



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Bijlage reacties op Plan Toekomstvast Tramnet

regio Rotterdam





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Deze bijlage bij de Nota van Beantwoording van het Plan toekomstvast tramnet bevat alle reacties van individuele bewoners en organisaties die zijn binnengekomen bij de MRDH naar aanleiding van de adviesuitvraag van het plan toekomstvast tramnet.

Alle onderstaande reacties zijn in dit document voorzien van een antwoord.

De reacties zijn net als de adviezen van de tramgemeenten, Metrocov en de Adviescommissie Vervoerautoriteit meegenomen bij de aanpassing van het plan naar een definitieve versie voor besluitvorming.

Nummer reactie	Reactie/advies/vraag	Antwoord
7-001b	<p>Wellicht zou de discussie ook erg geholpen zijn met een visueel kaartje met per huidig tramtraject de reizigersaantallen per dag (in 2019, dus laatste jaar voor de corona). Dan wordt het voor belanghebbenden en voor beslissers in één oogopslag duidelijk dat er inderdaad heel forse verschillen in reizigersaantallen zijn tussen bijv. tram 24 in Schiedam / Vlaardingen en tram 7 in Kralingen.</p> <p>"Als ik de stukken rond tram 4 in Hilligersberg lees, zie ik vooral weginrichting-argumenten (tramhaltes Straatweg voldoen niet aan richtlijnen, Bergse Dorpsstraat is te smal), en minder OV-vervoerkundige argumenten. Wellicht kunnen die ruimtelijke bezwaren ook met het volgende worden opgelost?</p> <ul style="list-style-type: none"> • er komt een korte tram-bypass over de Weissenbruchlaan (met nieuwe vervangende tramhalte), zodat tram 4 niet meer over de smalle Bergse Dorpsstraat hoeft te rijden • van de tramhaltes tussen Kootsekade en Molenlaan worden de 1 of 2 minst gebruikte opgeheven; de overige tramhaltes worden omgebouwd naar volwaardige tramhaltes (krijgen een veilig eilandperronnetje tussen de fietsstrook en de trambaan) <p>Mijn vermoeden is trouwens dat het trajectdeel Station Noord - Hilligersberg van tram 4 positief scoort qua rijsnelheid t.o.v. het gemiddelde van het tramnet? Zeker na bovenstaande aanpassingen vermoed ik dat tram 4 het noordelijke deel best wel efficiënt (met een mooie gemiddelde rijsnelheid) kan rijden."</p>	<p>Deze kaartjes bestaan wel, maar zijn erg technisch en niet leesbaar in een rapport.</p> <p>Voor investeringen van deze omvang heeft het uiteinde van tramlijn 4 in Hillegersberg te weinig reizigers. Daarbij heeft de route via de Bergse Dorpsstraat als voordeel dat daardoor ook een halte nabij de Grindweg/Argonautenweg mogelijk is, nog enigszins in de buurt van de wijk 110Morgen. Die halte vervalt bij een route via de Weissenbruchlaan. Voor een betere doorstroming van de tram zou wel gekeken kunnen worden naar een andere inrichting van de Bergse Dorpsstraat.</p> <p>Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>



8-002	<p>Deze week las ik het over het plan om een aantal Rotterdamse tramlijnen in te korten. Als inwoner van Hilleegersberg maak ik regelmatig gebruik van tramlijn 4. Net zoals veel jongeren (aantal middelbare scholen in de wijk) en ook veel oudere bewoners uit de wijk dat doen. Een overstap op bus op station Noord lijkt geen aantrekkelijk alternatief en ook de huidige buslijn 35 is dat niet.</p> <p>Ik ben bewoner van centrum Hilleegersberg en reis regelmatig met tram 4 vanaf halte villeneuvesingel naar het centrum van Rotterdam: voor bezoek aan winkels, voor het filmhuis, voor de Doelen, musea, aansluiting metro Stadhuis, bezoek aan de tandarts of vrienden. Regelmatig neem ik ook de tram naar station Noord of station Rotterdam Centraal voor aansluiting met de trein. Principieel probeer ik geen gebruik te maken van een (leen)auto voor vervoer naar het centrum: het is daar immers al vol genoeg met auto's (en stikstof). Ik ben voor mijn werk en uitjes dus aangewezen op tram 4. Bus 35 is hiervoor geen alternatief: door het vele verkeer op de Molenlaan is die buslijn meer dan vaak vertraagd of valt uit (en is daardoor dus absoluut onbetrouwbaar!). In het contourenplan wordt voorgesteld om tram 4 op het traject Straatweg te laten vervallen: dat betekent altijd een overstap op/rond station Noord. Dat betekent dat deze wijk vol jonge mensen (Hilleegersberg) geen directe aansluiting meer zal hebben met het centrum van Rotterdam (en het Centraal station). Dagelijks reizen veel pubers van/naar hun middelbare scholen in het centrum en Hilleegersberg. Maar ook ouderen uit de buurt maken gebruik van tram 4.</p> <p>Een onderbroken verbinding met overstap op/rond station Noord biedt daarvoor geen gelijkwaardig alternatief: het kost extra moeite en extra wachttijd (overstap en wachten op een in de avonduren zeer onaangename plek/busplatform station Noord). Bewoners die een auto hebben zullen de afweging snel maken: door de extra overstap gaat de huidige tijdwinst/comfort/charme van de tram verloren. Resultaat: nog meer auto's op de Straatweg.</p>	Zie beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.
-------	--	---

	<p>In één van de stukken las ik dat de tram niet meer zou voldoen omdat het de doorstroom van auto's belemmert...: dat lijkt me de wereld op zijn kop. Het zijn toch de auto's die de tram ophouden? Doel is toch dat minder mensen de auto nemen, dat kan alleen door het OV aantrekkelijker te maken. Hier gebeurt precies het omgekeerde: de auto wordt tot een aantrekkelijk alternatief gemaakt voor het OV. Een ander argument dat ik las: tramhaltes op de Straatweg kunnen moeilijk geschikt worden gemaakt voor mindervaliden. Ik kan me maar moeilijk voorstellen dat mindervaliden blij worden van een extra overstap van bus op tram binnen een traject van slechts 20/25 minuten. Kortom: verschraving van het OV-aanbod in een tijd waarin het doel zou moeten zijn om het OV aantrekkelijker te maken.</p> <p>Tenslotte nog: Dat de tram naar Hilleegersberg maakt onderdeel uit maakt van het Rotterdamse historisch erfgoed en verdient het wat mij betreft alleen al om die reden om voort te mogen bestaan (de historische tram rijdt regelmatig de route naar Hilleegersberg).</p>	<p>Met Romeo is de afspraak dat zij mogen rijden op de beschikbare traminfrastructuur. De MRDH houdt geen infrastructuur in stand voor alleen het rijden met historische trams.</p>
9-003c	<p>Na het lezen van het artikel in het AD d.d. 9 februari 2023 was ik geschokt, verbaasd en vol onbegrip. Hoe kan iemand zeggen dat wij maar "moeten gaan fietsen" of "verder lopen". Ik denk/hoop dat deze persoon dit tegen studenten zegt en niet tegen senioren. Beseft men wel dat veel senioren afhankelijk zijn van het openbaar vervoer? Juist de tram is door zijn lage instap voor senioren met een rollator, rolstoel of scootmobiel een uitkomst. Zij kunnen moeilijk of geen gebruik maken van een lijnbus. Ik dacht altijd dat de gemeente ons, senioren, juist in het openbaar vervoer wilde hebben door dit gratis aan te bieden. Door tramlijnen te schrappen, zorgt men ervoor dat veel senioren weer "achter de geraniums" komen te zitten. En natuurlijk weten wij ook dat er een "Vervoer op maat" is. Daar wordt zeker gebruik van gemaakt. Maar ik wat ik erover gehoord heb, is dit ook niet alles. Ze zijn of te laat, of te vroeg of ze komen niet. Er is altijd wat. Geef mij maar de RET.</p>	

<p>Dat er bij het OV wijzigingen doorgevoerd moeten worden door o.a. nieuwe stukken spoor of eigen rijbaan is te begrijpen. Rotterdam is constant in beweging , dus waarom het openbaar vervoer niet.</p> <p>Nu ik ook het plan "Toekomstvast Tramnet Rotterdam" heb gelezen kom ik met de volgende voorstellen voor Kralingen en Hilleegersberg. Waarom ik ook Hilleegersberg onder de loep neem? Ik woon 12 jaar in Kralingen, hiervoor zo'n 50 jaar in Hilleegersberg. Ik draag Hilleegersberg nog steeds een warm hart toe. "</p> <p>"Dat men tramlijn 7 anders wil laten rijden kan ik begrijpen. Het is een goede zaak om de Kralingse Plas met zijn wijk Nieuw Kralingen goed bereikbaar te maken.</p> <p>Maar komt u dan wel met een goed tramalternatief voor senioren (met rollator, rolstoel of scootmobiel) die in de omgeving van de 's-Gravenweg (Termaathuis), Oudedijk (Pniel, 't Hofje van Gerrit de Koker en De Nieuwe Plantage) en Boezemsingel (Hoppesteyn en De Koningingetoren) wonen. Voor veel senioren is de metro geen optie, zij voelen zich niet prettig of zijn (zeker 's avonds) bang in de stations van de metro. Ook zijn er mensen met claustrofobie die niet met de metro durven (tunnelangst). Daarom kom ik nogmaals met mijn voorstel uit 2016 voor lijn 21:"</p> <p>"In 2016 heb ik de RET gevraagd waarom lijn 21 en lijn 24 vanuit Kralingen-De Esch exact dezelfde route rijden door Rotterdam en pas het laatste stukje van de route in Schiedam gesplitst worden naar Holy of Woudhoek. Daar heb ik nooit een goed antwoord op gekregen.</p> <p>Nu stelt men voor om lijn 21 helemaal te laten vervallen. Het liefste zou ik (en ik denk velen met mij) lijn 21 een andere route door Rotterdam zien rijden.</p> <p>Dit zou bijvoorbeeld op de volgende manier mogelijk kunnen zijn: Start De Esch (Seniorencomplex Mazesteyn) – Burg. Oudlaan (Seniorencomplex Termaathuis) – 's-Gravenweg – Oudedijk (Verzorgingshuis Pniel, SOR Seniorencomplex 't Hofje van Gerrit de Koker, Verzorgingshuis en</p>	<p>Zie beantwoording in paragrafen 2.2, 2.6, 2.7 en 2.8 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>De ambitie van MRDH en RET is om bussen ook goed toegankelijk te laten zijn. Bij een aantal vervangende buslijnen zoals lijn 50 zal hier bij de inpassing van bushalte extra goed naar gekeken worden.</p> <p>Het blijft zo dat reizigers met een scootmobiel niet in een bus kunnen. Maar hierbij moet wel in overweging worden genomen dat een scootmobiel het bereik van mindervaliden groter wordt. Een iets langere afstand naar een andere tramlijn of naar de metro zal voor de meeste reizigers met een scootmobiel naar verwachting geen groot probleem opleveren. Van reizigers met een rollator, kinderwagen of rolstoel vinden en willen we dat die van de bus gebruik kunnen maken. Zie ook beantwoording in paragrafen 2.7 en 2.8 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>Het voorstel van het PTT om is tramlijn 21 te integreren in lijn 24. Lijn 24 krijgt dus de frequentie van 21 en 24 samen en waarschijnlijk iets meer vanwege reizigersgroei. Uw voorstel halveert die frequentie weer, omdat de helft van de ritten als lijn 21 over de Oudedijk gaat rijden. Daarmee verzwakt lijn 24 weer en ontstaan mogelijk capaciteitsproblemen. De reizigersaantallen op de Oudedijk</p>
--	---

<p>SOR Seniorencomplex De Nieuwe Plantage) – Vlietlaan – Goudse Rijweg – Boezemweg (Verzorgingshuis Hoppesteyn en Seniorencomplex Koningingetoren) – Goudsesingel – Pompenburg – Hofplein – Weena – Delftseplein – Rotterdam Centraal – Kruisplein – verder oude route naar Schiedam.</p> <p>Kosten hiervan zijn volgens mij nihil, alle tramsporen liggen er al en worden door andere lijnen reeds gebruikt. De vrije tramsporen Boezemweg (links) en vrije tramsporen Goudsesingel worden nu door geen enkele andere tramlijn gebruikt. Zonde!</p> <p>Een paar voordelen van deze route kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mocht door calamiteiten op bijvoorbeeld Oostzeedijk geen tramverkeer mogelijk zijn, dan is de Esch altijd nog via de route Oudedijk te verlaten of te bereiken. - Bewoners van de Esch krijgen een betere verbinding met het winkelgebied Lusthofstraat / Oudedijk en niet onbelangrijk het Kralingsebos. - Bewoners omgeving Oudedijk krijgen een betere verbinding met de Esch en Waterbus no 19. (Plantagelaan – Piekstraat op Zuid) - Bewoners omgeving Boezemsingel/straat met o.a. Seniorencomplex Koninginnetoren en Verzorgingshuis Hoppesteyn krijgen een verbinding met metrohalte Oostplein en winkels op de Goudsesingel." <p>"Deze nieuwe buslijn tussen de Kralingse Zoom - Oudedijk - langs Crooswijk - NS Station Noord - Melanchtonweg is geen slecht idee. Zeker doen! Alleen senioren met een rollator of scootmobiel zullen daar geen gebruik van kunnen maken door de hoge instap van de bus.</p> <p>Ik heb de route van de nieuwe buslijn 50 nog eens goed bekeken en ik adviseer u om deze lijn te laten starten in de Esch en via de Nessedijk naar Metro Kralingse Zoom te laten rijden. Via deze route kunnen de bewoners van</p>	<p>kunnen prima met een buslijn gefaciliteerd worden, zeker als een deel van de huidige tramreizigers van de metro gebruik gaat maken.</p> <p>De exploitatiekosten (tram + bestuurders + conducteurs) nemen echter fors toe, met een veelvoud van het aantal nieuwe tramreizigers die dit kan opleveren.</p> <p>Doortrekking van lijn 50 naar de HES zit reeds in het plan. Verder doortrekken naar De Esch is in theorie mogelijk. Een verbinding tussen De Esch en Kralingse Zoom wordt</p>
---	---

