



Aan de commissie(s)
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

In uw vergadering van 15 februari jl. hebben we gesproken over de HOV Maastunnel, de hoogwaardig openbaar vervoer verbinding tussen Centraal Station, Dijkzigt en Zuidplein via de Maastunnel. Hierbij heb ik u zes toezeggingen gedaan. In het vervolg van deze brief zal ik hierop reageren.

23bb001141 – Toelichting methode bepaling rijtijden verschillende varianten

Voor de voorkeursroute zijn de toekomstige rijtijden voor het grootste deel bepaald in de Planstudie HOV Maastunnel (22bb002809). Dit is gedaan op basis van de huidige rijtijden waar deze toepasbaar zijn en op basis van rijtijdberekeningen waar nog geen rijtijden bekend zijn. Bij rijtijdberekeningen wordt uitgegaan van de waargenomen of verwachte snelheid op een stuk weg. Binnen het huidige project HOV Maastunnel zijn daarnaast micro-simulaties gedaan van verschillende kruispunten met verkeerslichten, waarbij de interactie van individuele voertuigen met elkaar wordt gesimuleerd. Deze simulaties worden vooral gebruikt voor toetsing en optimalisering van de kruispunt ontwerpen, maar de resultaten zijn ook gebruikt om de uitgangspunten in de eerdere rijtijdberekeningen aan te vullen.

Voor het alternatief van de bewoners is een 'quick scan' uitgevoerd waarbij de rijtijden zijn beoordeeld op basis van beschikbare data. In het alternatief spelen drie onderdelen een rol in de rijtijd; de lengte van de route, de verkeerslichten op deze route en de fileverwachting op de route.

- De route van de bewoners is ruim 800m langer dan de voorkeursroute. Uitgaande van een optimistische gemiddelde snelheid van 20 km/h is de extra rijtijd 2 tot 3 minuten. Dit komt overeen met het beeld dat RET heeft op basis van de huidige rijtijd van lijn 44.
- Het effect van de verkeerslichten is bepaald op basis van de huidige afwikkeling (cyclustijden) en expert judgement van de extra bewegingen. De alternatieve route gaat langs twee kruispunten met verkeerslichten (VRI); Henegouwerlaan - Weena en het Bentinckplein. De impact van de VRI Henegouwerlaan - Weena wordt als verwaarloosbaar beoordeeld. In de voorkeursroute komt de HOV bus hier vanuit het zuiden, in het alternatief vanaf het noorden.



- De impact van de VRI Bentinckplein wordt als aanmerkelijk beoordeeld. Het kruispunt is in de huidige situatie al overbelast, en de toegevoegde bewegingen zijn zeer ingrijpend in de werking van de regeling. Het oordeel op basis van de VRI is dat deze route niet maakbaar is, niet zonder sterke afname van het autoverkeer. Het oordeel van de gemeentelijke VRI expert is dat er maar zeer beperkt prioriteit voor de HOV bus mogelijk is, maar ook dat de vrije busbanen niet altijd bereikbaar zullen zijn door filevorming. Dit vertaalt in een verwachte gemiddelde vertraging van ca 30 seconden bovenop de 2 tot 3 minuten als gevolg van de langere route.
- Tenslotte is er een extra rijtijd (tijdens drukte) door filevorming, op plekken waar geen vrije busstroken mogelijk zijn. Dit geldt met name voor de parallelbuizen van de Statentunnel. Deze extra rijtijd is moeilijk te kwantificeren, want deze is erg wisselend maar kan op momenten flink oplopen. Deze extra rijtijd is niet meegenomen in de berekening, maar is wel beoordeeld als bijdragende aan de onbetrouwbaarheid van de dienstregeling.

