

Wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM
centrum@010home.nl

Gemeente Rotterdam

t.a.v. Mr. Drs. V.P.G. Karremans (Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit)
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Betreft: Gevraagd advies concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030

Uw kenmerk: M2301-7536 - 23bo003179

Rotterdam, dinsdag 7 maart 2023

Geachte wethouder Karremans,

De wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek heeft een advies vastgesteld in reactie op uw brief van 7 februari 2023. Met deze brief doen wij het advies graag aan u toekomen. Wij hebben dit advies besproken in onze openbare vergadering van 21 februari 2023, geconsulteerd bij het netwerk in het Scheepvaartkwartier en een schriftelijke reactie van een bewoner gehad.

Hoewel uw adviesaanvraag breder gaat dan alleen de toekomst van tramlijn 7 en dit vele bewoners in de wijken van heel Rotterdam raakt hebben wij specifiek gekeken naar de gevolgen voor het Rotterdamse centrum. En dat betreft vooral het verdwijnen van toegang tot de tram in één van onze wijken. Dit baart ons zorgen. Wij staan voor een inclusieve wijk zoals wij ook willen vastleggen in ons wijkakkoord. Dit plan draagt daar niet aan bij omdat het ouderen in het Scheepvaartkwartier die moeilijk ter been zijn en anderen die minder mobiel zijn een mogelijkheid tot reizen ontnemt.

Het advies van onze wijkraad is:

1. Behoud een openbaar vervoerverbinding (liefst tram) in het Scheepvaartkwartier
2. De openbaar vervoer verbinding is van groot belang voor de ouderen in het Scheepvaartkwartier. Het is belangrijk dat zij zolang mogelijk zelfstandig met het ov naar bijvoorbeeld de markt, winkels, culturele instellingen, sport faciliteiten en gezondheidscentra kunnen gaan.
3. De openbaar vervoer verbinding is tevens van groot belang voor de toeristen die gebruik maken van de Spido, de RotterTram, genieten van het gebied en het waterbusnetwerk
4. Tot slot is de openbaar vervoer verbinding van belang om dit deel van het centrum toegankelijk te houden voor mensen met een beperking.
5. Waar de gemeente inzet op het auto luw maken van het centrum zou het laten vervallen van een openbaar vervoer verbinding de mensen in het Scheepvaartkwartier weer dwingen om van de auto, taxi of vervoer op maat gebruik te moeten maken. Door de recente groei van

het aantal bewoners is het met de auto in en uit de wijk komen nu al vaak een groot probleem en wordt dan dus alleen maar groter.

6. Meer auto's gaat zorgen voor meer luchtverontreiniging en dat in een wijk met misschien wel het mooiste park van Rotterdam.

In uw brief stelde u ons daarnaast een viertal vragen, die wij voor u hebben beantwoord dankzij de input van vele bewoners en andere betrokken die afhankelijk zijn van een goede openbaar vervoerverbinding in de wijk Scheepvaartkwartier. Deze beantwoording vindt u in de bijlage.

Wij verzoeken u om rekening te houden met de antwoorden van onze wijk en deze in uw besluitvorming te verwerken. Daarnaast vragen wij u om ons op de hoogte te houden van de verdere besluitvorming.

Alvast onze dank.

Met vriendelijke groet,

Namens de wijkraad



Edson Olf
Voorzitter



Jeroen Oppelaar
Wijkraadcoördinator

BIJLAGE: Beantwoording gestelde vragen met input van de bewoners.

Hieronder volgen de vragen die wij voorgelegd hebben aan onze bewoners en hun [antwoorden](#) die dit advies van onze wijkraad hebben gevoed.

Welke voordelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?

Van de 18 respondenten ziet 89% totaal geen voordeel in het stoppen van tram 7 in het Scheepvaartkwartier. Alleen 1 bewoner die in de Maastorenflat woont en zeer nabij andere openbaar vervoerverbindingen heeft ziet als voordeel minder geluidsoverlast door de tram en minder verkeersopstoppen als de tram en auto's elkaar in de weg zitten.

