte invloed op het ov-gebruik te hebben. Voldoende ov-capaciteit en kwaliteit zijn een trekker van nieuwe reizigers, maar vooral een voorwaarde om de extra reizigers te kunnen vervoeren”*.

Kortom: in plaats van het wegbezuinigen van tramlijnen moet er met promotie en tariefstelling worden ingezet op een toename van het aantal trampassagiers. Een aantrekkelijk abonnement, zoals in Duitsland (klimaatticket voor € 49,=; deelstaat Berlijn: € 29,=) kan nieuwe reizigers trekken. Juist een stad als Rotterdam en vervoerder RET die klimaat, vergroening en duurzame mobiliteit hoog in

het vaandel hebben staan, moeten een dergelijk product invoeren én tegelijkertijd stappen zetten om de automobilititeit te beperken.

Kosten en opbrengsten

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

Bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 is veel geld gestoken in het veiliger maken van de infrastructuur (aanleg vrijliggende fietspaden, tramhaltes) als in de traminfrastructuur (rails en vrij robuuste bovenleiding). Opvallend is dat bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 er trambovenleiding is aangebracht met de uitstraling van een NS-spoorlijn. Een enorme hoeveelheid spandraden, dit in tegenstelling tot lijn 5 in Schiebroek of lijn 4 op de Straatweg waar de rijdraad op eenvoudige wijze aan de spandraad is aangebracht. Juist een dergelijke bovenleiding-uitvoering als op de Oudedijk draagt bij aan hoge onderhoudskosten en investeringslasten en werkt kostenverhogend voor de tramexploitatie.

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

Infrastructuur

De MRDH schrijft in het persbericht van 7 februari jl. dat straten waar de tram verdwijnt groener en duurzamer zullen worden. De MRDH is geen wegbeheerder, dat is de gemeente. Daarnaast is het een drogreden dat een straat waar geen tram (meer) rijdt groener is... In het PTT en de Collegebrief is aangegeven dat in een stadstraat waar een tram rijdt geen snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateau) kunnen worden aangelegd. Busreizigers (en chauffeurs!) zitten echter niet te wachten op een busreis over drempels, terwijl de tram als natuurlijke snelheidsremmer fungeert. Er zijn echter goede voorbeelden waar tram, fietsverkeer en (beperkt) autoverkeer goed samengaan, zoals de Sarphatistraat in Amsterdam en diverse tramtrajecten in Brussel.

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

Voorbeeld: de Oudedijk is 10 jaar geleden volledig heringericht en voorzien van geasfalteerde vrijliggende fietspaden. Als lijn 7 daar verdwijnt en de tramrails worden verwijderd ontstaat er voor het autoverkeer een racebaan; het lijkt mij volstrekt onrealistisch dat er van de Oudedijk een groene, 30 km/u straat wordt gemaakt (conform Duurzaam Veilig: Erftoegangsweg), omdat fietsers dan op de rijbaan moeten fietsen en de kwalitatief goede én veilige fietsvoorziening wordt verwijderd. Dit zullen inwoners, weggebruikers (met name fietsers), ouders met jonge kinderen en actieve senioren

niet begrijpen, en neem ik aan u ook niet!
Kortom: dit is het paard achter de wagen spannen!

Op bijgaande kaarten zijn de tramlijnen volgens het PTT (in zwart) opgenomen; in rood de vervallen tramtrajecten. Daarnaast (in gestippeld rood) de tramtrajecten die er nog wel zijn maar niet meer in de reguliere dienst gebruikt worden. Ik kom tot schrikbarende aantallen: ca. 13 km wordt opgeheven in het kader van het PTT en er ligt ruim 6,5 km “ongebruikte” tramrails in Rotterdam. Dit alles op de Rechter Maas Oever (RMO). Kortom: kwalitatief goede railinfrastructuur die een belangrijke impuls kan geven aan het realiseren van het duurzame mobiliteitsbeleid van de gemeente, het vergroenen en leefbaarder maken van de prachtige stad Rotterdam maar die er ongebruikt bij ligt! Verspilling van geld en infrastructuur. Op zuid zijn er nauwelijks aanpassingen.