<p>de Esch gebruik maken van Metro Kralingse Zoom en de 10 buslijnen in diverse richtingen. Ook studenten hebben dan via de "achterkant" van de universiteit een verbinding. Als u met deze bus via de Oudedijk naar de Kralingse Plaslaan wilt, moet dit via de Jericholaan. Ik denk niet dat deze weg geschikt is voor bussen. Alternatieve route is misschien de Oudedijk, Vlietlaan, Goudse Rijweg, Sophiakade, Kralingse Plaslaan.</p> <p>Maar om de route via een klein stukje Kralingse Plaslaan, Boezemlaan/- bocht en een klein stukje Gordelweg te laten lopen is volgens mij een slecht idee. Op dit stukje route zijn regelmatig files (A16?) en er wonen weinig of geen mensen langs dit stuk (geen klanten dus). Ook is er geen ruimte om naast de weg een halteplaats te maken (de bus moet op de weg stilstaan).</p> <p>Mijn voorstel is om buslijn 50 gedeeltelijk de route van lijn 7 en 8 te laten volgen. Nadeel is dat het ook geen snelle route is en door een paar nauwe straten gaat. Het voordeel is dat de bewoners uit Crooswijk en het Oude Noorden toch nog een OV-verbinding hebben (dus klanten). In uw plannen worden deze bewoners helemaal aan hun lot overgelaten.</p> <p>In mijn beleving zou onderstaande een goede route voor lijn 50 kunnen zijn: Start ergens op de Watertorenweg (Mazesteyn?), linksaf Nesserdijk, Kralingse Zoom (metro), 's-Gravenweg, Oudedijk, linksaf Vlietlaan, rechtsaf Goudse Rijweg, Boezembrug over, rechtsaf Boezemstraat, linksaf Pijperstraat, Crooswijksestraat, Zaagmolenbrug over, Zaagmolendrift, Zaagmolenstraat, rechtsaf Benthuizerstraat, Bergweg, Bergwegbrug over, Straatweg, linksaf Kleiweg, rechtsaf Uitweg, Ringdijk, linksaf Melanchtonweg naar de metro. "</p> <p>"Men stelt voor tramlijn 7 een nieuwe route te laten rijden van Nieuw Kralingen via NS Centraal Station naar Marconiplein.</p> <p>Waarom de nieuwe lijn 7 doortrekken naar Nieuw Kralingen als buslijn 38 ook doorgetrokken kan worden? De route van bus 38 is van Begraafplaats Nieuw Crooswijk via NS Centraal Station Rotterdam naar NS Station Schiedam Centrum. Als men bus 38 doortrekt, zijn er geen nieuwe tramsporen nodig naar Nieuw Kralingen, wat dus veel geld bespaart. Je kunt je ook afvragen of</p>	<p>onderzocht bij de Oeververbinding Kralingse Zoom – Zuidplein.</p> <p>Voor buslijn 50 zal inderdaad naar verwachting deels vrije businfrastructuur nodig zijn. Dit onderzoeken we in de volgende fase. De route van deze buslijn is dan ook onderwerp van studie.</p> <p>Tramlijn 7 wordt met het plan versterkt, door versnelling en een hogere frequentie. Lijn 38 zal hiervoor geen aantrekkelijk alternatief zijn door de lage frequentie. Omdat we voorstellen tramlijn 7 niet meer over de Oudedijk te</p>
--	--

	<p>deze nieuwe lijn 7 wel echt nodig is. Bus 38 rijdt tot Rotterdam Centraal bijna dezelfde route."</p> <p>"In 2009 werd de dorpskern van Hillegersberg opgeknapt met o.a. een nieuw stuk spoor door de Bergse Dorpsstraat en Straatweg. De bewonersvereniging "Dorpskernbewoners Hillegersberg" (ik was daar voorzitter van) heeft toen het voorstel gedaan om lijn 4 uit de Bergse Dorpsstraat te weren en het spoor via de Weissenbruchlaan te laten lopen of (zoals men nu aangeeft) helemaal weg van de Straatweg en Bergse Dorpsstraat.</p> <p>Als alternatief kwamen wij met het voorstel om tramlijn 25 door te trekken naar Hillegersberg. RET stond er toen positief tegenover, maar vertelde dat het toen in 2009 financieel niet haalbaar was.</p> <p>Er waren daar 3 opties voor:</p> <p>Route optie 1: Rails doortrekken vanaf de Meidoornsingel, rechtsaf Abeelweg, rotonde over rechtdoor via de Argonautenweg en aansluiten op bestaande rails tramlijn 4 ter hoogte van de Bergse Dorpsstraat naar het eindpunt van tramlijn 4 Burgemeester van Kempensingel.</p> <p>Nieuwe halteplaatsen kunnen zijn: - Meidoorsingel/Abeelweg, - Argonautenweg/van Raephorstlaan (scholengemeenschap), - Argonautenweg/Bergse Dorpsstraat (winkelcentrum).</p> <p>Route optie 2: Rails doortrekken vanaf de Meidoornsingel, rechtsaf Abeelweg, rotonde over linksaf Jasonweg, rechtsaf Ledastraat, rechtsaf via grasveld Priamusstraat, de Apollostraat in die overgaat in de Junolaan, linksaf de Argonautenweg op en aansluiten op bestaande rails tramlijn 4 ter hoogte van de Bergse Dorpsstraat naar het eindpunt van tramlijn 4 Burgemeester van Kempensingel.</p> <p>Nieuwe halteplaatsen kunnen zijn: - Meidoorsingel/Abeelweg, - Ledastraat (Humanitas-Akropolis), - Apollostraat (Arcadia), - Junolaan (Zorgcentrum en Deelgemeentekantoor), - Argonautenweg/Bergse Dorpsstraat (winkelcentrum).</p>	<p>laten rijden, is een eindpunt bij Nieuw Kralingen juist interessant.</p> <p>Het doortrekken van tramlijn 25 naar Hillegersberg blijkt uit eerder onderzoek inderdaad fysiek lastig, los van het feit dat het dan logisch is om een deel van de lus in Schiebroek in dubbelspoor uit te voeren.</p> <p>Vervoerkundig hebben we dit verkend en de reizigersaantallen die dit oplevert passen niet bij een tramlijn, maar eerder bij een buslijn. Zie ook beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>
--	--	---

	<p>Route optie 3: Als aanvulling op optie 1 of 2 zou het een goede zaak zijn als lijn 25 doorgetrokken gaat worden van de Burgemeester van Kempensingel via de Van Beethovensingel en Beethovenlaan tot het grasveld bij het Revalidatiecentrum De State.</p> <p>Nog mooier vond ik het idee (toen in een telefoongesprek met de RET) om deze lijn door te trekken over de rivier de Rotte naar het beginpunt van Metro A Binnenhof in Ommoord. (Ik denk dat dit idee een "brug te ver" is).</p> <p>Halteplaatsen kunnen zijn: - Beethovensingel (winkelcentrum en Seniorencomplex Breggesteyn), - Beethovensingel (Chopinlaan bij Seniorencomplexen SOR Maria Mol en Humanitas De Molenwiek), - Beethovenlaan (eindpunt bij revalidatiecentrum De State).</p> <p>De voordelen kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De wijk 110-Morgen krijgt een prima verbinding. Zeker als lijn 25 ook nog door de wijk rijdt in plaats van langs 110-Morgen (optie 2). De bewoners uit deze wijk en verzorgingshuizen plus de medewerkers hiervan zullen er zeker blij mee zijn. - De wijk Schiebroek, Molenlaankwartier en eventueel Oud Terbregge krijgen een goede verbinding met de Gemeentelijke Publiekslocatie Hillegersberg - Schiebroek op de Argonautenweg 23. - Bewoners Molenlaankwartier, Dorpskern, 110-Morgen en eventueel Oud Terbregge krijgen eindelijk een goede verbinding met het Franciscus Gasthuis. Nu is de verbinding bedroevend slecht met lijn 4, overstappen op lijn 8 naar eindpunt Kleiweg en dan lopen, een wereldreis voor nog geen 5 km of met een andere verbinding de twee maal in het uur rijdende bus 35 naar Melanchtonweg en overstappen op tram 25. - Bewoners Molenlaankwartier, Dorpskern, 110-Morgen en eventueel Oud Terbregge krijgen ook een goede snelle verbinding met de RandstadRail halte Melanchtonweg. - Nog een voordeel kan zijn dat bewoners, winkeliers met hun medewerkers eerder hun auto laten staan en het openbaar vervoer zullen 	
--	--	--

	<p>nemen als er een goede verbinding is met Schiebroek en over de rivier de Rotte richting metrostation Binnenhof Ommoord. Dit zou zomaar de Molenlaan kunnen ontlasten met verkeer."</p> <p>"De MRDH stelt voor om tramlijn 4 te laten starten op de Eendrachtsweg met het eindpunt bij NS Station Noord en daar een keerlus aan te leggen of het eindpunt bij de Kootsekade (oude Tramremise) te maken.</p> <p>Mijn voorstel is lijn 4 gewoon naar de Remise op de Kleiweg te laten rijden dat nu het eindpunt van lijn 8 is.</p> <p>Mijn opmerkingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er hoeven dan geen nieuwe tramsporen aangelegd te worden voor een keerlus bij NS Station Noord, wat dus veel geld scheelt. - Bij de Kootsekade is een keerlus volgens mij niet mogelijk of het moet de oude opstelplaats zijn van ooit tramlijn 10 in de smalle straat Willem van Hillegaersbergstraat. Dit raad ik sterk af. - De rails op het stukje Straatweg en Kleiweg wordt dan niet alleen door remisetrans gebruikt, maar blijft een volwaardig spoor. " <p>"Buslijn start bij NS Station en metrohalte Alexander en rijdt naar metrostation Melanchtonweg.</p> <p>Aan de route via Ommoord naar Terbregge zou ik niets veranderen. Na de Irenebrug staan de bussen bijna altijd in de file op de Molenlaan. Mijn advies is deze file grotendeels te omzeilen door de route via de Van Beethovenlaan (Revalidatiecentrum De State) - Van Beethovensingel (Seniorencomplexen SOR Maria Mol, Humanitas De Molenwiek, Seniorencomplex Breggesteyn en winkelcentrum)– te laten rijden. Mocht u besloten hebben om lijn 25 door te trekken naar het huidige eindpunt van lijn 4, zou ik bus 35 (na de Van Beethovensingel) de volgende route laten nemen. Van Beethovensingel - Burg. Van Kempensingel - Weissenbruchlaan - Straatweg - NS Station Noord (eindpunt).</p> <p>De voordelen kunnen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat bus 35 minder in de file staat op de Molenlaan 	<p>Zie beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - als tramlijn 25 doorgetrokken wordt naar minimaal het huidige eindpunt tramlijn 4 bij de Molenlaan is de route van bus 35 niet echt noodzakelijk naar eindpunt metro Melanchtonweg. - Dat de nieuwe (pendel) buslijn 34 tussen Bergse Dorpstraat, Straatweg naar NS Station Noord niet nodig is als bus 35 daar komt te rijden. Dit scheelt weer personeel en bussen. " <p>"Misschien vraagt u zich af waarom de senioren geen of weinig gebruik maken van de metro? Na wat rondgevraagd te hebben, kreeg ik de volgende antwoorden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - er zijn vaak uitgevallen liften - de liften stinken doordat ze besmeurd zijn met urine en ontlasting - de liften zijn vaak te klein voor de (nieuwe) scootmobiel of rolstoel - de roltrappen zijn regelmatig "buiten gebruik" door storing of onderhoud - de senioren voelen zich er niet veilig (zeker 's avonds) omdat in of bij de stations soms "rare" personen zich ophouden. - er is geen controle / beveiliging in de stations. - mensen met claustrofobie niet met de metro durven (tunnelangst). " <p>"Als ik goed geïnformeerd ben, komen er nieuwe bussen met een lage instap. Maar zijn deze nieuwe bussen voorzien van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een ruimte om een scootmobiel, rolstoel en rollator te stallen - een zitplek voor senioren in de omgeving van hun rollator waar deze gestald moet worden in de bus - zitplekken in de bus op gelijke hoogte als het looppad of moet men een "opstap" doen - busdeuren die goed aansluiten op de halteplaatsen om in- of uit te stappen. Misschien moeten halteplaatsen verhoogd of verlaagd worden - een smalle opening (kier) tussen de busdeuren en de halteplaats. Dit om te voorkomen dat de wielen van een scootmobiel, rolstoel of rollator blijven hangen tussen de bus en halteplaats" <p>"Algemene opmerkingen van senioren:</p>	<p>Zie beantwoording in paragraaf 2.6 van de Nota van Beantwoording.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Sinds vele jaren is het rijks- en gemeentebesleid voor senioren: "Langer thuis, zorgen dat de ouderen zolang mogelijk vitaal blijven en de regie over hun eigen leven kunnen behouden". - De woonwensen van ouderen zijn: a) dicht bij voorzieningen en b) dicht bij het openbaar vervoer. - Dichtbij voorzieningen is ook belangrijk voor personen (jong of oud) met een lichamelijke handicap die gebruik moeten maken van een rolstoel, rollator of scootmobiel. Juist voor deze mensen is toegankelijk openbaar vervoer erg belangrijk. - Men wil snellere verbindingen door haltes en/of lijnen op te heffen. Maar wat hebben wij er aan als wij verder moeten lopen naar een halte? Daar schieten wij dan toch niets mee op. Onze "verplaatsingstijd" van A naar B gaat waarschijnlijk meer worden. - Dat er tegenwoordig minder mensen met het Openbaar Vervoer reizen heeft ook te maken dat door en na de corona een nieuwe manier van "werken" is ontstaan, namelijk thuis. Dit betekent ook minder woon- werk verkeer met het Openbaar Vervoer. - Ook gebruiken jongeren tegenwoordig veel een elektrische deelscooter of elektrische fiets in plaats van het openbaar vervoer. " 	
10-004	<p>"Het lijkt mij een heel slechte zaak voor onze wijk als wij pas bij Station Noord op de tram kunnen stappen. En van de Molenlaan met een (verbeterde?) bus naar Station Noord moeten reizen. Er wonen veel ouderen in de wijk die gebruik maken van lijn 4. Eén van de grote voordelen van het hier wonen is de goede openbaar vervoersvoorziening van lijn 4. Het zal heel bewaarlijk worden om eerst op bus 35 te wachten, die vaak in de file staat op de Molenlaan, dan over te stappen (via het tunneltje waar geen goede stoep is en het levensgevaarlijk is), en dan in weer en wind op de tram te gaan wachten. Persoonlijk ga ik dat niet doen. Ik ben 76 jaar en rijd nog auto. Ik zal dan ook met de auto naar de stad gaan als dit gebeurt. Dat kan toch niet de bedoeling zijn, en is onwenselijk in milieutechnisch opzicht.</p> <p>"</p>	<p>Zie beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>

	<p>Ik maak heel veel gebruik van lijn 4. Mijn bestemmingen zijn: Station noord (de trein naar Amsterdam), Centraal Station, het Weena (winkelen/markt), Doelen en Schouwburg, Eendrachtsplein voor de musea.</p>	
11-005	<p>"WAT EEN PLANNEN WEER Regelmatig worden wij in Schiedam "verblijd" met de berichten dat de tram naar de Woudhoek weer eens wordt opgeheven. Ik weet zelf eigenlijk nooit waarom de mensen mij hierover aanspreken, echt ik kan er echt niets aan doen dat daar op het kantoor van de MRDH kortweg de Metropoolregio iemand met een potlood of pen in de hand zit om (wanneer er weer eens bezuinigd moet worden) lukraak lijnen gaat schrappen, zonder te beseffen wat dit teweeg gaat brengen bij de passagiers. Maar voordat ik mij weer eens ga opwinden over deze plannen, ga ik eerst maar eens het rapport wat uit 78 pagina's bestaat, doorworstelen. Gelukkig maar weer want de plannen moeten pas in 2030 gerealiseerd zijn. Nu woon ik pas sinds 37 jaar in de Woudhoek en vanaf die tijd zouden er al plannen zijn om een NS-station te gaan bouwen, het viaduct ligt er al tientallen jaren verlaten bij en als ik zie dat er net een aanpassing c.q. ophoging en daardoor afsluiting van de wijk van een half jaar achter de rug is, hoop ik dat het ook dit keer geen vaart zal lopen. [...]</p> <p>Maar er is één ding wat ik niet begrijp: waarom geen samentrekking van lijn 21 en 24???? De keerlus ligt er al en zoals ik uit de plannen begrijp gaat lijn 24 frequenter rijden, dan snijdt het mes niet eens aan twee kanten, maar zijn de voordelen legio. Bewoners uit de Woudhoek kunnen zo gemakkelijk alle kanten uit en kunnen zowel in Vlaardingen als Spaland en Schiedam winkelen, scheelt weer een aantal autokilometers, parkeerplaatsen en kosten en zit de tram lekker gezellig vol.</p>	<p>Als tramlijn 24 vanaf het Bachplein eerst naar de keerlus woudhoek rijdt en dan terug en daarna rechtsaf naar Vlaardingen Holy, dan profiteert weliswaar elke reizigers van een hoge frequentie en bediening in de avonduren en het weekend, maar voor de reizigers uit Vlaardingen betekent dit een substantieel langere reistijd en daarmee een minder aantrekkelijk OV-product. De verwachting is dat dit dan tot een forse afname van het tramgebruik uit Vlaardingen leidt,</p>

