



**Gemeente
Rotterdam**

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

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: Thomas de Vos
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2301-1128 - 23bo002716
Bijlage(n): 1

Onderwerp: Wethoudersbrief over alternatieve
route Bentinckplein

Datum: 19 januari 2023

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

Beste commissieleden,

Naar aanleiding van uw raadsvergadering van 21 december 2022 stuur ik u het
bewonersinitiatief van de inspreker en de reactie van de projectgroep ter informatie.

Met vriendelijke groet,

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

Bijlage(n):
Notitie QS alternatieve route Bentinckplein



Aan: Omwonenden Henegouwerlaan

Van: Projectteam HOV Maastunnel

Datum: 22 december 2022

Betreft: Quick Scan alternatieve route
Bentinckplein

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Internet: www.rotterdam.nl

Inleiding

De gemeente werkt samen met de MRDH en RET aan de realisatie van de HOV Maastunnel, een snelle busverbinding tussen Centraal Station en Zuidplein via het Erasmus MC. De planning is om begin 2024 de exploitatie hiervan te starten. Het project KTA HOV Maastunnel heeft als opdracht deze verbinding fysiek mogelijk te maken. Dit betreft het realiseren van haltes, beperkte wijzigingen aan wegen en kruispunten, en aanpassen van verkeerslichten.

Participatie en besluitvorming

Als onderdeel van de planstudie (vorige project fase) zijn in januari 2021 de gebiedscommissies Noord, Zuid en Centrum, het Metrocov, het partnerschap Cultuur&Campus en Erasmus MC geïnformeerd over het project.

Het college heeft op 22 maart 2022 de route vanuit de Planstudie HOV Maastunnel vastgesteld. Daarmee is het pakket aan korte termijn maatregelen – tracé buslijn, infrastructurele maatregelen en optimalisaties in het onderliggende OV-netwerk – vastgesteld. Het college heeft het projectteam opdracht gegeven deze maatregelen verder uit te werken, en alle noodzakelijke voorbereidingen te treffen om per december 2023 de HOV Maastunnel te laten rijden. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd middels raadsbrief met kenmerk 22bb001659, welke afgedaan is in de commissievergadering van 24 maart 2022.

Na de zomer van 2022 zijn de wijkraden, omwonenden en andere stakeholders benaderd over de voorgenomen wijzigingen via verschillende kanalen, en uitgenodigd voor één digitale inloopavond en twee fysieke inloopavonden. Tijdens de inloopavond in Rotterdam Noord was dermate veel aanloop vanuit de omgeving Henegouwerlaan, dat een extra bewonersavond specifiek gericht op de omwonenden van de Henegouwerlaan is georganiseerd.



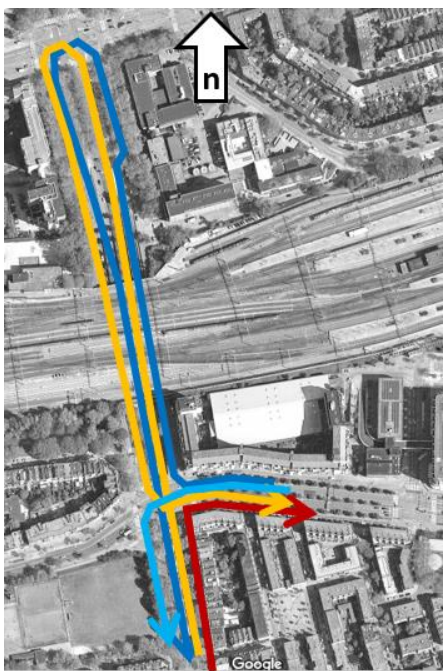
Het alternatieve route voorstel van de bewoners Henegouwerlaan



De eerder vastgestelde route voert ten noorden van de Maastunnel deels over de ventwegen/ parallelstructuur van de Henegouwerlaan, met ter hoogte van het kruispunt met het Weena in beide richtingen een halte. Hiernaast een weergave vanuit het VO.