De bus als alternatief

In het PTT wordt gesproken over alternatieve vormen van vervoer op trajecten waar de tramlijnen 4, 7 en 8 het veld moeten ruimen. Zo gaat er een nieuwe buslijn 50 (zie kaartbeeld 1 op pagina 5) rijden over de Gordelweg naar station Noord. Lijn 50 rijdt vanaf de Oudedijk via de Jericholaan naar de Kralingse Plaslaan en Boezemlaan: in de Jericholaan (30 km/u!) liggen verkeersdrempels en bij de Kralingse Plaslaan moet voorrang worden verleend aan het autoverkeer. Bewoners van de Jericholaan zitten niet te wachten op een bus in hun straat Maar waar lijn 7 moet wijken vanwege fileproblematiek, wordt er als alternatief voorgesteld om deze busverbinding in te stellen via één van de meest filegevoelige doorgaande wegen van Rotterdam! Onbegrijpelijk!!

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

Daarnaast wordt de bus aangeprezen (zie de brief van het College van 22 maart jl.) als een flexibel alternatief. Dat is juist een negatief punt van de bus. Routewijzigingen zijn makkelijk te introduceren en opheffen ook... De tram is een structurerend element in de ruimtelijk ordening hetgeen betekent dat het voor bewoners duidelijk is dat waar tramrails liggen, er ook daadwerkelijk een tram rijdt! Als we naar andere plekken in Rotterdam kijken waar bussen als vervanging voor trams werden geïntroduceerd, dan zijn deze buslijnen wegbezuinigd, zoals in Crooswijk, waar lijn 38 in tegenstelling tot tramlijn 15 vroeger, 's avonds niet meer rijdt en overdag slechts om het half uur.

Reistijd

Op pagina 21 van het PTT is aangegeven dat de gemiddelde snelheid van de tram is gedaald van 18,5 km/u in 2005 naar 17,6 in 2015. Wanneer ik van de tram in Rotterdam gebruik maak valt mij op dat de tram geen (absolute) prioriteit (meer!) heeft bij verkeersregelininstallaties (VRI's), zoals het Hofplein, Oostplein, Stadhoudersweg/Schiekade en op de Bergweg. In het verleden had de tram prioriteit op het Hofplein en ook op de Schiekade. Mij is onbekend waarom deze reistijdbevorderende maatregel is teruggedraaid. Om het gebruik van de tram te stimuleren, de exploitatiekosten terug te dringen is het geven van prioriteit bij VRI's een voorwaarde. Het beleid om de tram bij VRI's prioriteit te verlenen past in het gemeentelijk beleid om de mobiliteitstransitie met concrete maatregelen inhoud te geven. Voorbeeld: in een stad als Groningen heeft het streek- en stadsbusvervoer absolute prioriteit VRI's wat zorgt voor een snellere reistijd zodat op de busexploitatie bespaard kan worden.

Ten aanzien van reistijd kan worden opgemerkt dat dit tegenwoordig een minder belangrijk aspect voor reizigers is dan in het verleden. Met de komst van smartphones (what's app), tablets (mail checken) etc. is reistijd vaak werktijd geworden.

Verkeersveiligheid

In het PTT staat op pagina 22 een paragraaf over verkeersveiligheid en wordt gesteld dat de tram bij een aantal wegen met straatspoor betrokken is bij ongevallen. Er ontbreekt echter een navolgbare onderbouwing in het PTT: type ongeval (tram-fiets, tram-auto of tram-voetganger), afloop (dodelijk, gewond, materiële schade) etc. Wat mij opvalt is dat verkeersveiligheid NU als argument gebruikt wordt om de tram uit de genoemde straten (Nieuwe Binnenweg, Oudedijk, Bergweg, Bergse Dorpsstraat, Kleiweg en Zaagmolenstraat) te verwijderen, terwijl dit in het verleden nooit als argument is genoemd om te praten over opheffing van de tram in deze straten.

De Nieuwe Oever verbinding (NOV)

In het kader van de Nieuwe Oeververbinding (NOV) wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer tussen de metrostations Kralingse Zoom en het Zuidplein. De inzet van een nieuwe tramlijn op deze verbinding biedt kansen om deze te koppelen aan lijn 7. Een klein stukje nieuwe tramrails moet worden aangelegd tussen de 's Gravenweg/Burg. Oudlaan en de Kralingse Zoom. Hiervoor is ruimte beschikbaar; overwogen kan worden om de 's Gravenweg af te sluiten van de Kralingse Zoom, zodat er minder doorgaand verkeer van de 's Gravenweg en Oudedijk gebruikt maakt. Het doortrekken van lijn 7 naar het metrostation Kralingse Zoom biedt kansen voor de realisering van een multimodale OV-hub met tram, metro en Park Shuttle. Een belangrijk argument om de NOV te realiseren is de ontlasting van het drukke metrostation Beurs. Juist lijn 7 kan hierin een belangrijke bijdrage leveren, door metroreizigers bij Kralingse Zoom (of Oostplein) te laten overstappen op lijn 7 die rechtstreeks via de Oudedijk en Goudsesingel naar het Centraal Station rijdt.

