



**WIJKRAAD
SCHIEBROEK**

Wijkraad Schiebroek

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Internet:
<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/Schiebroek>

Ons kenmerk:

Bijlage(n): -

Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

Datum: 13 maart 2023

Onderwerp: Advies Toekomstvast Tramnet 2030

College van Burgemeester en Wethouders
t.a.v. mr. drs. V.P.G. Karremans
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Geachte wethouder Karremans,

Met uw brief d.d. 7 februari 2023 (kenmerk M2301-7536 - 23bo003179) vraagt u onze wijkraad om het college van B&W advies te geven ten behoeve van een door het college op te stellen advies m.b.t. het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030.

Als mogelijke leidraad voor de gevraagde advisering zijn in uw brief vier vragen opgenomen, te weten:

- Welke voordelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?
- Welke nadelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?
- Op welke manieren zouden deze nadelen ondervangen kunnen worden?
- Zijn er eventuele nadelen die op een bepaalde manier ondervangen kunnen worden?

De in het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (hierna het PTT) voorgestelde maatregelen zullen gevolgen hebben voor OV- gebruikers uit de wijk Schiebroek wat betreft het gehele OV netwerk in Rotterdam. De scope is daarom mede gericht op de consequenties buiten de wijk. Voordat we als wijkraad vorenstaande vragen met betrekking tot de wijk Schiebroek gaan beantwoorden, willen wij dan ook eerst een algemene indruk ten aanzien van de plannen geven.

Het voortraject: het Concept Contouren Plan

Medio 2022 heeft onze wijkraad het Concept Contouren Plan Toekomstvast Tramnet regio Rotterdam ontvangen. De woorden 'Toekomstvast Tramnet' in de titel dekten op zich volledig de inhoud: die ging in het contourenplan uitsluitend over de functie van tram in het OV. Daarbij werd een drietal perspectieven geschetst: 'de tram is snel', de 'tram is nabij' en 'de tram takt aan'.

Als wijkraad misten wij echter in het Contourenplan een totaalvisie op het openbaar vervoer voor de gemeente Rotterdam. Wat zijn de behoeften van de Rotterdammer wat betreft openbaar vervoer, hoe kan gelet op vermindering van het autoverkeer in het centrum het openbaar vervoer worden gestimuleerd en wat is daar wat betreft openbaar vervoer voor nodig?

De opmaat voor de keuze voor het perspectief 'de tram is snel' werd Contourenplan eigenlijk al gegeven. De kosten- en batenoverzichten (++) en – plaatjes) in dat plan wezen ook in die richting. Als wijkraad konden wij ons na lezing van het Conceptplan dan ook niet aan de indruk onttrekken dat de voorgestelde veranderingen in het tramnet vooral waren gericht op de kosteneffectiviteit van het tramnet en minder op verbetering van het openbaar vervoer als geheel.

Wat betreft vervangend of aanvullende vervoer voor wegvallende tramtrajecten werd nog geen duidelijkheid gegeven. Zo werden de eventuele investeringen en de exploitatiekosten voor aanvullend c.q. vervangend busvervoer nog niet in beeld gebracht.

In het participatie-overleg over het contourenplan vorig jaar december is dat ook aan de orde geweest. Bij dat overleg waren ook twee wijkraadsleden vanuit Schiebroek aanwezig. Bij die gelegenheid is ook naar voren gebracht dat het eventueel inkorten van lijn 25 binnen Schiebroek ('de lus') verregaande consequenties zou hebben voor wijkbewoners en -bezoekers wat betreft de mogelijkheid van tramgebruik.

Het Concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT)

In het recent uitgebrachte PTT blijft de focus op de functie van de tram.

De opgaven in de stad vragen om een andere, grotere rol voor de tram. Het concept tram is goed en aantrekkelijk, maar het moet om toekomstvast te zijn beter tot zijn recht komen. Hiervoor is het nodig om de tram sterker te maken, oftewel aantrekkelijker voor de reiziger, maar ook kosteneffectiever zodat voor hetzelfde geld meer OV ingezet kan worden. Voor een sterker, efficiënter en daardoor toekomstvast tramnetwerk is het belangrijk om in te zetten op deze verbeteringen.

