



**Gemeente
Rotterdam**

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

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

Van: Marc Stanescu
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2302-3342 - 23bo003300
Bijlage(n): 1

Onderwerp: Schriftelijke vragen HOV
Maastunnel

Datum: 13 februari 2023

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

Beste commissieleden,

In de bijlage vindt u de beantwoording van de technische vragen over HOV Maastunnel, ter voorbereiding op de vergadering van de raadscommissie Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat d.d. 15 februari 2023.

Met vriendelijke groet,

Vincent Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

Bijlage(n):
Beantwoording technische vragen HOV Maastunnel

Beantwoording technische vragen HOV Maastunnel

Vragen VVD

Vraag 1

Op basis van welke cijfers is er besloten om een bushalte te plaatsen op de ventweg Henegouwerlaan?

Realisatie van een halte Henegouwerlaan is als aanbeveling meegegeven bij de evaluatie van de planstudie HOV Maastunnel. Dit is gedaan op basis van het aantal toenmalige in/uitstappers en de reisbewegingen die deze passagiers van lijn 44 maakte. De RET heeft aangegeven dat het om ongeveer 300 personen per dag in twee richtingen gaat.

Vraag 2.

Zijn er andere locaties voor een bushalte op de route onderzocht? Zo ja, wat is de uitkomst van deze onderzoeken?

Er is in de ontwerpfase ook gekeken naar de mogelijkheid van een halte op het Weena net voorbij de kruising. Deze is onder andere qua inpassing en verkeersafwikkeling minder positief beoordeeld. Om deze halte op de huidige rijbaan mogelijk te maken, moet er op de Beukelsdijk een opstelstrook richting het Weena worden verwijderd. Dit gaat ten koste van de cyclustijd van de kruising en daarmee de doorstroming van de HOV en het andere verkeer. Om dit te voorkomen, kan een halte naast de huidige rijbaan worden gerealiseerd. Dit gaat echter ten koste van o.a. het fietspad, een groenstrook en een aantal bomen in de middenberm en daarom is hiervoor niet gekozen.

Vraag 3.

Waarom is er gekozen voor een oversteekplaats op de Henegouwerlaan van de ene kant naar de andere kant van de laan?

Momenteel is er geen oversteek gefaciliteerd thv de Akeleistraat en wordt op eigen risico (en met het nodige risico) overgestoken. Hierdoor is sprake van een barrière en een ontbrekende voetgangersschakel tussen de wijken aan weerszijden van het tracé. Met een goede gefaciliteerde oversteek worden de loopafstanden tussen de buurten en de vele diverse voorzieningen verkort wat de leefbaarheid ten goede komt. Omdat de HOV-bus op deze plek een verkeerslicht (VRI) nodig heeft om vlot en veilig op de hoofdrijbaan in te voegen kan deze oversteek hierin meteen worden meegenomen.

Vraag 4.

Is de veiligheid van deze oversteekplaats gegarandeerd?

Om de veiligheid van de oversteek te kunnen garanderen komen er verkeerslichten. Daarbij wordt ook rekening gehouden met zaken als voldoende opstelruimte en goed zicht op aankomend verkeer.

Vraag 5.

Is deze oversteek plek wenselijk bij de bewoners?

De wens voor een goede oversteek op deze plek staat onder andere beschreven in het Masterplan Oude Westen (2011) om de buurten en voorzieningen aan weerszijden van het tracé beter met elkaar te verbinden en zo de leefbaarheid te vergroten. Op straat is de

oversteekbehoefte duidelijk te zien aan de oversteekbewegingen en de zogenaamde 'olifantenpaadjes' in de berm.

Vraag 6.

Wat voor effect heeft deze oversteek op de doorstroming op het maastunneltracé?

De nieuwe oversteekplaats is met een simulatie onderzocht. Voor autoverkeer betekent de extra oversteek op het moment dat er een voetganger groen licht heeft dat er even gewacht moet worden. Uit de simulatie blijkt dat er geen extra filevorming optreedt op de Maastunnelcorridor als gevolg van deze extra oversteek en dat het kwalitatieve beeld van de verkeersafwikkeling niet verandert door de oversteek.

Vraag 7.

Is het effect van deze HOV lijn op de fundering van de woningen aan het tracé gemeten en meegenomen in de afwegingen van de gemeente? Zo ja, kunnen deze onderzoeken gedeeld worden met de raad en de bewoners?

