

**Wijkraad Hillegersberg****Postadres:** Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

Internet:<https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/hillegersberg>**Ons kenmerk:**20230314**Uw kenmerk:**

M2301-7536 -

23bo003179

Retouradres: Postbus 70012 3000 KP Rotterdam

Bijlage(n): 6

College van Burgemeester en Wethouders
t.a.v. Vincent Karremans, wethouder Handhaving,
Buitenruimte en Mobiliteit
Postbus 70012
3000 KP ROTTERDAM

Datum: 14 maart 2023**Onderwerp:** concept Plan Toekomstvast
Tramnet 2030

Geachte wethouder Karremans,

De MRDH heeft de gemeente Rotterdam verzocht advies te geven op het concept Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT). Het college van B&W stelt dat advies op. Met het oog daarop heeft wethouder Karremans bij brief 7 februari 2023 de wijkraden verzocht om een reactie. Met deze adviesbrief geven wij aan dit verzoek gehoor. De brief bevat de hoofdlijn van onze reactie. In de bijlage is dit verder uitgewerkt.

Proces

In de aanloop naar het concept PTT is de wijkraad Hillegersberg tot onze grote spijt niet voldoende betrokken. In het concept PTT geeft de MRDH aan dat er een participatieproces heeft plaats gevonden tussen de wijkraden en de MRDH. De wijkraad Hillegersberg heeft op 6 december 2022 een informatiebijeenkomst gehad waar nog veel zaken onduidelijk zijn gebleven. De wijkraad Hillegersberg concludeert dat er geenszins samen met noch de wijkraad noch de bewoners gezocht is naar een goede oplossing voor de bereikbaarheid van de wijk Hillegersberg met het openbaar vervoer. De bestaande OV-verbinding vanuit Hillegersberg en Kleiwegkwartier met het stadscentrum van Rotterdam wordt opgeheven. In plaats van een rechtstreekse verbinding moet in de toekomst altijd worden overgestapt. Overstappen kost (wacht)tijd en leidt tot meer reistijd, is geen stimulans om het openbaar vervoer te pakken en is voor veel inwoners, zeker in de avonden, onveilig. Zoals tijdens de informatiebijeenkomst al is aangegeven, ontbreekt een samenhangende visie op het openbaar vervoer. Inmiddels is een duiding opgenomen van het vervangend openbaar vervoer, maar is op veel punten onvoldoende uitgewerkt en roept vele vragen op. De voorgestelde veranderingen in het OV-netwerk zijn fundamenteel en leiden in de ogen van eenieder die heeft gereageerd tot verschraling in het openbaar vervoer met voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer zelfs met desastreuze gevolgen.

Wijkraad Hillegersberg is onderdeel van het bestuur van Rotterdam en bestaat uit



Kleiwegkwartier



Hillegersberg



110-Morgen



Terbregge

Als wijkraad zijn wij van oordeel dat van een gedegen participatieproces geen sprake is geweest. Het is in het belang van onze bewoners, instellingen, bedrijven, winkeliers en allen die hier wonen en werken dat die betrokkenheid in het vervolg wel tot stand komt.

De wijkraad Hillegersberg heeft in vervolg op het gevraagde advies rondom 27 februari een brief laten bezorgen bij de bewoners van Hillegersberg, 110-Morgen en Kleiwegkwartier met de uitnodiging om hun stem te laten horen op een tweetal bewonersavonden georganiseerd op 6 en 8 maart 2022.

De avonden zijn druk bezocht: maandagavond 220 belangstellenden en woensdagavond 180 belangstellenden. Daarnaast ontving de wijkraad Hillegersberg 385 schriftelijke reacties. Bij elkaar gaat het om 785 reacties, waarmee de grote zorg van onze bewoners tot uitdrukking komt. De mondelinge en schriftelijke reacties die de wijkraad Hillegersberg heeft ontvangen zijn gebruikt als leidraad voor dit advies.