De tram zou daarom sneller, frequenter, betrouwbaarder en kostenefficiënter moeten. Gezien het aspect kosteneffectiviteit ligt het dan in de rede om de 'snelle tram' uit het contourenplan uit te werken. Maar wat onze wijkraad betreft moet daarbij dan wel de OV-gebruiker c.q. de reiziger centraal staan. Wat betekent realisatie van het plan voor hen?

Biedt het Openbaar Vervoer als geheel in 2030 de gebruikers c.q. reizigers een betrouwbare mogelijkheid om sneller en gemakkelijker op de plaats van bestemming te komen? Zonder voor de OV-reiziger 'buitensporige' kostenverhogingen?

Want OV-gebruik betekent meer dan alleen het gebruik van de tram; het omvat ook het lopen en / of fietsen naar haltes, overstappen naar een andere tram, een bus of de metro.

Dan is het bijvoorbeeld nog maar de vraag wat voor de OV-gebruiker het voordeel is van een snellere tramverbinding als de loopafstanden van en naar de haltes groter worden. Immers, als meer tijd is nodig is voor die langere loopafstanden dan de rijtijdwinst van de tram over de af te leggen deel van het traject, dan is er per definitie sprake van een verslechtering voor de OV-gebruiker.

Voor het vervallen van tramhaltes wordt ook de fiets nogal eens als alternatief vervoer aangehaald. Zo wordt op blz. 31 gesteld:

'De trend is al jaren dat steeds meer mensen eerder bereid zijn verder te lopen of te fietsen naar de halte van een hoogwaardige OV-lijn dan naar een laagfrequente bus op de hoek'.

Het lijkt ons logisch dat de fiets in veel gevallen een beter reisalternatief is dan een slecht functionerend OV in de vorm van een laagfrequente busverbinding. Althans voor reizigers voor wie gebruik van de fiets inderdaad een reële optie is.

Zo wordt ook op blz. 60 m.b.t. het vervallen van tramlijn 4 op de Binnenweg gesteld dat voor korte ritjes de fiets een aantrekkelijk alternatief zal worden indien de Nieuwe Binnenweg goede fietsvoorzieningen krijgt. Onzes inziens wordt hierbij voorbijgegaan aan de realiteit en de maatschappelijke functie van het OV waarbij het gebruik van de fiets voor veel reizigers geen optie is.

In het PTT wordt nader ingegaan op de beoogde verbeteringen. Wij willen niet nalaten om daarbij enkele kanttekeningen te plaatsen.

Sneller: dat is gunstig voor reistijden van reizigers en de aantrekkelijkheid van de tram t.o.v. de auto. Sneller betekent niet zozeer harder rijden, maar vooral minder stilstaan en minder langzaam rijden. Dat levert kortere reistijden op. Kortere reistijden betekent ook dat er minder trams en personeel nodig zijn. Om de tram sneller te krijgen is meer inspanning nodig dan de afgelopen jaren waarin de snelheid met kleine maatregelen constant gehouden kon worden.

Op blz. 3 wordt gesteld dat door de snellere verbindingen *ook meer woonadressen en arbeidsplaatsen binnen 45 minuten bereikbaar worden*; een van de beleidsdoelstellingen van MRDH. *'In delen van de regio is dat een grote verbetering, zoals in Schiedam Noord, Hillegersberg en Carnisselande'.*

In paragraaf 3.5 wordt hierop nader ingegaan.

Een per 'saldo meer bereikte woonadressen en arbeidsplaatsen' zegt op zich echter nog niet zo veel. De afzonderlijk kaartbeelden 4 en 5 (blz'n 40/41) geven onzes inziens daar ook geen helder beeld van. De kaartjes betreffen respectievelijk de bereikbare arbeidsplaatsen en de bereikbare inwoners. Het criterium is dat de OV gebruiker binnen 45 minuten van woonadres naar arbeidsplaats moet kunnen komen (en v.v.. Betreft het daarbij dan in alle gevallen potentiële OV-gebruikers?