Stremmingen en omleidingen

In het PTT wordt geen rekening gehouden met omleidingsroutes: wanneer er stremmingen zijn op bijvoorbeeld de Honingerdijk/Oostzeedijk is er in het PTT geen alternatieve route voor de tram; met het handhaven van lijn 7 is die mogelijkheid er wel en kunnen reizigers vanaf het Oostplein/Goudsesingel met lijn 7 reizen.

Cultuur en toerisme

Veel inwoners van Kralingen en Hillegersberg, waaronder senioren, gebruiken de lijnen 4 en 7 om culturele instellingen in het centrum te bezoeken, waaronder de Schouwburg, de Doelen, bibliotheek en bioscoop, etc. Daarnaast betekent het opheffen van lijn 7 naar het Scheepvaartkwartier dat de Spido, maar ook de Waterbus (!) niet meer bereikbaar is met de directe tramverbinding, lijn 7. Dit betekent dat de Spido voor mensen buiten Rotterdam minder goed bereikbaar wordt. En er ontstaat een "gat" in de verbinding van forenzen die met de Waterbus uit bijvoorbeeld Dordrecht of Ridderkerk komen en naar het centrum reizen.

Ook op een belangrijk toeristisch product van Rotterdam, de toeristische tramlijn 10 van ROMEO, zal het verwijderen van tramrails grote gevolgen hebben.

Enkele opmerkingen bij de lijnen 4, 7 en 8

Zonder volledig te zijn, heb ik hieronder een aantal opmerkingen opgenomen met betrekking tot de lijnen 4, 7 en 8. Op de opheffing van lijn 4 (Heemraadsplein – Marconiplein), 8 (Spangen) en 7 (Scheepvaartkwartier) ga ik hier niet in.

Lijn 7 (Kralingen)

Eén van de uitgangspunten van het PTT is het versnellen van de tram door de tramlijn te strekken en een korte route te geven. Dit is wat in het verleden met lijn 7 is misgegaan doordat sinds 2006 via het Oude Noorden wordt gereden. De rechtstreekse verbinding via de Boezemweg, Goudsesingel en

Pompenburg naar het Centraal Station moet weer worden hersteld.

Lijn 8 (Kleiwegkwartier)

Door aanleg van een kort trajectgedeelte tussen de Kleiweg, Ringdijk en Melanchtonweg kan een rechtstreekse verbinding met het Randstadrail station Melanchtonweg worden gerealiseerd. Hierdoor kan een rechtstreekse lijn 8 rijden tussen Randstadrail Station Melanchtonweg – Ringdijk – Kleiweg en verder route lijn 8 via Crooswijksestraat – Boezemstraat – Boezemweg metrostation Oostplein (Dit in combinatie met de bij lijn 7 beschreven route).

lijn 4 (Hillegersberg)

