

Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: MRDH
Ter attentie van dhr. M. J. Rosier
Postbus 21012
3001 AA ROTTERDAM

Betreft: Advies Plan Toekomstig Tramnet

Kenmerk: 230406

Datum: 17 april 2023

Rotterdam, 17 april 2023

Geachte heer Rosier,

De leden van het Metrocov (Gebiedscommissie Rijnmond) hebben zich met grote interesse gebogen over uw voorstel voor het toekomstig tramnet. Dit voorstel is van groot belang voor de toekomstige bereikbaarheid van de stad en wijde omgeving en voor de mobiliteit van alle inwoners van de Rijnmond. De tram bedient immers ook Schiedam, Vlaardingen en Barendrecht. Maar dat niet alleen, de voorstellen zullen indien gerealiseerd ook de fysieke inrichting van belangrijke delen van Rotterdam beïnvloeden, als daar de tramlijnen kunnen verdwijnen.

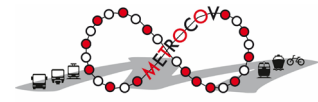
1. Onze belangrijkste conclusies:

Het Plan Toekomstig Tramnet (PTT) presenteert een nieuw tramnet dat te veel op zichzelf staat. De relaties van de in het plan beschreven tramlijnen met het bredere openbaar vervoernet in de Rijnmond zijn onvoldoende geanalyseerd. Wij missen de relatie met de nieuwe strategische agenda voor de MRDH die in ontwikkeling is. Hetzelfde geldt voor de relatie met fietsen en lopen, vervoerswijzen die voor veel inwoners belangrijker zullen worden na uitvoering van het plan. De voorgestelde nieuwe buslijnen kunnen de rol van de op te heffen tramtrajecten (of delen daarvan) overnemen maar verdienen een diepere uitwerking, met name waar het de doorstromingsmogelijkheden betreft.

Grote zorgen maken wij ons over het risico van vervoersarmoede in specifieke wijken waar de tram niet meer doorheen zal komen en bij groepen die minder mobiel zijn dan wel een andere lichamelijke beperking hebben. Wij missen een ambitieus plan dat structureel en voor de lange termijn ook voor deze inwoners deelname aan de maatschappij mogelijk maakt. Wel onderschrijven wij dat een nieuw tramnet -zoals in het plan beschreven- voor veel inwoners een verbetering inhoudt en als ruggengraat voor het hele openbaar vervoernet kan fungeren, ook in financiële zin. Tevens onderschrijven wij dat gezien de sterke verbetering van het comfort en de toegankelijkheid van de bus, dit vervoermiddel voor vele reizigers een volwaardig alternatief voor de tram kan zijn.

**Adres: METROCOV, Postbus 21012, 3001 AA Rotterdam, T: 088 – 5445 100 E: secretaris-metrocov@mrhd.nl
W: www.metrocov.nl**

METROCOV behartigt de wettelijke adviesfunctie van representatieve belangenorganisaties bij het regionale openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag¹



2. De algemene lijnen van het plan PTT

De inzet op een hogere frequentie en versnelling van de rijnsnelheid lijkt ons verstandig. Het vermindert de kans op verdere afkalving en maakt zelfs een toename van toekomstig gebruik mogelijk want het overgrote deel van de ov-reizigers wil zo snel mogelijk reizen zonder veel tussenstops te maken. Het succes van de relatief nieuwe tramplu lijnen op Zuid heeft dit bewezen.

Dat ook uitbreiding van het tramnetwerk -in dit geval richting Kralingse Plas- aan de orde is, vinden wij zeer positief; dit is een belangrijke recreatieve voorziening in de stad die daardoor beter te bereiken zal zijn. De ontsluiting van Nieuw-Kralingen als nieuwbouwlocatie en Noord-Crooswijk per snelle tram wordt zo gegarandeerd.

Nu het ov met moeilijke omstandigheden te maken heeft, willen we met u ambitieus vooruit kijken en geen defensieve houding aannemen. Structurele verandering -zoals waarmee het openbaar vervoer nu als gevolg van de teruggang in reizigerskilometers te maken heeft- brengt de noodzaak mee keuzes te maken die voor velen pijnlijk zijn, zeker als het om een emotioneel beladen onderwerp gaat als het verdwijnen van (delen van-) tramlijnen die sterk vergroeid zijn met bepaalde stadsdelen.

