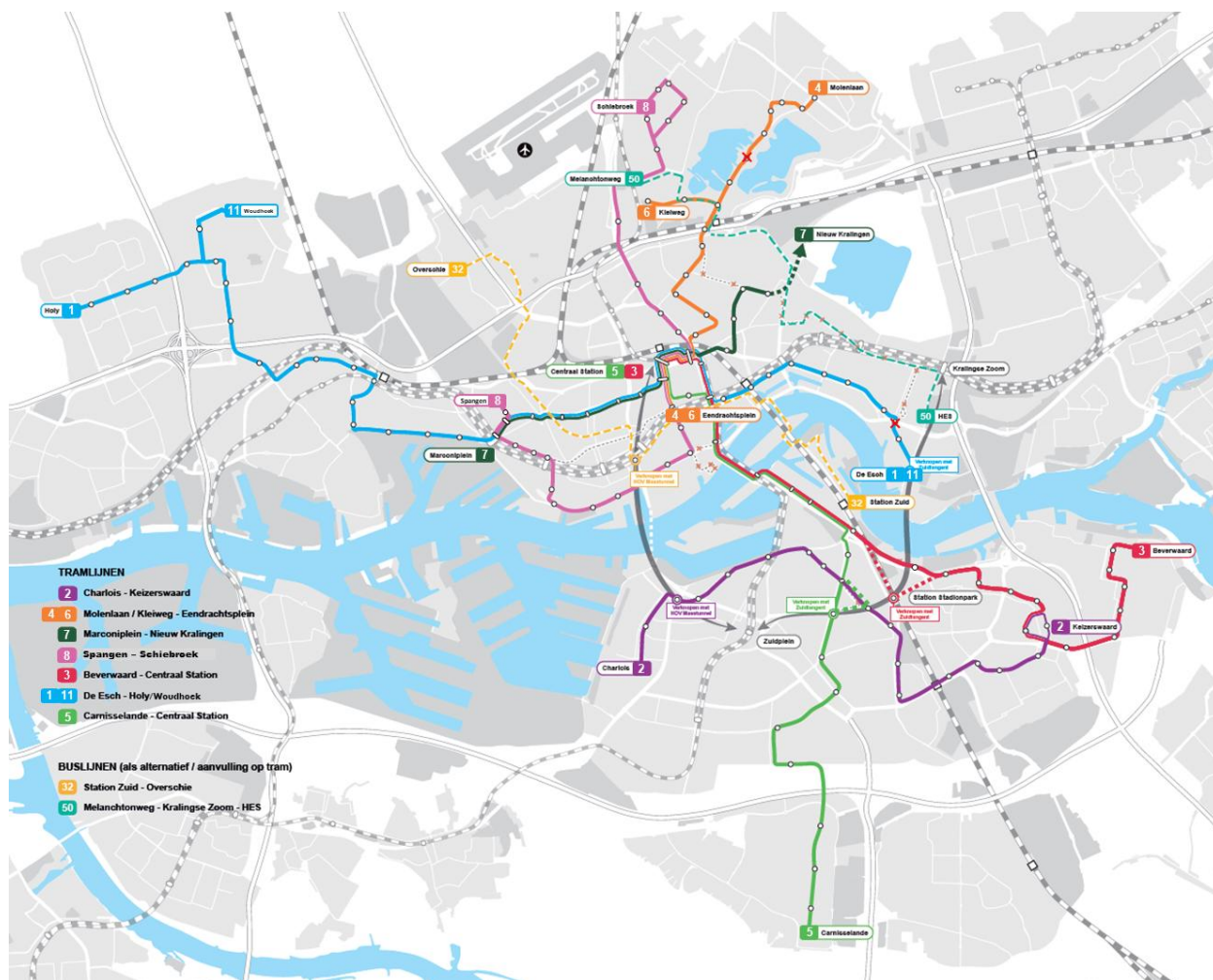


Programmaplan uitvoering PTT

Versie 14 januari 2025



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
2	Governance en programmasturing	7
2.1	Governance.....	7
2.2	Project- en programmabeheersing.....	14
2.3	Subsidieverlening.....	14
2.4	Vergunningverlening via Wet Lokaal Spoor	14
2.5	Risico's en risicobeheersing	15
2.6	Communicatie en participatie	17
3	Categorisering en sturing op maatregelen	18
4	Ontwikkelpaden en fasering	26
4.1	Programmeringsstrategie	26
4.2	Ontwikkelpaden.....	27
5	Schatting en verdeling van kosten	36
5.1	Kostenschatting	36
5.2	Kostenverdeling.....	37
5.3	Budget realisatie PTT	39

Bijlage A: Bijdrage aan versnellingsdoel

Bijlage B: Factsheets maatregelen

1 Inleiding

Het programmaplan uitvoering Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) beschrijft wat er nodig is om de ambities en keuzes van het PTT te realiseren.

Aanleiding

In juli 2023 is het Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT) vastgesteld door de MRDH als kader voor de ontwikkeling van het tramnet tot 2030. De MRDH heeft met dit besluit, als vervoersautoriteit en opdrachtgever van het ov, de ambitie uitgesproken om de tram te versterken en te versnellen. Daarnaast stelt het plan hoe het toekomstvast tramnetwerk er in 2030 uit ziet, welke trajecten met de tram bediend worden en welke niet (meer). Ook is met het plan vastgesteld welke vervangende buslijnen nodig zijn voor de ov-ontsluiting van trajecten waar de tram niet meer zal rijden. Nu het kader voor de ontwikkeling van het tramnet is bepaald, kunnen MRDH, RET en de tramgemeenten¹ aan de slag met de realisatie van het plan. Om de uitwerking en uitvoering te kunnen organiseren wordt een uitvoeringsprogramma PTT gestart. Dit document is het programmaplan voor dat uitvoeringsprogramma PTT.

Alle maatregelen van het uitvoeringsprogramma PTT dragen bij aan een of meerdere van de drie doelen van het PTT:

1. Versnellen van het tramnet
2. Efficiënt groeien (van het tramgebruik)
3. Bijdrage leveren aan het groeien van stad en regio

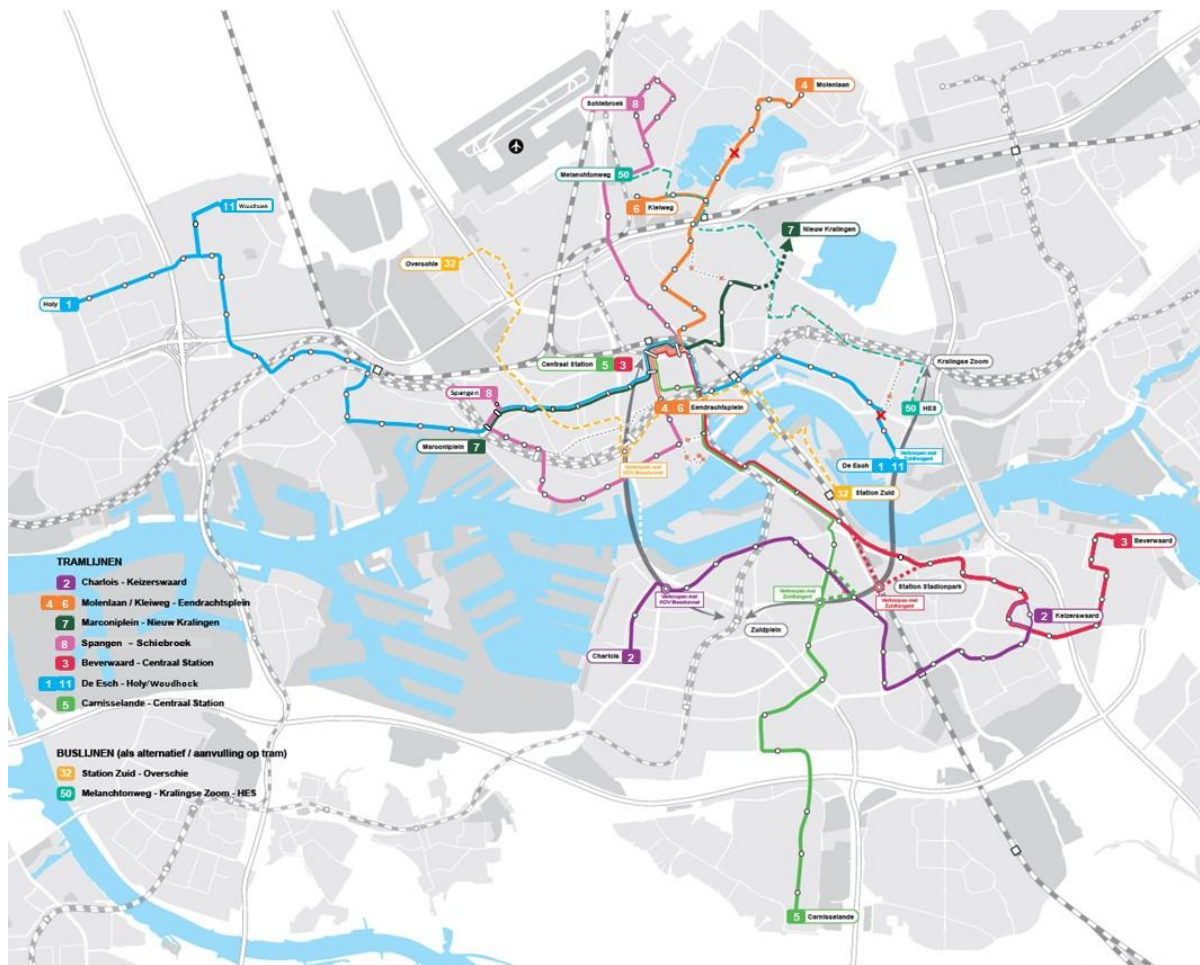
Het aanpassen van de lijnvoering in het PTT leidt tot frequentere en snellere lijnen, aantrekkelijk voor potentiële reizigers en met voldoende capaciteit. Dubbellijnen met metro en bus verdwijnen waardoor beschikbare middelen efficiënter worden ingezet. Sterke, frequente tramlijnen en de nieuwe tramverbindingen (zoals naar Nieuw-Kralingen en de HOV Stadsbrug) zijn ook belangrijk voor (autoluwe) woningbouwontwikkelingen in de stad, waardoor de stad kan blijven groeien, ook binnenstedelijk. Tenslotte wordt door middel van vele, kleine en grote versnellingsmaatregelen elke tramlijn versneld. Hierdoor wordt de tram aantrekkelijker voor potentiële reizigers en nemen de exploitatiekosten af. Exploitiatiemiddelen kunnen vervolgens elders worden ingezet voor hogere, aantrekkelijke frequenties.

Het tramnetwerk, de traminfrastructuur en de exploitatie moeten worden aangepast om deze drie doelen te kunnen behalen. Dit vraagt keuzes in de lijnvoering en in het gebruik van de openbare ruimte en brengt investeringen met zich mee. Om het tramnet én de stad goed te kunnen laten functioneren en beschikbare middelen efficiënt in te zetten, moeten veel keuzes in samenhang en in een logische volgorde worden gemaakt. Dit is programmeren.

¹ Voor de mobiliteit in Schiedam-Noord wordt door de gemeente Schiedam en de MRDH een aparte verkenning uitgevoerd. De toekomst van tramlijn 11 (voorheen lijn 21) in Schiedam is onderdeel van die verkenning.

Doel programmaplan

De invoering van het toekomstvast tramnetwerk, zowel het aanpassen van de lijnvoering als het realiseren van de versnellingsmaatregelen, kan niet in één keer plaatsvinden. Sommige maatregelen vergen geen, andere korte en weer andere een lange onderzoeks-, voorbereidings- en/of uitvoeringstijd. In dit programmaplan is de ambitie van het PTT vertaald naar maatregelen en maatregelpakketten die in de tijd zijn neergezet. Dit om ervoor te zorgen dat de maatregelen uit het PTT gefaseerd kunnen worden ingevoerd zodat het eindbeeld in 2030 behaald kan worden.



Figuur 1: Tramnetwerk PTT eindbeeld met nummering vervoerplan 2025

Scope

De scope van het programma omvat alle maatregelen die volgen uit de doelen en keuzen van het Plan Toekomstvast Tramnet en die leiden tot aanpassingen aan het gehele regionale tramnet (of dit mogelijk maken). Geografisch omvat dit alle straten, pleinen en openbare ruimte met traminfrastructuur, op het grondgebied van de gemeenten Rotterdam,

Schiedam², Vlaardingen en Barendrecht. Mogelijke uitbreidingen van het tramnet zijn beperkt tot een nieuwe tramlijn naar Nieuw Kralingen. Andere grote mogelijke uitbreidingen die gekoppeld zijn aan gebiedsontwikkeling (HOV Stadsbrug/Stadionpark, Merwe4Havens) vallen buiten de scope. Deze worden uitgewerkt in het kader van die gebiedsontwikkeling, waarbinnen ook besluitvorming zal plaatsvinden. Het bewaken van de raakvlakken tussen die gebiedsontwikkelingen en PTT is wel onderdeel van het programmaplan.

Het eindbeeld PTT is gesteld op 2030. De scope bevat maatregelen die grotendeels voor 2030 gerealiseerd moeten kunnen worden.

Tevens zijn enkele raakvlakprojecten benoemd in dit programmaplan die niet tot de scope behoren (geen regie vanuit het programma PTT), maar wel relevant zijn om te monitoren omdat ze mogelijk effecten hebben op het tramnet en dus de scope van het PTT.

Betrokken stakeholders

Dit programmaplan is opgesteld door de MRDH in samenwerking met de RET en de gemeente Rotterdam in de periode van september 2023 tot mei 2024 en is afgestemd met de gemeenten Barendrecht en Vlaardingen.

Positie programma

Het programma PTT is een van de programma's van de MRDH (naast de metro, bus). Maatregelen uit het PTT hebben invloed op de exploitatie van het ov en het beheer en onderhoud van traminfrastructuur. Consequenties voor exploitatie en beheer en onderhoud worden in beeld gebracht, maar besluiten hierover vinden plaats in het kader van afspraken over exploitatie en beheer tussen MRDH en RET (b.v. de ov-concessie en beheerconcessie). Voor de gemeente Rotterdam is het programma PTT één van de programma's met een grote invloed op de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte. Naast het PTT zijn er de programma's Verkeerscirculatieplan (VCP), Fiets, 30 km/u en aanpak verkeersveiligheid. Deze vijf programma's samen bepalen in grote mate gewenste aanpassingen aan de infrastructuur en de openbare ruimte. Ambities vanuit de verschillende projecten kunnen leiden tot integrale projecten om meerdere ambities gelijktijdig te realiseren.

Bestuursovereenkomst

Dit programmaplan wordt vastgesteld in de Bestuurscommissie vervoerautoriteit (BcVa) van de MRDH en het College van Rotterdam. De samenwerking tussen MRDH, gemeente en RET wordt bekrachtigd door het vaststellen van een Bestuursovereenkomst (Bok) realisatie PTT waarin ook afspraken worden gemaakt over de realisatie van dit programmaplan.