Over de Henegouwerlaan heeft tot 1996 een reguliere tramlijn (lijn 9) gereden, de tramsporen zijn nog aanwezig in het wegdek. De belasting van een moderne bus is lager dan een oude tram. Dit wordt onderbouwd door funderingsonderzoek in de jaren '70, waaruit geen aantasting van de houten funderingen blijkt. Tenslotte is in 2015 een trillingsonderzoek uitgevoerd naar aanleiding van het verbod vrachtverkeer 's Gravendijkwal. Dit betrof de trillingsgevoeligheid van de wijk Middelland, maar geeft wel informatie over de Henegouwerlaan. Een van de bevindingen was dat zelfs bij de hoogste gemeten waarde er nog een zeer ruime marge is tot de landelijk geldende norm voor schade door trillingen. De inschatting is dan ook dat er geen risico's zullen zijn voor de stabiliteit van de bebouwing.

Vraag 8.

Hoe zal de inrichting van de Henegouwerlaan eruit komen te zien en hoeveel ruimte is er voor fietsers?

De inrichting van de Henegouwerlaan verandert buiten de realisatie van de haltes niet. Bij de haltes is in het ontwerp een fietspad achterlangs opgenomen, zodat fietsers de halte veilig kunnen passeren en er een goede aansluiting ontstaat op de fietspadenstructuur van de kruising met het Weena.

Vraag 9.

Hoe is HOV lijn over Henegouwerlaan te combineren met het college target om tweezijdige fietsverkeer te hebben?

De verkenning naar inpassing van tweezijdig fietsverkeer over de parallelbanen van de Henegouwerlaan is nog in de opstartfase. De combinatie van de HOV lijn met het fietsverkeer gaat hierin ook meegenomen worden. Op voorhand is duidelijk dat dit een complexe opgave zal zijn. Eventuele maatregelen zullen in dat kader uitgewerkt worden.

Vragen Groen Links

Vraag 10.

Op basis van welke wettekst mogen keerbewegingen niet worden uitgevoerd bij uitgevallen verkeerslichten?

Er is geen wettekst die keerbewegingen bij uitgevallen verkeerslichten verbiedt. De keerbeweging, zeker vanuit de parallelle busbaan, is onder die omstandigheid een lastige manoeuvre en een behoorlijk verkeersveiligheidsrisico. Gemeente en RET achten de keerbeweging bij uitgevallen verkeerslichten niet wenselijk. RET heeft te kennen gegeven in dit geval buschauffeurs een omleidingsroute via de parallelbanen van de Henegouwerlaan te zullen laten gebruiken, en de haltes ten noorden van spoor niet aan te doen.

Vraag 11.

Mag er volgens de wet wel afgeslagen worden richting de Bentincklaan om vervolgens ter hoogte van het A.B.N Davidsplein en Schimmelpenninckstraat de draai te maken bij uitgevallen verkeerslichten en de weg alsnog te vervolgen richting Statenweg?

Dat mag. Via deze locatie is een keerbeweging mogelijk veiliger te maken. Hier geldt echter ook dat de beweging vanuit de parallelle busbaan naar de Bentincklaan een beweging met een verkeersveiligheidsrisico is op het moment dat de verkeerslichten niet werken.

Vraag 12.

Wat is het effect (verkeersveiligheid, doorstroming, etc.) op alle verkeersstromen op en rond de Maastunnelcorridor bij toevoeging van een oversteekplaats met verkeerslichten ter hoogte van Henegouwerplein/Akeleistraat?

De nieuwe oversteekplaats is met een simulatie onderzocht. Voor voetgangers betekent de nieuwe oversteek een verbetering omdat omloopafstanden tussen de wijken ten oosten en westen van de Henegouwerlaan verkort worden. Dit komt ook de leefbaarheid ten goede. Voor autoverkeer betekent de extra oversteek op het moment dat er een voetganger groen licht heeft dat er even gewacht moet worden. Uit de simulatie blijkt dat er geen extra filevorming optreedt op de Maastunnelcorridor als gevolg van deze extra oversteek en dat het kwalitatieve beeld van de verkeersafwikkeling niet verandert door de oversteek.

Vraag 13.

Welke maatregelen worden er genomen om de cyclustijd op 'minimaal kwaliteitsniveau' te brengen?