Het PTT voldoet niet

Samenhang en integraliteit zijn met inclusiviteit belangrijke uitgangspunten in het beleid voor de vormgeving van het openbaar vervoer. De MRDH en de gemeente Rotterdam zijn het hierover eens. Een mobiliteitstransitie is nodig waarbij het openbaar vervoer en de fiets een grotere rol krijgen. Prioriteit voor het openbaar vervoer betekent dat de hele 'ketenreis' moet verbeteren. Het aantrekkelijker maken van het reizen van deur naar deur is de opgave. Het openbaar vervoer moet beter toegankelijk worden gemaakt. Overstappen tussen verschillende lijnen moet zo eenvoudig mogelijk zijn. Iedereen moet zich kunnen verplaatsen om deel te kunnen nemen aan de maatschappij.

Het zijn beleidsuitgangspunten die door de wijkraad volmondig worden onderschreven. Helaas voldoet de uitwerking in het PTT hier niet aan. Eerder heeft de wijkraad al opgemerkt dat behoefte bestaat aan een integraal OV-plan dat alle modaliteiten omvat. Het PTT is dat niet. De keuze die wordt gemaakt wordt onderbouwd met de noodzaak om een bezuiniging te realiseren. Eerder werd aangegeven dat op het tramnet 4 miljoen moet worden bezuinigd. Duidelijke onderbouwing is niet opgenomen. Onvoldoende transparant is het effect op het totaal van de kosten. Beleidsmatig worden in het PTT de kosten en daarmee het voldoen aan de bezuinigingsopgave voor opgezet. Ingrepen worden daarop afgemeten en niet op het effect voor de mobiliteit van onze inwoners die minder valide zijn of direct afhankelijk zijn van openbaar vervoer. Het bereiken van verschillende Metrostations om te kunnen overstappen is belangrijker als de vraag naar de bestemming van de reiziger.

Mobiliteit voor iedereen

In het plan wordt volledig voorbijgegaan aan de behoefte aan mobiliteit en daarvoor bestaande beperkingen bij bewoners. Verschillende groepen zoals bijvoorbeeld ouderen (al dan niet met rollator), minder validen, ouders met kinderwagens en visueel en lichamelijk beperkten worden niet in overweging genomen in het PTT. Gewezen wordt op de haalbaarheid van 600 tot 800 meter lopen of het pakken van de fiets naar een metrostation of ter vervanging van een korte rit met de tram. Dat voldoet niet en zet een heleboel van onze bewoners in de kou. Velen kunnen die afstand niet lopen of de fiets pakken. Bovendien zijn routes en stations zeker in de avonduren niet veilig.

Dit is een serieuze bedreiging voor de toegankelijkheid naar het stadscentrum voor mensen met een beperking. De wijkraad wil deze toegankelijkheid juist waarborgen. Voor zover aandacht aan deze inwoners wordt besteed, wordt verwezen naar ander, bijzonder vervoer en wijkbussen. Dat dit in veel gevallen geen volwaardig alternatief is en meerkosten met zich brengt, zowel maatschappelijk als voor de betrokkenen zelf wordt vergeten en in ieder geval aan voorbijgegaan. Iedere reiziger van en naar Hillegersberg dient de keuze te hebben welk vervoersmiddel hij/zij voor die reis inzet en voor hem/haar passend is. Het OV moet voor iedere bewoner goed toegankelijk en bereikbaar zijn, wat niet naar voren komt in het PTT. Voorzieningen in de stad moeten direct bereikbaar zijn en blijven, zo veel mogelijk zonder noodzaak van een overstap. De gemaakte keuzen voldoen hier niet aan. De wijkraad Hillegersberg wijst deze dan ook af en blijft zich ervoor inzetten dat het OV in alle delen van Hillegersberg te allen tijde goed bereikbaar en toegankelijk voor iedere bewoner blijft.