² Voor de mobiliteit in Schiedam-Noord wordt door de gemeente Schiedam en de MRDH een aparte verkenning uitgevoerd. De toekomst van tramlijn 11 (voorheen lijn 21) in Schiedam is onderdeel van die verkenning. Versnelling op het traject van lijn 1 (voorheen lijn 24) is wel onderdeel van de scope van dit programmaplan. Na besluitvorming over de verkenning Schiedam-Noord kunnen maatregelen aan het programmaplan worden toegevoegd. Hierover zullen dan aparte afspraken tussen de gemeente Schiedam en de MRDH worden gemaakt.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de programmasturing en governance van het programma realisatie PTT beschreven en wordt aangegeven hoe communicatie en participatie vanuit het programma plaats vindt. Hoofdstuk 3 beschrijft welke categorieën maatregelen onderdeel zijn van het programma en hoe de opdrachtverlening en sturing vanuit het PTT op deze categorieën plaats zal vinden. In hoofdstuk 4 presenteert per lijn ontwikkelpaden, waarin alle maatregelen die relevant zijn voor de betreffende tramlijn in samenhang én in de tijd (fasering) worden geordend. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 aangegeven hoe de kostenschatting per maatregel is gemaakt en welke principes er voor de kostenverdeling over de deelnemende partijen worden gehanteerd.

2 Governance en programmasturing

Goede programmasturing en opdrachtgeverschap is essentieel om alle maatregelen die nodig zijn voor realisatie van het PTT te starten, bij te sturen en uit te voeren en daarmee de programmadoelen te behalen. Dit hoofdstuk beschrijft hoe dit werkt en hoe rollen en verantwoordelijkheden georganiseerd moet worden.

2.1 Governance

- Eerst algemene intro hoe programma zich verhoudt tot projectenoperatie binnen RET en Rotterdam.
- Toelichten dat gangbare werkprocessen binnen RET en Rotterdam moeten worden gevolgd/gebruik maken van.
- Wat is dan de sturing uit het programma (waarop en hoe)? Kernteam A/B – AOO – DOO – BOO?
- Belang en rol liassons
- Beperkt inzoomen op RET en gemeente (en MRDH), wel belangrijke aandachtspunten

Samenwerken

Het uitvoeren van het programma PTT valt onder het gezamenlijke Programma Ontwikkeling OV Rotterdam (POORR). De drie partijen MRDH, Rotterdam en RET nemen hieraan deel, elk vanuit een eigen rol. De MRDH is als vervoerautoriteit de opdrachtgever van het OV, dus ook de tram, via een OV-concessie voor de exploitatie van metro en tram en via een beheer-overeenkomst voor beheer en instandhouding van de traminfrastructuur. De RET is de concessiehouder en dus vervoerder en beheert de infrastructuur. De exploitatie én aanpassingen van infrastructuur wordt dan ook uitgevoerd door de RET in opdracht van de MRDH die dit bekostigt vanuit regionale mobiliteitsmiddelen. Beide partijen hebben een belang in verbetering en versnelling van het tramnet; de MRDH omdat dit tot reductie van exploitatiekosten leidt en de RET omdat dit tot kwaliteitsverbetering, meer reizigers en daarmee groei van reizigersopbrengsten leidt. De gemeente Rotterdam is belanghebbende vanwege het verbeteren van het functioneren van het mobiliteitssysteem, de verkeersveiligheid en het verbeteren van de openbare ruimte. Ook Rotterdam heeft daarmee belang in een grotere rol van de tram in het mobiliteitssysteem, maar zal aanpassingen van de traminfrastructuur in de openbare ruimte afwegen tegen andere ambities en daarmee ook haar investeringen. De gemeente is ook de partij die de openbare ruimte rondom de traminfrastructuur (vaak zijn tram en omgeving sterk geïntegreerd) aanpast.

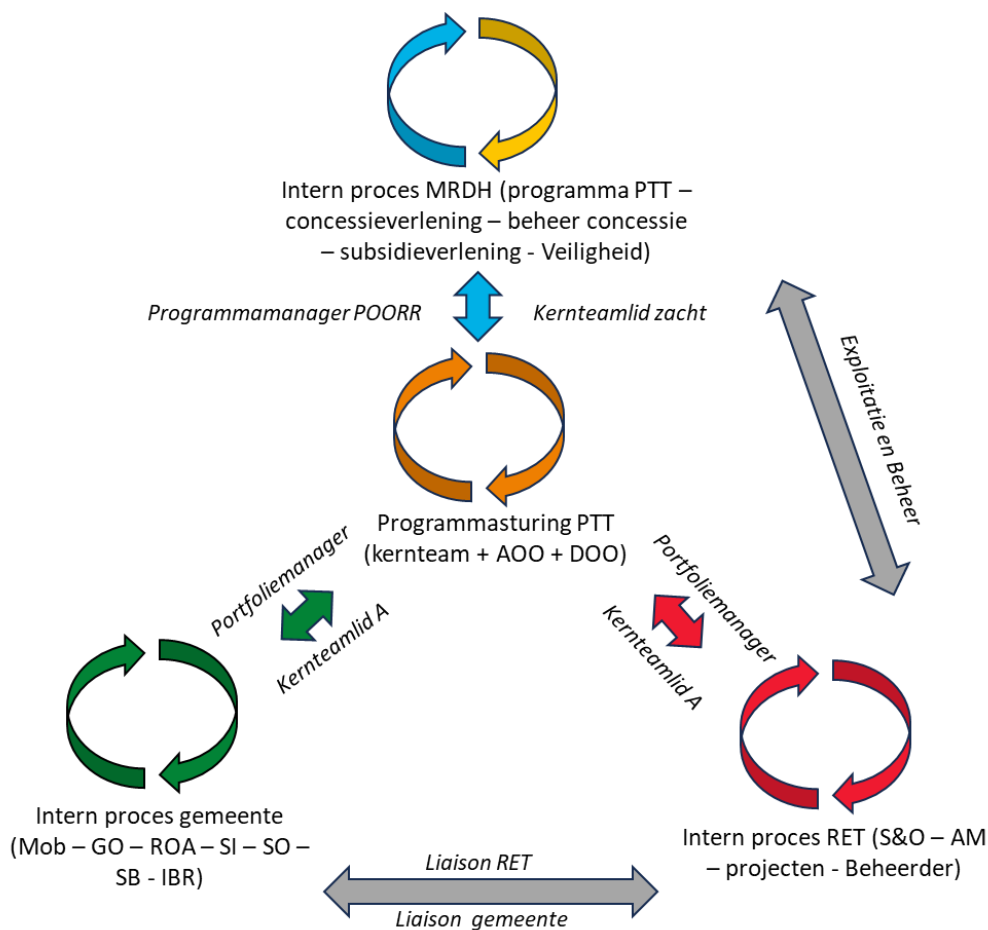
RET en gemeente zijn de twee partijen die de maatregelen van het PTT zullen gaan uitvoeren. De MRDH zal richting deze twee partijen in wisselende verhouding fungeren als (mede)opdrachtgever en/of subsidieverstrekker. De drie partijen willen de uitvoering vooral in goede samenwerking oppakken. De programmasturing en governance is dan ook vanuit de samenwerkingsgedachte opgezet.

Programmaorganisatie PTT

Omdat RET en gemeente de maatregelen uitvoeren, wordt vooral gebruik gemaakt van de bestaande uitvoeringsafdelingen binnen die organisaties en ieders werkwijzen en gebruiken. De programmaorganisatie PTT wordt dan ook zo ingericht dat beide uitvoeringsorganisaties RET en gemeente zoveel mogelijk worden gefaciliteerd en gestimuleerd om hun werk te doen. Faciliteren en stimuleren door de programmaorganisatie bestaat uit:

- Verstrekken van duidelijke, complete opdrachten met doel, scope, planning, budget;
- Eventueel préonderzoeken/verkenningen uitvoeren om doel en scope concreter te maken;
- Op inhoud regelmatig afstemmen en/of begeleiden van de opdrachten
- Samenhang in inhoud;
- Ondersteunen projecten op specifieke processtappen zoals rapportages, subsidieaanvragen en vergunningaanvragen Wet Lokaal Spoor;
- Projecten ondersteunen bij vervoerkundige analyses en effectbepaling;
- Projecten evalueren en opbrengst evaluatie meegegeven aan vergelijkbare studies;
- Projecten begeleiden bij bestuurlijke agendering (bijdrage project aan programmadoelstellingen);
- Bij issues en dilemma's ondersteunen van afstemming en/of escalatie.

Ook studies kunnen worden uitgezet met een studieopdracht bij RET of gemeente. De programmaorganisatie kan ook zelf studies uitvoeren of aansturen (zie kernteam A).



Processen binnen MRDH

Binnen de MRDH vindt periodiek afstemming plaats over de effecten van PTT in relatie tot de financiële en vervoerkundige kaders voor concessie en beheer. Ten behoeve van effectieve realisatie van projecten vindt regelmatig afstemming plaats met verantwoordelijke collega's met betrekking tot budgetverantwoording, subsidieverstrekking en vergunningverlening.

Processen binnen RET

Binnen de RET zijn de afdelingen Asset Management (AM, aanpassing bestaande assets), Strategie en Ontwikkeling (S&O, ontwikkeling netwerk, versnelling, reizigersgroei, fasering) en Projecten en Programma's (relatie met nieuw trammaterieel, nieuwe assets) betrokken. Deze afdeling organiseren onderlinge samenwerking op belang, inhoud, planning en bemensing, zowel voor RET-projecten en studies als medewerking aan gemeentelijke projecten en studies. Voor het uitvoeren van RET projecten in het kader van PTT stelt RET een portfoliomanager aan. Binnen de RET is ook de betrokkenheid van de onafhankelijke Beheerder van groot belang.

Processen binnen gemeente Rotterdam

De gemeente zal meerdere PTT-maatregelen gaan realiseren, veelal in combinatie met andere projecten en ambities (meekoppelkansen). Hiervoor stelt de gemeente ambtelijk opdrachtgevers aan. Afhankelijk van de aard van de maatregel kan dit opdrachtgeverschap bij verschillende afdeling liggen, b.v. Mobiliteit (Mob) of Gebiedsontwikkeling (GO). Om intern de afstemming tussen ambtelijke opdrachtgevers, betrokken adviserende of toetsende afdelingen te borgen, integrale afwegingen tussen verschillende ambities en doelen (waaronder PTT) te kunnen maken en eventuele besluitvorming te faciliteren, stelt de gemeente een PTT-coördinator aan, die tevens de rol van liaison naar het PTT-programma op zich neemt.

Programmaorganisatie

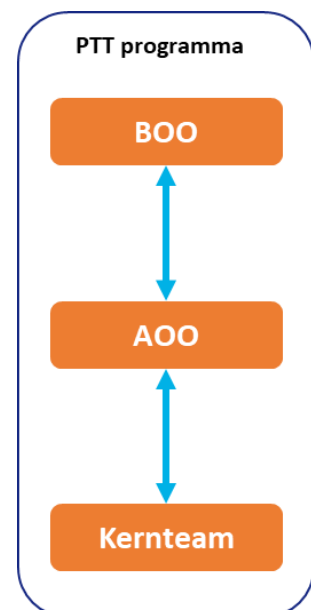
De programmaorganisatie bestaat uit drie lagen. Het kernteam, het Ambtelijk Overleg OV (AOO) en het Bestuurlijk Overleg OV (BOO).

Ambtelijk Overleg OV (AOO)

Het AOO stuurt primair het programma PTT aan. Het AOO is verantwoordelijk voor het verlenen van projectopdrachten aan verantwoordelijke organisaties waarmee de maatregelen uit het PTT kunnen worden uitgevoerd. In projectopdracht worden kaders vanuit PTT meegegeven o.a. op planning, budget, bijdrage aan de PTT doelstellingen en monitoring. Het AOO stuurt ook op eventuele aanpassingen aan opdracht en het programma.

Er wordt een duidelijke scope ten aanzien van de bijdrage aan de doelstellingen van PTT meegegeven:

- Beoogde versnelling (in aantal seconden per passage)
- Welke functionaliteit benodigd is (frequentie, keren, routing, snelheid, veiligheidsnorm, etc.)



- Welke bijdrage aan groei van de stad (beschrijving van welke verbetering beoogd wordt)

In het AOO zitten afgevaardigden van MRDH, gemeente Rotterdam en RET en komt elke 4-6 weken regulier bij elkaar. Het PTT wordt in dit overleg besproken als daar aanleiding toe is (o.a. bij afwijkingen in projecten van projectopdracht). Daarnaast wordt elk kwartaal een stand van zaken van het volledige PTT programma geagendeerd d.m.v. een stand van zaken van alle PTT projecten. Wanneer het project volledig is uitgevoerd volgt er een eindrapportage met een verantwoording voor de eindafrekening. De eindafrekening kan pas plaatsvinden na de eindrapportage van het project bij het AOO is ingediend. De leden van het AOO zorgen er vervolgens ook voor dat verstrekte opdrachten in hun organisatie uitgezet worden.

Kernteam

Het kernteam is het operationele deel van het programma onder leiding van de onafhankelijke programmamanager PTT. Het kernteam heeft twee hoofdtaken:

- A. Het bewaken van en sturen op de doelstellingen van het PTT; hieronder vallen de thema's versnelling, exploitatie, reizigersaantallen, ontsluiten van woningbouwontwikkelingen, bestuurlijke aandacht en de relatie met het jaarlijks vervoerplanproces;
- B. Het opstellen van projectopdrachten, bewaken en sturen op voortgang van projecten om maatregelen te realiseren, signaleren van stagnatie en afwijkingen, voortgangsrapportages, begeleiden procedures Wet Lokaal Spoor (veiligheid) en buiten gebruik nemen traminfrastructuur.

Het kernteam wordt bemenst voor deze twee hoofdtaken A en B met verschillende personen. In het kernteam wordt samengewerkt door de programmamanager PTT en vertegenwoordigers van de MRDH, gemeente Rotterdam en de RET. Deze vertegenwoordigers zijn aanspreekpunt voor en naar de eigen organisatie en adviseren de eigen vertegenwoordiger in het AOO. Ze maken gebruik van de eigen organisatie voor het verkrijgen en inbrengen van benodigde informatie. De onafhankelijke programmamanager is de trekker en voorzitter van het kernteam. Het kernteam komt tweewekelijks in de samenstelling A, B of A+B bij elkaar om te overleggen over nodige acties en werkzaamheden t.b.v. het programma. De vergaderinterval kan wijzigen doordat de werkzaamheden toe- of afnemen. Dit wordt jaarlijks geëvalueerd. De programmamanager rapporteert en adviseert namens het kernteam aan het AOO via de Programmamanager POORR, die namens het AOO opdrachtgever is voor het programma PTT.

Het kernteam is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van de werkzaamheden rondom het PTT programma en bewaakt de voortgang van de uitvoering. De beschreven acties in dit programmaplan worden uitgezet door het kernteam. Het kernteam adviseert het AOO en bereidt beslisinformatie voor het AOO en BOO voor. Daarnaast stelt het kernteam (B) de projectopdrachten op en inventariseert blijvend raakvlakprojecten en meekoppelkansen. Het kernteam stemt regulier af met projectleiders en periodiek met ambtelijke opdrachtgevers (AOG's) van PTT projecten bij RET en gemeente om voortgang te bewaken. Bij afronding van een project wordt de eindrapportage in overeenstemming met kernteam opgesteld.

Daarnaast is er plaats in het kernteam (A) om alle tram-gerelateerde onderwerpen uit de stad/regio te bespreken, ook als dit buiten de directe scope van PTT valt. Dit is een algemene POORR-taak.

Het kernteam rapporteert elk kwartaal een lijst met aandachtspunten en bijzonderheden aan het AOO. Elk jaar wordt het programmaplan geactualiseerd en wordt de stand van zaken over alle PTT gelieerde projecten gerapporteerd aan het AOO. Deze rapportage is informatief van aard. Een samenvatting van deze rapportage wordt gerapporteerd aan het BOO. Dit is tevens de monitoring op het voldoen aan de afspraken uit de bestuursovereenkomst.

