

Rotterdam, 7 februari 2023

Geachte leden van de commissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat,

Op 15 februari 2023 staat op uw agenda het tracé van de HOV Maastunnel. Voor u een agendapunt, voor ons een besluit over de leefbaarheid van onze straat.

Wij maken ons hard voor een alternatieve route van de HOV Maastunnel. Wij hebben een serieus alternatief voorgesteld. We roepen u op om voor ons alternatief te stemmen en deze serieus te laten onderzoeken. In deze brief nemen we u mee in genomen stappen, daarna geven wij een inhoudelijke reactie op de quickscan van het projectteam, dan gaan we in op het meten met twee maten, de beloftes uit het coalitieakkoord en enkele alternatieve routes.

Tijdslijn

Op 22 december 2022 hebben wij als bewoners al aandacht gevraagd voor het voorgenomen besluit van het projectteam HOV. De dag erop is er contact geweest met het projectteam en hebben zij uiteengezet wat de uitkomsten van de quickscan zijn. Op ons verzoek heeft het projectteam daarna bijgevoegde e-mail verstuurd over de berekeningen van de RET. Uit deze mail blijkt dat ons alternatief niet serieus is onderzocht.

De wethouder heeft u daarna, op 17 januari, gemeld dat de plannen voor de HOV Maastunnel ongewijzigd blijven en heeft u op 19 januari de uitkomsten van de quickscan gestuurd. Daarmee is, zonder degelijk onderzoek, een goed bewonersalternatief van tafel geveegd.

Hierdoor is onder de bewoners grote onrust ontstaan. Deze onrust heeft geresulteerd in onder andere een brief aan de burgemeester, het bezoek van de commissieleden aan onze straat en een brief aan de ombudsman. De bewoners voelen zich andermaal niet serieus genomen, dat terwijl wij ons welwillend en meedenkend opstellen. De onrust was al aanwezig omdat het ingrijpende besluit voor het tracé niet gepaard ging met enige vorm van inspraak of participatie. Hierover hebt u al van de verschillende wijkraden een brief ontvangen.

Reactie op quickscan

De quickscan is onder grote tijdsdruk tot stand gekomen. Dat blijkt onder andere uit de diverse fouten in de notitie. Zo wordt er verwezen naar de 'Henegouwersingel'. Wij zouden onze straat graag als singel zien in de toekomst maar zover zijn we helaas nog niet...

Wij hebben een goed alternatief tracé voorgesteld. Een tracé dat via het Bentinckplein over de hoofdrijbaan loopt. Hierdoor komt de leefbaarheid van de Henegouwerlaan niet verder onder druk te staan en kunnen meer mensen van de buslijn gebruik maken. De quickscan van het projectteam laat dat naar onze mening ook zien. Er zijn geen grote bezwaren naar voren gekomen. Daarnaast heeft het projectteam tot nog toe geen bevredigend antwoord gegeven op verschillende bezwaren, zoals de impact op de leefbaarheid en de problemen voor de fundering door een forse toename van zwaar verkeer op de parallelbanen.

Hieronder zullen wij kort de argumenten van het projectteam langslopen en daar onze visie naast leggen.

Een vrije busbaan in het viaduct (van de ventwegen) van de parallelbaan is niet maakbaar.

Een vrije busbaan zou op de ventwegen van de Henegouwerlaan ook niet gemaakt worden: de HOV zal zéker in de spijstijden forse wachttijden krijgen op de ventwegen, zowel heen als terug. Onduidelijk is waarom het niet kunnen creëren van een vrije busbaan onder het Statenviaduct een issue is, terwijl dat op de Henegouwerlaan geen probleem zou zijn.

Op het Bentinckplein is een extra halte nodig.

Op de ventwegen van de Henegouwerlaan zou ook een halte gemaakt moeten worden. Daarbij sneuvelen parkeerplekken en zorgt het halteren voor extra oponthoud bij andere verkeer. Aan het Bentinckplein zijn bestaande busbanen en een bestaande halte, er hoeft daar dus geen extra halte gemaakt te worden.

De keerbeweging van de bus op het Bentinckplein is krap.