Voorafgaand en tijdens de extra bewonersavond is door omwonenden een alternatieve route via het Bentinckplein aangedragen. Dit vanuit de overtuiging dat de voorgenomen route zal leiden tot toename van hinder door geluid, fijnstof en trillingen. Ook hebben bewoners bezwaar tegen het wegvallen van een aantal parkeervakken door realisatie van haltes. Afgesproken is dat het projectteam een quick scan zou uitvoeren naar de haalbaarheid en impact van dit

alternatief. Daarbij is de toezegging gedaan aan de omwonenden dat we deze quick scan nog voor de kerst afronden.



De voorgestelde route (het 'lusje') vermijdt de parallelstructuur van de Henegouwerlaan. Gekeken van Centraal Station gaat de HOV bij de kruising Weena / Henegouwerlaan rechtsaf onder het spoor door. Na het viaduct zal de bus op het Bentinckplein halteren en keren, om vervolgens via de hoofbanen weer onder het spoor door te gaan. Hier wordt de vrije rijstrook gevolgd tot aan het kruispunt met de 1^e Middellandstraat. In de andere richting wordt de tegenovergestelde route gevolgd.

Los van de HOV Maastunnel hebben omwonenden ook algemenere klachten en wensen over de straat naar voren gebracht. Deze zijn in overleg overgedragen naar de wijknetwerker en wijkregisseur.



Naast het bovengenoemde alternatief is er ook gesproken over een optimalisatie van de huidige route, waarbij de halte Henegouwerlaan richting Centraal Station na het kruispunt wordt gerealiseerd. De impact van dit voorstel zal na de alternatieve route worden behandeld.

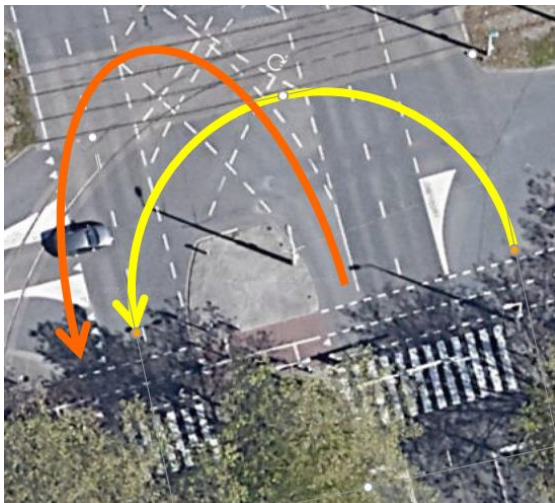
Inpassing ontwerp

Op de hoofdrijbanen van de tunneltraverse zijn al vrije rijstroken beschikbaar tot ten noorden van het spoorviaduct. De parallelstroken onder het spoorviaduct hebben geen busstroken. Deze korte tunnels zijn onvoldoende breed (ca 5,5m) om busstroken in te passen. Ten noorden van het spoor is aan de meest oostelijke zijde een korte

busbaan. Deze is alleen te bereiken vanaf de parallelbaan in noordelijke richting. Langs deze busbaan is geen halte. Aan de westkant van de kruising is een bushalte op een korte busstrook, momenteel in gebruik door lijnen 33 en 44 richting CS. De splitsing tussen hoofdrijbanen en parallelrijbanen is vlak na deze halte. Het kruispunt Bentinckplein is ruim opgezet. Draaien van (gelede) bussen is fysiek mogelijk, afhankelijk vanaf welke rijstrook gestart wordt. Het kruispunt is met verkeerslichten geregeld, de impact daarvan wordt hieronder behandeld.

De inpassing van de HOV bus via deze route werpt een aantal uitdagingen op. De route via de parallelbanen is congestiegevoelig. Dit blijkt uit observaties van de huidige dienstregeling, waarin lijn 44 last heeft van filevorming voor de kruispunten. De viaducten in de parallelbanen zijn te smal om hiervoor voorzieningen te realiseren.