Portfoliomanager

Het kernteamlid B van zowel RET als gemeente is de portfoliomanager. De portfoliomanager is de centrale persoon die (namens de ambtelijk opdrachtgever) het overzicht heeft van alle projecten die bij de RET of de gemeente worden uitgevoerd. De portfoliomanager brengt deze informatie naar het kernteam waardoor het kernteam kan acteren op actualiteiten, samenhang en eventueel kan adviseren op bijsturen. De portfoliomanager brengt ook projectleiders in contact met relevante personen van de andere organisatie, zoals de subsidieverstrekker, de beheerder of de veiligheidscoördinator. De portfoliomanager is de verbinder tussen de eigen ambtelijke organisatie en het programma PTT.

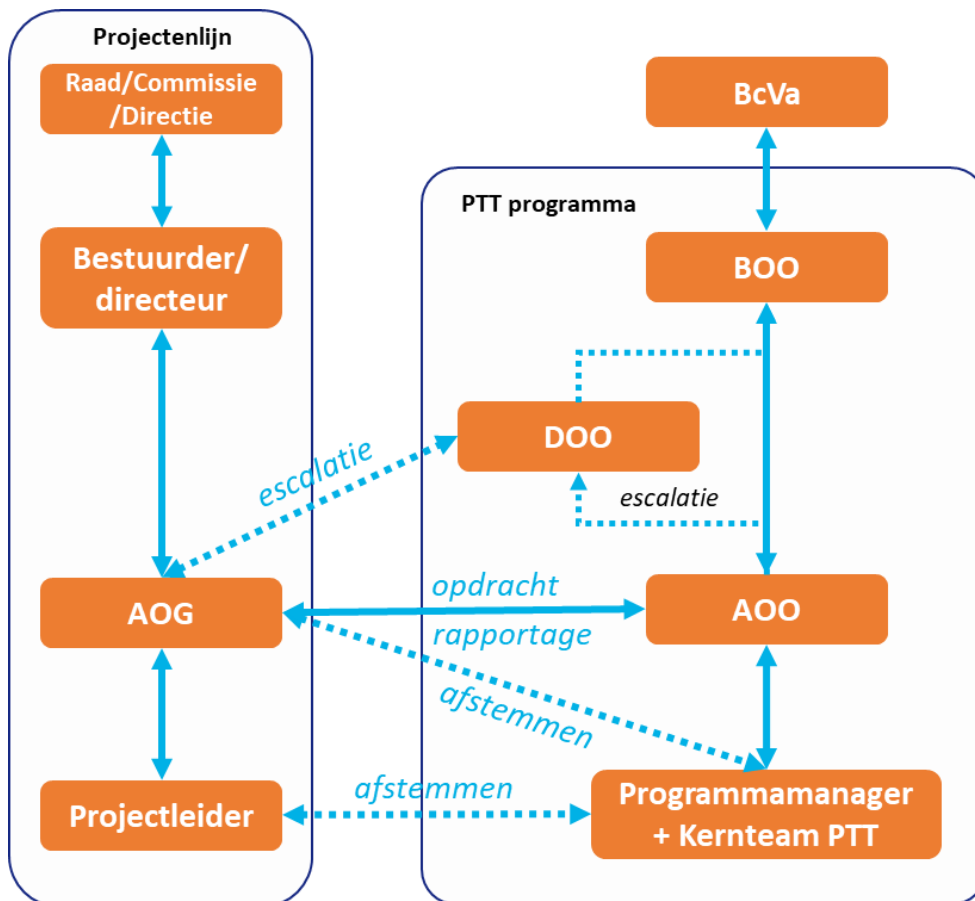
Bestuurlijk Overleg OV (BOO)

Het BOO is de bestuurlijk opdrachtgever van het PTT. Het BOO heeft het programmaplan uitvoering PTT vastgesteld en daar budget voor vrijgemaakt. Met de vaststelling van het programmaplan wordt er richting gegeven aan de uitvoering van de PTT maatregelen. Met dit besluit krijgt het AOO het mandaat om projectopdrachten met bijbehorend budget uit te zetten. Jaarlijks wordt er een besluit genomen over het geactualiseerde programmaplan om richting te geven aan de werkzaamheden van het PTT programma.

In het BOO zitten bestuurders van de MRDH, de gemeente Rotterdam en RET. Het BOO komt 4-6 keer per jaar bij elkaar. Besluiten van het BOO zijn noodzakelijk bij een wijziging van budget, planning of scope van de opgave. Daarnaast is BOO het gremium wanneer de partijen er op ambtelijk niveau niet uit komen.

Projectenlijn

De maatregelen uit het PTT worden vertaald naar projectopdrachten. Deze opdracht wordt gegeven aan een Ambtelijk Opdrachtgever (AOG). De AOG gaat opzoek naar een projectleider die vervolgens het project gaat uitvoeren. De projectenlijn bestaat uit de gebruikelijke lagen van de verantwoordelijke stakeholder: MRDH, RET, gemeente Rotterdam of één van de andere tramgemeenten. Boven de AOG staat een bestuurder (al dan niet dezelfde bestuurder die plaatsneemt in het BOO) en daarboven staat de raad/commissie (afhankelijk van welke stakeholder verantwoordelijk is voor het project) waarin besluitvorming over het project plaatsvindt.



Projectleider

De projectleider is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het project. De projectleider schakelt met de AOG over het planning, voortgang en budget van het project. De projectleider en kernteam (lid van eigen organisatie) stemmen met elkaar af over de inhoud van het project en hoe de PTT maatregel hierin wordt meegenomen.

Ambtelijk Opdrachtgever (AOG)

Het AOO verleent de projectopdracht aan de AOG van verantwoordelijke organisatie. Dit kan de MRDH, RET, gemeente Rotterdam of één van de andere tramgemeenten zijn. Dit is een formele opdracht waarmee de AOG een (integraal) project kan starten of de opdracht onder een al lopend project kan onderbrengen. Op de opdracht zijn de afspraken van de bestuursovereenkomst van toepassing. De AOG is verantwoordelijk voor dagelijkse sturing

op het proces van de projectleider(s) binnen de kaders van de projectopdracht en binnen de gebruikelijke procesregels van de verantwoordelijke organisatie.

De AOG heeft regelmatig contact met het kernteam over de voortgang van het project(en) met PTT-belang. Bij een wijziging van de projectopdracht rapporteert de AOG terug naar het AOO. Zij besluiten over hoe wordt omgegaan met de wijziging. Zowel de AOG als het AOO laten zich hierin adviseren door het kernteam. Zowel bij RET als bij de gemeente kunnen er meerdere ambtelijke opdrachtgevers zijn. RET en gemeente coördineren zelf via een centrale portfoliomanager resp. coördinerend ambtelijke opdrachtgever de samenhang en de verbinding met de programmaorganisatie PPT.

Directeuren Overleg OV (DOO)

Aanvullend op de bestaande POORR-organisatie met AOO en BOO (waarvan PTT gebruik maakt), wordt een DOO ingesteld ten behoeve van escalatie van issues waar het AOO geen mandaat voor heeft, maar die bij voorkeur niet (direct) bestuurlijk worden gemaakt. Dit DOO vindt onregelmatig plaats naar behoefte. In het DOO nemen directeuren deel die verantwoordelijk zijn voor keuzes en afwegingen binnen hun organisatie en met mandaat namens hun organisatie kunnen besluiten. De lijnorganisaties zijn verantwoordelijk voor het adviseren van hun directeur. De programmaorganisatie PTT faciliteert het DOO.

Bestuurder, directeur en Raad/commissie

De ambtelijk opdrachtgever rapporteert bij zijn bestuurder of directeur over het project waar een PTT maatregel in zit. Besluitvorming rondom projecten vinden binnen de verantwoordelijke organisatie (MRDH, RET, gemeente Rotterdam of andere tramgemeente) plaats via bestuurder, directeur en/of raad/commissie. In veel gevallen dient de Raad/(bestuurs)commissie/Directie de financiële middelen vrij te maken om de projecten te kunnen uitvoeren.

Bij wijzigingen op de projectopdracht wordt het gesprek in eerste instantie gevoerd tussen AOG en AOO. Kan er geen overeenstemming bereikt worden over de oplossing dan is er een mogelijkheid tot escalatie richting het BOO (al of niet via het DOO).

Initiatiefnemer

Het AOO geeft de opdracht aan de AOG, maar doet dit namens een initiatiefnemer of opdrachtgevende partij. Dit is veelal de MRDH (vanuit belang tramsysteem) en soms de gemeente (vanuit gemeentelijk belang, b.v. openbare ruimte, gebiedsontwikkeling of verkeersveiligheid). Bij een integraal project met belang PTT gecombineerd met een gemeentelijk belang, kunnen beide partijen samen opdrachtgever zijn. In die situatie zullen ook beide partijen cofinancieren. RET is geen initiatiefnemer, omdat deze altijd in opdracht van de MRDH werkt. *De initiatiefnemer staat niet in het schema.*

2.2 Project- en programmabeheersing

De maatregelen uit het PTT worden door twee organisaties uitgevoerd: de gemeente en de RET. Deze partijen hanteren voor projectbeheersing hun eigen standaard werkwijze en zijn hier goed in. Hier wordt vanuit het programma geen aparte, alternatieve of aanvullende projectbeheersing voor voorgeschreven. Wel zal het programma PTT naast de projectbeheersing van gemeente en RET programmabeheersing toepassen.

Programmabeheersing maakt het mogelijk om vanuit de projectbeheersing informatie op te halen die relevant is voor het programma (zoals tijd, scope, middelen, mensen, risico's en externe factoren). Zowel project- als programmabeheersing zijn gericht op het continu leveren van relevante stuurinformatie, wat betrokkenen stimuleert om geïnformeerd en doelgericht te handelen. Belangrijke hulpmiddelen hierbij zijn planning, kostenbewaking, resource management, scope management en risicomanagement. Deze tools helpen bij het definiëren en coördineren van taken, financiële controle, efficiënt gebruik van middelen, definiëren en beheren van doelen en resultaten en identificeren van potentiële problemen. De programmabeheersing zal na de start van het programma worden opgezet op basis van de eerste ervaringen met de PTT-projecten die direct van start gaan.

2.3 Subsidieverlening

Voor de bijdrage van de MRDH aan fysieke PTT-maatregelen kan de uitvoerende partij (overwegend de RET of de gemeente) een subsidieaanvraag indienen bij de MRDH via de [subsidieverordening Vervoerautoriteit](#). Dit dient plaats te vinden op basis van de vigerende subsidieverordening en de [uitvoeringsregeling Vervoerautoriteit](#). Voor het indienen van een aanvraag is de basis een ontwerp en kostenraming nodig. Voor OV-projecten is een maximale subsidie van 100% van de investering mogelijk, maar om de bijdrage Van de MRDH te bepalen zijn de kostenverdelingsprincipe uit hoofdstuk 5 van toepassing. Het AOO besluit of de subsidieaanvraag kan worden ingediend bij de subsidieverstrekker. De inhoudelijke beoordeling van de subsidieaanvraag vindt plaats door het kernteam dat een advies aan het AOO geeft en dat ook door de subsidieverstrekker kan worden gebruikt. De VAT-kosten van de subsidieaanvraag bedragen maximaal 16%.

2.4 Vergunningverlening via Wet Lokaal Spoor

Alle aanpassingen aan de bestaande traminfrastructuur door maatregelen van het Programma Uitvoering PTT die leiden tot een aanmerkelijke wijziging van het tramsysteem, dienen afzonderlijk of als af te spreken pakket te voldoen aan het Stand still beginsel. Bij aanleg van nieuwe infrastructuur dient te worden voldaan aan het ALARP (as low as reasonably practicable) beginsel. Dit zijn een beleidskaders vanuit het veiligheidskader van de MRDH. Hiertoe dient een vergunning door het dagelijks bestuur van de MRDH te worden verleend aan de aangewezen beheerder.

Het informatiedossier van het Project bevat het effect van de maatregel op de veiligheid en het functioneren van het tramsysteem. Het informatiedossier dient te voldoen aan de kaders

die de door MRDH aangewezen Beheerder stelt aan de inhoud van het informatiedossier. Vervolgens bepaalt de Beheerder van de RET of op basis van het informatiedossier een vergunning kan worden aangevraagd. Het informatiedossier bevat tevens een zienswijze van de vervoerder en de gemeente. ILT dient een positieve verklaring af te geven op het informatiedossier alvorens de beheerder (na positief advies) een vergunning aanvraagt bij MRDH. Het dagelijks bestuur van de MRDH verleent de vergunning na positieve beoordeling van de vergunningaanvraag.

Projecten dienen er ook rekening mee te houden dat er mogelijk (b.v. als randvoorwaarde voor een tijdelijke vergunning) een test- en proefbedrijf plaatsvindt. Uit het test- en proefbedrijf kan bewijslast worden gehaald die nodig is voor een definitieve gebruiksvergunning.

Voor zowel de beoordeling van de beheerder van de RET, ILT als de vergunningverlening van de veiligheidsmanager van de MRDH gelden maximale termijnen. Hiermee dient rekening gehouden te worden in de planning. Indien de adviezen en beoordeling goed zijn voorbereid en tijdig zijn ingepland, kan de doorlooptijd in de praktijk korter zijn.

Voor het buiten bedrijf stellen van traminfrastructuur is een buitenbedrijfstellingsprocedure vereist. De MRDH beoordeelt op basis van een advies van de Beheerder en de vervoerder (RET) de buiten bedrijf stelling en verleent al dan niet een vergunning voor het buiten bedrijf stellen van traminfrastructuur.

Het programma PTT faciliteert deze procedure door een veiligheidsadviseur te contracteren die ter beschikking staat van alle projecten en kan helpen bij het opstellen van het informatiedossier en het doorlopen van de procedure. Hierdoor vindt voor heel PTT een uniforme aanpak plaats en wordt de kans op vertraging kleiner. Deze veiligheidsadviseur wordt ingehuurd vanuit het programmabudget.

2.5 Risico's en risicobeheersing

In onderstaande tabel zijn enkele generieke risico's en mogelijke beheersmaatregelen beschreven. Gedurende het programma dient dit overzicht regelmatig herijkt te worden, zodat actuele inzichten worden meegenomen. Ook het aanvullen nadat risico's zijn opgetreden en aangepakt is zinvol om gedurende het programma de grip te vergroten en herhaling te voorkomen.

Risico	Preventieve beheersmaatregel	Correctieve beheersmaatregel
Bij het programmeren en prioriteren van maatregelen worden maatregelen in de tramgemeenten Barendrecht, Schiedam en Vlaardingen vergeten of lager geprioriteerd.	Gemeente Vlaardingen wil een separatie Bestuursovereenkomst sluiten om scope, middelen en voortgang aan de voorkant te borgen.	In (half)jaarlijkse herijking van het programma maatregelen opnieuw prioriteren op basis van beoogd effect en beschikbaarheid van middelen of ambtelijk of bestuurlijk signaal.