Kies voor het openbaar vervoer

Daar waar sprake is van gemengd gebruik in een straat door fietsers, auto's en het OV kiest het PTT ervoor om te komen tot vereenvoudiging door de tram uit het straatbeeld te halen. De vraag is of dat een terechte keuze is. Daar waar het beleid gericht is op versterking van het OV en terugdringing van de automobiliteit, zeker in en richting het centrum, is dat niet toepasselijk. De verkeersdruk in een straat met gemeenschappelijk gebruik door fietser, auto en tram kent een dilemma, aldus het PTT. Het is echter de vraag of als antwoord daarop de keuze voor het weghalen van de tram de meest passende is.

Bus 35 en 50 geen alternatief voor tramlijnen 4 en 8

De keuze om de tram te vervangen door een nieuwe buslijn, die overigens een andere route gaat rijden, is vanuit het oogpunt van strijd in de straat, ofwel het kunnen doorrijden geen optimale keuze. Voor onze wijk wordt dan gekozen voor een optimalisatie van lijn 35 en de toevoeging van lijn 50. Naast de beperkte faciliteiten voor minder valide of reizigers met hulpmiddelen (zoals kinderwagen en rollator) in de bus ten opzichte van de tram, moet worden vastgesteld dat de buslijnen geen vrije baan krijgen toegewezen.

Dat betekent dat bus 35 een groot deel van de dag vastloopt op de Molenlaan. De veronderstelling dat die filevorming voorbij is na realisatie van De Groene Boog is zeer twijfelachtig, zeker in combinatie met de nieuwe afrit. Vooralsnog is een reguliere, stabiele HOV-verbinding vooral een wenselijkheid, maar geen zekerheid.

Datzelfde probleem doet zich voor bij de nieuwe buslijn 50. Ook die ontmoet tussen Metrostation Melanchtonweg en Metrostation Kralingseveer doorgaans drie filevormende straten zonder dat sprake is van of de mogelijkheid is tot een vrije baan. Een traject vol voetangels en klemmen is het gevolg.

De buslijnen 35 en 50 zijn om die reden voor Hillegersberg en het Kleiwegkwartier geen realistische alternatieven, nog los van het gegeven dat beiden geen herstel betekenen voor het huidige rechtstreekse vervoer richting het centrum.

Bergweg wel en Straatweg niet geschikt?

De Bergweg en de Straatweg liggen niet alleen in elkaars verlengde aan weerszijden van station Noord, het zijn ook straten met een vergelijkbaar profiel. Alleen is de Bergweg ten opzichte van de Straatweg minder strak met meer bochten en heeft deze meer zijwegen, zeker aan beide zijden. Niettemin wordt de Straatweg en niet de Bergweg negatief beoordeeld voor het behoud van

tramlijn 4. Vanuit het gehanteerde oordeelskader is het onbegrijpelijk waarom de Straatweg wel en de Bergweg niet wordt aangewezen als straat waar handhaven van de tram onmogelijk is. Hier wordt ten onrechte met twee maten gemeten.

Betekenis tramlijnen 4 en 8

De tramlijn 4 en 8 zijn voor vele bewoners vanuit Hillegersberg en het Kleiwegkwartier de levensader naar het centrum van Rotterdam, zoals voor winkelbezoek, medische en culturele instellingen, Station CS. Bewoners, ondernemers, deelnemers, bezoekers, gebruikers en werknemers van maatschappelijke-, zorg- en onderwijsinstellingen in de wijk Hillegersberg kiezen bewust voor onze wijk. Die keuze is ook gebaseerd op de kwalitatief goede en hoogwaardige OV-verbinding met het centrum van Rotterdam. Deze verbindingen worden hen nu ontnomen en dit heeft zeer ernstige gevolgen voor de wijk Hillegersberg, haar bewoners in het Kleiwegkwartier, Hillegersberg, 110-Morgen en Terbregge, en allen die daar werken, onderwijs genieten of recreëren. Wij hebben dit in de bijlage verder toegelicht en inzichtelijk gemaakt.