	<p>Maar nee er zit iemand te spelen op kantoor met een potloodje en stukje gum om lijnen te schrappen en/of haltes te verplaatsen, ja hoe verzin je het om een halte bij Holy net buiten het winkelcentrum te gaan plannen.</p> <p>Als ik al die plannen zie bedenk ik maar een ding: dit wordt verzonnen door mensen die lekker in een auto rijden en nooit gebruik maken van het Openbaar Vervoer."</p> <p>"Maar dan lees ik ook dat er dan als alternatief buslijn 53 komt.</p> <p>Ziet u het al voor u? Een bus die moet stoppen op een tweebaansweg? Geen ruimtes voor een fatsoenlijke halte, laat staan dat mensen die slecht ter been zijn en met een rollator de bus in kunnen komen?</p> <p>Nee als deze idiote plannen echt doorgaan dan wordt het voor hen gewoon achter de geraniums zitten.</p> <p>Maar ik ga niet vooruitlopen op plannen, het is nog lang geen 2030, als het NS-station eindelijk definitief wordt, dan kan de Metropoolregio er echt niet onderuit dat die station fatsoenlijke aansluitlijnen móét hebben en dat de kosten die er nu gemaakt zijn, niet voor niets waren.</p> <p>"</p>	<p>terwijl we een groei van het aantal tramreizigers willen, ook om de hogere frequentie te rechtvaardigen.</p> <p>Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.</p>
12-006	<p>Graag zou ik een kleine reactie geven op het plan voor de tram in Rotterdam. Allereerst vind ik het erg goed dat jaren vooruit wordt gekeken en dat verschillende mogelijkheden bestudeerd zijn.</p> <p>[...]</p> <p>Toch heb ik nog een punt van aandacht. Van oudsher lopen de tramlijnen van het centrum naar de buitenwijken (behalve dan nu lijn 2). Om van de ene naar de andere buitenwijk te komen, duurt soms lang. Bijvoorbeeld Schiebroek – Hilleegersberg. Wat dat betreft was de eerder overwogen optie van een lijn Centrum-Schiebroek-Hilleegersberg een erg goed idee. Maar kennelijk wogen andere zaken zwaarder.</p> <p>Toch vraag ik u hier ook aandacht aan te besteden. Als voorbeeld geef ik de circle line van Londen, een metro die rond het centrum rijdt en zo de buitenwijken verbindt. "</p>	<p>Tramlijnen zijn geschikt en bedoeld om grote vervoerstomen te vervoeren. Verbindingen tussen de buitenwijken hebben vaak niet zoveel reizigers dat een tramlijn nodig is qua capaciteit. Uitzonderingen zijn ringlijnen die eigenlijk midden in het stedelijk gebied liggen, zoals de circle lijn in Londen, de metroringlijn in Amsterdam en sommige tramlijnen langs de rand van het centrum in Amsterdam. Die situatie doet zich in Rotterdam niet voor.</p>

	<p>"Een andere zaak ik dat het Rotterdamse industriegebied (en bedrijventerreinen in het algemeen) niet best worden bediend door het openbaar vervoer. Dat geldt eigenlijk door het hele land. Als dit nog wat zou kunnen verbeteren, dan zou dat wat autokilometers schelen.</p> <p>"</p>	<p>Bedrijventerreinen kennen een specifiek, spitsgericht vervoerpatroon. Dit is voor OV ongunstig (erg dure exploitatie, weinig opbrengsten). Daarom worden bedrijventerreinen veelal alleen met bussen bediend. De stromen zijn voor tram veel te klein. Deze vraag valt buiten de scope van dit plan.</p>
13-007	<p>Vwb route Tram 7 Is het mogelijk om de frequentie 4 in een uur terug te brengen? Waarom vraag ik dit ? Omdat de doelgroep senioren (die grote betrokkenheid bij de stadswiek hebben) binnen de wijck een aardig percentage vertegenwoordigt. En voor die doelgroep moeten we het leefbaarder houden.</p> <p>"</p> <p>"Toekomstige Route lijn 8 Gaat die ook over de Westersingel of ? Vind het spijtig dat tram 8 de Schiedamseweg voor de bewoners aldaar en de toekomstige bewoners zou worden opgeheven? Ook hier geldt frequentie verminderen, opdat de tram wel kan rijden .</p> <p>"</p> <p>"Toeristentrams (klassieke tram 010 en de dinner/snert tram) Mogen die wel blijven rijden in de stadswieck?"</p> <p>"Plan B Als de metro uitval/ resp. verkeersopstoppingen is er dan een plan B? Cyberaanval ?</p> <p>"</p> <p>"Diverse Verkeerslichten in spitsuur. Nu afgestemd op de trams.</p>	<p>Tramlijnen zijn geschikt en bedoeld om grote vervoerstomen te vervoeren. Daarbij horen hoge, voor reizigers aantrekkelijke frequenties. Als de vervoerstromen zo gering zijn dat de frequenties 4 keer per uur of zelfs minder is, dan is exploitatie met een bus in veel gevallen te prefereren.</p> <p>Tramlijn 8 gaat inderdaad over de Mauritsweg – Eendrachtsweg (wordt vermoedelijk bedoeld) rijden. Hij blijft ook op de Schiedamseweg rijden.</p> <p>Met deze partijen is de afspraak gemaakt dat zij mogen rijden waar rails ligt.</p> <p>Als de metro gepland uitvalt, dan zal er een alternatieve dienstregeling bedacht worden met bussen en trams. Als de metro onverwacht uitvalt, zullen reizigers van bestaande trams en bussen gebruik moet maken, .b.v de tramlijnen 23 en 25 over de Erasmusbrug of tramlijn 8 over de Westzeedijk.</p> <p>Onderdeel van de uitwerking in de volgende fase is om verkeerslichten beter voor de tram af te stellen.</p>

	<p>Worden die ook aangepast versus werkwoonautoverkeer?" "Hopelijk wordt er door RET ook in betere/ degelijke tramstellen geïnvesteerd? Het rammelt soms aan alle kanten en al dat gepiep tijdens het rijden op de rails vraagt ook aandacht."</p> <p>"Vwb tram 7 aanvullend:: Trams gebruikersvriendelijker voor minder valide reizigers/ bewoners/bezoekers met blessures etc"</p>	<p>Een van de redenen om dit plan te maken is dat de RET voor 2030 nieuwe trams moet aanschaffen.</p> <p>Zie beantwoording in paragraaf 2.7 van de Nota van Beantwoording.</p>
14-008	<p>"Goedendag De bereikbaarheid van hof van Spaland en overstappen op tramlijn 24 wordt dat mogelijk?</p>	<p>Zie beantwoording in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.</p>
15-009	<p>De tram mag absoluut niet verdwijnen uit Rotterdam en de routes zouden zeker ook niet ingekort mogen worden. De tram geeft niet alleen allure aan een wereldstad als Rotterdam, maar het is ook een bijzonder comfortabele en overzichtelijke manier van reizen, met name voor ouderen, kinderen, gehandicapten, toeristen en ja, eigenlijk voor iedereen. Mocht het zo zijn dat de tram iets duurder zou uitkomen dan de bus dan is dat geld dus heel goed besteed. Kijk naar andere grote wereldsteden met trams en metro. Ik reis heel vaak met de tram in Rotterdam en naar de randgemeenten en ik kan met de tram bijna overal komen. Soms kan ik overstappen op de metro en dat is ook comfortabel en ook een prima manier van grootstedelijk reizen. Ik laat daarom de auto thuis !!!</p>	<p>Goed om te lezen dat u het OV verkiest boven de auto. Veranderingen in het OV-netwerk kunnen leiden tot minder goede reismogelijkheden voor individuele reizigers, maar per saldo leiden deze veranderingen tot voordelen voor veel andere reizigers en meer OV-gebruik.</p>
16-010	<p>Graag wil ik een aantal observaties met U delen. De RET dient de leefbaarheid (mobiliteit) en bereikbaarheid van de stad. De directe dienstverlening in het hier en nu staat echter sterk onder druk en leidt ertoe dat veel mensen niet terugkeren naar het OV en naast fiets/deelscooter de autowerer pakken. Deze negatieve ontwikkeling (deels werkelijkheid, deels perceptie) heeft ook zijn uitwerking op het toekomstig gebruik. Wellicht heeft U wat aan mijn blik van 'buiten naar binnen'.</p>	<p>Uw observaties zijn grotendeels herkenbaar. Zij hebben deels geleid tot het voorstel op tramlijn 4 in te korten tot Kootsekade of station Noord. Inmiddels heeft de gemeente Rotterdam verzocht om tramlijn 4 te handhaven naar de Molenlaan. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>

<p>Mijn ervaringen ten aanzien van de RET betreffen metro E, bus 35 en tram 4. Deze lokale observaties zijn naar mijn mening exemplarisch voor een bredere (zorgelijke) tendens bij het OV in Rotterdam. [...] "Tram 4: vergevorderde plannen tot opheffing. Hier is voor een belangrijk deel sprake van een omkering van oorzaak en gevolg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage frequentie - Geen creatieve oplossingen (en keuzes) om de doorstroming in Hillegersberg te verbeteren - Toegeven aan gevaarlijke situaties (inhalen van de tram, hetgeen tot levensgevaarlijke situaties leidt voor mensen die op een iets verder gelegen zebrapad willen oversteken) - Groot aantal zwartrijders (nauwelijks of geen controle). Als er geen controleur is zou dat zo maar 20-30% kunnen zijn (dus zo krijg je ook lage geregistreerde reizigersaantallen). Het betreft jong en oud en als er wel een controleur is stopt de daadwerkelijke controle ook al gauw. - Het is bijzonder dat bij de vervanging van de rails op de Straatweg en het kruispunt met de Kleiweg geen verbeteringen zijn doorgevoerd." <p>Bus 35: veel te lage frequentie, dus geen alternatief, zeker 's avonds niet. Metro E: omdat zowel de bus als de tram (zeker in de avonden het weekend) niet aansluiten geen aantrekkelijk alternatief. Kern van mijn observatie is dat sprake is van verwaarlozing van het OV in Hillegersberg e.o. (laat ik me daartoe beperken, al slaat de observatie inzake het irritante en kostbare zwartrijden waarschijnlijk op de hele stad). Deze verwaarlozing is er (mede) oorzaak van dat dit gebied voor de RET afgeschreven lijkt. Nieuwe plannen na 2030 hebben geen kans van slagen als tegen die tijd belangrijke doelgroepen van het OV zijn vervreemd. Kortom een pleidooi om de controle effectiever te maken, bus en tram beter te laten aansluiten op resp. op Metro E en de treinen op Noord, het inhalen in met name de Dorpsstraat (maar ook op de Bergweg en Straatweg) te</p>	<p>Een deel van uw adviezen wordt daardoor weer actueel bij de uitwerking hoe een aantal problemen voor tram 4 zouden kunnen worden aangepakt.</p>
--	--

	<p>verhinderen, betere haltes in de Dorpsstraat en bij Noord, en de tram voorrang te geven.</p> <p>Extra aandacht voor de dagelijkse praktijk in het hier en nu is niet zo sexy. Het is echter fundamenteel voor de leefbaarheid en de toekomst van het OV is hier zonder twijfel mee gediend. Het zou een gemiste kans zijn als vanuit de invalshoek 'lastig, lastig' de handdoek in de ring wordt gegooid.</p>	
17-011	<p>Ook mij bereikte onlangs het van lelijkheid schreeuwende bericht dat er plannen zijn om tramlijn 4 (gedeeltelijk) op te heffen. Deze tram zou, als ik het goed begrepen heb, in de toekomst niet meer over de Straatweg rijden. De gedachte hieraan doet mij huiveren. Ik hoop maar dat ik het verkeerd begrepen heb.</p> <p>[...]</p> <p>En dat de rest van mijn leven? Ik krijg hiervan een koud hart. Wie dit bedacht heeft moet wel een meedogenloze tijger als vader hebben of een donkere rots als moeder. Wie dit bedacht heeft, heeft bovendien het IQ van een doperwt - en dan beledig ik de doperwt. Het plan is verschrikkelijk cynisch, een klap in het gezicht van de bewoners van Hillegersberg en wederom een voorbeeld van het zowel diepe als brede ravijn dat tussen bestuurders en de bevolking gaapt. Je zou er bijna van op Wilders gaan stemmen. Ik vrees dat dat op 15 maart in Zuid-Holland dan ook gaat gebeuren. Dit plan is de politieke zelfmoord van de Metropoolregio en de directie van de RET. Zo bezien heeft het plan toch nog een voordeel...</p> <p>"Ik heb geen auto, heb een hekel aan deelscooters en reis als geboren en getogen Rotterdammer veel met tram 4, vooral van het Centraal Station of Eendrachtsplein (dicht bij het Erasmiaans Gymnasium, waar ik lesgeef) naar mijn ouderlijk huis in het Molenlaankwartier. Ik woon in Leiden, maar geef sinds 2008 in het weekend bijles/privéles klassieke talen aan zowat heel Hillegersberg (zo'n 200 leerlingen uit postcode 3054/3055 and counting...) , en de tram is voor zowel langere als kortere ritten voor mij een ideaal vervoermiddel. Als mantelzorger voor mijn ouders is tram 4 voor mij</p>	

	<p>onmisbaar eigenlijk. Ook om op vrijdagavond en zaterdagavond met de tram van mijn ouders naar de stad te gaan (restaurantbezoek; ik ben eindredacteur van wijnboeken en wijntijdschriften). Op maandagochtend en vrijdagmiddag heb ik drie tot vijf tassen met boeken en schriftjes bij me, ik moet er niet aan denken dat ik voortaan op Station Noord of Melanchthonweg moet overstappen.</p> <p>"</p> <p>Ik heb een klantenbestand van ongeveer 120 gezinnen in Hillegersberg en de geluiden over de plannen zijn unaniem negatief. Ook makelaars zullen not amused zijn, omdat met name de prijzen van huizen in het Molenlaankwartier en rond Le Fèvre de Montigny laan hierdoor mogelijk een tik naar beneden krijgen. Laten we wel wezen: een verbetering voor toekomstige bewoners van Hillegersberg is dit natuurlijk niet.</p> <p>"Mijn bezwaren zijn de volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reizen met de tram is veel comfortabeler dan met de bus. In een bus zijn (veel) minder zitplaatsen, een bus schokt meer dan een tram en voor mensen met wagenziekte (ik namelijk) is een bus een crime. " <p>"Mijn bezwaren zijn de volgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Overstappen op Station Noord of Melanchthonweg kost meer tijd dan in één keer van de Molenlaan naar het centrum. Zelfs als er een bus/tram klaarstaat kost de overstap ruim vijf minuten. De afgelopen jaren bleek de RET volstrekt niet in staat om bijv. pendelbussen op tram 4/8 aan te laten sluiten. Wat een drama." 3. Overstappen op Station Noord cq. Melanchthonweg is koud, winderig en alleen daardoor al niet aantrekkelijk. Ik zie al voor me hoe oudere mensen of mensen met een kou onder de leden op Station Noord (ook al staan ze overdekt) staan te blauwbekken in de herfst en winter. 4. Het niet meer laten rijden van trams op het traject Station Noord-Molenlaan zou kapitaalvernietiging zijn. Die rails liggen er nu al! Onderhoud kost geld, ja dat is zo. Maar daar moet een 'pot' voor gevonden kunnen worden. Alles is politiek." 	<p>De gemeente Rotterdam heeft verzocht om de directe tramverbinding te behouden. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>
--	--	--

