



ACHT UITGANGSPUNTEN VOOR EEN BETER METRO- EN TRAMNETWERK IN 2030

De Rotterdamse regio verandert. De bevolking in Rotterdam en omstreken zal tot 2030 met tienduizenden mensen groeien. Die toenemende verstedelijking in een dichtbevolkt gebied vraagt extra inzet en aandacht. Nieuwe woningen en werk- en leerplekken nabij trein- en metrostations maken snelle woon-werkverbindingen mogelijk.

Wandelen en fietsen in de stad is ook bezig aan een opmars, wat goed is voor het klimaat en de leefbaarheid. Terwijl de stad en regio herstellen van de pandemie, die ook impact heeft op het openbaar vervoer, kan het openbaar vervoer bijdragen aan alle ontwikkelingen in de stad en regio. Daarom formuleren we nu acht uitgangspunten voor tram en metro voor 2030 en leveren we eind 2022 een toekomstplan op.

MRDH, RET, Rotterdam en andere gemeenten in de regio kijken naar de inrichting van het metro- en tramnetwerk. Samen vormen de twee netwerken het fundament van het Rotterdamse OV, het busnetwerk is daaraan ondersteunend. Het doel is om verbeteringen door te voeren die de stad en regio baten. Dat neemt niet weg dat maatregelen ook pijn kunnen doen. Middelen zijn schaars en de belangen van tram en metro kunnen botsen met andere belangen, denk aan de kwaliteit van de buitenruimte, omgevingshinder, verkeersveiligheid en milieu.

Meer metrocapaciteit

Met onderstaande uitgangspunten zien wij kansen om samen de capaciteit van de metro vergroten.

1. De frequentie van de metro gaat omhoog: er kunnen dan meer mensen met de metro mee, die sneller vertrekken.

We willen tot 2030 de frequentie verhogen op de E-Lijn tussen Den Haag en Rotterdam Slinge.

In de spits willen we de drukke C-lijn tussen Hoogvliet en Capelsebrug versterken. Op de drukste delen van het metronet ontstaat hiermee een frequentie van 24 keer per uur. Daar zijn circa 35 extra metrovoertuigen voor nodig. Dit vraagt ook aanpassingen aan het stroomnetwerk, metrostation Beurs, extra stallingsruimte voor de metro's en geluidswerende maatregelen.

2. Meer metro's en metro's die vaker rijden helpt om de verstedelijkingsplannen in goede banen te leiden. Zo blijven we de (extra) inwoners bewegingsruimte bieden. Want de metro is bij uitstek geschikt voor het vervoeren van een grote hoeveelheid mensen in korte tijd, met beperkte hinder en druk op de ruimte. Precies wat drukker wordende steden en de regio nodig hebben.



Voorsorteren op een ander tramnet

Rond 2030 is de helft van de tramvloot aan vervanging toe, binnen enkele jaren moet een besluit worden genomen over de aanschaf van nieuwe trams. Maar hoeveel? Dat kunnen we bepalen als we weten waar in de toekomst grote behoefte aan een tramverbinding is. En waar de behoefte minder is, bijvoorbeeld omdat het gebruik van metro, fiets of deelmobiliteit een alternatief biedt. Daarbij is het ruimtegebruik in de stad belangrijk. Meer verkeer en de groeiende vraag naar voet-, wandel- en fietspaden, zet de ruimte voor de tram en de doorstroming van de tram onder druk.

Om mee te bewegen met de stad en de regio, gaan we een toekomstplan voor het tramnet maken.

Dit toekomstplan is eind dit jaar klaar. De uitgangspunten ervan zijn:

3. De tram wordt hoogwaardiger. Dit betekent dat de tram sneller en vaker rijdt en bovendien beter aansluit bij reiswensen en -behoeften, zodat de tram een hoge kwaliteit en bereikbaarheid biedt aan wijken en gebieden waar veel mensen reizen en de metro niet komt.
4. De groei van reizigersaantallen staat centraal. De focus ligt daarbij op de 'dikke stromen'; tramtrajecten waar de tram intensief wordt gebruikt en waarbij lange(re) reisafstanden worden afgelegd. Hier liggen (groei)kansen voor het tramnetwerk. Daarnaast blijft het tramnet ook voor kortere afstanden interessant.
5. De tram rijdt zoveel mogelijk op vrije banen en zo min mogelijk op straatspoor. Op vrije banen kan de tram snel en betrouwbaar rijden. Andere verkeersdeelnemers profiteren er ook van; het verhoogt de verkeersveiligheid en biedt kansen voor vergroening.
6. Bestaande tramtrajecten kunnen vervallen als aan de drie bovenstaande uitgangspunten niet wordt voldaan en er voldoende alternatieven zijn of kunnen komen. Het netwerk kan daarom ook nieuwe elektrische buslijnen bevatten.
7. Er zijn duidelijke keuzes nodig voor het gebruik van de openbare ruimte. Waar tramtrajecten vervallen, komt er ruimte vrij voor andere functies van de straat. Denk aan fiets- en wandelpaden, meer groen en meer ruimte voor terrassen. Waar de tram blijft rijden, heeft de tram juist ruimte, voorrang en een goede doorstroming nodig.
8. Dit gaat leiden tot een nieuw Toekomstvast Tramnet. Een tramnet dat én meer reizigers vervoert én financieel efficiënter is én bijdraagt aan andere doelen en ambities in stad en regio, zoals de nieuwe oeververbinding en de Oude Lijn. De partners, alle tramgemeenten, MRDH en RET maken in 2022 een concreet voorstel voor het tramnetwerk voor 2030.

Bovenstaande uitgangspunten gaan een nieuw tijdperk voor de tram inluiden. Duurzaam vervoer, versterken van het economisch vestigingsklimaat, een inclusieve samenleving; versterking van het metro- en tramnetwerk draagt eraan bij.

Samen aan de slag

MRDH, RET en de gemeente Rotterdam werken samen met andere gemeenten aan plannen voor metro en tram.

Dat levert nog dit jaar een uitvoeringsvoorstel op voor het metronet én een toekomstplan voor het tramnet, waarin staat wat er met welke tramlijn gebeurt. Tijdens het uitwerken van de voorstellen en plannen wordt er zowel naar de tram en metro gekeken als naar de rol en effecten voor de stad, buurt of straat.