Het meekoppelen van PTT-maatregelen aan andere gemeentelijke ambities en projecten mislukt omdat niet tijdig een geïntegreerde opdracht wordt verstrekt.	• Op basis van vigerende plannings meekoppelkansen regelmatig herijken en aanvullen en agenderen bij beoogd ambtelijk opdrachtgever. • Vooronderzoek vanuit kernteam doen om meekoppelkansen te concretiseren, zodat deze concreter kan worden ingebracht. Zorgen dat PTT formele status toekent (middelen, beslisinformatie) aan maatregelen toekent.	Via ambtelijke opdrachtgever van meekoppelkansen afdwingen dat scope alsnog wordt uitgebreid met PTT-scope.
Beoogde versnellingsambitie per maatregel blijkt niet haalbaar bij uitwerking van de maatregel.	• In scopebeschrijving de aanname voor de beoogde versnelling meegeven. • Op basis van ervaring van reeds uitgevoerde maatregelen het beoogde versnellingseffect van andere maatregelen bijstellen.	• Project voorstel laten maken hoe alsnog op een andere wijze de beoogde versnelling kan worden behaald, eventueel met meerkosten. • Alternatieve maatregel opstellen. • Beoogde versnelling aan andere maatregel als extra opdracht meegeven. • De maatregel wordt niet uitgevoerd of de bijdrage van PTT aan de integrale maatregel komt te vervallen.
Bij uitwerking van een maatregel nemen de kosten sterk toe.	Doelstelling sober en doelmatig wordt meegegeven aan maatregelen.	Dreigende kostenoverschrijdingen dienen voorgelegd te worden aan de AOG en het AO Ov voorzien van een advies of en hoe de scope aangepast kan worden om binnen de financiële scope te blijven en/of met onderbouwing (oorzaken) waarom de financiële scope vergroot moet worden.
Uitvoerende partijen RET en/of gemeente krijgen de bemensing van maatregelen niet rond.	Maatregelen worden jaarlijks ruim van te voren gepland en in opdracht gegeven zodat partijen deze in de werkprogramma's kunnen opnemen.	• RET en/of gemeente huren extra capaciteit in, ofwel voor het project ofwel als tijdelijke capaciteitsuitbreiding van de eigen organisatie. • Partijen herprioriteren de maatregelen. • MRDH faciliteert vanuit het PTT-programmabudget inhuur
De financiële inspanningsverplichting van de gemeente leidt niet tijdig tot de benodigde bekostiging.	De algemene planning en fasering van het programma biedt tijdig overzicht in de bekostigingsopgave.	Partijen herprioriteren de maatregelen.
De vergunningsaanvraag en -verlening duurt langer dan gedacht/gehoopt.	Vooraf afspreken hoe dit traject dient te verlopen en wat daar op welk moment voor nodig is.	• Versneld tijdelijke vergunning aanvragen en verlenen. • Met betrokken partijen verkorting procedure afspreken, zonder dat dit leidt tot het niet zorgvuldig kunnen werken.

De vergunningsaanvraag en -verlening stopt door onvolledig informatiedossier of onvoldoende onderbouwing.	• Vooraf afspreken hoe dit traject dient te verlopen en wat daar op welk moment voor nodig is. • Vaste adviseur veiligheid gebruiken. • Format voor informatiedossier hanteren. • In vroegtijdig stadium inschatting in welke mate kan worden voldaan aan stand still principe.	• Versneld tijdelijke vergunning aanvragen en verlenen. • Met betrokken partijen afspreken hoe (versneld) tot juiste aanvullingen kan worden gekomen. • Prioritering geven bij veiligheidsadviseur.
---	--	---

2.6 Communicatie en participatie

Bij de totstandkoming van het PTT is er geparticipeerd met belangenorganisaties en bewoners. Met dit programmaplan is een uitwerking van de programmering van de maatregelen die in het PTT benoemd staan. Omdat we stapsgewijs toewerken naar het eindbeeld zullen sommige maatregelen snel worden opgepakt en anderen pas veel later plaatsvinden. Jaarlijks wordt er een geactualiseerde planning met een stand van zaken naar buiten gecommuniceerd via de website van de MRDH.

Het kernteam PTT stemt regelmatig af met Metrocov Rijnmond over de uitwerking en voortgang van het PTT programma. Het is logisch dit in het najaar te doen, mede als vooroverleg voor maatregelen die terugkomen in het vervoerplanproces dat in het voorjaar plaatsvindt.

Communicatie over de projecten zelf (inhoud, planning, voortgang) vindt plaats vanuit de projectorganisatie van het project. Hiervoor is de uitvoerende partij verantwoordelijk.

Binnen projecten met PTT maatregelen wordt per keer afgewogen of en hoe participatie georganiseerd wordt. Dit wordt opgenomen in de projectopdracht. Partijen vinden participatie (informer en meedenken) in ieder geval belangrijk bij maatregelen die een verandering van vorm en gebruik van de openbare ruimte tot gevolg hebben.

3 Categorisering en sturing op maatregelen

De aanpassingen in het tramnetwerk zijn onder te verdelen in verschillende type maatregelen. In de eerste plaats ordent dit hoofdstuk de alle soorten maatregelen die nodig zijn voor het realiseren van het PTT. Vervolgens maakt het duidelijk welke keuzes gemaakt moeten worden op inhoud, op fasering en dus hoe te sturen op het volledige portfolio van het PTT.

In het gehele programma PTT worden verschillende typen maatregelen onderscheiden:

- O. Onderzoeken
- M. Maatregelen aan trammaterieel
- L. Lijnwijzigingen (en fysieke maatregelen die dit mogelijk maken)
- H. Herinrichtingen na buiten gebruik stellen traminfrastructuur

Fysieke maatregelen aan of rondom de traminfrastructuur:

- N. Nieuwe tramtracés
- V. Versnellingsmaatregelen door vrije(re) baan
- F. Versnellingsmaatregelen door overige aanpassingen (afscherming, kruispunten, oversteken, verkeerslichteninstallaties, ruimere bogen)

Buiten scope van governance en bekostiging, maar wel relevant voor PTT:

- R. Raakvlakonderzoeken en -projecten

O. Onderzoeken

Onderzoeken zijn nodig om uitgangspunten en/of beslisinformatie te verschaffen die nodig zijn om maatregelen te bedenken, te kunnen starten en/of naar een volgende fase te laten gaan. Daarom zitten onderzoeken vaak in de eerste fase van een programma.

In het uitvoeringsprogramma gaat het om aanvullende onderzoeken voor keuzes en maatregelen die iets verder in de tijd liggen. Het is belangrijk op korte termijn met de onderzoeken te starten om de onderzoeksresultaten tijdig gereed te hebben.

Acties PTT:

- Projectopdracht met onderzoeksvraag definiëren door kernteam;
- Projectopdracht met onderzoeksvraag uitzetten bij betreffende partij (kernteam, RET of Rotterdam) door het AOO met MRDH (soms gemeente) als opdrachtverlener;
- Eventueel onderzoeksbudget en/of uren ter beschikking stellen;
- Voortgang onderzoeken bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Onderzoeksresultaten vertalen naar uitgangspunten voor vervolg projecten en naar beslisinformatie.

Code	Maatregel	doel
O.1.	Versnellingsdoel PTT als uitgangspunt voor projecten	Versnelling
O.2.	Analyse behouden en buiten gebruik stellen traminfrastructuur	Bijdrage groei stad

O.3.	OV bereikbaarheid Nieuwe Binnenweg	Efficiënt groeien
O.4.	Pre-verkenning fysieke maatregelen urgentie 2024	Versnelling
O.5.	Brugopening Erasmusbrug	Efficiënt groeien
O.6.	Evaluatie Hofplein	Versnelling
O.7.	Toolbox versnellingsmaatregelen en richtlijnen	Versnelling
O.8.	Vergunningverlening WLS veiligheid bij versnelling	Versnelling
O.9.	Pre-verkenning fysieke maatregelen op Zuid	Versnelling
O.10.	Pre-verkenning fysieke maatregelen op Noord	Versnelling
O.11.	Pre-verkenning fysieke maatregelen Schiedam	Versnelling
O.12.	Pre-verkenning inpassing tram Nieuw Kralingen	Bijdrage groei stad

M. Maatregelen aan trammaterieel

Naast maatregelen aan de traminfrastructuur is het ook mogelijk om de tram te versnellen door aanpassingen aan het huidige trammaterieel. Het gaat om fysieke aanpassingen in combinatie met procesmatige aanpassingen in het gebruik. De RET voert deze maatregel(en) uit in opdracht van de MRDH.

Acties PTT:

- Projectopdracht formuleren met scope, planning en budget door kernteam;
- Projectopdracht uitzetten bij RET door het AOO met MRDH als opdrachtverlener;
- Plan van aanpak laten accorderen in AOO;
- Eventueel onderzoeksbudget en/of uren ter beschikking stellen t.b.v. uitzoekwerk voor opstellen subsidieaanvraag;
- Subsidieaanvraag RET indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
- Subsidieverstrekking MRDH aan RET voor realisatie;
- Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening.

Code	Maatregel	Doel
M.1.	Versnellingsopgave bestaande tramvoertuigen	3 sec/halte Versnelling

L. Lijnwijzigingen (en fysieke maatregelen die dit mogelijk maken)

Dit zijn wijzigingen in de lijnvoering van het tramnet. Deze lijnwijzigingen worden via het jaarlijkse vervoerplanproces van de RET gepland en doorgevoerd. Om lijnwijzigingen mogelijk te maken zijn soms bepaalde fysieke maatregelen nodig. In enkele gevallen maken de lijnwijzigingen het mogelijk om straten herin te richten of om woningbouw goed per OV te ontsluiten. Sommige lijnwijzigingen leiden tot versnelling, b.v. door een kortere route, of maken een hogere frequentie mogelijk op drukke trajecten.

De lijnwijzigingen voor 2025 zijn reeds opgenomen in het vervoerplan 2025, waarmee de eerste implementatiestap van het PTT reeds per begin januari 2025 uitgevoerd zal worden³.

De RET maakt jaarlijks een vervoerplan waarin staat hoe de tram gaat rijden in het komende jaar. De MRDH beoordeelt de plannen van de vervoerders (toetsing aan de Kadernota OV en de concessie-afspraken) en legt na een consultatieronde bij de gemeenten en consumentenorganisaties het vervoerplan ter besluitvorming voor in de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit (BcVa).

Het vervoerplan is een jaarlijks proces waarin met alle partijen duidelijke afspraken zijn gemaakt over het proces en de totstandkoming van het vervoerplan. Dit maakt het vervoerplan uitermate geschikt voor het PTT om bij aan te sluiten om de maatregelen met een lijnwijziging te realiseren.

Acties PTT:

- MRDH geeft RET opdracht om lijnwijziging in vervoerplan op te nemen o.b.v. gezamenlijke kaders;
- RET neemt voorstel op in vervoerplan en brengt dit in procedure;

Indien een fysieke maatregel nodig is:

- Eventueel onderzoeksbudget en/of uren ter beschikking stellen t.b.v. zoekwerk voor opstellen subsidieaanvraag;
- Subsidieaanvraag RET indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
- Subsidieverstrekking MRDH aan RET voor realisatie;
- Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Begeleiden vergunningaanvraag Wet Lokaal Spoor;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening.

Code	Maatregel	doel
L.1.	Hogere frequentie Lijn 2	Efficiënt groeien
L.2.	Tijdelijk eindpunt lijn 4	Efficiënt groeien
L.3.	Halte Vasteland	Efficiënt groeien
L.4.	Hogere frequentie Lijn 4	Efficiënt groeien
L.5.	Nieuwe buslijn 50 Boezemlaan - Oudedijk	Efficiënt groeien
L.6.	Hogere frequentie Lijn 7	Efficiënt groeien
L.7.	Lijn 8 via Eendrachtsweg - Mauritsweg	Efficiënt groeien
L.8.	Hogere frequentie Lijn 8	Efficiënt groeien
L.9.	Definitief opheffen Lijn 20	Efficiënt groeien
L.10.	Hogere frequentie Lijn 3 (voorheen 23)	Efficiënt groeien
L.11.	Hogere frequentie Lijn 1 (voorheen 24)	Efficiënt groeien
L.12.	Hogere frequentie Lijn 5 (voorheen 25)	Efficiënt groeien

³ Mogelijk dat op basis van de consultatie nog aanpassingen aan het Vervoerplan worden gedaan. In dat geval wordt het programmaplan ook aangepast.

L.13.	Vervallen tram 7 Scheepvaartkwartier + lijn 7 i.p.v. 23 naar Marconiplein	Efficiënt groeien
L.14.	Lijn 8 i.p.v. 25 naar Schiebroek	Efficiënt groeien
L.15.	Bergweg korte termijn / halte Van den Hoonaardstraat verplaatsen	Efficiënt groeien
L.16.	Definitief eindpunt lijn 4	Efficiënt groeien
L.17.	Halte Zaagmolenbrug verplaatsen	Efficiënt groeien
L.18.	Eindpuntvoorziening spangen	Efficiënt groeien

De maatregelen L.3, L.4, L.7, L.9, L.13, L.14 en L.18 worden naar verwachting reeds gerealiseerd met het vaststellen en uitvoeren van het Vervoerplan 2025.

H. Herinrichtingen na buiten gebruik stellen traminfrastructuur

Op enkele plaatsen zal de traminfrastructuur niet meer gebruikt worden door trams in de exploitatie. In enkele gevallen (een van de onderzoeken is om in beeld te brengen waar precies) is de traminfrastructuur ook niet meer nodig voor bijsturing of om een remise te bereiken. In die gevallen kan de traminfrastructuur worden verwijderd, soms met mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld de energievoorziening. Verwijderen van traminfrastructuur zal pas plaatsvinden indien dit noodzakelijk en onderdeel is van ruimtelijke ingrepen in de betreffende straat.

Voordat dit kan gebeuren dient de traminfrastructuur eerst formeel buiten gebruik genomen te worden via een besluit van de MRDH in het kader van de Wet Lokaalspoor. Daarna kan het spoor verwijderd worden en de straat opnieuw worden ingericht.

Acties PTT:

- Uitkomsten van onderzoek 'Analysebehouden en buiten gebruik stellen traminfrastructuur' vertalen naar definitieve programmering van herinrichtingsprojecten;
 - RET dient verzoek tot buitengebruikstelling in;
 - MRDH neemt besluit buitengebruikstelling;
 - Gemeente geeft opdracht voor start IP-proces;
 - Subsidieaanvraag gemeente indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
 - Subsidieverstreking MRDH aan gemeente voor realisatie;
 - Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening;

Code	Maatregel	doel
H.1.	Herinrichting Nieuwe Binnenweg ten westen van Mathenesserlaan korte termijn	Bijdrage groei stad
H.2.	Herinrichting Nieuwe Binnenweg ten westen van Mathenesserlaan lange termijn	Bijdrage groei stad
H.3.	Zaagmolenstraat/ Benthuiserstraat korte termijn	Bijdrage groei stad
H.4.	Zaagmolenstraat/ Benthuiserstraat lange termijn	Bijdrage groei stad
H.5.	Verbeterde looproute Willemsplein - tram/metro Leuehaven via Zalmhaven	Efficiënt groeien
H.6.	Herinrichting Goudse Rijkweg - Oude Dijk	Bijdrage groei stad

Fysieke maatregelen aan of rondom traminfrastructuur

Fysieke maatregelen in de infrastructuur die nodig zijn om het tramnet aan te passen, uit te breiden, te saneren of te versnellen. Met deze fysieke maatregelen worden soms als meekoppelkans ook andere ambities dan alleen de ambities van het PTT gerealiseerd, zoals verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming van de fiets en/of verbeteren van de leefbaarheid door meer ruimte voor groen of de voetganger. De fysieke maatregelen zijn in enkele categorieën te verdelen:

N. Nieuwe tramtracés

In een enkel geval wordt er een nieuw tramtracé aangelegd in het PTT. Bij de aanleg van nieuw tramtracé komt veel kijken. Onderzoek, tracékeuze, raakvlakprojecten, werkvoorbereiding en uiteindelijk de aanleg zelf.