23bb001142 - Participatie wijkraden

De wijkraden (of eerder gebiedscommissies) zijn specifiek over de HOV Maastunnel meermaals geraadpleegd of uitgenodigd voor informatie sessies. In januari 2021 zijn ze als onderdeel van de Planstudie HOV Maastunnel geïnformeerd over de planstudie, en in de gelegenheid gesteld om te reageren. Dit betrof de voorkeursroute en indicatieve maatregelen. Na het vaststellen van de Planstudie, zijn als volgende stap de voorlopige ontwerpen uitgewerkt. De voorlopige ontwerpen zijn in oktober en november 2022 gepresenteerd, op één digitale en twee fysieke informatiebijeenkomsten. Hiervoor zijn de leden van de betrokken wijkraden uitgenodigd. Voor zover bekend was er op de informatieavond Zuid één wijkraadslid aanwezig, en op Noord geen. Naar aanleiding van vragen vanuit de omgeving Henegouwerlaan, is een extra bijeenkomst georganiseerd met de bewoners op 6 december 2022. Hierbij waren meerdere wijkraadleden aanwezig van wijkraad Middelland - Nieuwe Westen en wijkraad Dijkzigt - Oude Westen. Los van het project HOV Maastunnel zijn wijkraden in het verleden meermaals geraadpleegd bij het op- en vaststellen van het onderliggend beleid, zoals de OV-Visie, de RMA, en de Omgevingsvisie.

23bb001143 - Onderzoek trillingen

Het onderzoek naar de trillingsgevoeligheid van Middelland heb ik bijgevoegd als bijlage. De resultaten voor het gehele gebied, inclusief de Henegouwerlaan, staan op pagina 14 van het onderzoek.

23bb001144 - Alternatieve reismogelijkheden Carnisse

In de wijk Carnisse krijgt lijn 44 een andere route, via de Carnissesingel. De wijkraad en uw raadscommissie zijn bezorgd over de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor ouderen in de wijk. Als onderdeel van de realisatie van de HOV Maastunnel worden de overige OV lijnen rondom de HOV geoptimaliseerd. In Carnisse zijn we hierover met RET en MRDH in gesprek, om een buslijn via de vrije strook op Pleinweg te laten rijden. Hierdoor is de wijk aan weerszijde ontsloten, aangevuld met de haltes van de HOV, tramlijn 2 en metrostation Zuidplein. De maximale afstand tot een halte is ongeveer 300 meter, maar vaak veel minder. Ook voor twee grote woonzorglocaties, aan de Gruttostraat en aan de Bevelandsestraat, blijft de bereikbaarheid op peil. De HOV Maastunnel krijgt een halte langs de Dorpsweg bij het kruispunt met de Gruttostraat. De Nancy Zeelenbergflat aan de Bevelandsestraat ligt tussen de Carnissesingel en Amelandseplein. De bediening van de dichtstbijzijnde halte aan de Carnissesingel wordt flink uitgebreid.



23bb001145 - Verzoek toelating dierenambulances tot doelgroepenstrook

Voor de dierenambulances kan, net als voor de andere in het verkeersbesluit genoemde doelgroepen, ontheffing verleend worden op grond van artikel 87 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Doordat het een kleine doelgroep is, hoeft hiervoor het verkeersbesluit niet aangepast te worden.

23bb001146 – afstemming Stadbeheer

Uit navraag is gebleken dat de verantwoordelijk 'Integraal Beheerder Buitenruimte Centrum' op de hoogte is van de voorziene werkzaamheden voor de HOV Maastunnel. Aangezien het project 'Fietsstraten ventwegen Maastunneltracé' nog in de opstartfase zit is hiervan nog niet bekend wat de werkzaamheden gaan inhouden. De integraal beheerder zal betrokken worden bij de planvorming, en er zal via de reguliere kanalen worden afgestemd.

Ik ga ervanuit dat u hiermee afdoende te hebben geïnformeerd, en verzoek u om de bovenstaande toezeggingen als afgedaan te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Mr. Drs. V.P.G. Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

Bijlage(n):

Onderzoek trillingsgevoeligheid Middelland, 2015