	<p>5. Het afsluiten van een directe verbinding van Hillegersberg met het centrum is werkelijk een gotspe en sociaal gezien niet uit te leggen. De winkels van de Bergsche Dorpsstraat zullen vrijwel zeker klanten gaan missen. "</p> <p>6. In een analyse las ik dat relatief weinig reizigers gebruikmaken van tram 4 tussen Station Noord en Molenlaan. Haha, laat me niet lachen. Ten eerste: ik tel de laatste paar weken (ik let er sinds kort extra op) 15 tot 20 mensen per tramrit op dat traject (best veel toch?). Ten tweede: het heet niet voor niets OPENBAAR vervoer. Dan heb je altijd een deeltraject dat minder goed loopt. Net zoals bij een paar onvoldoendes in een klas de leraar niet meteen ontslagen wordt. Hier is met goede wil een economisch antwoord op te vinden.</p>	
18-012	<p>Schiedam Noord is in opschudding, en m.i. terecht, over plannen die bestaan om bovengenoemde tramlijn af te schaffen.</p> <p>Ik maak meer dan geregeld gebruik van die lijn als ik richting Schiedam Centrum of Rotterdam ga. Ben een aanhanger geworden van het OV en laat de auto dus staan.</p> <p>[...]</p> <p>Ik hoop dat mijn bescheiden bijdrage mee kan wegen bij de uiteindelijke beslissing over dit, in mijn ogen, onzalige idee. Misschien moet u eens ter plekke komen kijken?</p> <p>Noord is een mooie buurt waar veel ouderen wonen. Zelf ben ik (76) nog prima ter been maar voor vele wijkgenoten geldt dit niet. Opheffen zou een behoorlijke negatieve invloed hebben op leefkwaliteit van deze wijk, ook al rijdt 21 'maar' tot 20.00 uur.</p> <p>En dan heb ik het nog niet over de recente grote investeringen die zijn gedaan voor de tramkeerlus en omliggende wegen en voorzieningen. Bijna 5 maanden werk waarin alles elders in Schiedam vastliep qua verkeer.</p> <p>Zijn we blij dat 'onze' tram weer rijdt en dan zo'n plan.....</p> <p>Nog afgezien van toekomstplannen van de Gemeente Schiedam voor station Kethel en de daarvoor indertijd al gemaakte kosten etc."</p>	

	<p>"Het meest logische lijkt mij echter, als 21 weg moet, om 24 vanuit /naar Vlaardingen een stukje om te laten rijden via de huidige keerlus en de frequentie te verhogen. Daarmee zou ik, en velen met mij denk, kunnen leven. Een busvoorziening lijkt me geen goed plan i.v.m. de verkeersintensiteit in en rond dit gebied, zeker rond de spitsuren, dan staat de bus ook stil. Lijkt me onrendabel en onwenselijk.</p> <p>Laatste punt is denk ik dat hiermee de ' reizende mens' weer in het eigen, al dan niet elektrische, autootje stapt. Klimaat technisch ook niet zo best.</p>	<p>Als tramlijn 24 vanaf het Bachplein eerst naar de keerlus woudhoek rijdt en dan terug en daarna rechtsaf naar Vlaardingen Holy, dan profiteert weliswaar elke reizigers van een hoge frequentie en bediening in de avonduren en het weekend, maar voor de reizigers uit Vlaardingen betekent dit een substantieel langere reistijd en daarmee een minder aantrekkelijk OV-product. De verwachting is dat dit dan tot een forse afname van het tramgebruik uit Vlaardingen leidt, terwijl we een groei van het aantal tramreizigers willen, ook om de hogere frequentie te rechtvaardigen.</p> <p>Een goede doorstroming voor de bus is mogelijk indien geïnvesteerd wordt in vrije businfrastructuur.</p> <p>Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.5.</p>
19-014	<p>Al met al een vervelend plan en ongepast om dat zo positief te presenteren, alleen omdat er misschien hier en daar een extra bloembak op straat gezet kan worden.</p> <p>Het bericht staat vol met termen als 'hoogwaardig', 'aantrekkelijk', 'duurzaam', 'snel', 'toekomstbestendig', 'verbetering' en allerlei andere woorden die een positieve draai proberen te geven aan het uithollen van het tramnet in Rotterdam.</p> <p>"Verschillende tramlijnen waar veel mensen gebruik van maken worden opgeheven om 4 miljoen te bezuinigen en dat is erg vervelend voor verschillende wijken en slecht voor Rotterdam (en moeilijk te rijmen met het klimaatprobleem en bv de 2 miljard die wordt uitgegeven aan een stukje extra snelweg dat ook nog 'de groene boog' heet).</p> <p>Iedereen die overdag wel eens over de Molenlaan of Gordelweg of andere wegen in het noorden van Rotterdam rijdt, weet dat de voorgestelde busroutes nooit 'snel' zullen zijn en dus geen succes zullen worden en daarmee vast zullen worden afgeschaald. Resultaat; meer mensen in de auto en meer mensen (jong en oud) met vervoersproblemen.</p>	<p>Doel van het plan toekomstvast tramnet is juist om de tram sneller en frequenter te maken, dus aantrekkelijker voor reizigers. Het plan leidt tot meer aanbod per tram en meer reizigers.</p> <p>Een goede doorstroming voor de bus is mogelijk indien geïnvesteerd wordt in vrije businfrastructuur en in prioriteit bij verkeerslichten.</p>

		De gemeente Rotterdam heeft verzocht om de directe tramverbinding te behouden. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.
20-018	<p>"Ik begreep uit de pers dat er plannen zijn om de lijnen 4 en 8 in te korten. Dat lijkt mij geen goed idee. Wat wel een mogelijk vergelijkbaar effect zal hebben id het volgende:</p> <p>"</p> <p>"Lijn 4: Laat lijn 4 vanaf de Nieuwe binnenweg via de Mathenesserlaan naar Spangen rijden.</p> <p>"</p> <p>"Lijn 8: Kort in combinatie hiermee lijn 8 wel in tot het Marconiplein.</p> <p>"</p> <p>"Lijn 21 of Lijn 24: leidt één van deze lijnen om via de Goudsche singel, Hofplein, Coolsingel, van Oldenbarneveld straat en de Nieuwe Binnenweg naar het Marconiplein en dan door naar de oorspronkelijke bestemming. Voordeel is dat er over de Kruiskade enz. 1 tramlijn minder zal rijden behalve het kleine stukje waar ook lijn 4 rijdt terwijl de de Binnenweg een doorgaande verbinding met Schiedam krijgt er ook de omgeving van de Goudsche Singel weer een tramverbinding met het centrum en het westen krijgt."</p>	<p>Hierdoor ontstaat een nieuwe verbinding die grotendeels een dubbeling is met tramlijn 24 en buslijn 32 en leidt naar verwachting niet tot meer tramreizigers. Daarmee is het ons inziens geen beter alternatief voor de maatregelen in het plan.</p> <p>De gemeente Rotterdam heeft verzocht om als alternatief voor het vervallen van de tram een nieuwe busverbinding voor Spangen en de Nieuwe Binnenweg in het plan op te nemen, specifiek voor minder validen en ouderen voor wie metro, tramlijnen 8 en 24 en buslijn 32 geen alternatief zijn. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.3.</p> <p>Uit analyses blijkt dat reizigers in tramlijn 24 vanuit Oostzeedijk voor het merendeel willen overstappen op station Blaak (op de trein) en metrostation Beurs. Tramlijn 24 via de Nieuwe Binnenweg betekent voor reizigers uit de richting Schiedam een fors langere reistijd van 5-10 min extra naar het Centraal Station en het centrum. De route over de Nieuwe Binnenweg is namelijk erg langzaam.</p>
20-019	<p>"Ik ben sinds ruim een jaar bewoner van de Oudedijk 111. Ik heb vernomen dat de tram(lijn 7) gaat verdwijnen op de Oudedijk. Ik ben erg benieuwd hoe de inrichting zal worden van de Oudedijk. Vanaf wanneer zal lijn 7 opgeheven worden, en zijn er tekeningen in te zien hoe de Oudedijk er uit gaat zien?"</p>	<p>Er is nog geen uitwerking voor de Oudedijk. Die zal in de volgende fase plaatsvinden en daar willen we nadrukkelijk omwonenden bij betrekken.</p>

	<p>Als er geen plannen zijn, mag ik als bewoner dan meedenken en input geven? Zo ja, waar kan dat? Alvast vriendelijk bedankt voor de genomen moeite."</p>	
21-020	<p>"Wat ik zelf wel opvallend vind dat men heel erg heeft geprobeerd het niet te framen als bezuinigingsmaatregel maar dat mensen het toch zo lezen.</p> <p>Geen tram naar Het Kasteel Dat de RET moet bezuinigen op een aantal tramlijnen, dat begrijp ik nog. Maar waar ik boos om word, is het besluit om daarbij ook de laatste drie haltes van lijn 8 maar even te schrappen, waardoor Sparta voor het eerst sinds mensenheugenis niet langer een rechtstreekse ov-verbinding heeft. Een regelrechte minachting van alle oudere Sparta-supporters, die maar moeten zien hoe ze verder Het Kasteel gaan bezoeken. Ik mag hopen dat de RET op wedstrijddagen dan in ieder geval de ouderwetse 'voetbaltram' naar en van Rotterdam CS weer gaat inzetten?</p> <p>Strijden voor tramlijn 21 Wij, bewoners van de Woudhoek, zijn zwaar teleurgesteld over het wegbezuinigen van tramlijn 21. Deze tram is hard nodig voor de geïsoleerde ouderen en burgers die slecht ter been zijn. De strijd aanbinden tegen bureaucratische bureaudenters is een zware opgave, maar wel mogelijk. Er moet een Woudhoek referendum komen en een sterke klankbordgroep om dit tij keren. Dat alles voor het behoud van onze tramlijn 21.</p>	<p>De gemeente Rotterdam heeft verzocht om op wedstrijddagen een tram naar Het Kasteel te laten rijden. Zie ook beantwoording in paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>Zie beantwoording in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording.</p>
22-031	<p>"Beste Metropoolregio, RET en gemeente Rotterdam, Dank u voor de mogelijkheid om een reactie te geven op de plannen voor een "toekomstvast tramnetwerk". Dit is mijn persoonlijke reactie als centrumbewoner van Rotterdam en regelmatig gebruiker van de tram. [...] Geen woorden, maar daden, schrijf u in uw plan. Ik hoop, dat u uw woorden nog eens zult heroverwegen, voordat u tot daden overgaat, want aan uw plan</p>	

	<p>zitten serieuze nadelen. De reiziger op 1, 2 en 3, wordt wel gezegd over het openbaar vervoer. Ik hoop dat u dat uitgangspunt beter ter harte neemt, dan u nu in dit plan doet. Ik ben benieuwd naar uw reactie op mijn brief en naar het definitieve plan.</p> <p>1. Inleidende opmerkingen</p> <p>a. De titel van uw document luidt: "toekomstvaste tramnet". De geschiedenis leert ons, dat het tramnetwerk in het verleden zeer vaak is veranderd. Wie herinnert zich nu nog een tram op de Beukelsweg of de Bergselaan naar het Lisplein? Wat u nu als toekomstvast presenteert, is over 10 jaar weer achterhaald. De stad en de regio blijven zich ontwikkelen, de vervoersbewegingen veranderen. Dus is het goed dat u het OV-netwerk daarop aanpast, maar toekomstvast is uw voorstel zeker niet.</p> <p>b. Ik schrik er van dat u de meeste stadstramlijnen uit de roulatie wilt nemen. Juist nu de gemeente Rotterdam de stad autoluw maakt en graag ziet dat bewoners en bezoekers veel meer van het openbaar vervoer en de fiets gebruik gaan maken, gaat u drastisch in de stadstramlijnen schrappen. Dat rijmt niet met elkaar.</p> <p>c. Ik schrik van het gebrek aan ambitie in uw document: een gemiddelde snelheidsverhoging van 17 kilometer naar 21 kilometer per uur blijft een slakkengang. Nu snap ik, waarom ik in veel situaties op de fiets sneller ben dan met de tram!!!</p> <p>d. De stadstramlijnen zijn sowieso wat trager door belemmeringen van het andere verkeer, dus door deze lijnen op te heffen, gaat de gemiddelde</p>	<p>Met toekomstvast wordt bedoeld dat de MRDH en de tramgemeenten met het vaststellen van het plan een kader hebben om investeringen in en rondom de tram te doen die tenminste 10-15 jaar (en hopelijk langer) zinvol zijn. Daarmee wordt geborgd dat de beschikbare OV-middelen voor die periode effectief besteed zijn.</p> <p>Als u met stadstramlijnen bedoelt de lijnen die vooral over straatspoor rijden, dan klopt dat deels. Omdat dergelijke trajecten relatief traag en niet veilig genoeg zijn voor andere verkeersdeelnemers, stellen we voor ofwel een alternatief (andere tramlijn, metro of vervangende buslijn) aan te bieden, ofwel om ze te transformeren van straatspoor naar vrije baan (West-Kruiskade, Bergweg, Linker Rotte Kade, Oostzeedijk). We heffen ze dus niet allemaal op. We kunnen niet uitsluiten dat uit de uitwerking blijkt dat hier en daar een stuk straatspoor onvermijdelijk is.</p> <p>21 km/u klinkt wellicht traag, maar dit betreft een gemiddelde snelheid inclusief stilstand bij kruisingen en haltes. Wij vinden deze versnelling juist een stevige ambitie.</p> <p>Dit klopt, maar dat is niet voldoende. Op alle tramlijnen zal versnelling moeten plaatsvinden.</p>
--	---	---