En hoeveel van de huidige OV-gebruikers die bijvoorbeeld nu dagelijks 20 minuten reistijd van huis naar bestemming kwijt zijn, hebben dan in 2030 door langere looptijden naar haltes en/of wachttijden voor overstappen bijvoorbeeld 25 minuten reistijd nodig? (op jaarbasis: 1600 minuten i.e. ruim een halve werkweek).

Vooralsnog kan geen inzicht worden gegeven wat het saldo zal zijn van bewoners die er qua reistijd op vooruitgaan, er op achteruit gaan dan wel voor wie het niet zal uitmaken.

Wat betreft de snellere verbindingen tekenen we nog het volgende aan.

Op blz. 42 van het PTT is het volgende te lezen:

Effectiever en efficiënter tramsysteem

Waar de tram in 2019 gemiddeld 17,6 km/u reed, neemt de gemiddelde snelheid door de maatregelen die in dit plan zijn voorzien toe tot ruim 21 km/u, dus gemiddeld 3 à 4 km/u sneller, een toename van 20%. Het grootste deel van de versnelling komt door versnellingsmaatregelen. Een tweede oorzaak is dat een aantal relatief trage trajecten worden opgeheven. Sneller rijden betekent enerzijds dat de tram aantrekkelijkere reistijden krijgt en anderzijds dat de exploitatiekosten afnemen, omdat er minder trams en bestuurders nodig zijn

Op blz. 33 van het Contourenplan is het volgende te lezen:

Kosten beheer & onderhoud

'De tram is snel': In dit perspectief wordt ca 40 km tramspoor niet meer voor de exploitatie gebruikt, dat is ca 20% van het areaal.

Wij begrijpen dat de 20% snelheidstoename niet 1 op 1 de andere 20% reductie van het traject betreft.

Onzes inziens bestaat de versnelling echter juist uit het opheffen van 'trage trajecten'. De beoogde tijdwinst door versnellingsmaatregelen (vrije banen, afscheiding van de trambaan, beveiliging bij het oversteken van de trambaan, prioriteit bij verkeerslichten, sneller openen en sluiten deuren,

betere verdeling reizigers in het voertuig, minder haltes, ruimere bogen, etc.) komt daarmee onze inziens wel in een ander perspectief te staan.

• Frequenter: dat is aantrekkelijk voor reizigers vanwege korte wachttijden, ook als een reiziger moet overstappen. Er komt altijd snel een tram.

Aan deze aantrekkelijkheid wordt echter afbreuk gedaan wanneer een reiziger moet overstappen. We gaan ervan uit dat de reiziger indien nodig vaker zal moeten overstappen op een andere tramlijn of op ander OV-vervoer (bus of Metro). Dan kan wellicht een verhoogde frequentie tot op zekere hoogte leiden tot korte wachttijden.

Bij bepaalde haltes zal dat dan zo zijn; bij de meeste onze inziens echter niet.

Tenzij de frequenties op alle tram- en buslijnen in belangrijke mate zullen worden verhoogd. Maar ook dan vraagt het nog de nodige afstemming om wachttijden i.v.m. overstappen te minimaliseren. Zo rijden nu nog altijd tussen Kootsekade en Kruisplein de lijnen 4 en 8 twee minuten na elkaar. In de avond betekent dat er vervolgens 18 minuten geen reismogelijkheid richting centrum is. Dat is een onaantrekkelijke en inefficiënte dienststopzet, waarmee OV-reizigers worden weggejaagd. De vraag is in hoeverre dat in de toekomst kan worden voorkomen.

• Betrouwbaarder: dit is aantrekkelijk voor reizigers omdat reistijden dan constanter en voorspelbaarder zijn (ben ik op tijd om mijn werk / op school / bij de tandarts?) en overstappen beter gehaald worden.

De betrouwbaarheid van het openbaar vervoer zal mede worden bepaald door het voorkomen van onvoorziene verkeersstremmingen op het traject.