In de alternatieve route is nu één halte. Het is onwenselijk dat dezelfde lijn in twee richting op dezelfde halte halteert. Dit kan leiden tot verwarring en vergissingen bij reizigers. Daarnaast bestaat het risico dat de halte te druk wordt, door een combinatie van uitstappers en instappers tegelijk. De meest logische locatie is langs de busbaan voor het Wolfert college. Dit voorkomt ook een verkeersveiligheidsrisico bij de halte aan de westzijde, waarbij een halterende bus richting Zuid bij vertrek de autorijstrook richting de parallelbaan moet kruisen. Langs de busbaan voor het Wolfert College lijkt voldoende ruimte voor een halte.



De kerende beweging bij het Bentinckplein lijkt vanaf de oostelijke busbaan goed te maken. Vanaf de reguliere linksafstrook (voor bussen komend vanaf de Maastunneltraverse) lijkt de keerbeweging krap, maar niet onmogelijk. Mogelijk zijn er nog fysieke aanpassingen nodig. Er is twijfel of weggebruikers achter de bus een keerbeweging voldoende verwachten. Mede omdat voor die beweging de bus meer ruimte aan de buitenbocht zal nemen, alvorens scherp naar binnen te sturen. Daarnaast zal een dergelijk scherpe stuurbeweging leiden tot discomfort, zeker vlak voor een halte.



Complicerende factor is dat deze beweging alleen veilig uit te voeren is bij werkende verkeerslichten. Indien de verkeerslichten uitvallen, zal de keerbeweging niet uitgevoerd mogen worden en kan de lijn niet rijden.

In het coalitieakkoord is de ambitie opgenomen om voor 2026 fietsstraten te realiseren op de parallelweg van de Maastunnel traverse. HOV en fietsstraten zijn slecht te combineren. De alternatieve route heeft als voordeel dat er meer ontwerprijheid is voor die ambitie.

Voordelen inpassing ontwerp	Nadelen inpassing ontwerp
Gebruik bestaande vrije stroken hoofdrijbaan Geen aanpassingen Henegouwerlaan noodzakelijk Laat ventwegen Henegouwerlaan vrij voor ontwikkeling fietsstraten.	Vrije busstroken in viaduct parallelbaan niet maakbaar Extra halte Bentinckplein nodig Keerbeweging vanaf linksafvak zeer krap Niet veilig bij uitval VRI's Geen voetgangersoversteek Akeleilaan

Verkeerslichten

Op de alternatieve route passeert de HOV bus twee kruispunten; Weena/Henegouwerlaan en het Bentinckplein.

Op het kruispunt Weena Henegouwerlaan komt de linksaf beweging van de HOV van het Weena naar de Henegouwerlaan westzijde te vervallen. Daartegenover staat dat er een linksaf beweging bij komt vanaf het westelijk parallel-viaduct onder het spoor naar het Weena. Het effect op de verkeersafwikkeling zal hier klein zijn. Mogelijk iets positief (0 tot 5 sec), omdat het conflict wegvalt met een drukke verkeersrichting waar ook de HOV bus in mee rijdt. Op deze richting is regelmatig filevorming geobserveerd wat leidt tot vertraging voor de HOV bus.

De VRI op het kruispunt Bentinckplein heeft in de huidige situatie tijdens de spits al hoge cyclustijden, hoger dan landelijke richtlijnen. Voor een geregeld VRI- kruispunt wordt in landelijke richtlijnen (CROW) uitgegaan van maximaal 120 seconden. Voor de maand november was de cyclustijd van het Bentinckplein gemiddeld tijdens de spits 128 seconden. Voor grote en drukke kruispunten zoals deze is dat kortstondig nog acceptabel (tot ca 150 seconden). Vooral voor fietsers en voetgangers leidt dit tot lange wachttijd en een toename van roodnegatie. Bij (te) hoge wachttijden voor het overig verkeer kan dan ook geen prioriteit gegeven worden aan de HOV.