	<p>snelheid van het resterende tramnetwerk sowieso omhoog zonder dat dit u inspanning kost.</p> <p>e. Ik vind het jammer, dat u voor dit plan niet kijkt naar het geheel van OV-lijnen: trein, metro, waterbus en bus. Pas door het hele OV-netwerk in ogenschouw te nemen en ook de toekomstplannen daarvoor mee te nemen, kunt u een goed oordeel vellen over het tramnetwerk. Zo kan ik me bij voorbeeld voorstellen, dat het eventueel opheffen van de tram naar Het Kasteel pas in ogenschouw wordt genomen, wanneer er een alternatief is in de vorm van een station "Van Nelle".</p> <p>f. U moet ook rekening houden met de nieuwe brug over de Maas tussen De Esch en Feijenoord. Volgens het gemeentebestuur zou hier een tram moeten komen. Hopelijk komt er op dit traject echt een tram. Daarmee moet u ook nu al in uw plan hier rekening houden, bij voorbeeld door de route van de nieuwe lijn te bepalen, delen van een nieuwe lijn aan te leggen en nieuwe trams te bestellen. Daarmee moet u niet wachten, totdat die brug er ligt. "</p> <p>"2. Opmerkingen bij tramlijn 4</p> <p>Ik vind het een slecht plan om tram 4 niet verder dan Station Noord te laten rijden. Reizigers naar Hilleegersberg moeten overstappen op een bus of via bus 35 naar metrostation Melanchtonweg reizen. Overstappen doen reizigers niet graag. Het betekent extra wachten in kou en regen en is al helemaal niet handig als je minder goed ter been bent of met een kindwagentje reist. Dat betekent dat u de helft van de reizigers verliest. Bus 35 is geen goed alternatief, want de bus loopt stevast vast tussen het autoverkeer op de drukke Molenlaan. Wellicht dat na 2025 enige verbetering van deze congestie optreedt na oplevering van de A16.</p> <p>De Straatweg heeft nu geen eigen perrons bij de tramhaltes, maar die kunnen wel aangelegd worden. Er is ruimte genoeg. Op de veel smallere Noordsingel, de Oudedijk en de Nieuwe Binnenweg zijn deze perrons er ook gekomen.</p> <p>Tram 4 op de Nieuwe Binnenweg!</p>	<p>Er bestaat reeds een OV-visie Rotterdam. Daarbij gaat de MRDH een nieuwe mobiliteitsvisie opstellen. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.10. Dit plan gaat over 2030 en station Van Nelle zal niet voor 2035 gerealiseerd zijn (indien dit station er komt). Tramlijn 24 wordt versterkt en ligt dichterbij Spangen dan een station Van Nelle.</p> <p>Hiervoor loopt een aparte studie die dat gedetailleerd uitzoekt. Er zullen tijdig nieuwe trams voor deze lijn worden besteld. Deze nieuwe tramlijn sluit naar verwachting goed aan op het tramnet 2030 dat we nu voorstellen.</p> <p>De gemeente Rotterdam heeft verzocht om de directe tramverbinding te behouden. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>
--	---	---

	<p>Voor wat betreft het idee om tram 4 niet meer op de Nieuwe Binnenweg te laten rijden, verdenk ik u van een salamatactiek. Eerst kort u "tijdelijk" lijn 4 in tot het Heemraadsplein en rijdt u niet meer het volledige traject tot Marconiplein. Vervolgens constateert u, dat tram 4 op het ingekorte stuk te weinig reizigers trekt. Goh, hoe zou dat nu komen? U zegt ook dat op dit deel van de lijn de passagiers maar enkele haltes meerijden, maar waarom is dat een probleem? Dit geeft juist aan, dat de tram in een behoefte voorziet! Het klopt, dat de Nieuwe Binnenweg, met name het gedeelte tussen Lage Erfbrug en 's Gravendijkwal qua verkeer hopeloos is. Als fietser vermijd ik deze route vanwege het smalle wegprofiel, de hopeloze drukte, het (parkeer) gedrag van automobilisten, de vrees met de fietsband in de tramrails klem te raken en te vallen. In plaats van de tram te skippen, pleit ik ervoor om vooral het autoverkeer te beperken. Om meer ruimte te scheppen, zou het tramverkeer ook over één spoor kunnen worden geleid, zoals dat bij voorbeeld in de Leidsestraat en de Utrechtsestraat in Amsterdam gebeurt. Als u desondanks besluit om de tramlijn op de Binnenweg te laten verdwijnen, moet u ook snel de rails verwijderen en toch het autoverkeer serieus beperken anders blijft het hier hopeloos fietsen.</p> <p>Eendrachtsplein In uw plannen zou de tram moeten rijden tot Eendrachtsplein, maar waarom u voor deze eindhalte hebt gekozen, maakt u niet duidelijk. De tram kan nu op Eendrachtsplein niet keren. De RET heeft geen tweerichtingstrams. De aanschaf van tweerichting trams voor deze lijn is natuurlijk ook een optie, maar kost vele jaren en veel geld. Om terug te komen bij uw salamatactiek, is het dan makkelijker om tram 4 tot het Centraal Station te laten rijden, want richting Eendrachtsplein rijdt er toch al een andere lijn. En ach de pessimist in me zegt, dat vervolgens dat kleine ritje tussen Rotterdam Centraal naar station Noord, tja dat kan daarna natuurlijk ook wel weg.</p>	<p>De analyses over het vervoer zijn gebaseerd op de cijfers van 2019, nog voor Corona en voor de inkorting.</p> <p>Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.3 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>De ambitie van de gemeente Rotterdam is om de tram weg te halen en om éénrichting verkeer voor auto's in te stellen zodat er alle ruimte komt voor de fietsers. Dit moet echter nog uitgewerkt worden (met bewoners en ondernemers) in de vervolgfase.</p> <p>Het voorstel om lijn 4 naar Eendrachtsplein te laten rijden is om de reizigers uit het Oude Noorden een directe verbinding met het centrum te laten behouden. Dit is voor die reizigers een belangrijke bestemming. Vanaf Centraal Station is het toch nog een stuk lopen naar het centrum. Ook blijft zo een overstap op metrolijn ABC mogelijk. Bij de uitwerking van dit nieuwe keerpunt zal ook naar tweerichtingstrams worden gekeken. Op lijn 4 tussen Centraal Station en station Noord maken juist veel reizigers gebruik van de tram. Dit deel willen we</p>
--	---	---

	<p>Uit bovenstaande is duidelijk, dat ik voor handhaving van tram 4 vanaf de Molenlaan naar in elk geval het Heemraadsplein, maar liever tot het Marconiplein ben."</p> <p>Opmerkingen bij tramlijn 7 Tram 7 (of tram 4) moet naar het Willemsplein blijven rijden. In mijn visie moet er een tram naar het Willemsplein blijven rijden. Dan is er voor reizigers een goede connectie met de Waterbus en voor bezoekers met de Spido en het Wereldmuseum. Er komen ook steeds meer mensen in het Scheepvaartkwartier te wonen. Tram 4, die in uw plannen tot Eendrachtsplein moet rijden, is ook een goede keuze. Welke lijn deze verbinding verzorgt, doet er niet toe. Het Willemsplein wordt ook gebruikt door de historische lijn 10, dus dit traject moet sowieso in stand blijven.</p> <p>"Tram 7 naar Nieuw Kralingen is problematisch In uw voorstel wilt u tram 7 vanaf de Pijperstraat naar het noorden laten rijden. Dan blijven de hierboven genoemde knelpunten bestaan. Het is ook de vraag of een tram naar Nieuw Kralingen voldoende reizigers gaat opleveren. Het vervoerspotentieel van deze nieuwe buurt met zo'n 800 woningen, dus ± 2.000 bewoners met vermoedelijk een hoog autobezit, is waarschijnlijk niet zo groot en alleen tijdens mooie zomerdagen zal de tram wat meer reizigers trekken van / naar het Kralingse Bos. Om dit te realiseren moet u veel inspanning verrichten, want er liggen nu geen rails naar het bos. Het plan voor Nieuw Kralingen voorziet niet in een tram, dus dat betekent ook aanpassing van het bestemmingsplan en waarschijnlijk ook weerstand van de bewoners van deze nieuwe buurt. Bus 38 bedient Crooswijk ook, maar beter en fijnmaziger en kan met een ommetje ook Nieuw Kralingen bedienen. De bus is sneller en wendbaarder dan de tram, maar bus 38 is niet zo betrouwbaar. De bus rijdt nu maar 2x per uur, ritten naar Crooswijk vallen de</p>	<p>versterken door meer vrije baan te introduceren en de frequentie te verhogen. Dit is een toekomstvast tracé.</p> <p>Vooralsnog zal de traminfrastructuur in het Scheepvaartkwartier blijven liggen.</p> <p>De potentie van lijn 7 zit in nieuwe bewoners van Nieuw Kralingen en van bezoekers van het Kralingse Bos en Plas, een van de drukte recreatiegebieden van de regio. We vinden dat deze route meer potentie voor een tram heeft dan de huidige routen van tramlijn 7 in Kralingen.</p>
--	---	---

	<p>laatste tijd regelmatig uit en de bus rijdt niet meer op zondag. Met een veel betere dienstregeling en eventuele grotere dubbelgelede bussen kan bus 38 naar Crooswijk net zo goed tram 7 naar Nieuw Kralingen vervangen.</p> <p>"Tram 7 moet door Kralingen blijven rijden Regelmatig reis ik tussen het centrum en Kralingen naar onder andere het Kralingse Bos. De halte van tram 7 is voor mijn deur en de tram levert me direct af op mijn bestemming, meestal halte Mecklenburgerlaan of Essenlaan. Misschien zeggen uw statistieken iets anders, maar ik zie dat tram 7 meestal goed is bezet. U schrijft dat het traject door Kralingen wel weg kan, omdat ook de metro hier rijdt. Dat klopt maar heel gedeeltelijk. Tram en metro hebben maar één corresponderende halte: Voorschoterlaan. Tram 7 bedient ook Kralingen West. In de omgeving van de haltes Jericholaan, Vlietlaan en Boezemsingel met onder andere woonzorgcentrum Hoppesteijn en de seniorenwoningen van de Koninginnetoren bedient de tram zo'n 4.300 adressen, ruim 10.000 bewoners. Als tram 7 verdwijnt, is er geen ander openbaar vervoer voor de bewoners in deze buurt, want de metro komt hier niet. "</p> <p>" Maak tram 7 sneller Tram 7 kan veel sneller worden gemaakt door de tram via de Goudsesingel te laten rijden. Nu loopt de tram vast in de Jonker Fransstraat voor dubbel geparkeerde bezorgbussen en raken fietsers bij het verkeerslicht Jonker Fransstraat / Goudsesingel tussen tram en autoverkeer klem. Ook het kruispunt Linker Rottekade / Crooswijksestraat bij de Zaagmolenbrug vormt voor alle weggebruikers een gevaarlijke oversteek. Daarnaast vormt de Pijperstraat net zo'n flessenhals als de Zaagmolenstraat, waar tram, auto's en fietsers elkaar enorm hinderen en basisschoolleerlingen op de fiets door de chaos moeten laveren. Geert Kloppenburg heeft deze situatie gefilmd; zie:</p>	<p>Een nieuwe buslijn 50 is het alternatief voor tramlijn 7 in Kralingen. De route en locatie van haltes zal in overleg met de bewoners worden onderzocht.</p> <p>In het PTT zit ook de maatregelen om tramlijn 7 te versnellen door meer vrije baan. Dit zal in een volgende fase worden uitgewerkt. Daarin komen uw aandachtspunten terug.</p>
--	---	--

<p>hΣps://youtu.be/-CVXa4ynhFE. De problematiek in de Pijperstraat is op te lossen. Want waarom moet er zo nodig aan beide kanten geparkeerd worden? De parkeerplaatsen kunnen plaatsmaken voor een veilig fietspad. "</p> <p>"Een "snelle" bus 50 tussen Melanchtonweg en Kralingen biedt geen soelaas Voor Kralingen biedt een bus naar Metro Melanchtonweg geen oplossing. U zegt dat deze bus een snellere verbinding met Den Haag Centraal oplevert. U zegt dat nu de snelste route via Schiedam Centrum in 51 minuten mogelijk is. Dat klopt niet. De snelste route van Kralingen naar Den Haag Centraal loopt via station Blaak, waar je op de trein kan overstappen. Deze route kan volgens de reisplanner in 47 minuten worden afgelegd, maar soms ook al in 43 minuten. Een overstap op metro E via Beurs is vrijwel net zo snel. Veel reizigers zullen via Beurs richting Den Haag Centraal reizen, omdat dit goedkoper is en voor een reis met de metro en de NS twee abonnementen of kaartjes nodig zijn. Deze bus zal ook regelmatig vastlopen op de Gordelweg en in het Muizengaatje. Nu al is er regelmatig congestie op de Gordelweg en dat wordt straks alleen maar meer als het verkeer vanaf de Verlegde Bosdreef via de Gordelweg moet rijden. Ook het Muizengaatje (de onderdoorgang bij Station Noord) is een berucht congestiepunt. "</p> <p>"4. Opmerkingen bij tramlijn 24 Tram 24 moet sneller Regelmatig reis ik tussen Rotterdam Centrum en Vlaardingen – Holy. Soms doe ik dat met tram 24. Handig, want de tramhalte Stadhuis is vlakbij mijn huis. Onhandig, want de tramlijn is veel te traag. De tram ondervindt veel vertraging op de West-Kruiskade. Druk verkeer en dubbel geparkeerde auto's zijn de oorzaak en de handhaving is onvoldoende. Soms staat ook nog eens de Mathenesserbrug open. Met de fiets, soms in combinatie met de metro, ben ik sneller.</p> <p>Verbeter de overstap op Nieuwland De overstap op metrostation Nieuwland van metro op de tram en andersom is onhandig. De halte was vroeger onder het station, zodat je makkelijk kon</p>	<p>Een precieze dienstregeling is nu nog niet te maken. Daarvoor is enerzijds een uitwerking van lijn 50 nodig en anderzijds een uitwerking voor verbetering van het treinverkeer op de Oude Lijn (MIRT-verkenning). Wel is het zo dat de E-lijn nu al een aantrekkelijke verbinding met Den Haag is. De frequentie van de E-lijn zal in de toekomst ook verder toenemen.</p> <p>Voor een goede doorstroming van buslijn 50 kan soms aparte businfrastructuur behulpzaam zijn (net als voor de tram). Dit zal onderzocht worden in de volgende fase, evenals de verkeerscirculatie van het autoverkeer.</p> <p>Op de West-Kruiskade komt een vrije(re) baan voor de tram.</p> <p>Er is voor gekozen om de tram dichterbij het ziekenhuis te leggen. Dat is een belangrijke bestemming. De overstap op de metro is ook mogelijk op station Schiedam Centrum.</p>
--	---

	<p>overstappen, maar al weer een hele tijd geleden is de tramhalte verplaatst naar het noorden. Wie dit heeft verzonnen en bestuurlijk heeft goedgekeurd, zit waarschijnlijk alleen in de auto. De overstap moet echt beter! "</p>	
<p>23-040</p>	<p>Inspirerend, die lijvige studie 'Plan Toekomstvast Tramnet Rotterdam'. De kern van deze studie zit misschien wel in het woord toekomstvast. Bijgevoegd dan ook een voorstel om op te nemen in uw verdere planvorming. En wel..."zet in op trams zonder bovenleiding"...</p> <p>Zet in op een tramnet zonder bovenleidingen. Dat maakt de stad rustiger en mooier in aanzicht en daar waar nu een paal staat zou een boom kunnen staan. Meer bomen in de stad is óók een toekomstvaste visie van de stad Rotterdam. Rotterdam zou zelfs een voorbeeldstad kunnen worden voor anderen, door in te zetten op trams zonder bovenleiding. Door mee te werken aan verdere ontwikkeling van dit soort tramvervoer. (Op accu's, op waterstof etc. ?). Doen dus ! Ik zal de ontwikkelingen blijven volgen."</p> <p>"Trams zonder bovenleiding in Bordeaux</p> <p>Bovenleidingloze tram in Bordeaux</p> <p>Er zijn momenteel meerdere technieken in ontwikkeling die een elektrische tram zonder bovenleiding mogelijk maken. Nadat op GroningerTram.com eerder de Japanse 'accutram' SWIMO behandeld is, nu aandacht voor het Franse systeem Alimentation par le Sol (ApS): "voeding door de bodem". Het is zeer onzeker of deze nieuwe technieken binnen een aantal jaar stabiel genoeg zijn om in te voeren in Groningen. In januari 2009 heeft het projectbureau gezegd de ontwikkelingen in de gaten te houden, maar ook is aangegeven dat zulke trams alleen gebruikt zullen worden als bewezen is dat ze goed werken. Momenteel maken de trams in Bordeaux gebruik van ApS. Het ApS-systeem</p> <p>ApS schematisch</p>	<p>Bovenleidingloos rijden zal nog worden onderzocht in de vervolgfase.</p> <p>Bovenleidingloos rijden m.b.v. een derde rail is een enorme investering waardoor de hele stad op de schop moet. Dit wordt nog onderzocht.</p>

