

Onderwerp: Verkenning nieuw eindpunt tramlijn 7

Datum: 15 februari 2025

Per email verzonden

Aan het college van B en W Rotterdam (commissie MHEK), MRDH en RET

cc. Wijkraad Kralingen en Wijkraad Crooswijk

Geachte dames en heren,

In diverse dagbladen hebben wij gelezen dat u, in de zomer van 2025, een “verkenning” of “haalbaarheidsonderzoek” gaat starten voor een nieuw eindpunt van tramlijn 7 in “Nieuw Kralingen”.

Het RET Vervoerplan nog eens goed doorgenomen te hebben komen wij naar u met de volgende opmerkingen en aanbevelingen voor tramlijn 7 en nemen daarin ook tramlijn 6 en buslijn 38 mee.

- **Vervoersplan** Op blz. 31 (punt 5) van het Vervoerplan geeft de RET aan om buslijn 38 “tijdelijk” door te willen trekken naar Nieuw Kralingen. Prima plan!
Met deze buslijn is het aanleggen van tramrails (**kosten vele miljoenen**) voor het nieuwe eindpunt van lijn 7 in “Nieuw Kralingen” met maar 800 veelal duurdere woningen niet nodig (80 woningen zijn sociale bouw). Ondanks dat het een “autoluwe wijk” moet worden verwachten wij dat vele bewoners in Nieuw Kralingen toch zeker 1 á 2 auto’s hebben en die ook moeten gebruiken voor hun boodschappen. Er staan voor deze nieuwe wijk geen winkels gepland dus moeten de bewoners eventueel met de auto naar bijvoorbeeld de dichtstbijzijnde supermarkt op de Linker Rotte kade of winkels aan de Crooswijkseweg. Deze liggen minimaal op 1 ½ kilometer afstand.
- **Lijn 6** Dat lijn 7 nu van Woudestein naar Marconiplein rijdt kan goed uitpakken voor de bezetting van deze lijn. Maar wij vinden wel dat er weer een tram naar het Willemsplein moet rijden. Niet alleen voor de bewoners en bedrijven aldaar maar ook voor de vele bezoekers van de **grote GGD locatie** aan de Zalmstraat. En niet te vergeten de toeristen die de rondvaartboten nemen. Toeristen stop je toch niet onder de grond met een metro! Die komen om wat van Rotterdam te zien. Laat de nieuwe **lijn 6** of lijn 15 hier naar toe rijden.
- **Lijn 7** Laten wij u wel vertellen dat wij een groot voorstander zijn om ons tramnet flink uit te breiden of hier en daar te wijzigen. Maar dit mag nooit ten kosten gaan van lijn 7 door oud Kralingen met ca. **25.000 inwoners en 18.000 arbeidsplaatsen** (cijfers 2023: Kralingen-oost + Kralingen-west) dan aan de u voorgestelde nieuwe route naar Nieuw Kralingen met zijn **800 nieuwe woningen**.

De tram rijdt al meer dan 100 jaar door Oud Kralingen dus kan en moet volgens ons lijn 7 gewoon via Vlietlaan en Oudedijk naar Woudestein blijven rijden. Zie het als een soort “cultureel erfgoed”.

Trouwens, lijn 7 bij de halte Vlietlaan, stap je zins mensen heugenis al uit als je vanuit het centrum naar het Kralingsebos of strandbad gaat (afstand ongeveer 800 meter) Heus het word een ramp als lijn 7 niet meer door “Oud Kralingen” zou blijven rijden. Vele mensen en instanties worden gedupeerd als de tram verdwijnt. Zoals: **seniorencomplexen, zorginstellingen, winkeliers, scholieren, studenten van de Erasmus Universiteit, Arboretum Trompenburg, Stichting RoMeO, voetbalvereniging Excelsior en diverse andere veldsportverenigingen.**

Het is van groot belang, met het oog op de komst van de Nieuwe Oeververbinding (NOV), de derde Stadsbrug, dat lijn 7 blijft bestaan én wordt doorgetrokken naar het metrostation Kralingse Zoom. Daar wordt aansluiting gegeven op de nieuwe tramlijn Kralingse Zoom, Woudestein, nieuwe Stadsbrug, Feijenoord en Zuidplein. Op termijn wordt deze lijn, in het kader van de ontwikkeling van de Oostflank doorgetrokken naar het metro- en NS-station Alexander.