De nieuwe keerbewegingen zullen in de regeling conflicteren met veel richtingen, feitelijk de kruising tijdelijk stilzetten. Ook conflicteren de twee keerbewegingen met elkaar. Door de scherpe bocht zal de snelheid van de bus laag zijn. De verwachting is dat de cyclustijd fors toeneemt (niet doorgerekend). De wachttijden voor al het verkeer zullen toenemen, ook voor de HOV bus op de parallelbaan. De verwachting is dan ook dat er geen prioriteit toegekend kan worden aan kerende HOV bussen. Een kwalitatieve waarde voor de verwachte vertraging kan binnen deze quickscan niet worden bepaald, maar verwacht mag worden dat deze in de spits sterk zal oplopen in de orde van 30 sec of meer.

Voordelen verkeerslichten	Nadelen verkeerslichten
Minder richtingen met prioriteit op kruispunt Weena Henegouwerlaan	Langere cyclustijd Bentinckplein leidt tot vertraging alle verkeer



	In spits geen prioriteit voor HOV bus mogelijk Extra rijtijd en vertraging voor de bus
--	---

Reizigers

De HOV bus heeft een belangrijke functie in het verkorten van de reistijd tussen Rotterdam CS en de omgeving van Dijkzigt. De inschatting is dat via de alternatieve route op de nieuwe HOV verbinding op dit trajectdeel ongeveer 1500 reizigers per dag gemiddeld 2-3 minuten langer onderweg zijn. Qua reistijd op het traject Dijkzigt – Rotterdam centraal is dat een toename van bijna 30%. Op termijn neemt het aantal reizigers nog zeker 500 reizigers toe. Verplaatsen van de halte naar andere kant van de tunnel levert naar onze inschatting voor maximaal 250 reizigers een reistijdwinst van 2-3 minuten op. Per saldo hebben dus circa 1250 tot 1750 reizigers een reistijdverlenging. De verwachting is dat dit leidt tot minder reizigers, al zijn hier nu geen exacte aantallen voor te bepalen.

Daarnaast is geobserveerd dat de parallel-viaducten filegevoelig zijn, meer dan de parallelwegen van de Henegouwerlaan. En dat het niet mogelijk is om mitigerende maatregelen zoals een busstrook te realiseren, wat wel kan met de doorsteken op de voorgestelde route. Dit leidt tot onbetrouwbaarheid in de dienstregeling, met voor reizigers onverwachte vertragingen en bijvoorbeeld gemiste overstappen op de trein. Een belangrijk kenmerk van HOV is een betrouwbare en vlotte reistijd. Tenslotte is de alternatieve route door de keerbeweging minder comfortabel, wederom een belangrijk kenmerk van HOV.

Voordelen reizigers	Nadelen reizigers
Dichter bij de scholen ten noorden van het spoor	Extra reistijd voor groter deel v/d reizigers Afname reizigersaantallen Toename onbetrouwbaarheid, geen mitigerende maatregelen mogelijk. Minder comfort door keerbeweging

Exploitatie

De kosten voor en uitvoering van de exploitatie zijn sterk afhankelijk van de extra rijtijd. Op basis van de extra afstand, de huidige rijtijden van lijn 44 en de verwachte vertraging bij de extra VRI's is de inschatting dat de alternatieve route gemiddeld 2 tot 3 minuten extra rijtijd kost (in de spits kan dit sterk oplopen), en leidt tot inzet van 2 extra bussen op de lijn. Uitgaande van 2,5 minuut, zijn de kosten daarvan begroot op circa 350.000 euro per jaar. Voor deze kostenstijging is nu nog geen dekking voorzien.

Daarbij komt dat er in de huidige dienstregeling tijdens de spits in de parallel spoorviaducten filevorming wordt waargenomen. Dit zal leiden tot onbetrouwbaarheid (schommelingen in de rijtijden), nog verdere toename van kosten, en in het ergste geval uitval van ritten doordat bussen te laat bij het eindpunt aankomen. Een belangrijk kenmerk van HOV is de betrouwbaarheid voor de reiziger. De alternatieve route heeft hierop een negatieve impact.