	<p>Het ApS-systeem maakt gebruik van een derde rail. Een systeem met een derde rail wordt ook vaak gebruikt bij metro's en soms bij treinen. Voordeel van een derde rail ten opzichte van bovenleiding bij metro's is dat er minder storingen optreden. Er is immers geen kans op een draadbreek. Belangrijkste nadeel van een derde rail is de kans op elektrocutie, de rails is makkelijker aan te raken dan bovenleiding. Dit nadeel zorgt er voor dat de derde rail wel bij metro's en treinen gebruikt wordt, maar niet bij trams. Omdat de tram door straten rijdt waar ook mensen lopen, is de kans dat iemand geëlektrocuteerd wordt veel groter.</p> <p>Bij trams heeft een derde rail nog wel een extra voordeel. Omdat er geen bovenleidingen nodig zijn wordt het straatbeeld minder verstoord. Om gebruik te maken van de voordelen, maar het nadeel weg te werken, heeft het Franse bedrijf Innorail sinds 2000 ApS ontwikkeld. Het verschil met een klassieke derde rail is dat de derde rail bij ApS uit verschillende segment is opgebouwd. De elektrische segmenten zijn elk acht meter lang, met daartussen 'neutrale' segmenten van drie meter. De elektrische segmenten staan alleen onder stroom op het moment dat er een tram overheen rijdt. Zo staan er nooit meer dan twee segmenten onder stroom en is het op andere plekken ongevaarlijk om de derde rail aan te raken.</p> <p>ApS in Bordeaux</p> <p>De derde rail</p> <p>De bevolking van Bordeaux sprak zich in eerste instantie uit tegen de komst van een tram. Om de mensen te overtuigen dat er toch een tram moest komen heeft Innorail ApS ontwikkeld. Momenteel is van de 43 kilometer tramlijn in Bordeaux 12 kilometer uitgevoerd zonder bovenleiding. Omdat ApS een stuk duurder is dan een tramlijn met bovenleiding is in de buitenwijken wel bovenleiding aangelegd. Ondanks uitgebreide testen van het ApS-systeem waren er in Bordeaux in de eerste jaren na de opening in 2003 veel storingen. Er waren bijvoorbeeld problemen met regenwater wat de stroomoverdracht dwarsboomde. Omdat er zo veel fout ging stelde de</p>	
--	--	--

	<p>gemeente Bordeaux begin 2005 een ultimatum: aan het eind van het jaar zou minimaal 99% van de trams zonder problemen moeten kunnen rijden. Sinds 2005 is er veel vooruitgang geboekt en momenteel werkt het systeem over het algemeen goed. In 2006 heeft het project zelfs een innovatieprijs gekregen.</p> <p>ApS in andere steden</p> <p>Omdat het systeem de laatste jaren redelijk goed werkt in Bordeaux, zijn er meer steden geïnteresseerd in het invoeren van ApS. Het meest concreet lijken daarin de Franse steden Angers en Reims en de Arabische stad Dubai te zijn. Ook Barcelona, Florence, Washington en Brasilia hebben interesse getoond. Het projectbureau RegioTram in Groningen heeft nooit specifiek ApS genoemd als mogelijkheid voor de tram in Groningen. Aangezien aanleg en onderhoud duurder zijn dan bij een gewone tramlijn is de kans in ieder geval klein dat ApS buiten de binnenstad gebruikt zal worden."</p>	
24-041	<p>Naar ik heb begrepen beslist de 'metropoolregio' over het openbaar vervoer in de regio en dus ook in Rotterdam.</p> <p>Met dit bericht reageer ik op de plannen die er liggen waarvan een onderdeel is het inkorten van tramlijn 4 , waarbij de tram op dat gedeelte wordt vervangen door een busverbinding.</p> <p>[...]</p> <p>Het inkorten van tramlijn 4 zal voor bewoners van Hilligersberg, waaronder ook veel ouderen die van de tram gebruik maken een groot probleem opleveren. Een busverbinding tussen Hillegersberg Noord en Station Noord lost het probleem slechts zeer ten dele op. De tram is makkelijker toegankelijk dan een bus, zeker voor degenen die slecht ter been zijn en een overstap maakt het alleen maar nog moeilijker. Voor een aantal van huidige gebruikers van de tram zal de oplossing zijn vaker de auto nemen en vervolgens de parkeerproblemen en de hoge parkeerkosten in de binnenstad voor lief nemen. Dit lijkt mij in strijdig met de, door veel bewoners van Hilligersberg gesteunde, plannen om de binnenstad autoluw te maken. Degenen die geen gebruik meer kunnen maken van de auto kunnen de stad niet meer in.</p>	<p>De gemeente Rotterdam heeft verzocht om tramlijn 4 te behouden. Zie ook de beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>

	<p>"De voorgestelde oplossing om de metro vanaf station Melanchton te nemen levert problemen op: overstappen vanuit de bus is moeilijk en als je er met de auto heen wil: het parkeerterrein daar is vrijwel altijd vol.</p> <p>Behalve voor ouderen hebben de plannen grote gevolgen voor de scholen en alle zorginstellingen die nu met tram 4 worden bereikt. Ik neem aan dat zij voor zich zelf spreken, maar ik wijs erop dat de scholen afhankelijk zijn van de leerkrachten en de zorginstellingen van de verzorgenden.</p>	
25-044	<p>De BKO heeft kennisgenomen van het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) van de MRDH van 7 februari j.l., de reacties van de wijkraden daarop en de reactie van het College van B&W van Rotterdam aan de Rotterdamse gemeenteraad. Bij de BKO zijn veel bezorgde reacties van buurtbewoners binnengekomen, vanwege het verdwijnen van lijn 7 in Kralingen, maar ook vanwege het wegvallen van veel andere verbindingen met andere wijken. Lijn 7 is een belangrijke verbinding voor inwoners van Kralingen met bestemmingen zoals De Doelen, Schouwburg, Centraal Station en omgeving Meent.</p> <p>BKO voelt zich genoodzaakt om hun stem hier te laten horen, want dit plan is niet alleen rampzalig voor de ouderen van nu (die hun toegang tot de maatschappelijke voorzieningen verliezen), maar ook voor de Rotterdammer van straks: die een duurzame, veilige en groene manier van vervoer in rook ziet opgaan.</p> <p>Nergens in West-Europa wordt vandaag de dag een tramnet zo grondig wegbezuinigd als in Rotterdam. Overal hebben beleidsmakers, ambtenaren en politici juist ingezien dat trams een duurzame en veilige vorm van vervoer zijn en een belangrijke sociale functie vervullen voor inwoners van een stad. Het is dan ook geen verrassing dat veel steden die in de jaren '50 en '60 hun tramlijnen schraptten, daar nu spijt van hebben. Utrecht, Luik en vele Franse steden hebben hun trams weer teruggebracht en met succes.</p> <p>Waarom zou Rotterdam, nu de leefbaarheid van de stad onder druk staat, het aantal inwoners toeneemt en de auto steeds minder relevant wordt, de tram in de ban doen en geen volwaardige alternatieven aanbieden?</p>	

	<p>Daarom de oproep: haal dit plan van tafel, investeer in de tram en zorg er voor dat Kralingen op een prettige manier bereikbaar is en blijft.</p> <p>Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat er in het PTT heel veel argumenten zijn “gebruikt en gezocht” om het enige doel (bezuinigen) te rechtvaardigen. Wij verbazen ons dan ook over de mate van deskundigheid en de samenstelling van de projectgroep die het rapport heeft opgesteld. Van deskundige mobiliteitsadviseurs en beleidsambtenaren bij de MRDH, RET en gemeente Rotterdam mag verwacht worden dat zij ook andere opties dan het rücksichtslos bezuinigen bij het opstellen van het PTT in beschouwing nemen!</p>	<p>Het plan toekomstvast tramnet heeft juist als doel om de tram te versterken om veel meer reizigers te kunnen vervoeren. Daarvoor is het wel belangrijk om schaarse OV-middelen efficiënt in te zetten. Er zijn in de vorige fase verschillende opties geanalyseerd. Voor Kralingen is de keuze gemaakt om een vervangende bus in te zetten.</p>
26-045	<p>Ik heb de plannen doorgelezen voor de toekomstplannen van het tramnet in Rotterdam. Het lijkt erop dat de trage delen van het net verdwijnen om zo ook de gemiddelde snelheid te kunnen ophogen.</p> <p>[...]</p> <p>Een aantal punten ben ik het zeker mee eens zoals het verdwijnen van lijn 7 in Kralingen en lijn 21 in Woudhoek. De plannen om lijn 4 naar Hilligersberg op te heffen begrijp ik echter niet. Is er niet overwogen om de helft van de ritten door te rijden? Dus iedere 20 minuten een tram naar Hilligersberg. Daarnaast merk ik ook op dat lijn 8 in Noord verdwijnt. Dit terwijl lijn 8 juist de drukke lijn is van de twee tramlijnen over de linker Rottekade.</p> <p>Ik denk dat het belangrijk is dat men de sociale functie van de tram niet vergeet.</p> <p>Dit plan staat ook deels echt haaks op alle beleidsplannen om meer mensen in het Ov te krijgen.</p>	<p>Zie beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>Zie beantwoording in paragraaf 2.8 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>Met het plan zullen juist meer mensen met de tram en dus het OV gaan reizen, vooral omdat we veel tramlijnen versnellen en frequenter maken.</p>
27-046	<p>"Betreft: reactie op Concept- Plan Toekomstvast Tramnet 2030 (PTT)</p> <p>U zult wel denken: wat moet een inwoner van de stad Groningen met het PTT 2030 en waarom ontvangen wij een inspraakreactie? De reden is dat ik jarenlang in Rotterdam heb gewoond, mijn familie daar vandaan komt en ik een grote fan van Rotterdam ben. Daarnaast ben ik opgeleid tot</p>	

	<p>verkeerskundige en heb als senior beleidsmedewerker veel kennis en ervaring opgebouwd met werken bij NS, provincie en gemeente Groningen en als docent bij Ruimtelijke Ontwikkeling bij de NHL Stenden hogeschool in Leeuwarden. In die hoedanigheid heb ik veel belangstelling en kennis op het gebied van openbaar vervoer.</p> <p>In de pers, de berichtgeving van de MRDH en in vakliteratuur heb ik gelezen over het PTT 2030. Toen ik het rapport had gelezen ontstond bij mij een onbestemd gevoel: WAT GEBEURT HIER??? Naast versterking van bestaande tramlijnen (de 20-ers) worden cruciale tramlijnen die voor de ontsluiting van een groot aantal woongebieden op de rechtermaasoever de nek omgedraaid: de lijnen 4, 7, 8 en een gedeelte van lijn 21 in Schiedam. Van de lijnen 4, 7 en 8 blijven geamputeerde trajectgedeelten over als een 'doekje voor het bloeden' (zie kaartbeeld 1 op pagina 5). U zult het met mij eens zijn dat een beetje weldenkend mens zal kunnen vaststellen dat voor een grote groep inwoners van Rotterdam dit uiteindelijk de opheffing van drie belangrijke tramlijnen betreft.</p> <p>In mijn reactie zal ik op een aantal onderdelen van het plan ingaan: algemeen, duurzame mobiliteit, kosten en opbrengsten, infrastructuur, de bus als alternatief, reistijd, verkeersveiligheid, de nieuwe oeververbinding (NOV), stremmingen en omleidingen en cultuur en toerisme. Tenslotte ga ik in op enkele specifieke aspecten van de lijnen 4, 7 en 8. Algemeen Met veel belangstelling heb ik het concept Plan Toekomstbestendig Tramnet 2030 (PTT) gelezen, Ik ben echter nogal geschrokken van de invulling van het begrip "toekomstbestendig", want in feite is het PTT een ordinaire bezuinigingsmaatregel, waarvoor de stadstramlijnen 4, 7 en 8 moeten bloeden. In het PTT worden heel veel argumenten "gebruikt cq gezocht" om het enige doel (bezuinigen, bezuinigen) te rechtvaardigen. Ik heb mij al lezende dan ook verbaasd over de mate van deskundigheid bij de projectgroep die het rapport heeft opgesteld. Er is van een zeer eenzijdige</p>	
--	---	--

	<p>benadering uitgegaan in plaats van dat er nagedacht is over het anders invullen van de bezuinigingsoperatie (€ 4,0 mln. op jaarbasis), bijvoorbeeld door de afschrijvingstermijn van de infrastructuur te verlengen.</p> <p>Ook neemt met de stijging van het aantal inwoners, de BDU-uitkering van het Rijk naar de MRDH toe en blijft niet, zoals het rapport suggereert, gelijk. Ook kunnen de bestuurders van de MRDH ervoor kiezen om minder in auto-infrastructuur te investeren en meer in exploitatie van het openbaar vervoer. Zij kunnen daarbij een voorbeeld nemen aan de provincie Groningen die "eigen geld" in de exploitatie van het openbaar vervoer steekt, naast de BDU-bijdrage die zij van het Rijk ontvangt. Waarom zou de gemeente Rotterdam dit niet kunnen doen? In het PTT wordt volledig voorbij gegaan aan de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. In de afgelopen tijd heeft de pers hieraan meerdere malen aandacht besteed, zoals in het TV programma Pointer, naar aanleiding van een studie van het Planbureau voor de Leefomgeving. Aan de maatschappelijke trends, zoals vergrijzing, voorzieningen (onderwijs, gezondheidszorg, etc.) op grotere afstand en het langer zelfstandig thuis wonen van senioren, wordt in het PTT 2030 geen enkele aandacht besteed. Daarnaast werkt Rotterdam aan het tegengaan van armoede; in veel wijken is sprake van vervoersarmoede en juist in wijken als het Oude Noorden, Kralingen-west, Spangen, Bospolder-Tussendijken en het Kleiwegkwartier kunnen de lijnen 4, 7 en 8 bijdragen aan het verbeteren van de toegankelijkheid van onderwijs en banen. Deze tramlijnen vervullen dus een cruciale functie in het tegengaan van de tweedeling in de maatschappij en zorgen ervoor dat (vervoers)armoede wordt teruggedrongen. Opheffen zal er toe leiden dat mensen die het al niet makkelijk hebben, nog meer de toegang tot de maatschappij wordt ontzegt, met alle gevolgen van dien. Kortom: van deskundige mobiliteitsadviseurs bij de MRDH, RET en gemeente</p>	<p>Afschrijving van infrastructuur is niet een keuze. De afschrijvingstermijn komt overeen met de levensduur. Infrastructuur niet tijdig vervangen leidt tot verstoringen en wellicht onveilige situaties.</p> <p>Er is geen sprake van toename van de BDU met de groei van het aantal inwoners. De BDU wordt alleen geïndexeerd met de kostenstijging van het OV. Daarmee komen er dus niet meer middelen beschikbaar.</p> <p>De gemeente Rotterdam investeert reeds vele miljoenen in het OV, namelijk door vrij reizen voor kinderen en ouderen mogelijk te maken.</p> <p>Zie beantwoording in paragraaf 2.8 van de Nota van Beantwoording.</p> <p>De gemeente Rotterdam heeft om aanvullend vervangend busvervoer verzocht voor de Nieuwe Binnenweg en Spangen.</p>
--	---	---

