



## **COLUMN 18 juni 2022 – Brede Tram**

Werkelijk niets, helemaal niets blijft je bespaart, als columnist bij Discus. En ze doen aan uitlokking. Ze weten veel – zo niet alles – van je. En dan ineens hebben ze een onderwerp gevonden, waar je echt werkelijk nooit maar één woord over gezegd hebt. Na de tramtunnel, heb ik mij in mijn vorige carrière vooral verre gehouden van HTM en trams. Ik had een collega, met vakbond – en Tweede Kamer aspiraties, die helemaal gleed op de HTM. Soms heb je mazzel.

Tot vandaag. Herinrichting van de stad vanwege de bredere tram. Ik stuitte bij de voorbereiding op een stuk uit december 2020. “De instroom van nieuwe trams in de regio”.

Nu heb ik in mijn leven veel zien stromen. Woorden, bloed, water, asielzoekers, zij-instromers in het onderwijs. Maar tot gisteren dacht ik toch echt dat trams reden.

Er wordt waarschijnlijk bedoeld dat de komst van de nieuwe, extra brede tram gemoedelijk een plek in de stad moet vinden. Nou, niets is minder waar. Hele volksstammen over de zeik. En dat in betere buurten als Duinoord, Zeeheldenkwartier en Zorgvliet. Compleet met een bijna bezetting van de Scheveningseweg, om de kap van honderden bomen tegen te houden. HTM had schijt aan geliefd Rijks beschermd stadsgezicht. Fuck de Stedelijke groene hoofdstructuur. Langs het tracé van tramlijn 16Z ontstond toenemend verzet tégen de dendertram. De betere wijken hebben inmiddels lijn 1, 9, 15 en 17 door de strot geduwd gekregen. Nu volgen de lijnen 6 en 12.

Die instroom, moet gaan via een Mobiliteitstransitie. En volgens het College draagt de nieuwe stadstram bij aan ‘schoon, ruimte efficiënt, betaalbaar en verbonden’.

Met ‘schoon’ wordt duurzame mobiliteit bedoeld. Door die brede tram, zouden meer mensen gebruik gaan maken van duurzaam vervoer. Er is niets duurzaam, aan een zwaardere tram. Het extra gewicht kost veel meer elektriciteit. In de hele stad moeten bomen geroid. Inmiddels werkt - door corona- de helft van de forensen blijvend thuis. Duurzaam lijkt mij eerder de inzet van bussen op groen gas of waterstof. Met een bus kun je variëren in formaat: groter in de spits. Ik woon al dertig jaar aan tramlijn 12: en zie (en voel) dat ding vaak leeg voorbij daveren.

Het wordt verkocht als ‘ruimte efficiënt’. “Door de nieuwe tram is er sprake van meer ruimte voor de reiziger”. De lijnen 6 en 12 lopen door nauwe straten, waar ook auto’s en fietsers rijden. Dat zijn óók reizigers. Maar niet volgens de HTM. Inmiddels blijkt dat de haltes een groot probleem vormen. Die moeten verbreed en opgehoogd om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken. Een halte moet 35 meter lang zijn en het perron mag niet weglopen in een bocht. Dat past dusdanig slecht, dat ze beide haltes aan het Copernicusplein alvast maar hebben opgeheven. Met corona en personeelsgebrek als gelegenheidsargument. Problemen in Zoutmanstraat en Haagse Markt. Plekken waar nogal wat mensen komen. De HTM heeft inmiddels zelfs schijt aan hun eigen reizigers.

De haltes vormen zo'n groot probleem, dat daar de helft van de gereserveerde 70 miljoen euro aan opgaat.

'Betaalbaar': 'om de dagelijkse exploitatie van het OV rendabeler te maken is snelheid en betrouwbaarheid van belang'. Even had ik het naïeve idee dat de reiziger bediend werd. Niets is minder waar: de exploitatie moet rendabeler. Eerder waren - om diezelfde reden - de rustpauzes van tramchauffeurs al afgenomen.

De andere helft van de 70 miljoen euro gaat op aan werkzaamheden aan het spoor. Zo'n 2900 meter rails krijgt een nieuwe constructie, bijvoorbeeld op het "Om en Bij" waar de rails nog in het zand ligt. Zo'n 2100 meter spoor moet verlegd omdat de bochten anders te krap zijn. Met een brede tram moet 8,4 % van het totale tramnet op de schop. En vooral in de oudere wijken.

Het college spreekt over 'Verbonden'. Want "een inclusief mobiliteitssysteem zorgt voor meer sociale cohesie in de stad". De enige sociale cohesie die ik er tot nu toe uit zie ontstaan, is die van massaal verzet. Van arm tot rijk. Van het zand in Schilderwijk tot het veen in Zorgvliet.