Zeer positief is dat er aandacht is voor verbetering van de fysieke omgeving waar de tramrails gaan verdwijnen; dit kan een forse verbetering voor de loop- en fietsmogelijkheden ter plekke betekenen, ook in straten waar al decennia sprake is van een onaanvaardbare situatie (Zaagmolenstraat, delen van Nieuwe Binnenweg). Dat is een mooi voorbeeld van toekomstgericht en integraal mobiliteitsdenken.

Maar wij missen ook een aantal zaken: de kwaliteit van de vervangende buslijnen - die in plaats komt van de kwaliteit van de huidige tram - kan in het plan meer geprofileerd worden voor de reizigers, vooral waar het gaat om de nieuwe verbindingsmogelijkheden die er in de stad ontstaan; ook moet er veel meer aandacht komen voor goede doorstromingsmogelijkheden voor de bus, hier ligt een belangrijke rol voor de gemeente Rotterdam evenals voor andere regiogemeentes.

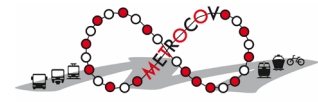
Ook missen wij een definitie van de basiskwaliteit van openbaar vervoer voor iedere bewoner van de Rijnmond. Wij zouden die kwaliteit als volgt invullen: binnen 400 meter de aanwezigheid van ontsluitend openbaar vervoer dat voor iedereen bereikbaar èn toegankelijk is en minstens 1 x per 30 minuten rijdt. In dun bevolkte gebieden en op de stille uren moet betrouwbaar vervoer op maat beschikbaar zijn.

Daarnaast zal het eenieder duidelijk zijn dat in bepaalde wijken waar de tram noodgedwongen verdwijnt bij bepaalde inwonersgroepen mobiliteitsarmoede een reële dreiging wordt. Hier is een ambitieus plan op zijn plaats. Een plan dat een verbetering van de mogelijkheden van fiets en lopen evenals de creatie van een volwaardig systeem van vervoer op maat specifiek voor deze gebieden/inwonersgroepen in beeld brengt. Immers, niet iedereen is in staat lopend of fietsend de bestemming te bereiken.

Het openbaar vervoer wordt in de vakwereld steeds vaker gezien als onderdeel van een mobiliteitsaanbod waar ov/fiets/lopen/vervoer op maat niet alleen naast elkaar bestaan maar ook in verschillende situaties en voor grote reizigersgroepen inwisselbaar zijn. Die visie zou als basiselement naar voren moeten komen in het plan. Het plan is te eenzijdig gericht op de ontwikkeling van snelle, gestrekte lijnen voor de bovenkant van de ov-markt en te weinig gericht op wat de reiziger aan de onderkant van deze markt mag verwachten over bereikbaarheid en kwaliteit. Daarom loopt dit het risico als afbreekplan te worden gekenschetst door reizigers die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

3. De uitgangspunten van het plan PTT

Wij onderschrijven dat het huidige tramnet onvoldoende is ingericht om de auto te beconcurreren en zwakke lijnen en schakels kent; daardoor zijn er op een aantal lijnen/lijdelen weinig reizigers. Een niet te onderschatten voordeel van de voorgestelde versnelling van de tramverbindingen is dat ze de concurrentiepositie t.o.v. de particuliere auto verbeteren; dit is hard nodig in Rotterdam waar autoverkeer nog dominant is. Het is mede een gevolg van politieke keuzes dat met name in smalle straten in de oude stadswijken de auto de tram in de weg zit. In het verdere verleden zijn er daarnaast te veel parallelle lijnen ontstaan in het ov-net. Op het laatste punt biedt uw plan de nodige correcties.



Het is ook ons duidelijk dat de zwakke lijnen/lijdelen de financiële basis van het hele ov-netwerk bedreigen in een tijd met een grote daling van het aantal reizigers.

Naar onze mening is het plan niet altijd consequent waar het de uitgangspunten voor de te maken keuzes betreft. Zo wordt niet expliciet gesteld dat die slechte doorstroming ook ontstaat waar het autoverkeer veel ruimte wordt geboden en dat bij een andere politieke keuze over het autoverkeer de tram wel beter zou kunnen doorrijden. Ook vragen wij ons af of niet in *alle* gevallen geringe reizigersaantallen reden zijn voor het schrappen van tramlijnen/lijdelen; duidelijk voorbeeld is het vervallen van tram 4 op de Straatweg. Immers, tram 4 kan op de Straatweg flink snelheid maken (21 km volgens berekeningen van onze achterban op basis van de huidige dienstregeling) en daarmee is een lage gemiddelde snelheid geen reden om juist dit lijndeel te laten vervallen. Als een financieel motief de reden is voor het vervallen van een tram, moet dat ook duidelijk worden vermeld.