In de notitie is aangegeven dat in november de cyclustijd van het Bentinckplein 128 seconden bedroeg, waar vanuit landelijke richtlijnen de maximale cyclustijd 120 seconden is. In de notitie is echter ook aangegeven dat voor grote en drukke kruispunten kortstondig een cyclustijd van 150 seconden acceptabel wordt bevonden. De gemeten 128 seconden is minder dan 150 en wordt daarom als acceptabel bevonden. De 150 seconden wordt acceptabel bevonden omdat dit een groot en complex kruispunt is in stedelijke omgeving, en het bovendien gaat om een meting van de maand november, een maand met standaard meer autogebruik (een hogere auto intensiteit zorgt voor een hogere cyclustijd). Bovendien gaat de meting van 128 seconden over de waarden tijdens de spitsperiode, overdag is de cyclustijd wel lager dan 120 seconden.

De situatie wordt wel gemonitord, en als de cyclustijd boven de 150 seconden komt, of dat de wachttijd voor een specifieke verkeersgroep tot klachten leidt, zal gekeken worden naar maatregelen, maar op dit moment is daar geen aanleiding toe.

Vraag 14.

Wat was de cyclustijd van bus 44/33 (west- en oostzijde op Bentinckplein) en het langzame verkeer in november? En indien deze niet aanwezig is, kan deze doorgerekend worden?

De cyclustijd is de tijd dat de verkeerslichtenregeling elke verkeersrichting ten minste één keer groen licht gegeven heeft. De cyclustijd is dus een waarde die gaat over alle verkeersrichtingen (en -soorten) samen op een kruispunt. Deze waarde bestaat niet per verkeerssoort.

Waardes die er wel zijn, zijn bijvoorbeeld de wachttijden. De gemiddelde wachttijd in november van de eerstwachterende verkeersdeelnemer is voor fietsers circa 35 seconden, voor voetgangers circa 30 seconden en voor het busverkeer is dit circa 15 seconden op het stuk busstrook, op de richtingen waar de bus meerijdt met het autoverkeer is de wachttijd 40 tot 50 seconden. In dit laatste geval kan de bus wel sneller zijn en minder hoeven te wachten.

Vraag 15.

Op basis van welke maatregelen wordt er geconcludeerd dat de cyclustijd naar verwachting toe zal nemen (in orde van 30 sec of meer in de spits) op het Bentinckplein? En welke maatregelen worden nu al toegepast?

Als gevolg van de alternatieve route zouden er 2 keerbewegingen in de verkeerslichtenregeling komen op de plek waar nu alleen een linksafbeweging is: eentje vanuit de parallelbaan (busstrook) en eentje vanuit de hoofdrijbaan. Beide bewegingen kunnen dan niet meer tegelijkertijd met de rechtsafbeweging vanuit de Bentincklaan (omdat het verkeerslicht aangeeft dat je geen conflicterend verkeer tegenkomt en maar een richting uit mag). Omdat richtingen niet meer tegelijkertijd groen kunnen hebben, moet een extra aparte groenrealisatie (en veiligheidstijden daarbij) opgeteld worden bij de cyclustijd. De verwachting is dat dit in de spitsperiode tenminste 30 seconden extra kost. Een maatregel die nu al genomen is, is dat de bus prioriteit krijgt als deze achterloopt op dienstregeling.

Vraag 16.

Op 300 meter afstand ligt de bushalte Henegouwerplein waar de bus wel kan halteren op de rijbaan. Wat maakt het verschil?

Er zijn twee verschillen. Vlak voor de halte Henegouwerplein verbreedt de weg van een naar twee rijstroken. Indien een bus halteert kan het achteropkomende verkeer de bus passeren. Bij een halte op het Weena richting Centraal Station zijn er twee rijstroken voor en na de halte. Een halterende bus blokkeert hierdoor een volledige rijstrook.

Het tweede verschil is dat een bushalte op het Weena richting Centraal Station vlak na een verkeerslicht geregeld kruising ligt. Autoverkeer dat met groen een kruispunt oversteek verwacht niet dat er vlak daarna een bus kan stilstaan. Daarnaast kan achter de halterende bus een wachtrij ontstaan die het kruispunt blokkeert.

Vraag 17.

Is het mogelijk om een inrit toe te voegen aan/te verplaatsen naar de Henegouwerlaan voor het bereiken van de garages op de ventweg Weena?

Hier is niet voldoende ruimte voor, omdat de afstand tussen het pand op de hoek en de verkeerslichten geregelde kruising te klein is. Dit betekent dat voertuigen over de voetgangersoversteek de parallelbaan op zouden moeten draaien, wat zeer ongewenste conflicten geeft. Voor grotere voertuigen zoals vuilniswagens en brandweerauto's wordt de bocht sowieso te krap, waardoor de parallelweg Weena inclusief alle aansluitende woonstraten niet meer goed toegankelijk zijn.