Als eerste fase van de ontwikkeling van de omgevingsvisie Oostflank (35.000 woningen) moet lijn 7 over korte afstand van de Burg. Oudlaan naar metrostation Kralingse Zoom worden doorgetrokken. Lijn 7 kan hiermee (met een rechtstreekse route via Boezemweg en Goudsesingel naar het Centrum) een goed alternatief worden voor de drukke metro-verbinding vanaf Alexanderpolder naar Beurs. Doordat reizigers van de verlengde lijn 7 gebruik maken, wordt metrostation Beurs ontlast. Dit is één van de argumenten voor de aanleg van de derde stadsbrug (NOV) en de nieuwe radiale tramlijn tussen Kralingse Zoom en het Zuidplein.

Nog een optie is om lijn 7 nu in 2025 tijdelijk, tot de verbinding met Kralingse Zoom klaar is, door te laten rijden naar de Esch.

Maar.... als u in de toekomst toch geen tram meer laat rijden over de Oudedijk naar Woudestein en eventueel laat vervangen door een nieuwe buslijn, die parallel aan de huidige lijn 7-traject gaat rijden, word dit als **pure geld verspilling** gezien.

Sinds begin januari 2025 laat de RET in het Oude Noorden geen tram (oude lijn 8) meer rijden over de Zaagmolenstraat omdat deze straat (volgens u) eigenlijk te smal is voor trams - en auto's - en scooters - en fietsers en dus levensgevaarlijk. Nu er geen trams meer rijden is het een racebaan geworden voor de auto en levensgevaarlijk voor fietsers en scooters. Dus.... luister naar de bewoners aldaar en laat tram 6 weer toe over de Zaagmolenstraat en blokkeer het **doorgaande autoverkeer** door het autoverkeer **één richting** te laten gaan vanaf de Bergweg tot aan de 1^e Pijnackerstraat en vanaf de Zaagmolenbrug ook **één richting** tot aan de 1^e Pijnackerstraat. Zo blijft er alleen bestemmingsverkeer over.

Maar als u vindt dat de Zaagmolenstraat echt te smal is voor een tram, moet u lijn 7 ook uit de Crooswijksestraat en Pijperstraat halen. Die straten zijn ook smal, zo niet nog smaller en

drukker dan de Zaagmolenstraat. Ons advies is dan ook lijn 7 via de **vrije baan** op de Boezemweg en Goudsesingel naar de Meent te laten rijden.

De **nieuwe route voor lijn 7** zou volgens ons er zo uit kunnen zien:

Start De Esch (tijdelijk) – Burgemeester Oudlaan – ‘s Gravenweg – Oudedijk – Vlietlaan – Goudse Rijweg – Boezenweg – Goudsesingel – Meent – Pompenburg – Weena – Rotterdam Centraal – Kruisplein – West Kruiskade – 1^e en 2^e Middelandstraat – Vierambachtstraat – Mathenesserdijk – Marconiplein.

Eventueel doortrekken kan via de Schiedamseweg – Rotterdamsedijk – Broersvest – Station Schiedam Centrum – ‘s Gravenlandseweg – Burgemeester van Haarenlaan – Churchilweg – Van Dalsumlaan – Woudhoek (eindpunt)

- **Buslijn 38** (tussen CS en Nieuw Kralingen??) Dit voorstel van de RET kan heel goed uitpakken en kan bij wijze van spreken morgen als proef voor minimaal een jaar starten. Omdat de oude lijn 8 (nu lijn 6) niet meer over de Zaagmolenstraat mag rijden en eventueel lijn 7 ook niet meer in de omgeving van het Oude Noorden en Oud Crooswijk komt kan deze buslijn zeer belangrijk worden. De nieuwe route van bus 38 zou volgens ons vanaf de Zaagmolenbrug / Linker Rottekade naar Nieuw Kralingen zo kunnen zijn: Rechtsaf Crooswijksestraat, linksaf Crooswijkseweg (Begraafplaats / Crematorium St. Laurentius), linksaf Rusthoflaan, rechtsaf Kerkhoflaan (Begraafplaats Crooswijk), linksaf Boezemlaan (via een bus sluis), rechtsaf Boezembocht (politie Rotterdam), Rechtsaf Ing. P. Kosterlaan (Bedrijventerrein en woningen Nieuw Kralingen), Eindpunt Bosdreef/Pr. Beatrixlaan (ter hoogte van het evenemententerrein Kralingseplas). Zie kaartje hieronder.