Acties PTT:

- Projectopdracht formuleren met scope, planning en budget;
- Projectopdracht uitzetten bij gemeente door het AOO met MRDH en gemeente als opdrachtgevers;
- Projectorganisatie inrichten;
- Plan van aanpak laten accorderen in AOO;
- Subsidieaanvraag projectorganisatie (gemeente) indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
- Subsidieverstreking MRDH aan projectorganisatie voor realisatie;
- Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Begeleiden vergunningaanvraag Wet Lokaal Spoor;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening.

Code	Maatregel	doel
N.1.	Tram 7 naar Nieuw Kralingen	Bijdrage groei stad

V. Versnellingsmaatregelen door vrije(re) baan

Op een aantal plaatsen is in het PTT een versnelling voorgesteld door de rijbaan vrij(er) te maken. Hierbij gaat het om trajecten waar de tram met het autoverkeer me rijdt waar we deze willen scheiden van het autoverkeer. Dit kan door het autoverkeer van de tramrails te weren of door een nieuwe vrije trambaan aan te leggen. Deze projecten hebben een nadrukkelijk raakvlak met andere programma's VCP, 30 km/u en verkeersveiligheid, door slimme combinaties te maken met deze programma's kunnen zich meekoppelkansen voordoen. Dit levert de mogelijkheid om middelen (mensen en geld) efficiënter in te zetten, er vindt slechts één keer participatie plaats en er is slechts één keer bouwoverlast (werk-met-werk).

Acties PTT:

- Projectopdracht formuleren met scope, planning en budget;
- Projectopdracht uitzetten bij gemeente door het AOO met MRDH (en gemeente indien integraal project met andere ambities) als opdrachtgever(s);
- Plan van aanpak laten accorderen in AOO;
- Subsidieaanvraag gemeente indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
- Subsidieverstrekking MRDH aan gemeente voor realisatie;
- Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Begeleiden vergunningaanvraag Wet Lokaal Spoor;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening.

Code	Maatregel	doel
V.1.	Vrije baan West-Kruiskade	15 sec versnelling
V.2.	Vrije baan Oostzeedijk/ Honingerdijk	32 sec versnelling
V.3.	Herinrichting Bergweg lange termijn	22 sec versnelling
V.4.	Verkeersveilige inrichting Noordsingel	12 sec versnelling
V.5.	Versnellen Crooswijkse straat - Linker Rottekade - Jonker Fransstraat	29 sec versnelling

F. Versnellingsmaatregelen door overige aanpassingen (afscherming, kruispunten, oversteken, verkeerslichteninstallaties, ruimere bogen)

Veel van de versnelling in het PTT wordt behaald met het afschermen van de baan, het opnieuw inrichten van kruispunten en oversteken, aanpassen van voorrangssituaties, het optimaliseren van verkeerslichteninstallaties en het creëren van een ruimere boog voor de tram om te passeren.

Acties PTT:

- *Vooronderzoek laten uitvoeren om scope maatregel te bepalen (zie categorie onderzoeken);*
- Projectopdracht formuleren met scope, planning en budget;
- Projectopdracht uitzetten bij gemeente of RET door het AOO met MRDH als opdrachtverlener;
- Plan van aanpak laten accorderen in AOO;
- Eventueel onderzoeksbudget en/of uren ter beschikking stellen t.b.v. uitzoekwerk voor opstellen subsidieaanvraag;
- Subsidieaanvraag gemeente of RET indienen bij MRDH op basis van voorontwerp;
- Subsidieverstrekking MRDH aan gemeente of RET voor realisatie;
- Voortgang bewaken d.m.v. reguliere afstemming tussen kernteam en projectleider, bij veranderingen in scope, budget of planning rapporteren naar het AOO;
- Begeleiden vergunningaanvraag Wet Lokaal Spoor;
- Oplevering laten accorderen t.b.v. afsluiting en afrekening;

Code	Maatregel		doel
F.1.	Optimaliseren VRI's t.b.v. doorstroming tram	10/VRI	sec versnelling
F.2.	Voorrang lijn 25 Mauritsweg - Oldebarneveltplaats	10	sec versnelling
F.3.	Snellere passage Schieplein viaduct	7,5	sec versnelling
F.4.	Versnelling Wolphaertsbocht - Brielse laan - Putselaan - Hillevliet	7	sec versnelling
F.5.	Verplaatsen halte Breeplein	27,5	sec versnelling
F.6.	Versnelling Beverwaard	18	sec versnelling
F.7.	Versnelling Vierambachtstraat	3	sec versnelling
F.8.	Quick wins doorstroming Marconiplein	10	sec versnelling
F.9.	Versnellingsmaatregelen Charlois	15	sec versnelling
F.10.	Versnelling Westzeedijk - Spanjaardstraat - Schiedamseweg	39	sec versnelling
F.11.	Versnelling 1e/2e Middellandstraat	4	sec versnelling
F.12.	Versnelling Schiebroek	13	sec versnelling
F.13.	Versnelling Beukendaal	4	sec versnelling
F.14.	Versnelling Langenhorst - Slinge - Groene Hilledijk (zuid)	35	sec versnelling
F.15.	Versnelling Mathenesserdijk	6	sec versnelling
F.16.	Versnellen Schiedam	20	sec versnelling
F.17.	Versnelling Schiekade - Schieweg	11,25	sec versnelling
F.18.	Versnelling Schiedamsedijk	1	sec versnelling
F.19.	Versnelling Blaak	8	sec versnelling
F.20.	Versnelling Burg. Van Walsumweg - Oostplein	6	sec versnelling
F.21.	Verkeersveilige passage kubuswoningen	3	sec versnelling
F.22.	Reconstructie kruising en haltes Woudestein/Oude Plantage	30	sec versnelling
F.23.	Versnelling A15 - Havenspoorpad	7	sec versnelling
F.24.	Versnelling Groene tuin / Keizerswaard	22	sec versnelling
F.25.	Versnelling Melanchtonweg	13	sec versnelling
F.26.	Versnelling Carnisselande	16	sec versnelling
F.27.	Versnellen Vlaardingen Holy	36	sec versnelling
F.28.	Instapmarkering voor deuren op haltes	60	sec versnelling
F.29.	Toegankelijke haltes Kootsekade/ Straatweg/ Bergse Dorpsstraat	60	sec versnelling
F.30.	Boogafsnijding Reyerdijk / Kreekhuizenlaan	33	sec versnelling
F.31.	Ruimere boog Sportdorp	9	sec versnelling

R. Raakvlakprojecten

Naast de te realiseren maatregelen die onder het programma vallen, worden enkele relevante raakvlakprojecten benoemd. Deze vallen niet onder de scope en bekostiging van het PTT, maar leveren wel keuzes, besluiten en/of informatie op die nodig is voor het PTT. Met deze projecten is afstemming en/of samenwerking nodig.

Dit raakt met name de eigenschappen van nieuw aan te schaffen trams in relatie tot de traminfrastructuur, denk aan de keuze voor 1- of 2-richtingen materieel of de systeemkeuze voor de HOV Stadsbrug.

Acties PTT:

- Onderzoeksvraag of informatiebehoefte van PTT aan raakvlakproject definiëren en meegeven;
- Actief afstemmen en/of samenwerken met raakvlakprojecten;
- Programmering en projecten aanscherpen met nieuwe inzichten uit raakvlakprojecten.

Code	Maatregel		doel
R.1.	HOV knooppunt lijn 2 - HOV Maastunnel		Efficiënt groeien
R.2.	Systeemkeuze HOV Stadsbrug		Bijdrage groei stad
R.3.	P+R halte Paasweide		Bijdrage groei stad
R.4.	Versnelling Groene Hilledijk	90	sec versnelling
R.5.	Herinrichting kruising Randweg / Bree	5	sec versnelling
R.6.	Toegankelijkheid bus		Efficiënt groeien
R.7.	Functionaliteit nieuwe voertuigen		Efficiënt groeien
R.8.	Uitwerking levensverlengd onderhoud (LVO)		Efficiënt groeien
R.9.	Aanpassen route Lijn 8 via Vierhavenstraat		Bijdrage groei stad
R.10.	Aanpassen route Lijn 3 via station Stadionpark		Bijdrage groei stad
R.11.	Versnelling en oversteek Laan op Zuid	0	sec versnelling
R.12.	Reconstructie Hofplein	60	sec versnelling
R.13.	Analyse infrastructuur consequenties groei tram		Efficiënt groeien
R.14.	Verkenning bereikbaarheid Schiedam Noord		Bijdrage groei regio

4 Ontwikkelpaden en fasering

De maatregelen van het PTT worden niet allemaal tegelijk uitgevoerd. Wanneer ze worden uitgevoerd hangt af van de voorbereidings- en doorlooptijd, volgorde, afhankelijkheid, meekoppelkansen en de beschikbaarheid van mensen en middelen.

4.1 Programmeringsstrategie

Bij maatregelen die zijn gekoppeld aan een lijnwijziging wordt vanuit het gewenste moment van ingang van die lijnwijziging terug gepland om te bepalen wanneer welke maatregel die nodig is voor een lijnwijziging gereed moet zijn. Dit levert direct een volgorde en planning op voor deze maatregelen. Deze maatregelen hebben een hoge prioritering omdat lijnwijzigingen aanzienlijk bijdragen aan de doelstellingen van PTT, te weten efficiënte groei van het tramgebruik, versnelling en ruimte vrijspelen voor andere ambities.

Bij deze maatregelen spelen vaak ook meekoppelkansen. De prioritering en planning van PTT is daarbij zwaarwegend en soms randvoorwaardelijk.

Maatregelen die niet gekoppeld zijn aan een lijnwijziging hebben een andere dynamiek. Deze zijn niet gekoppeld aan een vervoerplan. Om wel aansluiting bij bestaande programma's en ontwikkelingen te vinden (meekoppelkansen) heeft het meerwaarde om deze maatregelen te combineren met andere projecten. Dit levert de mogelijkheid om middelen (mensen en geld) efficiënter in te zetten, er vindt slechts één keer participatie plaats en er is slechts één keer bouwoverlast (werk-met-werk). Daarmee zijn de maatregelen waarbij een meekoppelkans en een concrete planning/mijlpaal gedefinieerd zijn minder vrij om te plannen en te prioriteren. Het voordeel van dit type maatregelen is dat de PTT maatregel meegenomen kan worden binnen bestaande of integrale projecten. Denk o.a. aan geplande spoorvervanging, VCP-maatregelen, 30 km/u, vervanging riolering, etc. Veel versnellingsmogelijkheden zullen zo meegekoppeld worden. Een inhoudelijke relatie met een andere ambitie kan ook een tegenstrijdig belang opleveren. In dat geval is het belangrijk een integrale afweging te maken.

Sommige versnellingsmaatregelen hebben een dermate groot versnellingseffect, dat deze ook zo snel mogelijk gerealiseerd zouden moeten worden om de versnelling te kunnen vertalen naar reizigerskwaliteit én een besparing op de exploitatie, al of niet in te zetten elders in het netwerk.

PTT maakt samen met programma's waarin projecten met meekoppelkansen voor PTT zitten een fasering en prioritering. Mogelijk is de argumentatie vanuit die programma's leidend (logische volgorde, randvoorwaardelijkheid, bestuurlijke ambities, realisatieafspraken, etc.). Als in deze categorie maatregelen zitten die vanuit de inhoud een hoge urgentie hebben, dan moet overwogen worden om ze vanuit PTT te programmeren. Dit kan eventueel leiden tot loskoppelen van de meekoppelkans of juist versnellen van de meekoppelkans.

Voor projecten zonder meekoppelkans is het risico dat ze voorlopig niet geprioriteerd worden. Immers, er is beperkte ontwerp- en realisatiecapaciteit en beperkte middelen. Echter, vanuit de inhoud kan er wel urgentie zijn omdat ze relatief veel bijdragen aan de doelen van het PTT, met name versnelling. Per maatregel zou een kosten-baten afweging gemaakt kunnen worden. Dit kan leiden tot maatregelen die alsnog hoog geprioriteerd moeten worden. Voorwaardelijk is dan dat er financiering én initiatief vanuit PTT komt, b.v. vanwege het versnellingsdoel. Indien er geen financiering is, dan dient alsnog gewacht te worden op een meekoppelkans.

4.2 Ontwikkelpaden

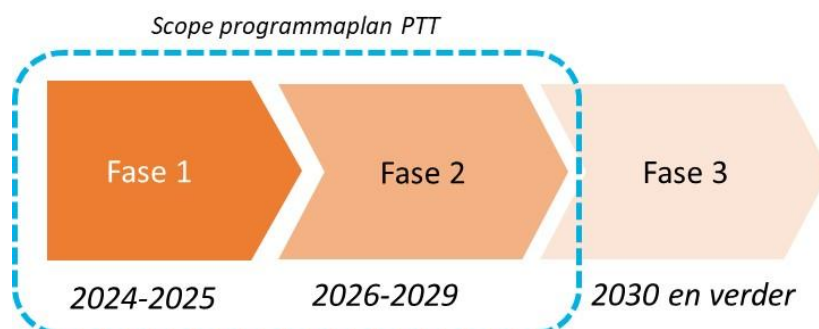
Inzicht en overzicht door middel van ontwikkelpaden

De maatregelen uit de tabellen in hoofdstuk 3 zijn hieronder per tramlijn in een ontwikkelpad uitgezet. In de ontwikkelpaden zijn naast de PTT-maatregelen ook andere maatregelen opgenomen indien er fysiek, geografisch of op basis van planning samenhang is. Deze ontwikkelpaden laten zien of en zo ja hoe maatregelen samenhangen met elkaar of als er een meekoppelkans is. Ook is aangegeven of verschillende maatregelen logischerwijs als integraal project zouden moeten worden opgepakt.

De ontwikkelpaden betreffen de fysieke projecten van het PTT. De onderzoeken zijn lijn-onafhankelijk en worden allemaal in de periode 2024-2025 uitgevoerd. Deze zijn niet in de ontwikkelpaden opgenomen.

Fasering

De ontwikkelpaden laten ook een globale fasering zien. Voor de komende twee jaar (2024 en 2025) is dit redelijk concreet, voor daarna minder (periode 2026-2029). Er zijn ook maatregelen die pas na 2030 gerealiseerd kunnen worden vanwege samenhang met een gebiedsontwikkeling en/of de lange doorlooptijd van de planvorming. De jaren tot 2026 betreffen de huidige coalitieperiode van het college van Rotterdam en is fase 1. De periode 2026-2029 is de periode van een volgende coalitie en is fase 2. De periode vanaf 2030 is fase 3. Deze periode valt buiten de scope van dit programmaplan, de kostenschatting (hoofdstuk 6) en de bestuursovereenkomst. Dit betekent dat een deel van de ambitie van het PTT eindbeeld pas na 2030 gerealiseerd zal zijn.