Als doel/functie van de tram wordt genoemd: "Het gaat vooral om verbindingen van het centrum van Rotterdam met iets verder weg gelegen wijken en kernen, die niet met de metro verbonden zijn" (pag. 3). Vooral een verbindende functie dus, al wordt er ook opgemerkt (pag. 78) dat de tram op onderdelen van het netwerk een ontsluitende functie kan hebben. Wat we missen in het plan is een analyse van de vraag hoe het tramnet zich verhoudt tot het overige OV-netwerk in Rotterdam en omgeving: wat is de toekomstige functie van resp. metro, tram, bus en vervoer op maat in een onderling verbonden netwerk? Net zoals bij de "algemene lijnen" wordt geconstateerd, is daarmee het plan wel heel concreet (gefocust op de nieuwe tramlijnen) maar tegelijk te beperkt in reikwijdte. En dat zou niet mogen bij een plan met zo veel maatschappelijke gevolgen.

Wat de reizigersgroei aangaat is op blz. 3 sprake van een groei in het nieuwe tramnetwerk van 20%, maar in het netwerk als geheel van maar 2%. Betekent dit nu dat er nauwelijks nieuwe reizigers worden getrokken en er in feite alleen maar een grote verschuiving van reizigersstromen plaatsvindt?

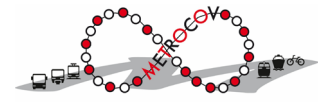
4. Sociale knelpunten

De sociale, ontsluitende functie van de tram binnen het OV wordt in dit concept zwaar ondergewaardeerd. Met de groep van mensen die veelal afhankelijk is van het OV, ouderen en mensen met een (functie) beperking, wordt in dit concept onvoldoende rekening gehouden. Langere loopafstanden (tot 600/800 meter) en meer overstappen is voor vele van deze reizigers onoverkomelijk en voor hen is de fiets geen alternatief. Indien vervoer op maat -bijvoorbeeld kleine busjes- wordt aangeboden als vervanging, kan dat door de potentiële gebruiker hiervan worden gezien als een achteruitgang in kwaliteit t.o.v. de tram.

Het is inmiddels in heel Nederland -en daarbuiten- een bekend verschijnsel dat dunne ov-lijnen -al dan niet gedeeltelijk- verdwijnen en/of loopafstanden naar haltes vergroot worden. Veel reizigers profiteren van de snellere verbindingen die in stedelijke gebieden daarvoor in de plaats komen. Maar ov heeft ook een sociale functie in een kleinschalige omgeving. Wij vinden dat de tijd voorbij is, dat overheden met alleen financiële steun aan allerlei vormen van vervoer op maat hierop een antwoord proberen te vinden. De overheden moet veel meer een trekkende rol op zich nemen, hoge ambities formuleren en de daarbij behorende financiële middelen reserveren.

Nu het PTT op de agenda staat en duidelijk is wat de sociale kosten daarvan kunnen zijn, ligt hier een kans voor de MRDH en regiogemeentes een integrale visie op de mobiliteit in de Rijnmond te formuleren en de verwerkelijking daarvan ter hand te nemen. Te beginnen met de gebieden/inwonersgroepen waar de grootste klappen gaan vallen. Daarbij gaat het in de eerste plaats om eisen over de kwaliteit, continuïteit en de financiering van vervoer op maat.

Dat reizigers met een beperking de grootst mogelijke aandacht verdienen, is duidelijk aan de hand van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. De (centrale en decentrale) overheid is wettelijk verplicht ook voor deze groep een vervoerssysteem aan te bieden dat participatie aan de maatschappij mogelijk maakt.