Uit de quickscan blijkt dat deze keerbeweging mogelijk is. Uit de quickscan komen geen onoverkomelijke problemen met de U-bocht naar voren.

Het kruispunt is niet meer veilig bij uitval van de verkeerslichten (VRI) omdat er een U-bocht gemaakt moet worden.

Op andere kruispunten in de stad is dit geen probleem. Zoals de kruising Weena-Conradstraat, daar is een U-bocht met verkeerslichten en daar zijn geen aanvullende maatregelen (zoals markeringen) genomen voor het geval het verkeerslicht uitvalt. Waarom dit op het Bentinckplein tot grote problemen zal leiden wordt niet aannemelijk gemaakt.

Er kan geen voetgangersoversteek bij de Akeleistraat gemaakt worden.

Dat is voor de bewoners geen probleem. Die oversteek is er nu ook niet en zou niet per se voor een veiligere situatie zorgen.

Een langere cyclustijd bij Kruispunt Bentinckplein leidt tot vertraging alle verkeer.

Dat ligt aan de inrichting van de verkeerslichten. Als voetgangers en fietsers vaker groen krijgen zorgt het alleen voor langer oponthoud voor de auto's. Automobilisten zien de HOV dan langsrijden en zien dat sneller als alternatief vervoer. Minder auto's en meer OV is immers één van de doelstellingen van de HOV Maastunnel.

In spits is prioriteit voor HOV bus niet mogelijk.

De vrijgekomen baan in de tunnel kan tot het kruispunt Bentinckplein vrijgehouden worden voor de HOV Maastunnel. Hierdoor kan de bus, ook in de spits, voorrang krijgen op het kruispunt. Hiervoor moet enkel de VRI opnieuw afgesteld worden en de baan vrijgemaakt worden. Het projectteam heeft aangegeven dit niet onderzocht te hebben.

Extra rijtijd en vertraging voor de bus.

In de quickscan is dit niet aannemelijk gemaakt. De vertraging op de ventwegen van de Henegouwerlaan lijkt niet meegenomen te worden, maar de vertraging in de parallel tunnel wel. Het is nu niet duidelijk hoe deze twee tegen elkaar af te wegen zijn, en hoe dit te meten is. Hier is aanvullend, en vooral serieus, onderzoek nodig.

Extra reistijd voor groter deel van de reizigers.

We hebben hier van het projectteam een mail over gekregen waaruit blijkt dat dit niet goed is onderzocht.

Afname reizigersaantallen.

Ook dit punt is niet goed onderzocht, blijkt uit de mail van het projectteam. Daarnaast gaat het projectteam uit van extra mensen op de halte, maar zou deze

halte nauwelijks tot meer reizigers leiden. Wij zien niet hoe deze twee naast elkaar kunnen bestaan. Daarnaast lijkt extra aanbod van reizigers vanuit het bejaardentehuis en de flat op de Bentincklaan, alsmede de omliggende scholen niet meegerekend te worden. Het uitgangspunt dat met de halte op de Henegouwerlaan ook de scholen bereikt worden lijkt ons gegeven de forse afstand (450 meter) nonsense.

Toename onbetrouwbaarheid, geen mitigerende maatregelen mogelijk.

Mitigerende maatregelen zouden op de ventwegen van Henegouwerlaan ook niet genomen worden.

Minder comfort door keerbeweging.

Dit punt is lastig hard te maken omdat deze beweging nauwelijks door bussen met reizigers wordt gemaakt. Het lijkt ons dan ook een handig gelegenheidsargument aangezien er ruimte genoeg is voor deze draai door de bus. Voor ons als bewoners is dit punt dan ook niet te 'weerleggen' omdat niet duidelijk is waarop dit argument is gebaseerd.

Toename kosten (tenminste) ca 350.000 euro.

Ook dit is niet serieus onderzocht blijkt uit antwoorden van het projectteam.

Onbetrouwbaarheid in uitvoering, met mogelijk rituitval tot gevolg.