Vraag 18.

Momenteel is de Henegouwerlaan (ventweg) afgesloten vanwege rioleringswerkzaamheden. Kan worden gemonitord welke route automobilisten nu gebruiken als alternatief?

Het effect van deze afsluiting wordt niet specifiek gemonitord; dat is niet gebruikelijk bij dergelijk kleine werkzaamheden. Daarbij is het effect afsluiting van de parallelbaan niet relevant voor het project HOV Maastunnel. Dit zou wel kunnen gelden voor het project 'fietsstraten op de ventwegen'. De verkenning naar inpassing van tweezijdig fietsverkeer over de parallelbanen van het Maastunnel tracé is nog in de opstartfase. Effecten van een eventuele afsluiting in dat kader zullen grondig onderzocht worden.

Vragen ChristenUnie**Vraag 19.**

In de collegebrief over de HOV Maastunnelcorridor (22bb001659/22bb002808) van 22 maart 2022 worden de doelen voor de HOV-lijn tussen Centraal Station en Zuidplein geschetst. Welke cijfermatige onderbouwingen en behoefteramingen liggen eraan ten grondslag en hoe zijn die vertaald in meetbare doelen?

In de collegebrief (22bb002808) van 22 maart 2022 is uiteengezet wat de aanleiding is voor de HOV Maastunnel, en welke doelen moeten worden nagestreefd. In de planstudie HOV Maastunnelcorridor is onder andere de potentiële vervoerwaarde en bereikbaarheidswinst onderzocht. De rapportage is als bijlage met kenmerk 22bb002809 bijgevoegd aan de collegebrief van 22 maart 2022.

Vraag 20.

De snelste route van Centraal Station naar Zuidplein is met de metro. Wat maakt dat het desondanks toch heel belangrijk lijkt dat de HOV vooral heel snel wordt? Welke onzekerheidsmarge zit er in de rekenmodellen als het gaat om de snelheid?

De HOV Maastunnel is niet bedoeld als vervanging voor de directe metroverbinding tussen Centraal Station en Zuidplein. Belangrijker is de verbinding van de tussenliggende gebieden/bestemmingen met elkaar, en met Centraal Station en Zuidplein.

De gemiddelde snelheid van de HOV is relevant, maar ook andere zaken als frequentie, directheid en stiptheid. Verhoging van gemiddelde snelheid wordt vooral gezocht in het beperken van stops, prioriteit bij de verkeerslichten en vertragingen buiten de haltes (rijden via vrije busbanen), niet in heel snel rijden.

Vraag 21.

In de al eerdergenoemde brief schrijft het college 'Uit de planstudie HOV Maastunnel komt de volgende route als voorkeur voor de korte termijn: vanaf het busstation Rotterdam Centraal, via Weena, over de hoofdstructuur van de 's Gravendijkwal, door de Maastunnel, over de Dorpsweg via de Carnissensingel naar het busstation Zuidplein. ... Dit resultaat is vastgesteld tijdens een gezamenlijk bestuurlijk overleg tussen gemeente Rotterdam, MRDH en RET – de drie opdrachtgevers voor de planstudie – op 24 juni 2021'. Op straatniveau zijn voor deze route verschillende varianten te realiseren. Welke varianten zijn als uitwerking van de genoemde vaststelling onderzocht en welke afwegingscriteria zijn daarvoor gebruikt om tot een voorkeursvariant te komen? Hoe is het projectteam gekomen tot de nu uitgewerkte variant? Of was er altijd slechts sprake van 1 variant?

In de collegebrief (22bb002808) van 22 maart 2022 is toegelicht dat met vaststellen van de Planstudie HOV-Maastunnel (22bb002809) het conceptontwerp voor een pakket aan korte termijn maatregelen – tracé buslijn, infrastructurele maatregelen en optimalisaties in het onderliggende OV-netwerk – is vastgesteld. Voor de route van de HOV is op basis daarvan één route uitgewerkt. De analyse en beoordeling van verschillende routes is onderdeel geweest van de planstudie. Voor de verknoping met lijn 32 rond de Rochussenstraat zijn wel verschillende route varianten onderzocht. Over de optimalisatie van het overige OV rondom de HOV Maastunnel zijn we in gesprek met RET.