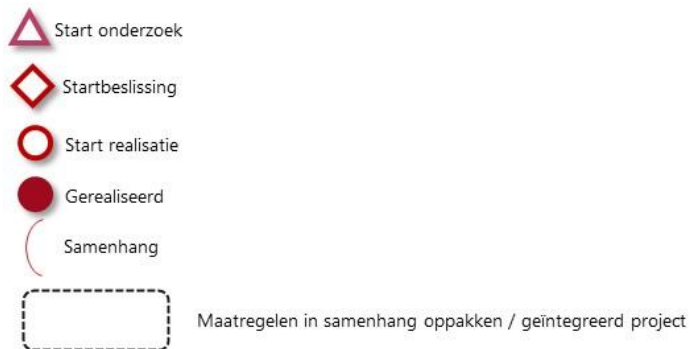


Leeswijzer ontwikkelpad

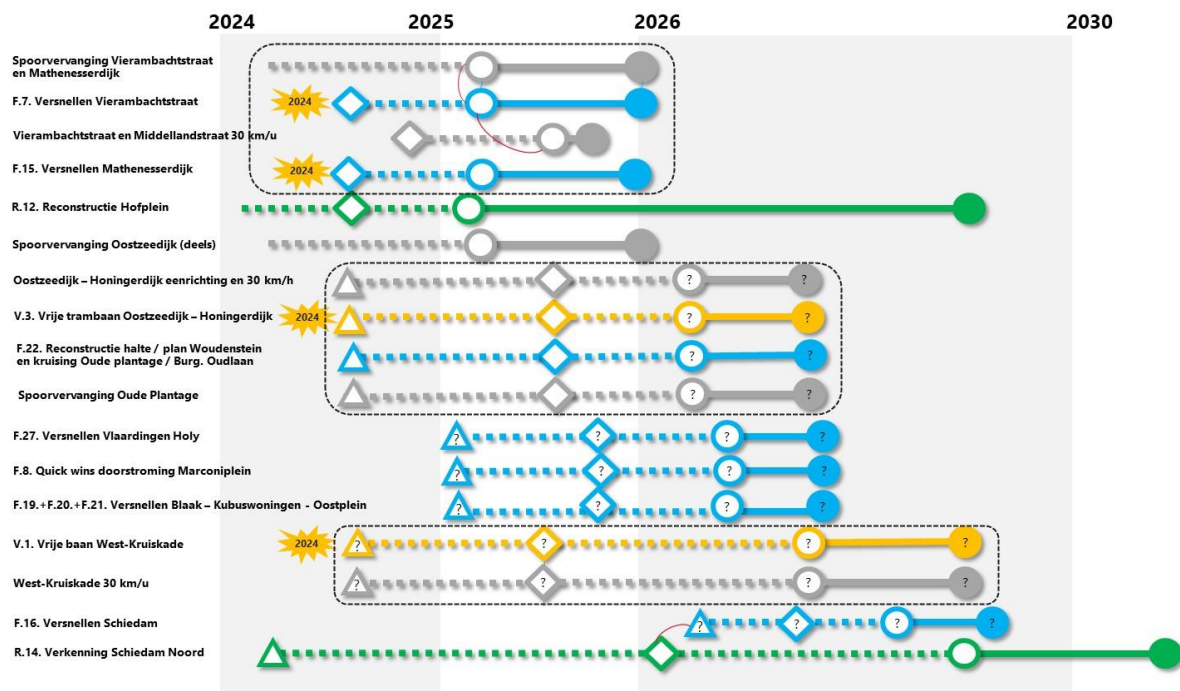
In onderstaande ontwikkelpaden per lijn worden de verschillende categorieën maatregelen met een eigen kleur weergegeven:

	Lijnwijziging maatregel
	Versnellingsmaatregel overig
	Raakvlak-maatregel
	Maatregel vrije baan
	Nieuwe tramlijn
	Herinrichtingsmaatregel
	Meekoppelkans – niet PTT-maatregel

Per maatregelen wordt met vier mijlpalen aangegeven wanneer gestart moet worden met onderzoek/studie tot het moment dat de maatregel is gerealiseerd. Deze vier mijlpalen zijn:

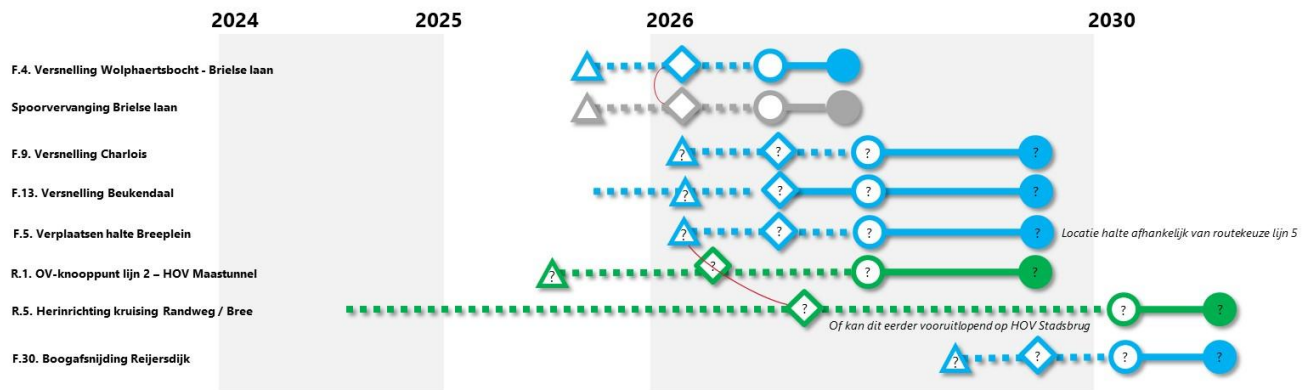


Ontwikkelpad lijn 1/11 (voorheen lijn 21/24)



Op korte termijn speelt de spoorvervang op de Vierambachtstraat en Mathenesserdijk, waarbij versnellingsmaatregelen meegekoppeld kunnen worden. Er speelt ook spoorvervang op de Oostzeedijk/Honingerdijk, maar de versnelling door een herinrichting met een vrije baan in twee richtingen hoeft en kan (te laat) hieraan niet gekoppeld worden. Hier speelt wel een koppeling met de VCP-ambitie voor 30 km/u en eenrichtingsverkeer. Logischerwijs wordt dit wel meegekoppeld met spoorvervang bij de Oude Plantage (samenvoegen haltes) in het verlengde van de Honingerdijk. In 2025 starten gemeente Vlaardingen en MRDH een onderzoek naar versnelling en verbeteren van de veiligheid in Vlaardingen Holy. De gewenste frequentieverhoging in Vlaardingen Holy vergt wellicht ook aanpassing van de energievoorziening. De gewenste vrije baan op de West-Kruiskade vergt eerst een studie naar herinrichtingsmogelijkheden. Realisatie is vooralsnog niet gekoppeld aan andere ambities daar. De gemeente voert al wel op korte termijn 30 km/u in, maar dit heeft geen invloed op de exploitatie van de tram. Op de wat langere termijn speelt verbetering van het OV in Schiedam Noord. De mogelijkheden hiervoor en de consequenties voor het tramnet zijn afhankelijk van keuzes voor enerzijds de multimodale bereikbaarheid van dit gebied en anderzijds de uitkomsten van de MIRT-Verkenning Oude Lijn met een mogelijke uitkomst de realisatie van een station Schiedam Kethel.

Ontwikkelpad lijn 2

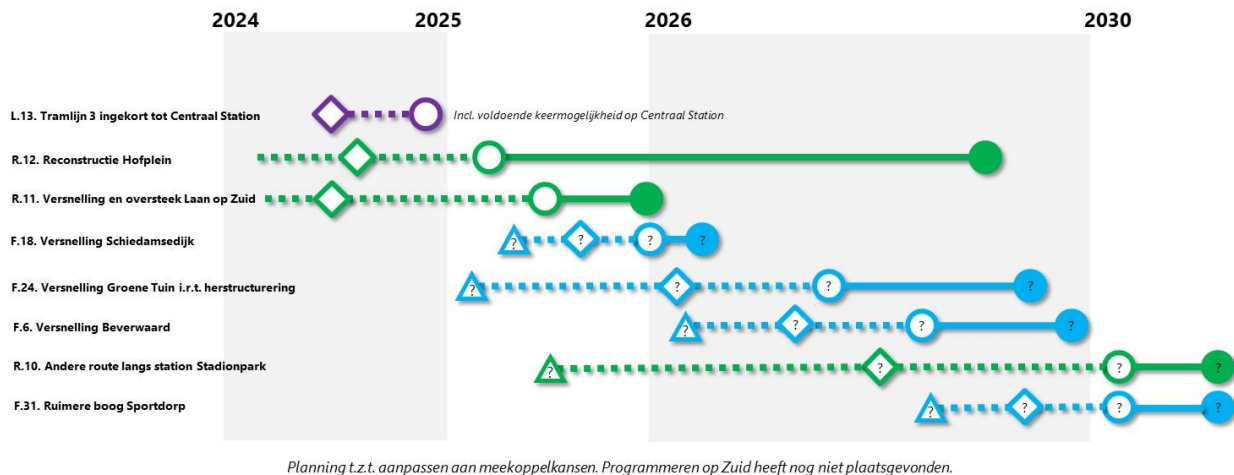


Planning t.z.t. aanpassen aan meekoppelkansen. Programmeren op Zuid heeft nog niet plaatsgevonden.

Voor lijn 2 op Zuid zijn er meerdere kansen voor versnelling door het aanbrengen van hekken of hagen. Op korte termijn kan dit meegekoppeld worden met spoorvervangning op de Brielse laan. Voor de andere locaties zijn er (nog) geen meekoppelkansen geïnventariseerd. Voor de HOV Maastunnel lange termijn wordt de wens voor een HOV knooppunt op de kruising met lijn 2 meegegeven. Het is nog niet bekend wanneer die studie gaat starten.

Versnelling rond de halte Breeplein is afhankelijk van keuzes over de routing van de HOV Stadsbrug en moet volgen uit de MIRT-Verkenning hiervoor. Op lange termijn (na 2030) is een versnellingsmaatregel boogafsnijding Reijersdijk mogelijk, maar dit zal pas plaatsvinden indien er spoorvervangning aldaar nodig is. Een planning hiervoor is nog onbekend.

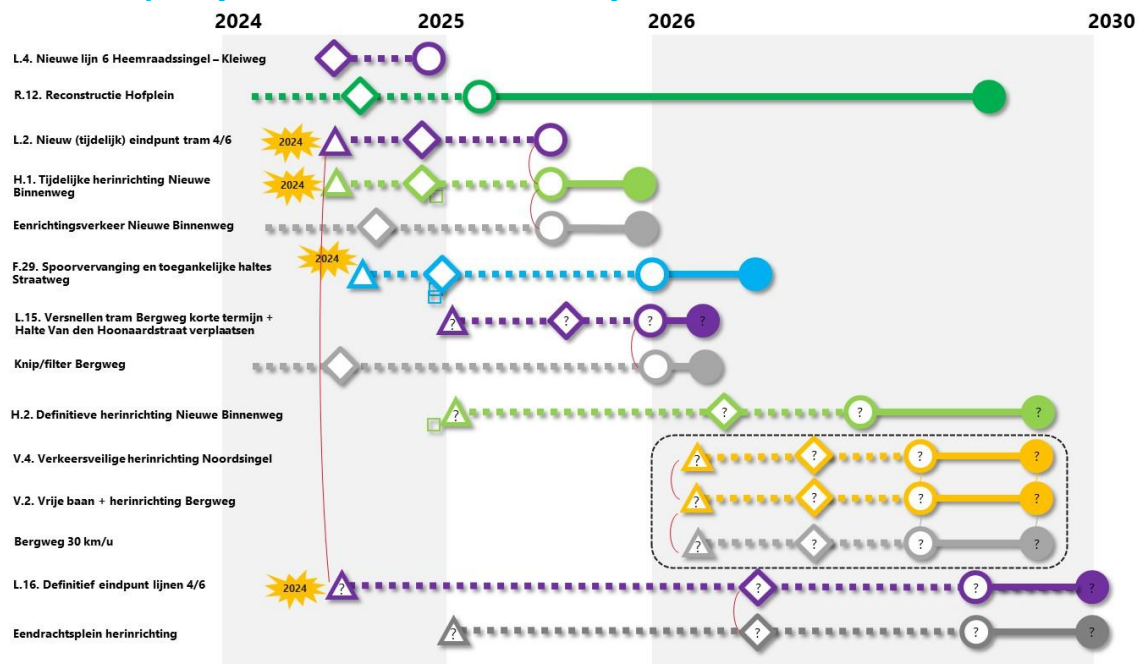
Ontwikkelpad lijn 3 (voorheen lijn 23)



Lopende raakvlakprojecten zijn de reconstructie van het Hofplein en de versnelling en oversteek Laan op Zuid. Een kleine versnelling op de Schiedamsedijk met hagen is al in 2026 mogelijk. Voor diverse versnellingsmogelijkheden in de wijk Groene Tuin – Keizerswaard dient afgestemd te worden met een herstructureringsinitiatief van de gemeente daar. Versnelling in Beverwaard is reeds deels onderzocht, maar hiervoor zijn nog geen meekoppelkansen geïdentificeerd. Op de lange termijn speelt de routing van lijn 3 via het nieuwe station Stadionpark. Verkenning, planning en realisatie zal plaats vinden via de MIRT-Verkenning Oude Lijn en/of de gebiedsontwikkeling Parkstad. Tevens is versnelling mogelijk door een ruimere boog bij Sportdorp. Hiervoor is nog niet bekend wanneer daar spoorvervang zal plaatsvinden (niet voor 2030).

Een wens van RET is om een keermogelijkheid voor lijn 3 te creëren bij de rotonde Van Zoelenlaan. Dit is geen onderdeel van PTT, maar zou wel meegekoppeld kunnen worden bij spoorvervang omstreeks 2027.

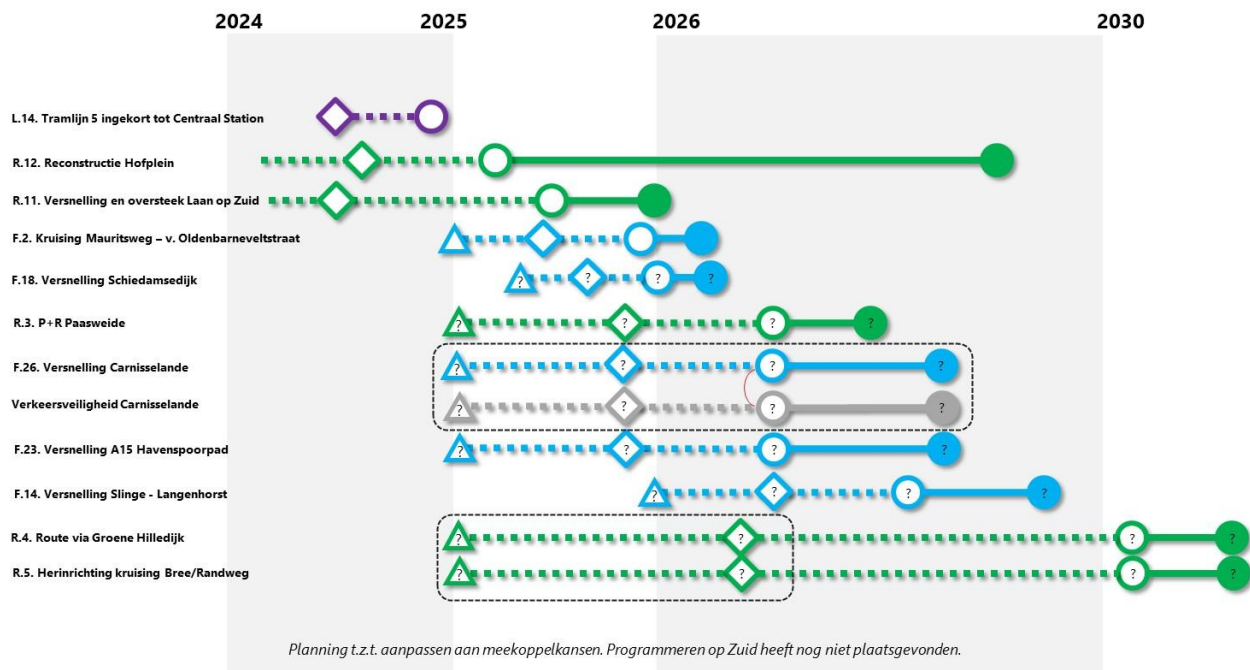
Ontwikkelpad lijnen 4 en 6 (voorheen deel lijn 8)



Voor de lijnen 4 en 6 is de reconstructie van het Hofplein relevant. Vanaf juni 2025 vinden er werkzaamheden op het Heemraadsplein plaats. Vanaf dat moment is een tijdelijk eindpunt voor de lijnen 4 en 6 nodig. Vanaf dat moment zullen deze lijnen niet meer via de Nieuwe Binnenweg rijden, waardoor tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen mogelijk worden, vooruitlopende op een herinrichting van de Nieuwe Binnenweg op een later moment. In 2026 vindt spoorvervanging op de Straatweg plaats. Samen met die spoorvervanging willen RET en MRDH toegankelijke haltes realiseren.