Dat ligt aan uitvoering, zie eerdere suggestie van busbaan tot kruispunt Bentinckplein

Twee maten

Wij hebben op verschillende momenten gewezen op de potentiële problemen voor de funding van de panden aan de Henegouwerlaan. Daar wordt niet serieus op ingegaan. Toch is een zwakke funding wel een overweging geweest om de HOV niet over de Heemraadsingel te leiden. In de studie van Movares wordt hierover gesteld dat de 'Heemraadssingel kampt [...] met een zwakke funding, in het bijzonder tussen de 2e Middellandstraat en Mathenesserlaan. Hogere frequenties van bussen zijn daarom niet gewenst. Om deze reden valt dit tracédeel af als mogelijkheid.' Waarom deze argumenten niet voor de Henegouwerlaan gelden begrijpen wij niet. Ook aan onze laan kampen huizen met een zwakke funding.

In dezelfde studie staat dat 'de voorkeur hierbij is om de bus zoveel mogelijk over de hoofdrijbaan van de 's-Gravendijkwal te sturen, gezien de leefbaarheid van de omliggende straten. Op de Henegouwerlaan wordt de parallelstructuur gebruikt.' Waarom de leefbaarheid van de Henegouwerlaan en omliggende straten geen argument is begrijpen wij ook niet.¹

Aan de Henegouwerlaan en omliggende straten wonen ook inwoners van Rotterdam die graag in een leefbare buurt wonen.

Coalitieakkoord

Tot onze vreugde lezen we in het coalitieakkoord van dit college dat op 'het traject Gravendijkwal-Henegouwerlaan en Pleinweg' de beide kanten ingericht zullen worden 'als fietsstraat voor fietsers in twee richtingen, zodat fietsers ook in de tegenrichting veilig kunnen fietsen.'² Wij zien niet hoe het voornemen om elke vijf minuten een snelle bus te laten rijden, te verenigen is met een fietsstraat. Wij hopen dan ook dat het voornemen voor een fietsstraat (en dus een leefbare Henegouwerlaan) boven de HOV buslijn gaat. Helemaal daar wij een redelijk alternatief voorstellen, waardoor het college allebei de beloftes uit het akkoord waar kan maken.

¹ Beide passages komen uit 'Studie HOV Maastunnelcorridor' van Movares, p. 12.

² Coalitieakkoord 'één stad' 2022, p. 29.

Andere alternatieven

Wij hebben ervoor gekozen één variant verder uit te werken en aan het projectteam voor te leggen. Er zijn echter nog andere varianten te bedenken. Allereerst een variant waarbij er op de Henegouwerlaan géén halte komt (als voor het definitieve ontwerp wordt gekozen). Maar ook een variant waarbij de U-bocht niet gemaakt hoeft te worden omdat in Blijdorp een grotere lus gemaakt wordt. Eventueel via de oude ingang van de Diergaarde en de Beukelsdijk. Maar een goed alternatief zou ook kunnen zijn dat de begin- en eindhalte van de HOV Maastunnel aan de achterzijde van het Centraal Station zou komen. Kortom, er zijn alternatieven te over waarmee én de leefbaarheid niet verder onder druk komt te staan én de doelstelling van de HOV Maastunnel behaald kunnen worden.

Conclusie

Het projectteam adviseert negatief op basis van de quickscan, en de wethouder neemt dit over. Als bewoners kunnen wij de argumenten van het projectteam weerleggen. De quickscan heeft onvoldoende aannemelijk gemaakt dat ons alternatief bezwaarlijk is. Sterker; de quickscan laat zien dat de bewoners variant een goede, en betere, alternatieve route voor de HOV Maastunnel is.

Het alternatief van de bewoners zorgt er bovendien voor dat het college twee beloftes na kan komen, een fietsstraat én een snelle HOV verbinding tussen centraal en zuid.

Daarnaast vinden wij dat er wat makkelijk wordt omgegaan, of eigenlijk: voorbij wordt gegaan aan de impact van zoveel extra bussen (elke 5 minuten één!) op de beide ventwegen waar zomaar meer dan 120 huishoudens door worden geraakt.

Wij hopen dan ook dat u als commissie zult beslissen het projectteam de opdracht te geven de bewoners variant uit te voeren en niet het tracé zoals vastgelegd in het definitieve ontwerp.

