



Van: M.T. Balk
Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 23bb003939
Ons kenmerk: M2306-2191 - 23bo005874

Onderwerp: Alles in het werk stellen om tramlijn 8 te behouden!

Datum: B&W 20 juni 2023

Aan de gemeenteraad

Op 13 juni 2023 stelde E. Rehim Zadeh (DENK) ons schriftelijke vragen over Alles in het werk om tramlijn 8 te behouden!

Inleidend wordt gesteld:

Bij de bespreking van het Plan Toekomstvast Tramnet van de MRDH op 13 april jl. is de motie "Een (bus)lijn uitzetten voor Delfshaven" van DENK, D66 en de VVD aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht een alternatieve busverbinding in het leven te roepen om de bereikbaarheid van het gebied Bospolder-Spangen-Tussendijken te garanderen. De tram naar Hillegersberg wordt wel behouden, onder andere omdat de tram hier geen onveilige situatie oplevert voor andere verkeersdeelnemers en het tramspoor op dit traject blijft liggen waardoor de kosten voor de tramlijn gelijk zijn aan de kosten van een alternatieve busverbinding. De DENK fractie heeft begrepen dat ook op het huidige tram-traject van tram 8 naar spangen de rails blijft liggen en heeft daarom de volgende vragen:

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Klopt het dat in het Plan Toekomstvast Tramnet het tramspoor tussen Delfshaven en Spangen blijft liggen?

Antwoord:

Er zijn nu inderdaad geen plannen om het tramspoor tussen Marconiplein en Spangen te verwijderen. Dat zou ook tegen de in ons advies aan de MRDH naar voren gebrachte wens zijn om op wedstrijddagen van Sparta met trams naar Het Kasteel te blijven rijden ten behoeve van de supporters.

Vraag 2:

Heeft wethouder Karremans, samen met de RET, al onderzocht welke alternatieve busverbindingen er mogelijk is ter vervanging van de tramlijnen in Delfshaven en

Spangen zoals de motie "Een (bus)lijn uitzetten voor Delfshaven) verzoekt? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan?

Antwoord:

Hier is inmiddels een snelle scan naar uitgevoerd. Concreet zijn de mogelijkheden bekeken voor een buslijn Spangen – Grote Visserijstraat – Schiedamseweg – Nieuwe Binnenweg/Rochussenstraat – Metro Dijkzigt. Hiermee worden een OV-alternatief voor de Nieuwe Binnenweg en een OV-alternatief voor Spangen gecombineerd.



Omdat we voor de Nieuwe Binnenweg inzetten op éénrichtingverkeer voor auto's, zou deze buslijn in de ene richting via de Nieuwe Binnenweg rijden en in de andere richting via de Rochussenstraat. Het is niet onmogelijk een dergelijke buslijn te realiseren, maar deze kent de nodige uitdagingen. Gezien de ambities die we hebben met de herinrichting van de Nieuwe Binnenweg, is het rijden met een standaardbus hier niet gewenst. Dit zou ondervangen moeten worden met de inzet van een 8-persoonsbus of een midi-bus. Ook de doorstroming op de Grote Visserijstraat is een mogelijk knelpunt.

Vraag 3:

Zorgt de huidige tramlijn 8 naar Spangen voor een verkeersonveilige situatie voor andere verkeersdeelnemers?

Antwoord:

Het spoor in Spangen is deels vrij liggend en deels, ten noorden van de Bilderdijkstraat/Da Costastraat, uitgevoerd als straatspoor. Vanuit verkeersveiligheid is dat laatste niet ideaal maar de straten hier kennen niet veel doorgaand verkeer. Daarmee is de situatie hier niet te vergelijken met enkele andere straten in de stad, zoals de Zaagmolenstraat en de Nieuwe Binnenweg, waar we mede vanwege de verkeersveiligheid het uitfasen van de tram steunen. Om die reden vinden wij het ook verantwoord om de MRDH te verzoeken om de tram op wedstrijddagen van Sparta te laten rijden.

Vraag 4:

Heeft de wethouder onderzocht wat de kosten zijn voor het behoud van tramlijn 8 richting Spangen en de kosten van een alternatieve buslijn? Hoe verhouden deze zich tot elkaar?

Antwoord:

Ook daar is een snelle scan naar uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar de mogelijkheid om de tram in een lagere frequentie naar Spangen te laten rijden en dus ook een deel van de trams van lijn 8 te laten keren op Marconiplein. De jaarlijkse exploitatiekosten hiervan liggen in een range tussen de € 250.000 en € 550.000. Het hangt van de precieze vormgeving van de dienstregeling af in hoeverre het rijden in lagere frequentie kostenvoordelen biedt t.o.v. het handhaven van de frequentie tot in Spangen. Dit kan ook per moment van de dag verschillen. De jaarlijkse exploitatiekosten voor de buslijn zoals beschreven in het antwoord op vraag 2 worden ingeschat op € 400.000 tot € 500.000,-

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb