



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

We hebben uw raad in februari 2022 geïnformeerd over de eindevaluatie Aanpak Maastunnelcorridor. We willen u nu informeren over het permanent vrij maken van de rijstrook waarbij tijdelijk extra doelgroepen over deze rijstrook mogen rijden, en een aantal andere ontwikkelingen die een raakvlak hebben met de Aanpak Maastunnelcorridor.

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Coalitieakkoord Eén Stad
- Rotterdamse Mobiliteitsaanpak (19bb024254)
- Toezegging "Criteria medegebruik tweede baan" (22bb576)
- Motie "Parkhaven – schone lucht van Noord naar Zuid" (20bb1433)
- Motie "Auto te gast op parallelwegen 's-Gravendijkwal!" (22bb1258)

Toelichting:

Zoals in het Coalitieakkoord is opgenomen, wordt de Maastunneltraverse aangepast om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren daarvoor wordt de rijstrook die nu vrij is als gevolg van het verkeersexperiment Maastunneltraverse permanent ingericht, en opengesteld voor doelgroepen. Dit betekent ook dat er permanente aanpassingen nodig zijn op Rochussenstraat-west; daarvoor zal een inrichtingsplan worden opgesteld.

Begin 2023 gaan we extra doelgroepen (taxi's, inclusief Trevvel-voertuigen, bergers, voertuigen van onderhoudsproviders van Maastunnelbeheerder en voertuigen Officier van Dienst (van gemeente Rotterdam, DCMR en ProRail)) toestaan op de vrije rijstroken op zowel zuid als noord. De bestaande ontheffingen (hulpdiensten, RET-bussen buiten dienst (zonder reizigers) en RET-voertuigen van de Officier van Dienst op weg naar een calamiteit) blijven hier van toepassing.



Er is ook naar andere doelgroepen gekeken die in aanmerking komen voor medegebruik busbaan zoals contract- en goederen- en busvervoer maar die zijn afgefallen omdat er anders te veel verkeer op de vrije rijstrook zou gaan rijden, waardoor de toekomstige busverbinding naar verwachting te veel hinder van ander verkeer zal ondervinden om nog van hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen spreken. Daarnaast levert dit extra hinder op voor de hulpdiensten die ook gebruik maken van de vrije rijstrook. Dit tracé is een hoofdtransportroute voor het Erasmus MC.

Het permanent maken van de verkeerssituatie op de Maastunneltracé wordt gecommuniceerd op zowel wijkniveau als stadsbreed. In de wijken communiceren we via social media, wijkkranten en wijknieuwsbrieven. Ook worden de wijkraden geïnformeerd over dit besluit. Op breed stadsniveau wordt er een nieuwsbericht verstuurd, communiceren we hierover via social media en staat het op RotterdamOnderweg.nl. Alle ontwikkelingen worden ook vermeld op de gemeentelijke website www.rotterdam.nl/aanpakmaastunnelroute.

Vanaf januari 2024 komt daar ook de HOV-lijnbus bij tussen Zuidplein en Centraal Station. Deze snelbus zal acht keer per uur rijden en zal voor een deel van z'n route gebruik maken van de vrije rijstrook. Mogelijk kunnen deze bussen vertraging oplopen als er te veel verkeer op deze rijstrook rijdt. Daarom is het toestaan van extra doelgroepen in eerste instantie van tijdelijke aard en wordt eind 2023 bekeken of dit niet een al te grote impact heeft op het HOV. Voor deze evaluatie willen we zicht hebben hoeveel verkeer op de doelgroepenstrook rijdt en dat als input gebruiken voor een verkeerssimulatie voor de situatie waarbij de HOV-bus (situatie 2024) er ook rijdt. In samenspraak met de RET zullen voorafgaand aan de openstelling voor doelgroepen evaluatiecriteria verder uitgewerkt worden, waarbij in ieder geval ook de optie overwogen wordt om de vrije rijstrook vanaf januari 2024 alleen voor emissievrije doelgroepen open te stellen.

We stellen voor middels deze brief toezegging "Criteria medegebruik tweede baan" (22bb576) als afgedaan te beschouwen.

Inrichtingsplan Rochussenstraat-West

Voor Aanpak Maastunnelcorridor zijn er voor de huidige, tijdelijke situatie op de Rochussenstraat-West (tussen 's-Gravendijkwal en Claes de Vrieselaan) rijstroken afgesloten. Deze situatie zal ook permanent gemaakt worden en hiervoor zal een inrichtingsplan (IP)-procedure doorlopen worden waarbij ook andere ontwikkelingen bij betrokken worden zoals experiment Nieuwe Binnenweg. Input voor het IP zijn daarnaast ook Programma Fiets (2-zijdig fietspad), Programma Vergroening (extra bomen) en rioolvervanging (uiterlijk 2025 gereed). Uitgangspunt voor het IP is dat de rijrichting 's-Gravendijkwal richting Rochussenstraat west éénbaans blijft. Gedurende het experiment heeft dit niet tot problemen geleid aangezien er ook slechts één rijstrook is voor afslaand verkeer naar de Rochussentraat west. Daarnaast zorgt het ervoor dat er minder hard gereden wordt en de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers is hierdoor verbeterd.



Vaanweg

Eind 2021 is de toezegging gedaan om het bewegwijzeringsplan op de route Vaanweg / Strevelsweg richting Maastunnel te optimaliseren, met als doel een betere verkeersdoorstroming te bewerkstelligen (21bb011825). De voorbereidingen lopen hiervoor. Het moment van uitvoeren is afhankelijk van Stedin voor verleggen van kabels en leiding die in Q2 2023 naar verwachting worden verlegd.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) per januari 2024

Voor de Korte Termijn Aanpak voor de HOV ligt er inmiddels een Definitief Ontwerp (DO). In november 2022 heeft zowel een digitale bewonersavond plaatsgevonden voor het hele traject, als twee fysieke inloopavonden gesplitst naar Noord en Zuid. Naar aanleiding van specifieke vragen over de Henegouwerlaan, is een extra bewonersavond georganiseerd specifiek voor die omgeving. Een alternatief routevoorstel vanuit de omwonenden Henegouwerlaan is verkend. Dit heeft niet geleid tot wijzigingen in de route omdat de nadelen van het alternatieve voorstel groter waren dan de voordelen, onder andere op het gebied van verkeersveiligheid, reistijd en te verwachten reizigersaantallen. Het DO is opgenomen als bijlage bij deze brief, en wordt ook gepubliceerd op mijn.rotterdam.nl. De planning is dat per januari 2024 er acht HOV-lijnbusen per uur gaan rijden tussen Zuidplein en Centraal Station in beide richtingen. Deze snelbus rijdt dan vanaf het Zuidplein over de Carnissensingel en de Dorpsweg, door de Maastunnel richting 's-Gravendijkwal (over de vrije rijstrook) met als eindstation het Centraal Station. Andersom geldt dezelfde route. Voor de gelijktijdige optimalisatie van het omliggende busnetwerk wordt de reguliere vervoerplanprocedure van de MRDH gevolgd.

Perspectief HOV-bus Maastunnel voor 2040

In het BO-MIRT van 10 november 2022 zijn afspraken gemaakt over de Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel op de langere termijn. Er wordt toegewerkt naar een Hoogwaardige busverbinding van twaalf bussen per uur per richting.

Voor het mogelijk maken van een frequentie van twaalf bussen per uur per richting is nader onderzoek naar tunnelveiligheid noodzakelijk. In de huidige situatie is het in verband met tunnelveiligheid niet toegestaan om meer dan acht lijnbussen per uur per richting door de tunnel te laten rijden. Dit heeft te maken met de kwantitatieve risicoanalyse (QRA) die het maximaal toegestane groepsrisico bepaalt en, kort gezegd, voorschrijft hoeveel voertuigen per type en personen er maximaal tegelijkertijd in de tunnel mogen zijn. Onderzoek naar oplossingen voor dit knelpunt maakt onderdeel uit van de studie naar HOV door de Maastunnel op de lange termijn. Daarnaast wordt in 2023 onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het aantal verstoringen door te hoge vrachtauto's door de Maastunnel te verminderen. Dat is nodig voor een betrouwbare dienstregeling voor de lijnbus.



Motie Parkhaven – schone lucht van Noord naar Zuid (20bb1433)

In deze motie, ingediend door de leden A. Kockelkoren (GroenLinks), C. Zeegers (D66), T. Vonk (CU-SGP) en C. Engberts (PvdA), aangenomen door de gemeenteraad op 30 januari 2020, wordt het college verzocht:

- Maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit ter hoogte van de Maastunneltraverse aantoonbaar, meetbaar en substantieel verbeteren;
- Te zorgen voor laagdrempelige toegang tot schoon vervoer door een HOV verbinding tussen Noord en Zuid te realiseren met een halte op het Droogleever Fortuynplein en fietsgebruik en deelmobiliteit zoveel mogelijk te stimuleren.

T.a.v. de luchtkwaliteit verwijzen we naar de evaluatie van het experiment Maastunnel corridor waaruit is gebleken dat de luchtkwaliteit substantieel is verbeterd.

T.a.v. van de halte Euromastpark zal in de Korte Termijn Aanpak van de HOV geen halte worden gerealiseerd. Deze zal worden gerealiseerd ten tijde van het gebiedsontwikkelingsproject Parkhaven. We stellen daarom voor afdoening van deze motie uit te stellen tot december 2024.

Motie Auto als gast op parallelwegen 's-Gravendijkwal! (22bb1258)

In deze motie, ingediend door leden F Achbar (DENK) en B. van Drunen (Leefbaar Rotterdam), aangenomen door de gemeenteraad op 3 februari 2022, wordt het college verzocht:

- Te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de parallelwegen bij de 's-Gravendijkwal om te zetten in fietsstraten, waarbij fietsers beide richtingen op kunnen fietsen, en waarbij de auto te gast is;
- Hierover te rapporteren aan de raad;

De motie Auto te gast op parallelwegen 's-Gravendijkwal! (22bb1258) zal in 2023 worden uitgevoerd. Momenteel wordt prioriteit gegeven aan het permanent maken van het Aanpak Maastunnelcorridor en de voorbereidingen HOV. We verwachten u eind 2023 een afdoeningsvoorstel toe te sturen.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

De kosten voor het omzetten naar de permanente situatie, zoals communicatie, belijning, bebording en opzetten van automatische handhaving, worden gedekt uit het energie transitie budget en beschikbaar gestelde Rijksmiddelen; passend binnen de begroting van het cluster Stadsontwikkeling.

De kosten voor de realisatie van de nieuwe HOV buslijn op de Maastunnelcorridor zullen worden gedekt vanuit de bijdragen van het Rijk, MRDH en gemeente Rotterdam. Voor het permanent maken van de Aanpak Maastunnelcorridor zal er een nieuw verkeersbesluit gepubliceerd worden waarin elektrische taxi's zoals die van Trevvel vrijgesteld zijn om over de vrije rijstrook te rijden. Bezwaar en beroep is mogelijk op een dergelijk besluit.

Daarnaast zal voor de bergingsvoertuigen, voertuigen van onderhoudsproviders van Maastunnelbeheerder, voertuigen Officier van Dienst (van gemeente Rotterdam, DCMR en ProRail) en bestaande ontheffingen (herkenbare RET-bussen buiten dienst (zonder reizigers), calamiteits-RET-voertuigen van de Officier van Dienst en voertuigen die



gebruikt worden voor bergingswerkzaamheden) een ontheffing verleend worden. Dit valt onder het mandaat van het afdelingshoofd van de afdeling mobiliteit.

Vanuit de politie is eerder aangegeven dat zij onvoldoende capaciteit hebben om een dergelijk verkeersbesluit te handhaven. Voor het handhaven van het nieuwe verkeersbesluit wordt ingezet op automatische handhaving middels ANPR-camera's waarmee vanaf september tegemoet wordt gekomen aan dit bezwaar van de politie. Handhaving start na een waarschuwingsperiode, waarin nog geen boetes worden verstuurd maar alleen waarschuwingsbrieven.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roosen

De burgemeester,

A. Aboutaleb

Bijlage:

Definitief Ontwerp HOV Maastunnel