5. Geografische knelpunten

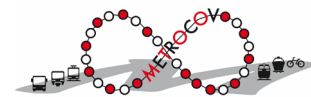
Wij vragen uw aandacht voor de volgende specifiek geografische aandachtspunten:

- De ontsluiting van de EUR-campus wordt in het plan slechts gedeeltelijk opgelost. De tram is nu de modaliteit waarmee je het dichtst bij het hart van de campus kunt komen. In de nieuwe situatie is dat alleen aan de randen zo (metrohalte Kralingse Zoom en halte Oude Plantage). Inderdaad kun je van EUR-studenten en medewerkers verwachten dat ze naar/van de tram/metro lopen; maar de campus is groot, en er zijn ook oudere medewerkers en studenten evenals medewerkers en studenten met een beperking. Zou doortrekking van de nieuwe lijn 50 tot op de campus mogelijk zijn?
- Voor Schiedam Noord wordt gesteld dat “met slimme doorkoppelingen een verbeterd OV-netwerk ontstaat, zodat het al jaren geleidelijke afschalen van de OV-dienstregeling in dit stadsdeel omgekeerd wordt met een significante bereikbaarheidsverbetering tot gevolg”. Gezien de grote onrust over het PTT in de betreffende wijken is het voor inwoners daar de vraag of dit klopt. Hoewel wij snappen dat een bus i.p.v. een tram lokaal als een verlies wordt gezien, zien wij zeker mogelijkheden voor de vervangende (ring-) buslijn in Schiedam noordoost. Tegelijk moet de mogelijkheid tot “hertramming” open blijven, ook met het oog op een toekomstig NS-station Kethel. De vrije baan kan tot die tijd door bussen benut worden;
- In delen van het oude noorden, Rotterdam-West (rond de Nieuwe Binnenweg en in Spangen) en Hillegersberg zal het PPT bij uitvoering het hardst aankomen. Wij verwijzen hier naar onze opmerkingen onder 4;
- Het plan wil een eind maken aan parallelle lijnen maar lijn 21/24 rijdt tussen Oostplein en Beurs letterlijk boven op een metrolijn, dat is kennelijk geen probleem. Zou lijnvoering via de Goudse Singel geen beter alternatief zijn, ook met het oog op de tramdrukke op de Coolsingel en op de bereikbaarheid van het oostelijk deel van het centrum?
- Zie onze opmerking over lijn 4 deel Straatweg onder 3. Tram 4 heeft aan het eind van de Straatweg een knelpunt op de Bergse Dorpsstraat, zou de Weissenbruchlaan een alternatieve route kunnen vormen?

6. Realiteitsgehalte

Op een aantal punten vinden wij de aannames niet altijd realistisch:

- Het streven om de gemiddelde snelheid van de tram van 17km/h naar 21 km/h te brengen is ambitieus. Hiervoor is het essentieel dat gemeentes meewerken aan een vlotte doorstroming m.b.v. de verkeerslichtencyclus. En dat het openen/sluiten van de deuren sneller gaat, dat is echter voor een groot deel afhankelijk van de bezetting/drukke;
- Voor het gehele RET-netwerk is de extra groei 2% en de reizigersopbrengsten nemen met ongeveer 15% toe. Dit lijkt ons een ambitieuze aanname, wij nemen namelijk aan dat wordt bedoeld dat die extra inkomsten er dankzij het nieuwe tramnet komen. Komt die groei (bijna) uitsluitend uit de reizigersgroep met een meer dan gemiddelde ov-reisafstand?
- Gesteld wordt dat waar trajecten vervallen het reizigersverlies voor de tram wordt gecompenseerd door de vervangende busdienst. Gelukkig is de bus inmiddels qua kwaliteit en comfort een volwaardig vervoermiddel, al is meer dan bij de tram dit afhankelijk van de rijstijl van de chauffeur. Een deel van de ouderen en reizigers met een (functie-) beperking -de laatste groep bevat 10 % van de bevolking- kunnen afhaken omdat zij reizen per bus als minder toegankelijk zien ten opzichte van het reizen per tram; denk daarbij met name aan reizigers die in de huidige situatie makkelijk met een rolstoel of scootmobiel de tram in kunnen waar dat in bus minder makkelijk is en alleen mogelijk met een rolstoel;
- Wat niet, of onvoldoende wordt belicht, is de te verwachten lagere gemiddelde snelheid van de bussen. Zowel door de toename van het aantal haltestops als door de in steeds meer gebieden voorgenomen verlaging van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom tot 30 km per uur. Ook over de doorstroming van deze nieuwe buslijnen wordt weinig gezegd, maar het is essentieel een goede doorstroming mogelijk te maken; een grote opgave voor bijvoorbeeld lijn 50 die over wegdelen moet gaan rijden waar het regelmatig vaststaat (Boezemlaan, Oudedijk).