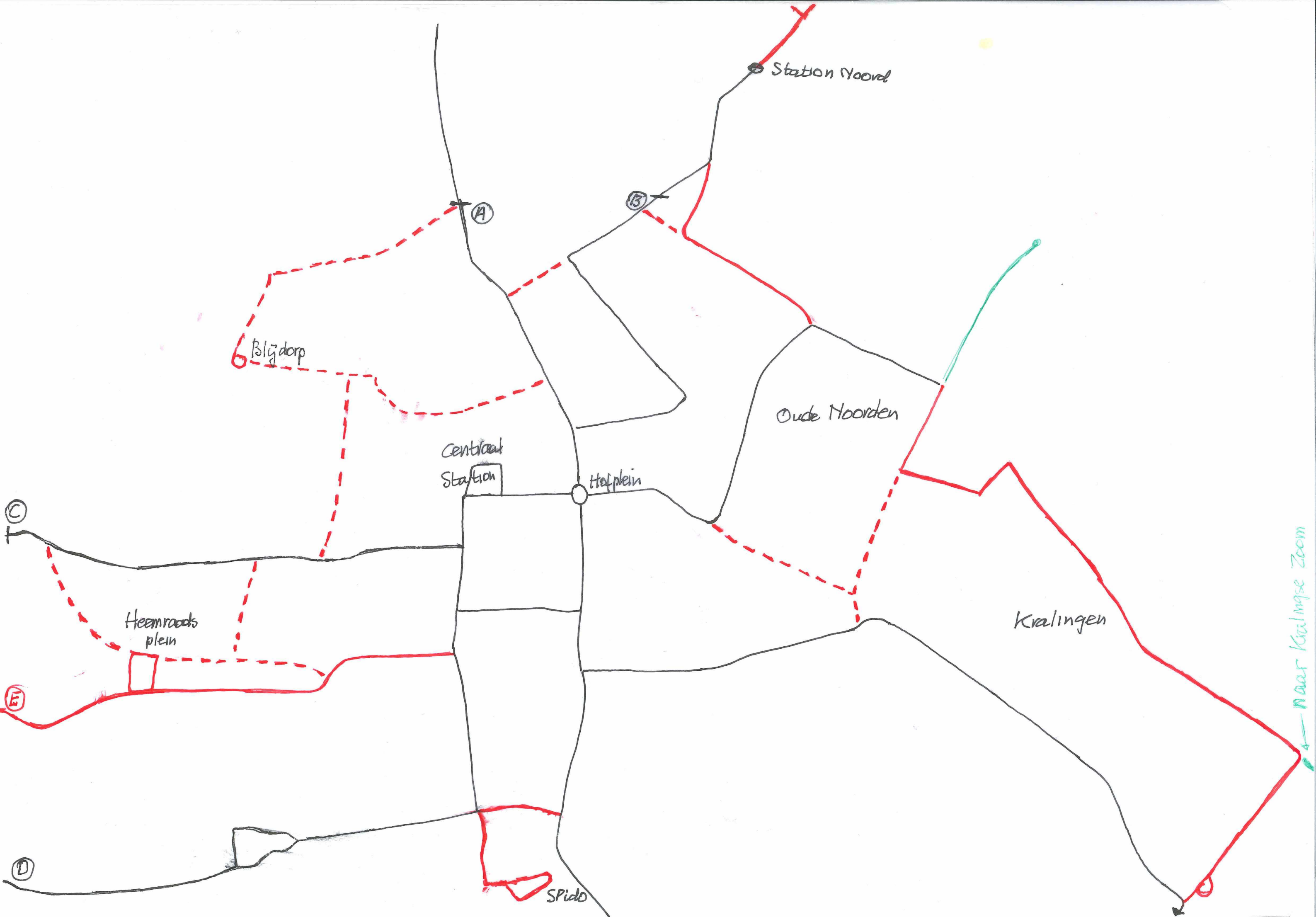
In de nieuwste plannen (zie brief van het College) wordt lijn 4 vervangen door een busverbinding tussen Hillegersberg en het Centraal Station. Dit is verspillen van gemeenschapsgeld want er ligt een prima tramtracé over de Straatweg. Het argument dat de Bergse Dorpsstraat te smal en te gevaarlijk is, geldt in sterkere mate voor de bus. En het kan toch niet zo zijn dat precies 100 jaar geleden de tramlijn naar Hillegersberg is aangelegd en nu met één pennenstreek in het PTT wordt opgeheven!

Slot

Ik hoop van ganser harte dat u als Raad niet instemt met de Collegebrief en het concept PTT 2030. Ik heb hiervoor in mijn brief voldoende argumenten aangedragen. Bovendien heb ik alternatieven aangegeven om te kunnen voldoen aan de bezuiniging van € 4,0 mln. per jaar. En u kent het spreekwoord: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Daarom hoop ik dat u en ik straks kunnen zeggen: **het PTT 2030: DIT IS WAT HIER NIET GEBEURT!**

Met vriendelijke groet uit Groningen,



Legenda

Schaal: 1:13500

- : te handhaven tramlijn
- : op te heffen tramlijn
- - - : Niet meer gebruikte tramsporen voor reguliere tramdienst
- : nieuwe tramlijn
- - - : voorstel uitbreiding

CBR van der Klaauw - maart 2013