Genoemde versnellingsmaatregelen zullen daar zeker aan bijdragen. Maar die betreffen wederom dan alleen de tram.

• Kostenefficiënter: Trams kunnen grote vervoerstromen vervoeren, maar zijn ook relatief duur. Alleen als trams veel reizigers vervoeren zijn ze kostenefficiënt. Bij lagere reizigersaantallen is het efficiënter om bussen in te zetten. Het is verder niet efficiënt als tramlijnen met elkaar, met de metro of de bus 'concurreren'. Het is daarnaast kostenefficiënter als de tram sneller is, want dan zijn minder voertuigen en personeel nodig.

Het is daarnaast kostenefficiënter als de tram sneller is, want dan zijn minder voertuigen en personeel nodig. Op zich is dat juist.

De vraag is dan echter in hoeverre je met minder voertuigen en personeel de frequentie op de tramlijnen kunt verhogen.

In het Contourenplan was immers een van de uitgangspunten voor het nieuwe tramnet: Tram wordt hoogwaardiger: sneller, frequenter, aantrekkelijker en aanvullend op de metro.

Kosten inzet van bussen

Wat betreft het vanwege kostenefficiëntie inzetten van bussen wordt in het PTT niet duidelijk wat de kosten zullen zijn van het inrichten van nieuwe buslijnen en het opwaarderen van bestaande buslijnen.

In het plan wordt wel gesteld dat de nieuwe en verbeterde buslijnen als alternatief voor de tram leiden tot hogere exploitatiekosten voor de bus. Netto gaat het naar verwachting echter om een besparing van ongeveer 2-4% ten opzichte van de exploitatiekosten tram. (op blz. 42 Exploitatie tram: 50 mln. in 2019). In paragraaf 3.7 wordt echter alleen ingegaan op de investeringen in het tramnet (€50-60 mln. voor de uitvoering PTT in de periode 2025- 2030).

Het is nog niet duidelijk welke investeringen nodig zijn voor het inrichten en opwaarderen van de buslijnen, terwijl dit toch een essentieel onderdeel is voor het aan de bewoners kunnen aanbieden van goed OV.

Sub conclusie t.a.v. het Concept Plan

Het PTT2030 mist naar onze mening een totaalvisie op vervoer. Het uitgangspunt is dat er een financieel probleem is; niet dat er goed OV moet zijn. De maatschappelijke functie van het OV is daarmee onzes inziens grotendeels uit het zicht geraakt.

Openbaar vervoer is een samenhangend geheel van meerdere modaliteiten (trein, metro, tram, bus). Door één onderdeel daaruit te lichten gaat die samenhang verloren.

Het plan lijkt nu vooral niet meer en niet minder een opmaat tot het afschaffen van alle huidige tramlijnen in straattrajecten. Alle voorgestelde uitbreidingen en andere verbeteringen in lijnvoeringen van het tramnet die in de andere modellen van de contourennota nog werden voorgesteld zijn in het PTT2030 niet meer terug te vinden.

De betekenis van het plan voor bewoners van Schiebroek

Bezien is wat voor wijkbewoners op basis van het PTT de veranderingen in het OV-aanbod zullen zijn. Gebaseerd op tekst en de tekeningen (op blz. 6 en blz. 51) zijn de huidige situatie en de voorgenomen wijzigingen in het volgende schema opgenomen.

Daarbij zijn alle thans door wijkbewoners gebruikte vervoersvormen meegenomen. Voor de bewoners van de 'Melanchtondriehoek' waaronder die van de Kleyburg, betreft dat ook de lijnen 8 en 4.