Welke nadelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?

Als je kijkt naar de tram als vervoermiddel dan geeft 1 van de respondenten aan: "De moderne lagevloer-trams zijn voor ouderen het optimale vervoermiddel. Je kunt gemakkelijk in- en uitstappen en er is ruimte voor de rollator". Maar als je veel verder moet lopen voor je bij de tram bent dan kies je weer eerder voor de auto. Maar als je het centrum autoluw wil maken staat dat haaks op verder lopen voor de tram. Ook wordt een langer stuk lopen in het donker als onveiliger ervaren. Als een wijk ook minder goed bereikbaar wordt met het openbaar vervoer hebben ook ondernemers daar last van. Juist omdat de toeristische waarde van deze wijk belangrijk is met de Veerhaven, Wereldmuseum en de Spido. Ook is het een ideaal vervoermiddel voor grote evenementen zoals De Wereldhavendagen en het Nationale Vuurwerk. Recent zijn er door de komst van de Zalmhaven 452 appartementen & 33 herenhuizen toegevoegd aan de wijk. Ook veranderen kantoren in woningen zoals op het Koningin Emmaplein, de Westzeedijk, de Parklaan, de Westerkade en de Westerstraet. Voor zowel de bewoners als de bezoekers (ook de mensen die werken in de wijk) is een tramlijn in de buurt een ideaal vervoermiddel om de wijk in en uit te komen en tevens een verbinding naar ander openbaar vervoer. Ook voor de patiënten die de ziekenhuis poliklinieken op het Willemsplein bezoeken wordt de bereikbaarheid nu moeilijker gemaakt.

Zoals een andere respondent aangeeft "Ouderen met een krappe beurs kunnen een taxi niet betalen. Maar om eenzaamheid tegen te gaan is het voor veel ouderen belangrijk dat zij voldoende blijven ontmoeten. Dit kan onder andere door naar locaties te reizen waar samen eten projecten lopen of andere leuke activiteiten plaatsvinden. Bijvoorbeeld beweegprogramma's, digitale ondersteuning of creatieve cursussen specifiek voor ouderen. Dergelijk aanbod vindt vaak plaats in Huizen van de Wijk of andersoortige ontmoetingsplekken. Deze moeten uiteraard wel goed bereikbaar zijn met het ov."

Een andere respondent geeft aan "De RET dient een dienstverlenend bedrijf te zijn waarvan het geheel van lijnen onderdeel maakt van de stad. Dat betekent dat sommige lijnen misschien niet rendabel zijn maar wel belangrijk voor het functioneren van de stad als geheel."

Als je als college over deze nadelen heen stapt vanuit rendement en snelheid voor openbaar vervoer dan kan je de vraag stellen wat de waarde is van een participatietraject als er zoveel tegenstand is tegen het plan maar de kosten en baten belangrijker zijn. Tevens worden kosten als extra luchtverontreiniging door meer auto's, eenzaamheid en minder vitale ouderen niet doorberekend.

Op welke manieren zouden deze nadelen ondervangen kunnen worden?

In het kort komt het erop neer dat er gewoon een tramlijn moet blijven in het Scheepvaartkwartier als we de bewoners, ondernemers en bezoekers serieus zouden nemen. Dit is ook in lijn met het verminderen van auto's in deze wijk. Wil je toch auto's toestaan dan zou je er eigenlijk een gebied van moeten maken voor bestemmingsverkeer. Daarmee dwing je bezoekers naar parkeergarages in de buurt en wordt de doorstroming van bewoners die meer zijn aangewezen op de auto i.v.m. geen goede ov verbinding in de buurt verbeterd.

Zijn er eventuele nadelen die op een bepaalde manier ondervangen kunnen worden?

Wij zien niet goed in wat deze vraag anders maakt dan de vorige vraag.

Wij menen hiermee de vragen voor u te hebben beantwoord.