	<p>Rotterdam en beleidsambtenaren op zowel het fysieke als sociale domein bij de gemeente Rotterdam mag verwacht worden dat zij andere opties in beschouwing zouden hebben genomen, dan het rücksichtslos bezuinigen bij het opstellen van het PTT, onder het motto: een wijde blijk verruimt het denken! Duurzame mobiliteit Rotterdam zet in op vergroening, klimaatmaatregelen, mobiliteitstransitie, een inclusieve samenleving en gezondheid van haar inwoners. In dit verband verwijs ik naar het eigen beleid van de gemeente waar in de begroting 2023 het volgende is opgenomen: "Gelijke kansen voor Rotterdammers in een inclusieve samenleving. Daar zet de gemeente zich voor in. Centraal daarbij staan bestaanszekerheid en gelijkwaardigheid". Duurzame mobiliteit is nodig om de mobiliteitstransitie te realiseren en openbaar vervoer is daarvoor een belangrijk instrument. Uit recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) blijkt, "dat de manier waarop mensen reizen nu sneller verandert dan 20 jaar geleden, vooral in de steden waar het ov een essentiële rol speelt. Andere factoren, waaronder de fietsvriendelijkheid en strikt parkeerbeleid, lijken een onderschatte invloed op het ov-gebruik te hebben. Voldoende ov-capaciteit en kwaliteit zijn een trekker van nieuwe reizigers, maar vooral een voorwaarde om de extra reizigers te kunnen vervoeren". Kortom: in plaats van het wegbezuinigen van tramlijnen moet er met promotie en tariefstelling worden ingezet op een toename van het aantal trampassagiers. Een aantrekkelijk abonnement, zoals in Duitsland (klimaatticket voor € 49,=; deelstaat Berlijn: € 29,=) kan nieuwe reizigers trekken. Juist een stad als Rotterdam en vervoerder RET die klimaat, vergroening en duurzame mobiliteit hoog in het vaandel hebben staan, moeten een dergelijk product invoeren én tegelijkertijd stappen zetten om de automobilititeit te beperken. Kosten en opbrengsten In het PTT (tabel 2 op pagina 42) is een overzicht opgenomen van kosten en opbrengsten van de tramlijnen in Rotterdam. Hieruit blijkt dat de reizigersopbrengsten en de exploitatiekosten elkaar dekken. Het infra-onderhoud en de kapitaallasten bedragen € 45 mln. op jaarbasis. Het vervangen van tramlijnen door buslijnen betekent hogere exploitatiekosten</p>	<p>Dit is een van de belangrijkste doelen van het PTT: de inzet van de beschikbare OV-middelen zo herschikken dat het tramnet versterkt kan worden: hogere frequenties en sneller (dus meer capaciteit en aantrekkelijker).</p> <p>De regionale overheden en vervoerders hebben dit voorstel aan het Rijk gedaan, maar hiervoor zijn geen middelen vrijgemaakt. Regionale tariefsverlaging leidt wellicht tot meer reizigers, maar ook tot netto lagere opbrengsten.</p>
--	---	--

	<p>voor de bus. Aan het bussysteem moeten ook de kosten van onderhoud en beheer van de weginfrastructuur worden toegerekend. De vraag is overigens ook of bij de € 45 mln. voor de traminfrastructuur geen oneigenlijke kosten zijn meegenomen (aanpak wegprofiel etc.). Overigens ontbreekt een navolgbare onderbouwing van de in tabel 2 van het PTT opgenomen kosten. Bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 is veel geld gestoken in het veiliger maken van de infrastructuur (aanleg vrijliggende fietspaden, tramhaltes) als in de traminfrastructuur (rails en vrij robuuste bovenleiding). Opvallend is dat bij de reconstructie van de Oudedijk in 2011/2012 er trambovenleiding is aangebracht met de uitstraling van een NS-spoorlijn. Een enorme hoeveelheid spandraden, dit in tegenstelling tot lijn 5 in Schiebroek of lijn 4 op de Straatweg waar de rijdraad op eenvoudige wijze aan de spandraad is aangebracht. Juist een dergelijke bovenleiding-uitvoering als op de Oudedijk draagt bij aan hoge onderhoudskosten en investeringslasten en werkt kostenverhogend voor de tramexploitatie.</p> <p>Tenslotte: de investeringen voor het PTT zijn geraamd op € 50 tot € 60 mln. U zult het met mij eens zijn dat de realiteit is dat investeringslasten altijd hoger uitvallen. Uitgaande van een percentage van 25% kostenverhoging bedragen de investeringslasten € 63 tot € 75 mln. (!). De bezuinigingsopgave van de MRDH bedraagt € 4,0 mln/jaar. Dit betekent dat de exploitatie van de lijnen 4, 7 en 8 nog minstens 15 tot ca. 20 jaar gecontinueerd kunnen worden!</p> <p>Infrastructuur De MRDH schrijft in het persbericht van 7 februari jl. dat straten waar de tram verdwijnt groener en duurzamer zullen worden. De MRDH is geen wegbeheerder, dat is de gemeente. Daarnaast is het een drogreden dat een straat waar geen tram (meer) rijdt groener is... In het PTT en de Collegebrief is aangegeven dat in een stadstraat waar een tram rijdt geen snelheidsremmende maatregelen (drempels, plateau) kunnen worden aangelegd. Busreizigers (en chauffeurs!) zitten echter niet te wachten op een busreis over drempels, terwijl de tram als natuurlijke snelheidsremmer fungeert. Er zijn echter goede voorbeelden waar tram, fietsverkeer en</p>	<p>Dit betekent dan ook dat er nu niet geïnvesteerd kan worden in versnelling en hogere frequenties, waardoor er geen tot minder reizigersgroei zal optreden (en er dus ook niet minder mensen met de auto gaan). De tram zal dan eerder nog langzamer en onaantrekkelijker worden.</p> <p>Verbeteren van verkeersveiligheid is een belangrijk en urgent speerpunt van de gemeente. Dit is ook belangrijk veel het stimuleren van fietsverkeer. Met tramrails is er niets mogelijk. Zonder tramrails is er veel mogelijk, ook maatregelen waardoor er bussen kunnen gaan of blijven rijden.</p>
--	---	---

<p>(beperkt) autoverkeer goed samengaan, zoals de Sarphatistraat in Amsterdam en diverse tramtrajecten in Brussel.</p> <p>Daarnaast het punt over veiligheid en fietsers. Er wordt genoemd dat, net als op de Nieuwe Binnenweg, de tramrails onveilig zijn voor fietsers. Maar op een klein stukje Vlietlaan na, rijdt de fietser nergens direct naast of op de trambaan, maar overal op eigen fietspad. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Oostzeedijk, waar de tram wel blijft. Bovendien zijn Rotterdammers al meer dan 100 jaar gewend aan het fietsen in straten waar de tram rijdt.</p> <p>Voorbeeld: de Oudedijk is 10 jaar geleden volledig heringericht en voorzien van geasfalteerde vrijliggende fietspaden. Als lijn 7 daar verdwijnt en de tramrails worden verwijderd ontstaat er voor het autoverkeer een racebaan; het lijkt mij volstrekt onrealistisch dat er van de Oudedijk een groene, 30 km/u straat wordt gemaakt (conform Duurzaam Veilig: Erftoegangsweg), omdat fietsers dan op de rijbaan moeten fietsen en de kwalitatief goede én veilige fietsvoorziening wordt verwijderd. Dit zullen inwoners, weggebruikers (met name fietsers), ouders met jonge kinderen en actieve senioren niet begrijpen, en neem ik aan u ook niet! Kortom: dit is het paard achter de wagen spannen!</p> <p>Op bijgaande kaarten zijn de tramlijnen volgens het PTT (in zwart) opgenomen; in rood de vervallen tramtrajecten. Daarnaast (in gestippeld rood) de tramtrajecten die er nog wel zijn maar niet meer in de reguliere dienst gebruikt worden. Ik kom tot schrikbarende aantallen: ca. 13 km wordt opgeheven in het kader van het PTT en er ligt ruim 6,5 km "ongebruikte" tramrails in Rotterdam. Dit alles op de Rechter Maas Oever (RMO). Kortom: kwalitatief goede railinfrastructuur die een belangrijke impuls kan geven aan het realiseren van het duurzame mobiliteitsbeleid van de gemeente, het vergroenen en leefbaarder maken van de prachtige stad Rotterdam maar die er ongebruikt bij ligt! Verspilling van geld en infrastructuur. Op zuid zijn er nauwelijks aanpassingen.</p> <p>De bus als alternatief In het PTT wordt gesproken over alternatieve vormen van vervoer op trajecten waar de tramlijnen 4, 7 en 8 het veld moeten ruimen. Zo gaat er een nieuwe buslijn 50 (zie kaartbeeld 1 op pagina 5) rijden over de</p>	<p>In het plan zitten ook maatregelen om goede situaties te creëren voor tram, fiets en beperkt autoverkeer, zoals op de West-Kruiskade, Bergweg, Oostzeedijk en Linker Rottekade. Straten als de Nieuwe Binnenweg en de Zaagmolenstraat zijn echter te smal.</p> <p>Het plan is om de Oudedijk aan te passen aan duurzaam veilig voorschriften (niet als erftoegangsweg, maar als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u). De exacte inrichting vindt plaats in overleg met bewoners. Dus bus kan hierin ook een plek krijgen. Met rails kan dit niet.</p>
--	---

<p>Gordelweg naar station Noord. Lijn 50 rijdt vanaf de Oudedijk via de Jericholaan naar de Kralingse Plaslaan en Boezemlaan: in de Jericholaan (30 km/u!) liggen verkeersdrempels en bij de Kralingse Plaslaan moet voorrang worden verleend aan het autoverkeer. Bewoners van de Jericholaan zitten niet te wachten op een bus in hun straat Maar waar lijn 7 moet wijken vanwege fileproblematiek, wordt er als alternatief voorgesteld om deze busverbinding in te stellen via één van de meest filegevoelige doorgaande wegen van Rotterdam! Onbegrijpelijk!!</p> <p>Het argument dat de bus beter in "groene straten" past (30 km/uur) snijdt geen hout. Een bus heeft meer ruimte nodig dan de tram en scoort in klantwaardering in veel gevallen lager dan een tram.</p> <p>Daarnaast wordt de bus aangeprezen (zie de brief van het College van 22 maart jl.) als een flexibel alternatief. Dat is juist een negatief punt van de bus. Routewijzigingen zijn makkelijk te introduceren en opheffen ook... De tram is een structurerend element in de ruimtelijk ordening hetgeen betekent dat het voor bewoners duidelijk is dat waar tramrails liggen, er ook daadwerkelijk een tram rijdt! Als we naar andere plekken in Rotterdam kijken waar bussen als vervanging voor trams werden geïntroduceerd, dan zijn deze buslijnen wegbezuinigd, zoals in Crooswijk, waar lijn 38 in tegenstelling tot tramlijn 15 vroeger, 's avonds niet meer rijdt en overdag slechts om het half uur.</p> <p>Reistijd Op pagina 21 van het PTT is aangegeven dat de gemiddelde snelheid van de tram is gedaald van 18,5 km/u in 2005 naar 17,6 in 2015. Wanneer ik van de tram in Rotterdam gebruik maak valt mij op dat de tram geen (absolute) prioriteit (meer!) heeft bij verkeersregelininstallaties (VRI's), zoals het Hofplein, Oostplein, Stadhoudersweg/Schiekade en op de Bergweg. In het verleden had de tram prioriteit op het Hofplein en ook op de Schiekade. Mij is onbekend waarom deze reistijdbevorderende maatregel is teruggedraaid. Om het gebruik van de tram te stimuleren, de exploitatiekosten terug te dringen is het geven van prioriteit bij VRI's een voorwaarde. Het beleid om de tram bij VRI's prioriteit te verlenen past in het gemeentelijk beleid om de mobiliteitstransitie met concrete maatregelen inhoud te geven. Voorbeeld: in</p>	<p>De route, locatie van haltes en mogelijk noodzakelijke doorstromingsmaatregelen zal in overleg met bewoners worden uitgewerkt in de volgende fase. We passen in de kaartbeelden de route aan naar de huidige route van tramlijn 7 (via Goudse rijweg).</p> <p>Bus en tram scoren in Rotterdam vergelijkbaar in klantenwaardering, respectievelijk een 8,1 en een 8,0 in 2022.</p> <p>Meer prioriteit van verkeerslichten is een van de voorgestelde maatregelen. Dit is echter niet voldoende. Er zal bij de uitwerking naar alle elementen van de tram in haar omgeving gekeken worden. Overigens is prioriteit niet altijd mogelijk omdat ook fietsverkeer sneller en aantrekkelijker kan worden met minder wachten bij verkeerslichten. Ook voor autoverkeer is enige mate van doorstroming nodig.</p>
--	--

	<p>een stad als Groningen heeft het streek- en stadsbusvervoer absolute prioriteit VRI's wat zorgt voor een snellere reistijd zodat op de busexploitatie bespaard kan worden. Ten aanzien van reistijd kan worden opgemerkt dat dit tegenwoordig een minder belangrijk aspect voor reizigers is dan in het verleden. Met de komst van smartphones (what's app), tablets (mail checken) etc. is reistijd vaak werktijd geworden.</p> <p>Verkeersveiligheid In het PTT staat op pagina 22 een paragraaf over verkeersveiligheid en wordt gesteld dat de tram bij een aantal wegen met straatspoor betrokken is bij ongevallen. Er ontbreekt echter een navolgbare onderbouwing in het PTT: type ongeval (tram-fiets, tram-auto of tram-voetganger), afloop (dodelijk, gewond, materiële schade) etc. Wat mij opvalt is dat verkeersveiligheid NU als argument gebruikt wordt om de tram uit de genoemde straten (Nieuwe Binnenweg, Oudedijk, Bergweg, Bergse Dorpsstraat, Kleiweg en Zaagmolenstraat) te verwijderen, terwijl dit in het verleden nooit als argument is genoemd om te praten over opheffing van de tram in deze straten.</p> <p>De Nieuwe Oever verbinding (NOV) In het kader van de Nieuwe Oeververbinding (NOV) wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer tussen de metrostations Kralingse Zoom en het Zuidplein. De inzet van een nieuwe tramlijn op deze verbinding biedt kansen om deze te koppelen aan lijn 7. Een klein stukje nieuwe tramrails moet worden aangelegd tussen de 's Gravenweg/Burg. Oudlaan en de Kralingse Zoom. Hiervoor is ruimte beschikbaar; overwogen kan worden om de 's Gravenweg af te sluiten van de Kralingse Zoom, zodat er minder doorgaand verkeer van de 's Gravenweg en Oudedijk gebruikt maakt. Het doortrekken van lijn 7 naar het metrostation Kralingse Zoom biedt kansen voor de realisering van een multimodale OV-hub met tram, metro en Park Shuttle. Een belangrijk argument om de NOV te realiseren is de ontlasting van het drukke metrostation Beurs. Juist lijn 7 kan</p>	<p>Er zijn gelukkig weinig ongevallen tussen trams en andere verkeersdeelnemers. Wat vaak onveilig is, is de gehele verkeerssituatie waarin dankzij de fysieke aanwezigheid van tramrails auto en fiets met elkaar geconfronteerd worden. Die situaties zijn niet of nauwelijks te verbeteren omdat de fysieke aanwezigheid van rails het nemen van snelheidsremmende maatregelen of fysieke scheiding van stromen onmogelijk maakt.</p> <p>Zo is het al decennialang niet gelukt om de Nieuwe Binnenweg veiliger te maken en ook de Zaagmolenstraat kent op dit vlak forse knelpunten.</p> <p>De route, haltes en overstapmogelijkheden van de NOV moeten nog worden uitgezocht. Tramlijn 7 is vanaf Kralingse Zoom niet de snelste mogelijkheid om naar CS te reizen. Tramlijn 24 doet dat sneller vanaf De Esch (mogelijk ook een overstapmogelijkheid). Reizigers vanaf Zuid naar Centraal zullen naar verwachting direct van Zuid naar Centraal reizen. De NOV is meer bedoeld voor tangentbewegingen, dus van Oost naar Zuid en vice versa.</p>
--	---	---