	Huidige situatie	Toekomstig aanbod	Opmerking
a.	RandstadRail	Hogere frequentie	Gaat vanaf 2026 de hele dag twaalf keer per uur rijden. Dan heeft RR ook maximum vervoerscapaciteit bereikt?
b.	Lijn 25	Lijn 25 (nieuwe lijn 8?) geen wijzigingen?	Lijn 25 wordt opgeknipt bij het CS. Het trajectdeel Centraal – Schiebroek zal worden bediend door een andere tramlijn (nieuwe lijn 8). Geen wijzigingen in het traject in de wijk: de lus blijft. Vraag is of ook frequentie wordt verhoogd.
c.	Buslijn 35	Route ongewijzigd?	Melanchtonweg – CS Alexander Opwaardering van buslijn 35: Sneller en frequenter
d.	Buslijn 174	Ongewijzigd?	Buslijn 174 wordt niet expliciet genoemd in PTT. Echter wel: Hillegersberg-Noord bediend door frequente en snelle buslijn 35 .
e.	Lijn 8	Het noordelijke deel van deze lijn (Centraal – Zaagmolenstraat - Kleiweg) vervalt.	Tramlijn op Kleiweg vervalt, haltes bediend door frequente buslijn Melanchtonweg – Kralingse Zoom: Buslijn 50

			De rails op de Kleiweg blijven liggen t.b.v. bereik werkplaats Kleiweg.
f.	Lijn 4	Lijn 4 wordt ingekort tot het traject Kootsekade (station Noord) – Eendrachtsplein.	Het traject tussen Kootsekade en Hillegersberg vervalt, hiervoor komen twee alternatieven. Een snelle en frequente busverbinding van Hillegersberg met Melanchtonweg (metro) en een busverbinding naar Alexander (metro en trein), als opwaardering van de huidige buslijn 35. Tevens komt er een lokale busverbinding met station Noord via de Straatweg. (bus 34)

Aan de hand van voorgaand schema wordt in het navolgende ingegaan op de door u in uw brief gestelde vragen.

- Welke voordelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?
- Welke nadelen ziet u in de voorliggende plannen voor uw gebied en voor wie?
- Op welke manieren zouden deze nadelen ondervangen kunnen worden? / Zijn er eventuele nadelen die op een bepaalde manier ondervangen kunnen worden?

ad a. Randstadrail

Voordeel: door de verhoogde frequentie meer flexibiliteit voor de OV-gebruiker.

Daarbij moet worden aangetekend dat metrolijn E ook na verhoging van de frequentie binnen een aantal jaren weer de maximale vervoerscapaciteit zal hebben bereikt, te meer daar de “verbeterde” buslijn 35 en de nieuwe buslijn 50 als aanvoerlijnen kunnen gaan fungeren.

Nadeel: mogelijk verhoogde parkeerdruk in de omgeving van RR-haltes Meijerplein en Melanchtonweg. Betreft zowel auto's als fietsen.

Aandachtspunt: Behoefte aan meer voorzieningen voor fiets-parkeren (deels bewaakt).

ad b. Lijn 25

In het participatie-overleg over het contourenplan vorig jaar december waren ook twee wijkraadsleden vanuit Schiebroek aanwezig. Bij die gelegenheid is o.m. naar voren gebracht dat het eventueel inkorten van lijn 25 binnen Schiebroek ('de lus') verregaande consequenties zou hebben wat betreft de mogelijkheid van tramgebruik voor wijkbewoners en -bezoekers (o.a. van Plaswijckpark)

Zo zou een aanzienlijk deel van Schiebroek verstoken blijven van gemakkelijk te bereiken vervoersaanbod van de tram. Mede gezien de demografische ontwikkelingen waarbij grotere aantallen oudere bewoners bovendien geacht worden langer zelfstandig thuis te blijven wonen, zou dat onwenselijk zijn.

Voordeel: Onze wijkraad heeft dan ook met instemming kennisgenomen dat geen wijzigingen in het tramnet in de wijk Schiebroek worden doorgevoerd.

Een bijkomend voordeel is dat een deel van de bezoekers van Plaswijckpark een reëel OV-alternatief wordt geboden. Zeker wanneer daarbij ook de frequentie nog zal worden verhoogd.

Lijn 25 krijgt echter een 'knip' op het CS. In het plan is alleen aangegeven dat op het traject van CS

naar Carnisselande de frequentie zal worden verhoogd.

M.b.t. het traject CS – Schiebroek v.v. waar de tram naar verwachting met een 'eigen' lijnnummer zal rijden, geeft het PPT geen inzicht over het verhogen van de frequentie.