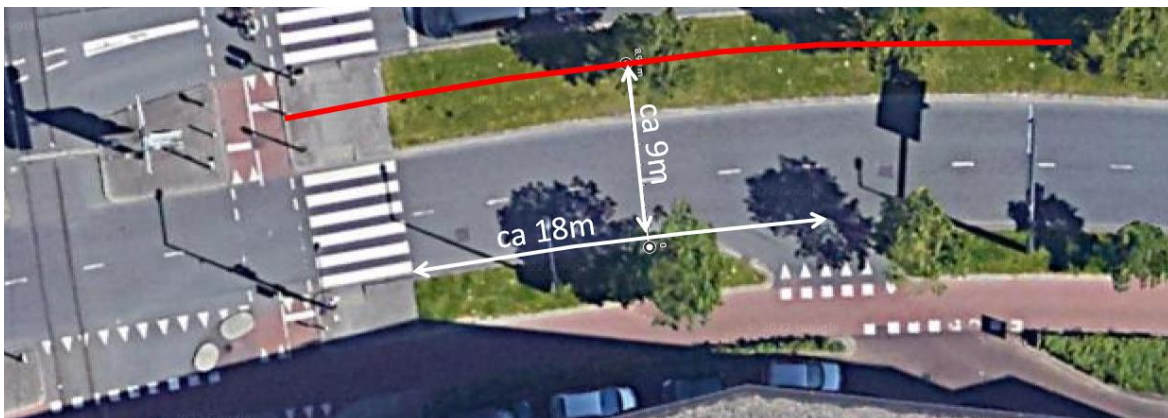
Voordelen exploitatie	Nadelen exploitatie
-	Toename kosten (tenminste) ca 350.000 euro



	Onbetrouwbaarheid in uitvoering, met mogelijk rituitval tot gevolg
--	--

Alternatieve halte locatie Weena

Bij behoud van de voorkeursroute kan de impact op de Henegouwerlaan worden verminderd door de halte richting Centraal Station na de kruising te leggen. Hierdoor komt de halte voor de huisnummers 20-24 te vervallen.



Door de ligging direct na het kruispunt kan de bus niet op de rijbaan halteren. In de huidige situatie is er onvoldoende ruimte om een halte met een haltekom te realiseren. Hiervoor zou een aanmerkelijk deel van de middenberm moeten worden verhard, inclusief het kappen van enkele bomen. Ook zou de toegang tot de ventweg moeten worden aangepast, met verlies van parkeerplaatsen en groen tot gevolg, en daarmee zou ook de bedrijfsvoering van de garage op de hoek sterk bemoeilijkt worden.

Voordelen halte na kruising	Nadelen halte na kruising
Minder hinder Henegouwerlaan Snellere prioriteit HOV	Inpassing ten kosten van middenberm en bomen Slechter zicht bij oprijden ventweg Meer hinder bij garages

Conclusie / Advies

Op basis van bovenstaande informatie komt het projectteam HOV Maastunnel tot de onderstaande conclusie en aanbevelingen. Het grootste voordeel van de alternatieve route is dat deze de overlast en hinder voor de bewoners van de Henegouwensingel beperkt. Daarnaast biedt deze meer ontwerpruimte voor de toekomstige transformatie van de ventwegen naar fietsstraten. De meerwaarde voor de HOV is per saldo negatief. De nabijheid van de halte bij de scholen is positief, maar weegt niet op tegen het reistijdverlies van reizigers op andere verbindingen. Het reistijdverlies zal leiden tot minder reizigers en daarmee opbrengsten, terwijl de exploitatiekosten hoger zijn. Tenslotte is vanuit verkeersveiligheid en -management aangegeven dat de alternatieve route zeer onwenselijk en zeer moeilijk maakbaar is. Dit gaat met name over de keerbeweging op het Bontinckplein. Het projectteam is daarom van mening dat het voorstel geen haalbaar alternatief is en stelt voor dit niet verder uit te werken. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheid om de halte Henegouwerlaan richting CS voorbij de kruising te leggen. Inpassing van een haltekom of busstrook heeft voldoende negatieve ruimtelijke effecten (met name kappen van bomen), waardoor naar onze mening de halte op de Henegouwerlaan de beste optie blijft.