7. Voorwaarden

Bij uitvoering van het plan/delen van het plan dienen naar onze mening de volgende voorwaarden te worden gerespecteerd:

- Het 'snelheidsprobleem' van de tram mag niet eenzijdig bij diezelfde tram worden neergelegd. Hier heeft de gemeente een grote verantwoordelijkheid. Wanneer auto's effectiever van tramroutes worden geweerd en de verkeerslichtcyclus voor de tram gunstig wordt gemaakt, komt dat de doorstroming van de tram ten goede en levert daarmee extra reizigers op;
- Om de snelle OV-lijnen een reëel alternatief te maken voor de OV-reiziger, moet geïnvesteerd worden in aantrekkelijke, duidelijke en toegankelijke wandelverbindingen naar de OV-haltes. Dit geldt voor grote delen van de stad waar de loopafstanden naar de dichtsbijzijnde halte/metro flink groter worden: in West rond de Nieuwe Binnenweg, in het Scheepvaartkwartier, in Spangen en delen van het Oude Noorden;
- Alle vrijkomende ruimte op plekken waar de tram verdwijnt wordt gebruikt voor verkeersluwe ingrepen die voor fietsers en voetgangers de ruimtelijke kwaliteit veiliger maken en verbeteren. Vanuit fietsersoogpunt zijn sommige huidige tramrails ronduit gevaarlijk en is het op termijn verdwijnen van zulke rails een goede zaak. Het voorgaande is extra belangrijk omdat als gevolg van het verdwijnen van tramtrajecten/trajectdelen er meer en over langere afstanden zal worden gefietst en gelopen door bewoners voor wie dat fysiek mogelijk is.

8. Het tijdsperspectief

Wij vinden het lastig de uitvoering van het plan chronologisch te plaatsen. We begrijpen dat de uitvoering zowel technisch als gezien het grote aantal betrokken overheidspartijen erg complex zal zijn. Het plan zal daarom in fases worden uitgevoerd en dus met horten en stoten gepaard gaan. Dit maakt het qua communicatie lastig: hoe een dermate ingrijpend plan op begrijpelijke wijze bij de bewoners brengen? Het communicatieplan zal dus aan zeer hoge eisen moeten voldoen.

9. Opmerkingen van technische aard

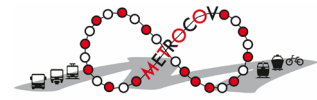
In dit verband graag uw aandacht voor het volgende:

- Voor meer flexibiliteit in de tramdienst ligt bij vervanging van het materieel de aanschaf van tweerichtingtrams voor de hand. Bij calamiteiten en de uitvoering van infrastructurele werken wordt het dan ook eenvoudiger om een zogenoemde eilanddienst in te stellen. Wij realiseren ons dat als hiervoor wordt gekozen, dit uiteraard wel financiële consequenties zal hebben;
- Hoewel snelheid wezenlijk is voor het succes van het nieuwe tramnet, moet er voor worden gewaakt dat de nieuwe tramvoertuigen op het allereerste moment van het in beweging zetten een te hoge aanzetversnelling ontwikkelen. Bruusk optrekken leidt tot een hoger valrisico voor de tramreiziger.

10. Overige opmerkingen

Tot slot het volgende:

- blz. 13, laatste zin van paragraaf 1.1: groen en tram zijn geen tegenstelling, de tram kan prima op groene banen rijden (en daar zijn in Rotterdam genoeg voorbeelden van);
- Wanneer tramsporen volledig buiten gebruikt worden gesteld, maar niet onmiddellijk (kunnen) worden verwijderd, is het uiterst belangrijk om de gleuven van het straatspoor zo snel mogelijk dicht te asfalteren. Dit met het oog op de veiligheid van fietsers. Deze opmerking maken wij omdat bij uitvoering van het plan fietsen een grotere rol dan nu zal gaan spelen voor die reizigers waarvoor fietsen een optie is om hun bestemming te bereiken.



Wij vertrouwen erop dat onze op- en aanmerkingen ter harte zullen worden genomen.

Namens de consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV,

Met vriendelijke groet,

Jan Ploeger,
Voorzitter