Een laatste punt dat wij mee willen geven is dat de ventwegen van de Henegouwerlaan van februari tot april 2023 open gaan voor werken aan de riolering en waterleidingen. In de zomer/najaar zou onze straat opnieuw opengaan voor aanpassing voor de HOV Maastunnel (als u niet voor de bewoners variant kiest). Daarnaast zou de straat nog deze coalitieperiode opnieuw open moeten voor het maken van een fietsstraat (zoals toegezegd in het coalitieakkoord). Dat lijkt ons niet de bedoeling en niet getuigen van een betrouwbare overheid.

Van:
Verzonden: donderdag 12 januari 2023 17:28
Aan:
CC:
Onderwerp: RE: Brief met bewonersvariant aan projectteam HOV Maastunnel

Allereerst mijn excuses dat de beantwoording iets langer heeft geduurd. Dit vanwege de kerstvakantie.

De aantallen die RET heeft gebruikt voor hun berekeningen komen uit de eerdere planstudie. Daarin is met een bepaald soort vervoersmodel een prognose gemaakt voor de reizigersontwikkeling door de HOV Maastunnel. Onderdeel van die berekening is een tabel met de verwachte reizigersaantallen tussen elke herkomst en bestemming; in dit geval een aantal zones rondom de route van de HOV Maastunnel. Hieruit is ook de verwachte bezetting per halte van de HOV bus afgeleid. Hier zat de halte Henegouwerlaan niet in. Het vervoersmodel is voor de quick scan niet opnieuw doorgerekend. In plaats daarvan is op basis van de beschikbare informatie beschouwd hoeveel reizigers nadeel zouden ondervinden van de langere route. Het secundaire effect dat er minder reizigers zouden zijn door de langere reistijd is niet meegenomen. Het aantal reizigers dat zou profiteren is bepaald op basis van het huidige aantal reizigers van lijn 44 op de halte Bentinckplein. De extra reistijd is een inschatting op basis van de huidige rijtijd van lijn 44 op dat stukje plus een vertraging door de extra VRI. De extra inzet en exploitatiekosten zijn op basis daarvan bepaald. De onderliggende berekening van de kosten is bedrijfsgevoelige informatie van de RET, die niet gedeeld mag worden.

Ik hoop dat dit je vragen beantwoord.

Met vriendelijke groet,

Adviseur Mobiliteit
Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling
afd. Mobiliteit

Website www.rotterdam.nl

Van:
Verzonden: vrijdag 23 december 2022 09:53
Aan:
CC:
Onderwerp: Re: Brief met bewonersvariant aan projectteam HOV Maastunnel

Dank voor jullie reactie.

Zou het ook mogelijk zijn de onderliggende berekeningen van de RET te krijgen?

Groeten en fijne feestdagen.

Zij bijgaand als beloofd de reactie van het projectteam op de alternatieve variant voor het tracé van de HOV Maastunnelcorridor die we vanmiddag in concept al doorgenomen hebben. Als beloofd ook nog even een aantal proceszaken:

1. Het college heeft op 22 maart 2022 een besluit genomen over introductie van HOV op de Maastunnelcorridor, zie de volgende link voor de raadsbrief die daarover is gestuurd: [Document RotterdamRaad - \[22bb002808\] Collegebrief over HOV Maastunnelcorridor - iBabs RIS](#)
2. We zijn nu bezig met de afronding van het definitief ontwerp, dat vervolgens gepubliceerd en met de gemeenteraad gedeeld zal worden, naar verwachting half januari.
3. De gemeenteraad kan vervolgens besluiten dit onderwerp te agenderen voor een commissievergadering, ik begreep gisteren dat ze de intentie hebben dat in februari te doen.
4. Ondanks het feit dat er dan al een definitief ontwerp ligt, kan de gemeenteraad het college middels moties of toezeggingen ook dan nog opdragen aanpassingen aan het ontwerp door te voeren.
5. Voor de volledigheid: er moet voor plaatsing van de bushaltes ook nog een verkeersbesluit genomen worden; dat is een procedure die openstaat voor bezwaar en beroep.

Ik hoop je hiermee voor nu voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling
Afdeling Gebiedsontwikkeling

Website www.rotterdam.nl