Naast bewoners wordt zeker tramlijn 4 ook gebruikt door veel Rotterdammers, maar ook mensen van buitenaf om naar Hillegersberg toe te reizen. Wij wijzen op leerlingen en leerkrachten die in onze wijk scholen bezoeken, zorgpersoneel, mantelzorgers, ondernemers en hun medewerkers. Deze reizigers komen vaak uit andere Rotterdamse wijken of van daarbuiten. Een lange reis met slechte en onveilige overstap zorgt ervoor dat deze groep óf de auto verkiest boven het OV óf in het slechtste geval genoodzaakt is een baan te zoeken op een plek die wel goed en veilig bereikbaar is met het OV. Veel van de in onze wijk gevestigde scholen en zorginstellingen hebben al de grootste moeite voldoende personeel aan te trekken. Het verdwijnen van tramlijn 4 en daarmee een rechtstreekse verbinding met het centrum zou voor hen desastreus kunnen zijn.

Aanpassing wegprofiel een fopspeen?

Zonder enig voorbehoud wordt naar voren gebracht dat bij het verdwijnen van de tram het wegprofiel kan worden aangepast. Daarbij wordt expliciet gewezen op de Straatweg en de Bergse Dorpsstraat. Voorbij gegaan wordt aan de zekerheid dat aanpassing ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Volstaan wordt met een verwijzing dat dit een zaak is van de gemeente. De zekerheid van het verdwijnen van de tram wordt niet verbonden met de zekerheid van een aanpassing van het profiel, maar volstaan wordt met het duiden van een mogelijkheid. Een mogelijkheid die in het PTT overigens niet opgaat voor de Kleiweg en het deel Straatweg tot hoek Kootsekade, omdat zowel de remise Kleiweg als de remise Kootsekade via het tramspoor bereikbaar moeten blijven. Geen tram, wel tramrails en geen aanpassing van het wegprofiel, dus ook geen verbetering van de verkeersveiligheid voor met name fietsers. Een treurige combinatie van gevolgen bij het afschaffen van de tramlijnen 4 en 8 in onze wijk.

Bezettingsgraad een probleem?

Discussie over de bezetting van tramlijn 4 en eigenlijk ook van tramlijn 8 willen wij zeker aangaan en met ons een groot aantal bewoners. Natuurlijk is bij de laatste, tevens eerste haltes van zowel tramlijn 4 als tramlijn 8 sprake van een beperkte bezetting. Voor tramlijn 8 gaat het om de drie haltes op de Kleiweg en met name het laatste deel na het Bergpolderplein. Voor lijn 4 is het gedeelte na het winkelgebied Hillegersberg, eveneens drie haltes, beperkt bezet. Voor beide tramlijnen licht dat in het andere deel tot en vanaf station Noord anders. De bezetting is redelijk tot goed. In ieder geval in de feitelijke waarneming waar het gaat om het aantal passagiers.

Onduidelijk is wat de getalscriteria zijn die in het PTT-plan worden gehanteerd. Zolang die niet verduidelijkt wordt, gaat de wijkraad af op de dagelijkse waarneming van meerdere bewoners. Dat betekent dat op de laatste drie haltes na sprake is van een voldoende aantal passagiers, in ieder geval gedurende de spijtijden in de ochtend, tussen de middag en in de avond.

Belangrijk is ook het vervoer in de avond vanaf het centrum als de verschillende culturele evenementen en de bioscopen sluiten en bezoekers huiswaarts moeten. Kortom, het hanteren van het argument van de bezettingsgraad om een tramlijn te schrappen wordt als onvoldoende afgewezen. Zoals door veel bewoners is opgemerkt: het al dan niet handhaven moet niet afhangen van de laatste, tevens eerste haltes bij een eind/beginpunt, maar worden gerelateerd aan de vervoersbehoefte van reizigers die op het openbaar vervoer zijn aangewezen. Bereikbaar OV voor iedereen.