Vraag 22.

Zowel de door het projectteam uitgewerkte variant als het onlangs door bewoners aangedragen alternatief kennen voor- en nadelen. De achterzijde van Centraal Station kiezen als start- en eindpunt past binnen de bovengenoemde voorkeursroute. Welke voor- en nadelen kent deze variant?

De achterzijde van Centraal Station past niet binnen het vastgestelde tracé uit de collegebrief van 22 maart 2022. Het belangrijkste nadeel van de achterzijde van Centraal Station als start- en eindpunt is dat daar het busstation met al zijn voorzieningen en overstapmogelijkheden niet is. Ook is de reistijd langer, en nemen exploitatiekosten toe. Een voordeel is dat de HOV Maastunnel via de hoofdrijbaan van het Maastunneltracé blijft rijden. Dit weegt niet op tegen de nadelen.

Vraag 23.

Als de door het projectteam uitgewerkte variant uitgevoerd wordt, blijven er twee ongebruikte rijbanen in een deel van de corridor bestaan, terwijl de ventwegen aan de Henegouwenlaan vele functies moeten accommoderen. Hoe kan een HOV-bus op de ventwegen aan de Henegouwenlaan (verkeers)technisch samengaan met de beoogde inrichting als fietsstraat waarbij de fietser in beide richtingen wordt gefaciliteerd? Zijn de effecten op de verkeersveiligheid onderzocht? Zo ja, door welke organisatie en kunt u de resultaten delen? Zo nee, waarom niet?

De rijstroken die niet gebruikt worden door de HOV Maastunnel, blijven wel beschikbaar voor nood- en hulpdiensten en andere toegelaten weggebruikers.

De verkenning naar inpassing van tweezijdig fietsverkeer over de parallelbanen van het Maastunnel tracé is nog in de opstartfase. De combinatie van de HOV-lijn met het fietsverkeer gaat hierin meegenomen worden. Eventuele maatregelen zullen in dat kader uitgewerkt worden.

Vraag 24.

Welke inzichten zijn er over de mogelijke gevolgen van deze variant op het leefklimaat voor bewoners en de stabiliteit van de bebouwing? Kunt u resultaten van onderzoek hierover beschikbaar maken?

Over de Henegouwerlaan heeft tot 1996 een reguliere tramlijn (lijn 9) gereden, de tramsporen zijn nog aanwezig in het wegdek. De belasting van een moderne bus is lager dan een oude tram. Dit wordt onderbouwd door funderingsonderzoek in de jaren '70, waaruit geen aantasting van de houten funderingen blijkt. Tenslotte is in 2015 i een trillingsonderzoek uitgevoerd naar aanleiding van het verbod vrachtverkeer 's Gravendijkwal. Dit betrof de trillingsgevoeligheid van de wijk Middelland, maar geeft wel informatie over de Henegouwerlaan. Een van de bevindingen was dat zelfs bij de hoogste gemeten waarde er nog een zeer ruime marge is tot de landelijk geldende norm voor schade door trillingen. De inschatting is dan ook dat er geen risico's zullen zijn voor de stabiliteit van de bebouwing.

Vraag 25.

In de reeds genoemde brief wordt gesproken over 'aantrekkelijke haltes'. Wat maakt in de ogen van het projectteam een halte aan de Henegouwenlaan een aantrekkelijke halte? Welke doelgroepen/voorzieningen worden met deze halte bediend?

Aantrekkelijke haltes is een generieke opgave, met name gericht op de inrichting, toegankelijkheid en sociale veiligheid van de haltes. De halte Henegouwerlaan in de richting van Zuidplein (oneven zijde) zal worden voorzien vanabri's en een Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) paneel. De verwachting is dat halte Henegouwerlaan richting Centraal Station weinig tot geen instappers zal hebben; Centraal Station is vlakbij. Er zal hier vooral uitgestapt worden, richting bestemmingen in de omgeving. Voor deze halte zullen geen halte voorzieningen worden geplaatst (abri, DRIS paneel, etc.), ook naar aanleiding van vragen hierover vanuit omwonenden.

Vraag 26.

Waar wordt de haltes voor de nieuwe bewoners en bezoekers van Parkhaven voorzien? Wat wordt dan straks de loopafstand van de betreffende haltes naar de Euromast?

De planvorming voor de inpassing van toekomstige haltes 'Parkhaven' is onderdeel van de ontwikkeling Parkhaven. Eventuele ontwerpen zullen in dat kader worden uitgewerkt.