Wat betreft bezoekers van Plaswijckpark zou het in ieder geval al wenselijk zijn om gedurende het seizoen (vakanties, zomer, weekenden) extra trams in te zetten, omdat de frequenties dan sowieso lager zijn dan normaal.

ad c. Buslijn 35

De tekening op blz. 51 laat voor bus 35 een ongewijzigde route zien.

In de tekst wordt dat echter niet expliciet gesteld. Wel wordt m.b.t. buslijn 35 het volgende gesteld. *'De OV-bereikbaarheid van Hillegersberg wordt verder verbeterd door het opwaarderen van buslijn 35 naar een snellere, frequente buslijn'.*

Voordeel: voor bewoners van de zuid- en oostrand van de wijk betekent de opwaardering een verbetering van het vervoersaanbod.

De intenties om buslijn 35 en de nieuw in te stellen buslijn tussen metro Melanchtonweg en Kralingen snel(ler) en frequent te laten rijden laat zich echter niet rijmen met de dagelijkse files op de routes van deze lijnen (Molenlaan-Terbregseweg, resp. Boezemlaan-Boezembocht. Elke onderbouwing van deze ambities ontbreekt en kunnen dan ook helaas slechts als wensdenken worden gezien.

ad d. Buslijn 174

Deze buslijn die een regionale functie heeft (station Noord via Berkel naar Delft), wordt in het PTT niet expliciet genoemd en staat ook niet op de kaart ingetekend. Het is een laagfrequente buslijn die nu overigens slechts tot 20.00 uur rijdt. Niettemin voorziet deze lijn in de vervoersbehoefte van bewoners van en tussen Schiebroek en 110-Morgen.

Onze wijkraad gaat ervanuit dat deze buslijn niet wordt gewijzigd.

ad e. Tramlijn 8

Het noordelijke deel van lijn 8 (Centraal – Zaagmolenstraat - Kleiweg) vervalt.

Voordeel: geen.

Nadeel: Het vervallen van de haltes op de Kleiweg betekent een duidelijk verschraling van het vervoersaanbod voor de directe woonomgeving: het Kleiwegkwartier. Dit betreft echter ook bewoners van de uiterste zuidpunt van Schiebroek (die qua parkeerzonerings bij het Kleiwegkwartier behoren).

Een rechtstreekse tramverbinding met het centrum valt weg. Compensatie met haltes op de Kleiweg van een nieuwe buslijn (50) betekent sowieso tijdverlies voor overstappen.

ad f. Tramlijn 4

De voorgestelde busverbinding tussen de Bergse Dorpsstraat en station Noord ter vervanging van de dit jaar 100-jarige tramlijn in Hillegersberg vertoont grote overeenkomsten met het buslijntje van de Terbregse Omnibus Dienst (TOD) in de eerste decennia van de vorige eeuw! Een situatie die volstrekt niets met goed OV van doen heeft.

Conclusies

Overall biedt het plan geen totaalvisie op het openbaar vervoer in de stad.

Voor de voorgestelde wijzigingen lijkt vooral kosteneffectiviteit (lees: besparing) de belangrijkste drijfveer te vormen. Daarbij is er onvoldoende aandacht voor de maatschappelijke functie van het OV.

Hoewel voor een groot deel van Schiebroek de gevolgen van het PTT ogenschijnlijk geringer zijn dan in veel andere wijken/gebieden het geval is, zal de decimering van het tramnet in Rotterdam ongetwijfeld toch ook de nodige nadelige gevolgen hebben voor veel reizigers van/naar Schiebroek. De beloofde versnelling en frequentieverhoging op deze lijnen zal het tijdverlies als gevolg van langere loopafstanden en de noodzaak van vaker overstappen in veel gevallen nimmer volledig kunnen compenseren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens de Wijkraad Schiebroek,



Ton van Eijsden
Voorzitter wijkraad Schiebroek



Edith Wolvers
Wijkraadcoördinator Schiebroek

Cc: Gemeenteraad Rotterdam