Verhogen frequentie en snelheid

Ingezet wordt in het PTT op meer snelheid (letterlijk, maar ook sneller deuren sluiten) en een hogere frequentie. Voor de Spoorwegen, het Metronet en tramlijnen vanaf stadsgrens naar de buitengebieden en omliggende gemeenten is dat belangrijk om openbaar vervoer als concurrent voor automobilititeit te kunnen inzetten. De vraag is of dat ook zo onverkort opgaat binnen het stedelijk gebied van Rotterdam. Terugdringen van automobilititeit daar vraagt om bevordering van het gebruik van de fiets voor wie dat kan en het openbaar vervoer voor wie daarop is aangewezen of die ziet als daadwerkelijk alternatief voor het autogebruik in het stedelijk gebied. Dan is snelheid en frequentie ineens een veel relatiever begrip. Belangrijk zijn dan bedrijfszekerheid, veiligheid en toegankelijkheid. Vrije trambanen waar mogelijk, zeker als dat met enige inspanning en vernuft is te realiseren, maar niet zonder pardon tramlijnen schrappen en de bereikbaarheid van het OV onder druk zetten voor gebruikers daarvan, zeker als zij daarvan afhankelijk zijn. Het verdient nader onderzoek of het uitgangspunt verhoging frequentie en snelheid in het stedelijk gebied wel een terechte is. Als wijkraad hebben wij daar grote twijfels bij.

Geen OV naar het centrum

Wat betreft tramlijn 8 betekent opheffing voor het grootste deel van het Kleiwegkwartier dat een OV-verbinding met het centrum verdwijnt. Een halte van bus 50 bij het Bergpolderplein of een lange wandeling naar station Noord is daarvoor geen vervanging. Vanuit het Kleiwegkwartier naar Metrostation Melanchtonweg is niet alleen een flinke afstand, zeker voor wie mobiel moeilijk uit de voeten kan, maar zeker niet veilig. In de avond moet door het Melanchtonpark en langs het spoor worden gelopen naar een onbewaakt, niet uitnodigend metrostation. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van het SFG nóg moeilijker vanuit het Kleiwegkwartier en Hillegersberg. Dat is nu al een probleem met een laatste halte bij de spoorovergang Kleiweg, maar wordt alleen maar moeilijker als vanaf het Bergpolderplein geheel geen OV meer beschikbaar is.

Wegprofiel met en zonder tram

Een discussiepunt is ook de vaste lijn in het wegdek van de tram ten opzichte van de bus. In het PTT wordt gewezen op de flexibiliteit van de bus in het verkeer ten opzichte van de vaste lijn van de tram. Het is maar zeer de vraag of die flexibiliteit in de praktijk ook daadwerkelijk een voordeel is. Als het gaat om dezelfde weg in dezelfde omstandigheden, dan is het huidige gevaar voor oponthoud door filevorming niet verschillend. Het wegprofiel van de tramlijnen 4 en 8 is voor de bus niet ineens minder filegevoelig als voor de tram. Het is uitsluitend het beschikken over een vrije baan dat het verschil maakt.

Ten opzichte van de tram is de bus juist in een aantal opzichten minder voordelig. Los van de vervoerscapaciteit en de mogelijkheden om minder valide reizigers, zoals die met kinderwagen of rollator, ruimte te bieden heeft de bus minder capaciteit en is het in- en uitstappen ten opzichte van de tram lastiger. In het verkeer is de vaste lijn van de tram een voordeel ten opzichte van de bus die telkens naar de zijkant moet bij een halte en afhankelijk van het wegprofiel de doorgang voor andere weggebruikers meer belemmerd als bij een tram. Kortom, de voorkeur voor een bus ten opzichte van een tram in het PTT is ten minste discutabel.