<p>hierin een belangrijke bijdrage leveren, door metroreizigers bij Kralingse Zoom (of Oostplein) te laten overstappen op lijn 7 die rechtstreeks via de Oudedijk en Goudsesingel naar het Centraal Station rijdt.</p> <p>Stremmingen en omleidingen In het PTT wordt geen rekening gehouden met omleidingsroutes: wanneer er stremmingen zijn op bijvoorbeeld de Honingerdijk/Oostzeedijk is er in het PTT geen alternatieve route voor de tram; met het handhaven van lijn 7 is die mogelijkheid er wel en kunnen reizigers vanaf het Oostplein/Goudsesingel met lijn 7 reizen.</p> <p>Cultuur en toerisme</p> <p>Veel inwoners van Kralingen en Hillegersberg, waaronder senioren, gebruiken de lijnen 4 en 7 om culturele instellingen in het centrum te bezoeken, waaronder de Schouwburg, de Doelen, bibliotheek en bioscoop, etc.</p> <p>Daarnaast betekent het opheffen van lijn 7 naar het Scheepvaartkwartier dat de Spido, maar ook de Waterbus (!) niet meer bereikbaar is met de directe tramverbinding, lijn 7. Dit betekent dat de Spido voor mensen buiten Rotterdam minder goed bereikbaar wordt. En er ontstaat een "gat" in de verbinding van forenzen die met de Waterbus uit bijvoorbeeld Dordrecht of Ridderkerk komen en naar het centrum reizen.</p> <p>Ook op een belangrijk toeristisch product van Rotterdam, de toeristische tramlijn 10 van ROMEO, zal het verwijderen van tramrails grote gevolgen hebben.</p> <p>Enkele opmerkingen bij de lijnen 4, 7 en 8 Zonder volledig te zijn, heb ik hieronder een aantal opmerkingen opgenomen met betrekking tot de lijnen 4, 7 en 8. Op de opheffing van lijn 4 (Heemraadsplein – Marconiplein), 8 (Spangen) en 7 (Scheepvaartkwartier) ga ik hier niet in. Lijn 7 (Kralingen) Eén van de uitgangspunten van het PTT is het versnellen van de tram door de tramlijn te strekken en een korte route te geven. Dit is wat in het verleden met lijn 7 is misgegaan doordat sinds 2006 via het Oude Noorden wordt gereden. De rechtstreekse verbinding via de Boezemweg, Goudsesingel en</p>	<p>Dat klopt. Veel andere tramlijnen hebben op belangrijke delen van de lijn ook geen alternatieve route.</p> <p>Voor veel inwoners is de metro een mogelijkheid om direct naar het Centrum te gaan. Voor andere inwoners komt er inderdaad een overstap. Voor Kralingen is de inschatting dat dit niet leidt tot een langere reistijd. Voor andere wijken in Rotterdam geldt ook dat zij moeten overstappen. Spido blijft bereikbaar via metrostation en tramhalte Leuvehaven.</p> <p>Met Romeo is afgesproken dat zij mogen rijden waar tramrails ligt. Er wordt niet speciaal voor Romeo rails in stand gehouden. Overigens zal de rails in het Scheepvaartkwartier voorlopig niet verdwijnen.</p> <p>Deze voorstellen zijn deels ook onderzocht, maar leiden naar verwachting niet tot zodanige reizigersstromen dat dit de inzet van een tramlijn (of buslijn) rechtvaardigt.</p>
---	--

	<p>Pompenburg naar het Centraal Station moet weer worden hersteld. Lijn 8 (Kleiwegkwartier) Door aanleg van een kort trajectgedeelte tussen de Kleiweg, Ringdijk en Melanchtonweg kan een rechtstreekse verbinding met het Randstadrail station Melanchtonweg worden gerealiseerd. Hierdoor kan een rechtstreekse lijn 8 rijden tussen Randstadrail Station Melanchtonweg – Ringdijk – Kleiweg en verder route lijn 8 via Crooswijksestraat – Boezemstraat – Boezemweg metrostation Oostplein (Dit in combinatie met de bij lijn 7 beschreven route).</p> <p>lijn 4 (Hillegersberg) In de nieuwste plannen (zie brief van het College) wordt lijn 4 vervangen door een busverbinding tussen Hillegersberg en het Centraal Station. Dit is verspillen van gemeenschapsgeld want er ligt een prima tramtracé over de Straatweg. Het argument dat de Bergse Dorpsstraat te smal en te gevaarlijk is, geldt in sterkere mate voor de bus. En het kan toch niet zo zijn dat precies 100 jaar geleden de tramlijn naar Hillegersberg is aangelegd en nu met één pennenstreek in het PTT wordt opgeheven! Slot Ik hoop van ganser harte dat u als Raad niet instemt met de Collegebrief en het concept PTT 2030. Ik heb hiervoor in mijn brief voldoende argumenten aangedragen. Bovendien heb ik alternatieven aangegeven om te kunnen voldoen aan de bezuiniging van € 4,0 mln. per jaar. En u kent het spreekwoord: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Daarom hoop ik dat u en ik straks kunnen zeggen: het PTT 2030: DIT IS WAT HIER NIET GEBEURT!</p>	<p>Gemeente Rotterdam heeft verzocht om behoud van tramlijn 4 in Hillegersberg. Zie beantwoording in paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording.</p>
28	<p>Als oud bestuurders en - ambtenaren van de gemeenten Vlaardingen en Schiedam bespreken wij periodiek actuele zaken die beide gemeenten betreffen. Deze keer betrof dit het bericht over het voornemen om tramlijn 21 vanuit Rotterdam naar de keerlus in Schiedam - Woudhoek uit de dienstregeling te halen. De lijn die, tot aan de gemeenschappelijke halte Bachplein gecombineerd met tramlijn 24 naar Vlaardingen - Holy, vanaf het Bachplein nog twee halten richting de wijken Woudhoek en Spaland doorloopt.</p>	

<p>Ofschoon wij begrijpen dat er mede om reden van de kosten wordt voorgesteld om deze verbinding richting Woudhoek/Spaland, en het geprojecteerde NS- of Randstadrailstation Kethel, op te heffen, achten wij dit om meerdere redenen een weinig gelukkige keuze.</p> <p>Ten eerste komt met het opheffen van de tramlijn voor een groot aantal bewoners van de beide Schiedamse wijken, en met name voor ouderen en mindervaliden, een goede verbinding met de rest van de stad te vervallen. Een buslijn kan daarin niet in gelijke mate voorzien. Bovendien ondergraaft het nu degraderen van deze (railverbinding richting het toekomstig station Schiedam - Kethel het draagvlak voor een latere versterking van de ov-ontsluiting van Vlaardingen - Holy richting genoemd station Kethel; en daarmee de kortste verbinding van het Vlaardings noordelijk stadsdeel met het Randstedelijk ov-netwerk.</p> <p>Een tweede overweging ten gunste van de handhaving van de tramlijn door Woudhoek-Spaland, en de nabij gelegen wijk Sveaparken, is het feit dat het zware accent op eengezinshuizen in deze woonwijken maakt dat met de vergrijzing en het grote tekort aan passende appartementen (t.b.v. de doorstroming) in Schiedam en de regio er in de komende jaren een grote toename zal zijn van het aandeel ouderen in de bevolking. En daarmee het aantal potentiële reizigers dat het beste met een tramverbinding bedient kan worden.</p> <p>Op grond van het voorgaande stellen wij voor, om voor een blijvend goede ontsluiting van zowel Schiedam - Noord als Vlaardingen - Holy, de tramlijnen in dit deel van de regio te combineren, waarbij tramlijn 24 in het vervolg elke rit de route naar en van Holy rijdt via de route en keerlus in Woudhoek. De spoorverbinding vanuit Woudhoek richting Holy v.v. is daarvoor al aanwezig. Daarmee wordt, naast de beoogde kostenbesparing, niet alleen het tramaanbod in Woudhoek en Spaland - zij het met een iets lagere frequentie - gehandhaafd, maar blijft ook de latere doortrekking naar het geprojecteerde station Kethel in beeld. En dat is niet alleen van belang voor Schiedam - Noord, maar ook voor de inwoners van Vlaardingen - Holy.</p>	<p>Als tramlijn 24 vanaf het Bachplein eerst naar de keerlus Woudhoek rijdt en dan terug en daarna rechtsaf naar Vlaardingen Holy, dan profiteert weliswaar elke reiziger van een hoge frequentie en bediening in de avonden en het weekend, maar voor de reizigers uit Vlaardingen betekent dit een substantieel langere reistijd en daarmee een minder aantrekkelijk OV-product. De verwachting is dat dit dan tot een forse afname van het tramgebruik uit Vlaardingen leidt, terwijl we een groei van het aantal tramreizigers willen, ook om de hogere frequentie te rechtvaardigen.</p>
--	---

	<p>Kortom minder kosten, minder trams, maar met de aangepaste route van tram 24 wel tramverkeer (ook) tot laat in de nacht in Schiedam - Woudhoek/Spaland, hetgeen met tram 21 nu niet het geval is. En de sporen voor deze verbinding liggen er al. Een win-win situatie, zo lijkt ons!</p> <p>Wij geven de besturen van de gemeenten Schiedam en Vlaardingen, maar ook de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, in overweging om in het kader van de gesprekken over de openbaar vervoer voorziening in dit deel van de Stadsregio tot een besluit te komen dat zowel voor de korte, als de langere termijn voordelen biedt. Voor de korte termijn betekent dit het behouden, en 's avonds laat terug krijgen, van goed openbaar vervoer voor de inwoners van Woudhoek en Spaland, en voor de inwoners van Vlaardingen - Holy ook op de wat langere termijn zicht op een tramverbinding van en naar het geprojecteerde station Schiedam - Kethel; en daarmee de aansluiting op het Randstedelijk ov-netwerk.</p> <p>Wij wensen de respectievelijke besturen veel wijsheid toe.</p>	<p>Zie verder de beantwoording in paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording voor hoe wij voorstellen om verder te gaan met de geschetste aandachtspunten.</p>
28-001a	<p>De meeste keuzes kan ik begrijpen, mits het bus-alternatief inderdaad voldoende kwaliteit (snelheid, frequentie, betrouwbaarheid, aansluitingen) heeft. Voor tram 4 vind ik de inkortingen jammer. Wel begrijp ik de punten van weginrichting en verkeersveiligheid rond Hillegersberg en Heemraadplein. Hierbij vraag ik mij wel het volgende af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • is het aantal tramreizigers op lijn 4 ten westen van Eendrachtplein en ten noorden van Kootsekade inderdaad significant lager dan op het overblijvende kerntraject van tram 4? • is het rond Heemraadplein niet mogelijk dat tram 4 een lusje gaat rijden (Nieuwe Binnenweg - Heemraadplein - Mathenesserlaan) waarbij de Nwe Binnenweg tussen Mathenesserlaan en Heemraadplein voor autoverkeer éénrichtingsweg wordt? Daarmee zou op de Nwe Binnenweg m.i. hetzelfde effect qua weginrichting en verkeersveiligheid kunnen worden gerealiseerd 	<p>Ja, die aantallen zijn minder dan een derde van de aantallen op het centrale deel (Station Noord t/m Eendrachtplein).</p> <p>Uw voorstel om met lijn 4 een lus te rijden (Nieuwe Binnenweg - Heemraadplein - Mathenesserlaan) met een éénrichtingsweg op de Nieuwe Binnenweg hebben wij bekeken. Wij streven (samen met de gemeente) echter naar een integrale verbetering van de Nieuwe Binnenweg waarin geen tram op eigen baan past, ook niet in één richting. Tevens geldt dat er voldoende OV-alternatieven in de omgeving zijn.</p>

	<p>Bus Schiedam Spaland: wellicht is het mogelijk dat bus 38 (in z'n volle frequentie) na Schiedam Centrum via 's Gravelandseweg doorrijdt naar Woudhoek / Spaland? Dan neemt het aantal rechtstreekse bestemmingen vanuit Woudhoek toe (en het bespaart de RET keertijden op station Schiedam)</p> <p>De vervangende bus 34 in Hillegersberg: het lijkt mij dan logischer dat streeklijn 174 vanaf Bergschenhoek via Molenlaan, Weissenbruchlaan en Straatweg doorrijdt naar Station Noord; er kan dan een vervangende stadslijn komen: Station Noord - Meijersplein (aansl. op metro) - Abeelweg - Hillegersberg</p> <p>Bus 35 moet voor Hillegersberg wel echt een kwaliteitsimpuls krijgen (snelheid, frequentie, betrouwbaarheid, aansluitingen) om een volwaardig alternatief te worden voor tram 4</p> <p>De (voor tram 7 en 8) vervangende buslijn 50 rijdt niet door Crooswijk, maar eromheen. Biedt dit voor Crooswijk voldoende alternatieve ontsluiting? Verder lijkt het mij (als compensatie voor Crooswijk) zeer gewenst dat bus 38 na Crooswijk doorrijdt naar station Alexander.</p>	<p>Dit is een optie om te bekijken bij de uitwerking.</p> <p>Dit is een optie om te bekijken bij de uitwerking.</p> <p>Opwaarderen van buslijn 35 was oorspronkelijk onderdeel van het plan, maar is dat niet meer nu de tram in Hillegersberg behouden blijft.</p> <p>Dit gaan we met de wijk verkennen bij de uitwerking. Hangt onder andere af van waar bushaltes komen.</p> <p>Eventuele verlenging van buslijn 38 heeft niets met de tram te maken en valt buiten scope van dit plan.</p>
--	---	--



Colofon

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
088 5445 100
informatie@mrdh.nl
www.mrdh.nl

Datum

5 juli 2023

Redactie

APPM en Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Vormgeving

APPM en Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Fotografie

APPM, Rick Keus en Astrid Horde