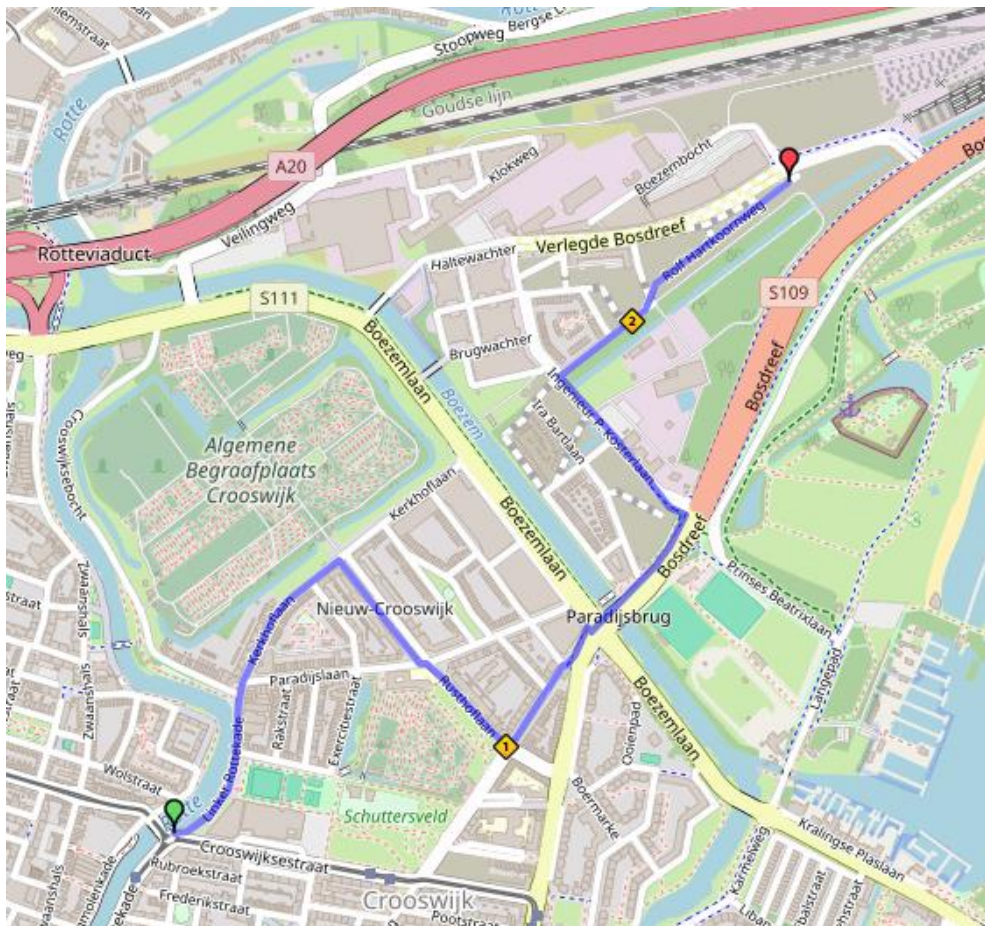
Wel zou deze buslijn opgewaardeerd moeten worden van 2x per uur naar minimaal 3 á 4 x per uur en ook in de avonduren en in het weekend moeten rijden. Dat gebeurt nu niet. Mocht deze buslijn 38 een groot succes worden, dan pas kunt u altijd nog overwegen om een

tramlijn (15?) aan te leggen naar Nieuw Kralingen of zoals men in Crooswijk zegt, “Het Nieuwe Crooswijkerhout”.

- **Lijn 15 (ofwel uw nieuwe lijn 7)** Zoals wij u al gemeld hebben zijn wij **vóór uitbreiding van ons tramnetwerk**. Wij zien deze lijn pas zitten als blijkt dat buslijn 38 een groot succes is naar Nieuw Kralingen. Maar mocht het gebruik van de bus tegenvallen, zal de bezetting van de tram waarschijnlijk ook tegenvallen. In dat geval zijn er geen miljoenen weggegooid aan een tramrails naar Nieuw Kralingen.

Maar mocht het een succes worden (wat wij hopen) stellen wij de volgende tramroute voor: vanaf Centraal Station via Jonker Fransstraat naar de Zaagmolenbrug dan recht door de Linker Rottekade, Kerkhoflaan (halte begraafplaats Crooswijk), rechtsaf Rusthoflaan (halte begraafplaats / crematorium St. Laurentius), linksaf Nieuwe Crooswijkseweg, Bosdreef (halte evenemententerrein Kralingseplas), linksaf Ing. P. Kosterlaan, rechtsaf Petronella Herfstlaan. Zie kaartje hieronder.

Nog beter is om lijn 15 te laten rijden tussen Willemsplein en Nieuw Kralingen. Zo gezegd een “vrijetijd” lijn (Rondvaartboten & Kralingsebos/plas)



Opm. 1 Verplaats **zo snel mogelijk** de tramhalte “Zaagmolenbrug” van lijn 7 weer terug waar hij vroeger was namelijk vlakbij de Zaagmolenbrug. Dit tegemoetkoming aan de bewoners die rond de Zaagmolenbrug/Zwaanshals wonen. Die missen nu ook de oude halte van lijn 8 bij de Zwaanshals.