Vanwege het verdwijnen van lijn 8 uit de Zaagmolenstraat zal de halte Van den Hoonaardstraat van de lijnen 4 en 6 in 2026 dichterbij de kruising met de Zaagmolenstraat verplaatst worden, tegelijk met werkzaamheden voor het VCP op de Bergweg. Op wat langere termijn zal een herinrichting van de Bergweg plaatsvinden om de tram een vrije baan te geven en tegelijkertijd 30 km/u in te kunnen voeren. Logischerwijs vindt dat ook tegelijk plaats met een verkeersveiliger inrichting van de Noordsingel, zodat de tramlijn 4 en 6 slechts eenmalig buiten dienst hoeven. Op lange termijn wordt een keervoorziening op of nabij het Eendrachtspalein gerealiseerd, tegelijk met een herinrichting van het plein. Dan krijgen de lijnen 4 en 6 hun definitieve eindpunt conform het eindbeeld PTT.

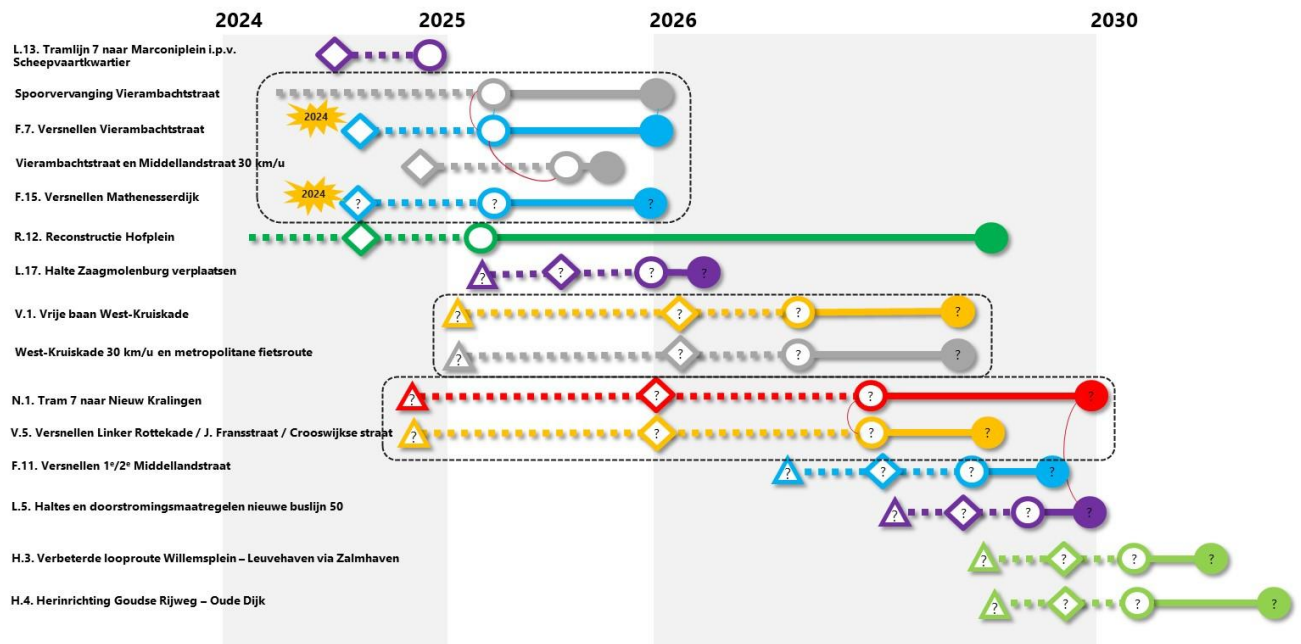
Ontwikkelpad lijn 5 (voorheen lijn 25)



Lopende raakvlakprojecten zijn de reconstructie van het Hofplein en de versnelling en oversteek Laan op Zuid. Een kleine versnelling op de Schiedamsedijk met hagen is al in 2026 mogelijk. Een andere quick win is het verbetering van de situatie qua zicht en duidelijkheid op de kruising Mauritsweg – Van Oldenbarneveltstraat conform de analyse van OV+. Een P+R bij de halte Paasweide wordt via de P+R Strategie uitgewerkt. Met de gemeente Barendrecht zal eerst onderzocht worden welke versnellingsmaatregelen in combinatie met verkeersveiligheid en reduceren geluidsoverlast mogelijk zijn in Carnisselande. Tussen de A15 en de Randweg zijn diverse versnellingsmogelijkheden die eerst uitgewerkt moeten worden en daarna gerealiseerd. Hiervoor is al wel onderzoek beschikbaar uit OV+. Eventuele meekoppelkansen zijn nog niet geïdentificeerd.

Voor lijn 5 is mogelijk op lange termijn een kortere route via de Groene Hilledijk mogelijk, maar dit is afhankelijk van de wat nodig is voor de HOV Stadsbrug op de Randweg. Uitsluitel hierover komt uit besluitvorming uit de MIRT-Verkenning HOV Stadsbrug. Daarna kan pas de herinrichting van de Groene Hilledijk uitgewerkt en gerealiseerd worden.

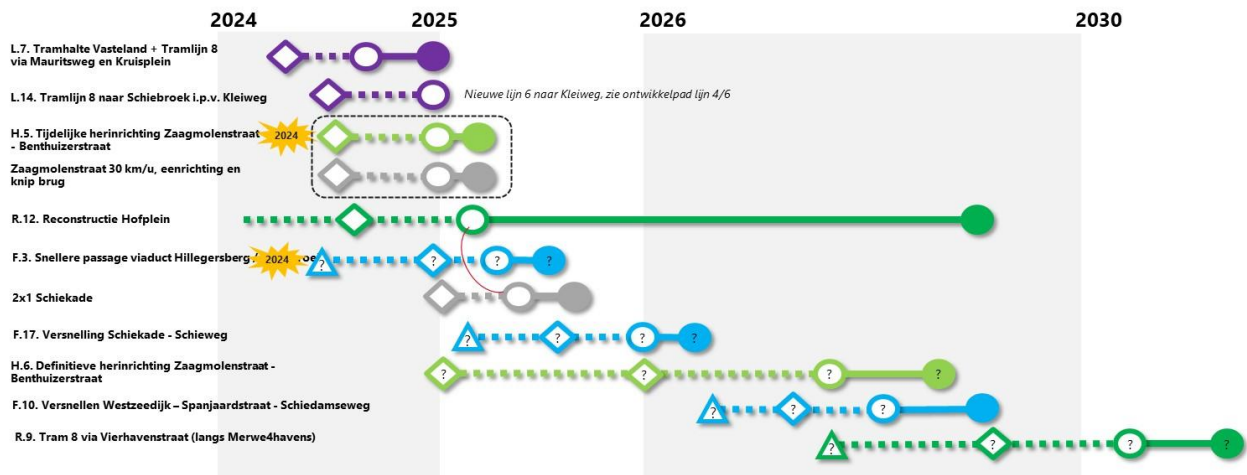
Ontwikkelpad lijn 7



Voor de nieuwe route van lijn 7 speelt versnelling op de Vierambachtstraat en Mathenesserdijk meegekoppeld met spoorvervangning in 2025 en de reconstructie van het Hofplein. Dit speelt pas in 2028 op de Middellandstraat. Vanwege het verdwijnen van lijn 8 uit de Zaagmolenstraat zal de halte Zaagmolenbrug van lijn 7 in 2026 dichterbij de Zaagmolenbrug verplaatst worden, tegelijk met werkzaamheden voor het VCP op de Zaagmolenbrug. De gewenste vrije baan op de West-Kruiskade vergt eerst een studie naar herinrichtingsmogelijkheden. Realisatie is vooralsnog niet gekoppeld aan andere ambities daar. De gemeente voert al wel op korte termijn 30 km/u in, maar dit heeft geen invloed op de exploitatie van de tram.

Een apart traject is het verleggen van tramlijn 7 naar Nieuw-Kralingen en het Kralingse Bos. Hiervoor zo snel mogelijk een Verkenning worden gestart. De realisatie van deze nieuwe traminfrastructuur hangt samen met de realisatie van het Entreegebied voor de gebiedsontwikkeling. Logischerwijs wordt ook het versnellen van lijn 7 op de Linker Rottekade en Crooswijksestraat tegelijkertijd onderzocht én gerealiseerd. Hiermee hangt ook samen het realiseren van haltes en doorstromingsmaatregelen voor de nieuwe buslijn 50 die gaat tijdens zodra tramlijn 7 omklapt naar Nieuw-Kralingen. De uitwerking hiervan hoeft pas later gestart te worden. Eventuele herinrichting van de Oude Dijk is pas aan de orde indien tramlijn 7 daar niet meer rijdt en de traminfrastructuur buiten gebruik genomen kan worden.

Ontwikkelpad lijn 8



Tramlijn 8 rijdt vanaf januari 2025 niet meer via de Zaagmolenstraat naar de Kleiweg en gaat naar Schiebroek rijden. Tevens gaat lijn 8 dan een snellere route via de Mauritsweg rijden waarvoor de tijdelijke halte Vasteland opgewaardeerd moet worden. Als lijn 8 niet meer via de Zaagmolenstraat rijdt, zijn tijdelijke verkeersveiligheidsmaatregelen in de Zaagmolenstraat gewenst. Mogelijk is de route via de Zaagmolenstraat in 2026 nog tijdelijk gewenst voor de lijnen 4 en 6 vanwege de reconstructie van het Hofplein. Op de lange termijn verdwijnt de traminfrastructuur uit de Zaagmolenstraat en Benthuizerstraat en vindt een herinrichting plaats. In 2025 en 2026 vinden enkele versnellingsmaatregelen plaats op de Schiekade, Schieweg en het Schieviaduct. Op een later moment zijn ook versnellingsmaatregelen op de route Westzeedijk – Spanjaardstraat – Schiedamseweg gewenst, deels meegekoppeld met spoorvervanging op de route.

5 Schatting en verdeling van kosten

In dit programmaplan en de Bestuursovereenkomst (Bok) worden afspraken gemaakt over de bekostiging van de maatregelen binnen PTT. Het doel is om aan de voorkant met de betrokken partijen principes af te spreken over de verdeling om daarmee de discussie niet telkens per maatregel te moeten afstemmen, maar juist aan de hand van de afgesproken principes de kostenverdeling te organiseren. Partijen kunnen dan ook tijdig starten met het zoeken naar dekking voor de maatregelen.

5.1 Kostenschatting

Scope PTT voor kostenschatting

De scope van de kostenschatting betreft alle maatregelen aan het tramnetwerk (en trammaterieel) om de PTT doelen te behalen, plus maatregelen die mogelijk worden door PTT, maar er niet aan bijdragen: de herinrichting van de Nieuwe Binnenweg en herinrichting van Zaagmolenstraat/ Benthuizerstraat. De scope van de kostenraming beperkt zich tevens tot 2030. Dat betekent dat projecten uit fase 3 als de HOV Stadsbrug met daaraan gekoppeld tram over de Groene Hilledijk, tram naar Merwe4Havens en tram in Parkstad buiten scope zijn. De nieuwe tramlijn naar Nieuw-Kralingen zit wel in de scope. Hiervan is de aanname dat deze net voor of net na 2030 gerealiseerd kan zijn.

Er zijn ook maatregelen in fase 3 opgenomen omdat deze niet passen in het beschikbare budget van de MRDH. Deze maatregelen zijn nog steeds gewenst, maar geparkeerd voor later, b.v. om mee te koppelen met een spoorvervanging.

Kostenschatting met kentallen

De kosten van het gehele pakket aan maatregelen zijn geraamd. Omdat van veel maatregelen de exacte scope nog niet bekend is (er zijn nog geen ontwerpen), is dit generiek gedaan op basis een kentallenmethodiek. Om te komen tot een raming van een PTT-maatregel zijn de volgende stappen genomen:

- Op hoofdlijnen is de fysieke scope van een maatregel bepaald. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van volumes (m/ m²/ aantal) van de belangrijkste werkzaamheden. Denk aan m² aanpassing aan de openbare ruimte, m1 aanleg nieuw spoor, aantal nieuwe haltes, etc.
- De belangrijkste werkzaamheden zijn te omvatten in een aantal componenten. Voor elke component worden de kosten per volume bepaald aan de hand van kengetallen. De kengetallen zijn gebaseerd op referentieprojecten, CROW-kengetallen en expert judgement en zijn getoetst bij de eigen organisaties.
- Op basis van kentallen worden de fysieke maatregelen afgeprijsd en volgt er de totale bouwkosten van een maatregel.

Bovenop de totale bouwkosten komen opslagen. Voor het bepalen van de opslagen is de kostenramingssystematiek (SSK-raming) van de gemeente Rotterdam gebruikt. De meeste maatregelen zullen immers met deze methodiek worden uitgewerkt. De opslagen zijn:

- De bouwkosten worden opgehoogd met 20% nader te detailleren voor wat nog niet bekend is of te grof is geraamd;

- Vervolgens komt daaroverheen een opslag van 23% indirecte kosten (fasering, verkeersmaatregelen, etc.);
 - Vervolgens gaat daaroverheen een opslag van 15% als risicoreservering.
- Hiermee zijn de bouwkosten met enkele opslagen verhoogd.
- Vervolgens wordt hierover een percentage van 0%, 10% of 16% toegevoegd voor VAT-kosten (Voorbereiding, Administratie en Toezicht). Een andere definitie hiervoor is PEAT (=kosten voor projectmanagement, engineering, administratie en toezicht). 16% is het maximum conform de subsidieverordening van de MRDH.
 - Daaroverheen komen nog 4% overige bijkomende kosten (b.v. kosten voor vergunningen en leges)
 - Tenslotte nog een opslag van 10% voor objectoverstijgende risico's.
- Dit levert de totale investeringskosten op (excl. BTW).

Uitgangspunten voor kostenschatting

De volgende uitgangspunten zijn kostenbepalend en worden daarom expliciet benoemd:

- Bij herinrichting van de openbare ruimte blijft het spoor liggen op de bestaande locatie en is verplaatsing dus niet meegenomen in de kostenraming van de maatregel. Verschuiven van het tramspoor is namelijk zeer kostbaar. Meestal moet dan namelijk het gehele onderbed ook aangepast worden, bovenleidingsmasten aangepast, nieuwe veiligheidsdossiers worden opgesteld en vergunningen verleend., etc. Dan is het net alsof een geheel nieuw tramspoor wordt aangelegd.
- De kosten voor onderzoeks- en verkenningsfase zijn niet geraamd en het uitgangspunt is daarmee dat deze gedragen worden door de organisaties zelf. Deze kosten zijn dus niet verwerkt in de PEAT-kosten.
- De kosten voor planuitwerkingsfase zijn meegenomen in het PEAT-kosten van de maatregel, inclusief bemensing vanuit de eigen organisaties.
- Een aantal maatregelen hebben een uniek stukje scope of juist een onduidelijke scope. Dit stukje scope is als stelpost opgevoerd in de kostenraming (expert opinion voor ordegrrootte van de stelpost).
- Kostenschattingen zijn prijspeil 2024 en worden jaarlijks geïndexeerd worden op basis van prijsindex IBOI (indexcijfer bruto overheidsinvesteringen).
- Bij maatregelen waarbij de PTT-maatregel wordt meegekoppeld aan een ander project, zijn alleen de PTT-meerkosten geschat.