De tram verdwijnt op termijn?

Mocht de achtergrond zijn dat sprake is van een voorkeur voor een bus ten opzichte van een tram, behoudens in die gevallen dat met zekerheid en continuïteit sprake is van een vrije baan, zoals bij de metrolijn, dan moet dat duidelijk worden aangegeven. Het is dan wel belangrijk dat ook actief wordt onderzocht of het realiseren van een vrije baan niet mogelijk is.

Alternatief lijn 4

Van verschillende kanten is aangedrongen op het zoeken naar een passend alternatief voor de huidige inpassing van lijn 4 in de Straatweg. Het OV-beleid is gericht op zoveel mogelijk vrije baan voor de tram. Aangezien de tram op dit moment gelijkvloers over de Straatweg rijdt, is de conclusie dat deze zou moeten verdwijnen. Helaas is geen discussie gevoerd over alternatieven waarbij tramlijn 4 kan worden behouden.

Ten opzichte van de huidige situatie op de Straatweg worden twee alternatieven in discussie gebracht. Het criterium waar het over gaat, heeft te maken met het gelijkvloers zijn van de tramlijn. De vraag is dan ook of het mogelijk is op de Straatweg te komen tot een vrije trambaan. Wij zien twee mogelijkheden.

Alternatief vrije baan met dubbelspoor

De eerste mogelijkheid is beide tramlijnen te verhogen. Bij de haltes wordt een plateau aangebracht van trottoir tot tram op voldoende hoogte om gelijkvloerse instap te realiseren. De benodigde verhoging is circa 30 cm. Als het gaat om een plateau en niet een traditionele drempel is dat realiseerbaar met het effect dat met name het gemotoriseerde verkeer snelheid moet verminderen. Een toe te juichten gevolg gelet op het racebaangehalte van de Straatweg in de huidige omstandigheden.

Alternatief vrije baan met enkelspoor

Mocht bij onderzoek dit alternatief niet realiseerbaar zijn, dan wordt voorgesteld de Straatweg in te richten met één tramspoor. Een aanleg die in verschillende andere steden in Europa heden ten dage wordt voorgestaan en uitgevoerd. Het vereist op de goede plekken een passeerstrook. Dat kan bij station Noord onder de snelwegviaduct en bij Bergse Dorpstraat/Weissenbruchlaan. Zo nodig is een passeerlocatie halverwege aan te leggen.

Herinrichting Bergse Dorpstraat

Een alternatief voor de Bergse Dorpstraat is het leiden van de tram in het midden van de Weissenbruchlaan. De brug is daarvoor bij aanleg reeds geschikt voor gemaakt. Die verplaatsing kan volledig zijn of in het kader van een grote lus waardoor maar één tramspoor in de Bergse

Dorpstraat blijft. Bij deze aanpassing kan in discussie worden gebracht een herprofilering van de Bergse Dorpstraat.

Staken tramlijn dan bus naar centrum

Echter, mochten er zulke zwaarwegende redenen en bezwaren zijn waardoor tramlijn 4 voor Hillegersberg niet behouden kan worden dan adviseert de wijkraad Hillegersberg het volgende alternatief. Tramlijn 4 wordt vervangen door een vaste elektrische buslijn, welke in ieder geval de oude haltes zoals die van de huidige tramlijn 4 aandoet. De buslijn heeft als begin-/eindpunt tenminste halte Molenlaan, maar liever rijdt deze door in het Molenlaankwartier en ontsluit daarmee enkele zorgvoorzieningen. De buslijn (aangeduid in het PTT als bus 34) zal in ieder geval doorrijden tot aan Rotterdam Centraal Station, zodat een snelle, vaste en frequente verbinding met het centrum van Rotterdam in stand blijft.