Opm. 2 Voor de veiligheid van de buschauffeur of trambestuurder verwachten wij dat het eindpunt van de lijn in “de bebouwde kom” van Nieuw Kralingen komt en niet ergens op een afgelegen plek in het Kralingsebos.

Opm. 3 Wij vinden ook dat er in het vervoerplan onrecht wordt aangedaan aan senioren en mindervalide personen in Kralingen. Zo raken ze nog meer geïsoleerd terwijl u juist meer aandacht moet hebben voor ouderen en mindervalide personen i.v.m. bereikbaarheid van voorzieningen zoals: seniorencomplexen, winkels, GGD, verzorgingshuizen, ziekenhuizen en begraafplaatsen. Het openbaar vervoer moet ten dienste staan voor de mensen en mag geen “winst” project zijn of worden.

Beter een langzame half lege tram, dan geen tram door Oud Kralingen!

Beste mensen, hopelijk kunt u onze ideeën, voorstellen of aanbevelingen gebruiken in uw besluit. Wij zijn nog steeds een groot voorstander om de binnenstad van Rotterdam autoluwe te maken. Dat kan alleen met een goed fijnmazige OV netwerk en steek uw licht eens op bij het openbaar vervoer (MIVB) in Brussel waarom het daar wel goed functioneert. (zie de bijlage)

Deze mail is ook namens:

Bewoners seniorencomplex 't Hofje van Gerrit de Koker

Bewoners seniorencomplex De Nieuwe Plantage

Bewoners seniorencomplex Termaathuis

Seniorenraad Kralingen-Crooswijk

Voetbalvereniging Excelsior

Verkeersdeskundige

Met vriendelijke groeten,

Bijlage



De MIVB zal blijven investeren om het netwerk uit te breiden. Foto: MIVB

“40 km extra tramsporen in Brussel en alle bussen elektrisch tegen 2035”: MIVB maakt plannen en jaarcijfers bekend

In Brussel komt er op termijn 40 km aan extra spoor bij voor trams. Dat heeft de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB vandaag bekend gemaakt tijdens de voorstelling van het nieuwe jaarverslag. De MIVB bestelde ook 70 nieuwe elektrische bussen om het busnetwerk tegen 2035 volledig elektrisch te hebben.

radio 2, Kirsten Simons, Belga

di 28 mei 2024 15:12

•

Tijdens het jaarverslag maakte de MIVB heel wat cijfers bekend. Zo heeft de vervoersmaatschappij vorig jaar 375,8 miljoen reizigers vervoerd, een stijging met 11 procent tegenover het jaar ervoor. De metro's, bussen en trams legden in totaal 53,5 miljoen kilometer af, een stijging met 750.000 kilometer tegenover 2022.

De Brusselaars en pendelaars gebruiken vooral in het weekend en 's avonds opnieuw vaker het openbaar vervoer.

Ook de inkomsten van de MIVB zijn met ongeveer 10 procent gestegen ten opzichte van 2022, goed voor 291 miljoen euro extra. "De MIVB kan bogen op een gezond budget dankzij een streng beheer van haar middelen in een moeilijk economisch klimaat", aldus MIVB-CEO Brieuc de Meeûs.

Blijven investeren om netwerk uit te bouwen

In de toekomst wil de MIVB ook extra blijven investeren om het netwerk verder uit te bouwen. Zo moeten er tegen 2035 40 kilometer extra tramsporen aangelegd worden in het kader van het tramplan en werd laatst nog een bouwaanvraag ingediend voor de aanleg van een gloednieuwe tramlijn 15, die Belgica moet verbinden met het Noordstation. Diezelfde tramlijn zal in de toekomst ook verlengd worden richting het Centraal Station in hartje Brussel.

De MIVB kocht ook een grond aan in Anderlecht voor de bouw van een tramdepot. "We hebben daar een zeer grote oppervlakte gekocht om een tramdepot te bouwen. Natuurlijk moeten er ook tramsporen tot daar lopen. Dat wordt de lijn 49", aldus de CEO. Daarnaast zijn ook 70 nieuwe, elektrische bussen besteld. Tegen 2035 wil de MIVB haar hele busvloot elektrisch hebben.

4.000 incidenten met drugsverslaafden

Naast alle positieve zaken, gaat wil Brieuc de Meeûs de problemen omtrent het drugsgebruik in de metrostations niet uit de weg gaan. In 2023 heeft de veiligheidsdienst van de MIVB meer dan 4.000 incidenten met drugsverslaafden en daklozen in de Brusselse metrostations geregistreerd. "Daarom starten we in de herfst met een nieuw project. Een groep van 25 medewerkers zal in de metrostations op zoek gaan naar daklozen om hen te helpen. Dat kan gaan om bijvoorbeeld de vraag voor een douche, een dak of een bed", aldus de Meeûs.