In de factsheets in bijlage A is de kostenschatting per project opgenomen.

5.2 Kostenverdeling

Principes kostenverdeling

Om niet voor elke maatregel afzonderlijk een discussie te voeren over de kostenverdeling is het noodzakelijk hier, en als onderdeel van de BOK, afspraken te maken op programmaniveau. Per maatregel is de scope te verdelen in een aantal componenten en past hierbij, kijkend naar de toekomstige asset owner, een kostendrager bij.

In eigendom/beheer van MRDH (al of niet via RET) zijn in principe alle infrastructuur die tramgerelateerd zijn: rails, ondergrond, bovenleiding, tram-bekabeling, haltes. In eigendom/beheer van de gemeente is de openbare ruimte daaromheen, inclusief hekken en hagen indien deze buiten het profiel van de tram staan. Dit resulteert in het volgende principevoorstel:

- Traminfra; hiervoor zijn de kosten voor de MRDH (o.a. verwijderen en realiseren nieuwe haltes, verwijderen en/of realiseren spoor);
- Herinrichting openbare ruimte; hierbij zijn de kosten voor de gemeente (straten, kruisingen).

Voor een aantal versnellingsmaatregelen gaat bovenstaande redenering niet op. Dit geldt vooral bij een maatregel die alleen vanuit het versnellingsambitie van PTT wordt geïnitieerd. Concreet betekent de volgende aanvullende principevoorstellen:

- Hagen/hekken ten behoeve van versnellingsmaatregelen PTT; hiervoor zijn de kosten voor de MRDH;
- Andere versnellingsmaatregelen of maatregelen die nodig zijn voor een lijnwijziging zonder een meekoppelkans met een gemeentelijke ambitie; hiervoor zijn de kosten voor de MRDH;

Daarnaast vallen de volgende kosten buiten de scope van het PTT:

- 1-op-1 spoorveranderingen; deze kosten zijn wel voor de MRDH, maar worden bekostigd vanuit de bestaande afspraken tussen RET en MRDH voor beheer en instandhouding. De meerkosten van meekoppelkansen (b.v. hekken of hagen) zijn dan voor PTT.
- Projecten na 2030, denk aan Stadionpark, HOV Stadsbrug, Merwe4havens.

Voor twee categorieën is de kostenverdeling maatwerk:

- Voor de realisatie van de nieuwe traminfrastructuur naar Nieuw Kralingen en het Kralingse Bos zal op basis van de kostenraming van de Verkenning naar deze nieuwe lijn een afspraak over de verdeling worden gemaakt. Zowel gemeente Rotterdam en MRDH zullen substantieel bijdragen aan de nieuwe tramlijn.
- Voor versnellingsmaatregelen met een meekoppelkans zal per maatregelen op basis van de uitwerking bepaald worden wat een logische kostenverdeling is. Hierbij is de mate waarin bijgedragen wordt aan versnelling en een andere gemeentelijke ambitie van belang.

Rekenvoorbeeld

B.v. bij de maatregel herinrichting Nieuwe Binnenweg is sprake van het verwijderen van het tramspoor en bovenleiding en daarna een volledige herinrichting van de straat van gevel tot gevel. Dan draagt de MRDH bij aan het project voor de verwijderingskosten van de tramrails en bovenleiding. De gemeente staat aan de lat voor de herinrichting. Dit is dan wel één project. Dus zolang de gemeente niet start met de herinrichting, haalt de MRDH niet de sporen weg. Alle opslagen (risico, onvoorzien, VAT) worden evenredig naar de bouwkostenschatting bij ieders deel opgeteld.

Afspraken studiekosten

Voor de bekostiging van onderzoeks- en studiekosten gelden deze afspraken:

- Onderzoeken die de RET in opdracht van de MRDH uitvoert, worden door de MRDH bekostigd;

- Onderzoeken die de gemeente uitvoert, worden door de gemeente zelf bekostigd;
- Kosten van onderzoeken om te komen tot een subsidieaanvraag van de RET aan de MRDH, worden door de MRDH bekostigd;
- Kosten van onderzoeken om te komen tot een subsidieaanvraag van de gemeente aan de MRDH worden door de gemeente vergoed. De gemeente kan deze kosten intern ten laste brengen van de VAT-kosten van de subsidieaanvraag;
- Kosten voor de organisatie van het PTT (inhuur programmamanager en overige programmakosten) worden door de MRDH bekostigd. Kosten voor deelname van RET en gemeente aan het kernteam PTT worden door RET en gemeente zelf bekostigd;

In onderstaande tabel is de kostenverdeling per categorie opgenomen volgens beschreven verdelingsprincipes voor fase 1 en 2.

Categorie maatregelen	totale kosten	Kosten gemeente	Kosten MRDH
Onderzoeken	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b. ⁴
Versnellingsmaatregelen materieel	€ 1.500.000	€ 0	€ 1.500.000
Maatregelen t.b.v. lijnswijzigingen	€ 16.260.000	€ 5.680.000	€ 10.580.000
Herinrichtingen (na buitengebruikstelling)	€ 19.640.000	€ 16.500.000	€ 3.140.000
Nieuwe tramlijnen	€ 25.200.000	Verdeling n.t.b.	
Versnellingsmaatregelen vrije baan	€ 7.540.000	Verdeling n.t.b.	
Versnellingsmaatregelen overig	€ 22.410.000	Verdeling n.t.b.	
Totaal fase 1 en 2 (excl. raakvlakprojecten)	€ 92.550.000	€ 22.180.000 + n.t.b.	Min € 15.220.000 – max € 70.370.000

De maximale bijdrage van de gemeente aan de versnellingsmaatregelen vrije baan en overig ("n.t.b.") bedraagt € 20.310.000. Bij dit maximum zijn alle kosten voor de openbare ruimte toegerekend aan de gemeente, ook indien er alleen sprake is van aanpassing van de openbare ruimte.

5.3 Budget realisatie PTT

De MRDH stelt voor het bekostigen van de maatregelen van het PTT die in haar opdracht worden gerealiseerd en/of waarvoor MRDH een subsidie verstrekt een budget van € 55.000.00,00 ter beschikking (exclusief BTW, prijspeil 2025). Voor de financiële bijdrage van MRDH aan het programma is dit een taakstellend budget.

Het door MRDH beschikbaar te stellen budget wordt door MRDH jaarlijks geactualiseerd met de prijsindex conform de IBOI, de eerste keer per 1 januari 2026.

⁴ Een nog nader te bepalen deel van het programmabudget is nodig voor het laten uitvoeren van onderzoeken.

Van het door MRDH beschikbaar te stellen budget wordt 10% gereserveerd voor onvoorzien en risico. Deze reservering is bedoeld voor onvoorziene kostenstijgingen van maatregelen waarvoor MRDH een subsidie heeft verleend voor het deel van de maatregel waarvoor de MRDH subsidie heeft verleend. Over de besteding van deze reservering voor maatregelen gedurende de looptijd van het programma PTT worden door de Partijen in het AO Ov besluiten genomen.

De gemeente Rotterdam stelt niet op voorhand een budget voor het programma ter beschikking. De gemeente zal per maatregel bekostiging organiseren. Dat betekent dat MRDH en gemeente regelmatig afstemming in het AO Ov over keuzes voor maatregelen, kostenramingen, kostenverdeling en de inzet van het budget.

Van de door de gemeente beschikbaar te stellen budgetten per maatregel wordt jaarlijks door de Gemeente geactualiseerd met de prijsindex conform de IBOI.

Alle partijen spannen zich in om administratieve lasten voor opdrachtverlening, rapportages en subsidieaanvragen te minimaliseren. Hiertoe gebruiken de partijen vooraf opgestelde formats waarin alle benodigde beslisinformatie kan worden ingevuld op de correcte wijze.

Bijlage A: Bijdrage aan versnellingsdoel

Veel van de maatregelen dragen bij het versnellen van het tramnet. Daarmee wordt het tramnet goedkoper in de exploitatie, maar ook aantrekkelijker voor reizigers. De mate waarin maatregelen bijdragen aan die versnelling is dan ook relevant in de overweging om wel of niet een maatregel uit te voeren (wegen de kosten op tegen de baten) of in de eventuele prioritering tussen maatregelen.

In onderstaande tabel zijn alle maatregelen die bijdragen aan versnelling gesorteerd van op mate van versnelling van hoog naar laag. Alle maatregelen zonder versnelling (die bijdragen aan een andere doelstelling van het PTT) zijn weggelaten.

Code	Maatregel	lijn	gereed	Kosten gemeente	Kosten MRDH	versnelling (sec) per rit	scope
F.1.	Optimaliseren VRI's t.b.v. doorstroming tram	alle	2026	€ 0	€ 0	10/VRI	1
M.1.	Versnellingsopgave bestaande tramvoertuigen	alle	2026	€ 0	€ 1.500.000	3 sec/ halte	1
R.4.	Versnelling Groene Hilledijk	5	fase 3	€ 4.850.000	€ 8.450.000	90	0
F.28.	Instapmarkering voor deuren op haltes	alle	2026	€ 0	€ 300.000	60	1
F.29.	Toegankelijke haltes Kootsekade/ Straatweg/ Bergse Dorpsstraat	4	2026	€ 0	€ 6.500.000	60	1
R.12.	Reconstructie Hofplein	alle	2028	€ 0	€ 0	60	1
F.10.	Versnelling Westzeedijk - Spanjaardstraat - Schiedamseweg	8	fase 2	€ 50.000	€ 250.000	39	1
F.27.	Versnellen Vlaardingse Holy	1	2028	€ 2.250.000	€ 1.100.000	36	1
F.14.	Versnelling Langenhorst - Slinge - Groene Hilledijk (zuid)	5	2029	€ 450.000	€ 400.000	35	1
F.30.	Boogafsnijding Reyerdijk / Kreekhuisenlaan	2	fase 3	€ 0	€ 6.200.000	33	0
V.2.	Vrije baan Oostzeedijk/ Honingerdijk	1+11	2027	€ 2.450.000	€ 2.450.000	32	1
F.22.	Reconstructie kruising en haltes Woudestein/Oude Plantage	1+11	2027	€ 650.000	€ 650.000	30	1
V.5.	Versnellen Crooswijkse straat - Linker Rottekade - Jonker Fransstraat	7	fase 3	€ 4.400.000	€ 4.400.000	29	0
F.5.	Verplaatsen halte Breeplein	2	2026	€ 0	€ 250.000	27,5	1
F.24.	Versnelling Groene tuin / Keizerswaard	3	2027	€ 3.900.000	€ 350.000	22	1
V.3.	Herinrichting Bergweg lange termijn	4	fase 3	€ 2.100.000	€ 2.150.000	22	0
F.16.	Versnellen Schiedam	1+11	2026	€ 0	€ 500.000	20	1
F.6.	Versnelling Beverwaard	3	fase 2	€ 100.000	€ 150.000	18	1
F.26.	Versnelling Carnisselande	5	2027	€ 0	€ 2.000.000	16	1
F.9.	Versnellingsmaatregelen Charlois	2	fase 2	€ 100.000	€ 100.000	15	1
V.1.	Vrije baan West-Kruiskade	1+7+11	2028	€ 1.350.000	€ 1.300.000	15	1

F.12.	Versnelling Schiebroek	8	2025	€ 0	€ 150.000	13	1
F.25.	Versnelling Melanchtonweg	8	2028	€ 0	€ 150.000	13	1
V.4.	Verkeersveilige inrichting Noordsingel	4	fase 3	€ 2.000.000	€ 2.000.000	12	0
F.17.	Versnelling Schiekade - Schieweg	8	2026	€ 0	€ 300.000	11,25	1
F.2.	Voorrang lijn 25 Mauritsweg - Oldebarneveldplaats	5	2025	€ 0	€ 10.000	10	1
F.8.	Quick wins doorstroming Marconiplein	1+11	2027	€ 50.000	€ 50.000	10	1
F.31.	Ruimere boog Sportdorp	3	fase 3	€ 300.000	€ 2.550.000	9	0
F.19.	Versnelling Blaak	1+11	fase 2	€ 250.000	€ 50.000	8	1
F.3.	Snellere passage Schieplein viaduct	8	2026	€ 0	€ 10.000	7,5	1
F.4.	Versnelling Wolphaertsbocht - Brielse laan - Putselaan - Hilleliet	2	fase 2	€ 0	€ 150.000	7	1
F.23.	Versnelling A15 - Havenspoorpad	5	2027	€ 300.000	€ 350.000	7	1
F.15.	Versnelling Mathenesserdijk	1+7+11	2025	€ 0	€ 150.000	6	1
F.20.	Versnelling Burg. Van Walsumweg - Oostplein	1+11	fase 2	€ 250.000	€ 150.000	6	1
R.5.	Herinrichting kruising Randweg / Bree	2+5	fase 3	€ 0	€ 0	5	0
F.11.	Versnelling 1e/2e Middellandstraat	1+7+11	fase 2	€ 0	€ 100.000	4	1
F.13.	Versnelling Beukendaal	2	fase 2	€ 0	€ 100.000	4	1
F.7.	Versnelling Vierambachtstraat	1+7+11	2025	€ 0	€ 50.000	3	1
F.21.	Verkeersveilige passage kubuswoningen	1+11	fase 2	€ 100.000	€ 50.000	3	1
F.18.	Versnelling Schiedamsdijk	3+5	2027	€ 0	€ 30.000	1	1

Besparing op omlopen

Deze versnellingsmaatregelen betekenen voor een of meerdere tramlijnen een kortere rijtijd. Indien deze rijtijd substantieel is (in totaal enkele minuten), dan wordt door de RET bespaard op het aantal omlopen van een lijn. Een omloop is de totale rit van beginpunt tot eindpunt en weer terug. Elke omloop minder, betekent ook dat er een tramvoertuig en een trambestuurder minder nodig is. Dat bespaarde voertuig (met trambestuurder) kan eventueel voor een hogere frequentie worden ingezet. Er kan ook voor gekozen worden om minder nieuw trammaterieel aan te schaffen. Overigens is versnelling ook zinvol indien er geen omlopen worden bespaard, namelijk voor reizigersgroei (kortere, aantrekkelijke reistijden) en om te voorkomen dat in de toekomst juist extra omlopen nodig zijn door rijtijdontwikkeling.

Per lijn is geanalyseerd hoe deze versnellingsmaatregelen per lijn uitwerken. Dit leidt tot de volgende tabel:

aantal omlopen		
lijn	PTT zonder versnelling	PTT met versnelling
1 (was 24)	15	14
2	10	9

3 (was 23)	19	17
4	5	5
5 (was 25)	18	17
6	4	4
7	10	9
8	14	13
11 (was 21)	9	8
totaal	104	95

Deze analyse is exclusief versnelling van projecten die na 2030 (fase 3) geprogrammeerd staan (= buiten financiële scope PTT).

Bijlage B: Factsheets