De overstap op station Noord als opgenomen in het PTT is niet acceptabel voor de gebruikers van tramlijn 4. Het overstappunt wordt door veel bewoners als onveilig en onguur ervaren en zorgt voor een extra horde om van het OV gebruik te maken. Bovendien zorgt overstappen voor tijdverlies, waarmee met zekerheid de veronderstelde snellere verbinding met het centrum in combinatie met deze overstap teniet wordt gedaan.

Verbetering verkeersveiligheid

Het verdwijnen van de tram uit zowel de Bergse Dorpstraat als Straatweg wordt in het PTT gezien als een bijdrage aan de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid op zowel Bergse Dorpstraat als Straatweg zal alleen toenemen indien een gedegen plan komt voor de herinrichting en hiervoor voldoende middelen worden vrijgemaakt door de gemeente Rotterdam. Dit plan en deze middelen is een harde vereiste als de tramlijn 4 daadwerkelijk verdwijnt, maar gelet op de beschreven alternatieven is de wijkraad van mening dat herprofilering en verbetering van de verkeersveiligheid ook kan worden gerealiseerd met behoud van in ieder geval tramlijn 4 en mogelijk ook tramlijn 8.

Advies

Na de brede raadpleging kan de wijkraad Hillegersberg niet anders concluderen dan dat tramlijn 4 de levensader is voor Hillegersberg waar tramlijn 8 dit is voor het Kleiwegkwartier. De wijkraad Hillegersberg dringt er dan ook ten zeerste op aan dat tramlijn 4 én tramlijn 8 in de huidige vorm voor Hillegersberg en het Kleiwegkwartier worden behouden al dan niet met een aangepaste profilering waarmee te allen tijde een rechtstreekse verbinding met het stadscentrum wordt behouden.

Slotwoord

Het concept PTT zoals nu gepresenteerd raakt de bereikbaarheid van alle delen van de wijk Hillegersberg (Kleiwegkwartier, Oud Hillegersberg, de winkelgebieden in beide delen, 110-Morgen en Terbregge) onevenredig hard. Daarbij gaat het niet alleen om de bewoners, maar ook over scholieren, werknemers, bezoekers. Voor de wijkraad Hillegersberg is onacceptabel dat door het PTT bewoners, scholieren en werknemers uit het openbaar vervoer worden gejaagd. Uitvoering heeft een onomkeerbaar desastreus effect op de kwaliteit van de leefomgeving in alle delen van de wijk Hillegersberg, de economische vooruitzichten voor haar ondernemers en het onmisbare aanbod van zorg in de wijk.

Bewoners kunnen niet meer met het OV naar het centrum voor werk, kunst en cultuur en medische voorzieningen. Hillegersberg kent veel oudere bewoners die van de tram afhankelijk zijn om ergens te komen en kunnen simpelweg geen gebruik maken van alternatieven zoals een fiets, deelscooter, (deel)auto enzovoort. Het alternatief dat het PTT biedt betekent een ernstige achteruitgang van de kwaliteit van het OV in de wijk Hillegersberg. Alle deelgebieden in Hillegersberg verdienen net als iedere andere wijk van Rotterdam een hoogwaardige OV-verbinding met het stadscentrum, zonder onnodige overstap zoals nu wordt voorgesteld in het PTT. Behoud van de huidige OV-verbindingen is van belang. Daar waar keuzen gemaakt moeten worden dient het OV voorrang te krijgen boven het ruimte maken voor de auto. Het collegebeleid is gericht op terugdringen van automobilititeit ten gunste van openbaar vervoer, fiets en voetgangers. Het snijden in het tramnet is omgekeerd daaraan. Inclusief openbaar vervoer voor iedereen wordt met het PTT niet bevorderd, eerder tegengewerkt. Zoals veel bewoners ons vertelden en schreven: niet doen dus!

Graag zien wij een reactie op ons advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Jaco de Hoog
Voorzitter wijkraad Hillegersberg



Edith Wolvers
Wijkraadcoördinator

Cc: Gemeenteraad