Vraag 27.

Graag ontvangen we meer inzicht in het gebruik van bus 44, zoals hoeveelheid en type passagiers, reisafstanden, veel benutte haltes, etc.

In de planstudie HOV Maastunnel is op basis van cijfers van de RET onderstaande tabel geconstrueerd over het gebruik van de huidige buslijn 44. Dit betreft cijfers over 2019.

Reisrelatie	Aantal reizigers
Zuidplein - Zuid	1023
Zuid intern	60
Zuidplein - Dijkzigt	604
Dijkzigt – Zuid	1325
Zuidplein - Noord	117
Zuid - Noord	243
Zuidplein- West	281
Zuid-West	332
CS-Zuidplein	69
CS-Zuid	290
CS-Dijkzigt	63
Rondom Dijkzigt	25
CS-Noord/West	962
Noord/West intern	778

We hebben geen specifiek inzicht in type passagiers. De meest benutte haltes in de huidige lijn 44 zijn naast begin- en eindpunt de halte Katendrechtse Lagedijk en Dijkzigt Metro en Gruttostraat.

Vraag 28.

De HOV gaat voorlopig slechts 8x per uur rijden zo is de gedachte. Welke mogelijkheden zijn er om HOV en lijn 44 aanvullend te laten rijden? Bijvoorbeeld zowel HOV en lijn 44 ieder 6x per uur.

De initiële frequentie van 8x per uur per richting is een gegeven vanuit de tunnelveiligheidseisen van de Maastunnel omdat er een maximum aantal mensen op een gegeven moment in de tunnel mogen zijn. Het project HOV Maastunnel vervangt niet buslijn 44, maar verbetert deze. Een frequentieverhoging naar 12x per uur is nu niet aan de orde, daar moet eerst nader onderzoek (o.a. op het gebied van tunnelveiligheid) naar gedaan worden.

Vraag 29.

Als bus 44 daadwerkelijk komt te vervallen komen veel (vooral oudere) mensen in de problemen omdat zij afhankelijk zijn van bus 44 om elders te kunnen komen. Een deel van de huidige passagiers is niet in staat om langere afstanden te lopen. Welke concrete oplossingen komen er voor hen beschikbaar en op welke termijn?

Bij het introduceren van de HOV Maastunnel (verbeterde lijn 44) wordt het overige OV netwerk rondom de HOV Maastunnel geoptimaliseerd. De halte afstanden blijven hierdoor voor iedereen acceptabel. Er zijn reizigers waarvoor de afstand naar een halte zal toenemen vergeleken met de huidige situatie, en voor andere levert dit weer een verbetering op. Hierdoor blijft goed OV voor alle reizigers beschikbaar, en levert de HOV Maastunnel per saldo verbeterd een beter aanbod.

Vraag 30.

Voor het vervolg: welke besluitvorming en procedures moeten doorlopen worden voor de daadwerkelijke realisatie start? Welke mogelijkheden van zienswijze, bezwaar en beroep staan er open voor belanghebbenden? Kunt u deze informatie ook voorzien van een planning? Hoe zorgt u dat omwonenden en andere belanghebbenden tijdig kennis van kunnen nemen?

Het enige formele besluit dat nog moet worden genomen door de gemeente is het verkeersbesluit voor de nieuwe haltes. Hiervoor is het afdelingshoofd mobiliteit gemandateerd. Dit besluit zal in het tweede kwartaal worden gepubliceerd. Hiertegen is bezwaar en beroep mogelijk.

Vragen D66**Vraag 31.**

Wat is het verschil qua verkeersdoorstroming (specifiek de congestie) bij de parallelbaan en de ventweg?

In de beantwoording van deze wordt aangenomen dat met ventweg het verschil tussen de hoofdrijbaan en parallelbaan wordt bedoeld.

Uit de simulaties en monitoring van de huidige situatie blijkt dat in noordelijke rijrichting er geen verschil zit in doorstroming tussen de hoofdrijbaan en parallelbaan, beide stromen goed door, ook tijdens de spits.

In zuidelijke rijrichting kent de hoofdrijbaan filevorming doordat er (door de aanpak luchtkwaliteit) maar 1 rijstrook beschikbaar is, ook op kruispuntniveau. De filevorming in de simulatie is vergelijkbaar met de huidige situatie (begin 2023). De parallelbaan in zuidelijke rijrichting stroomt goed door tot het laatste gedeelte vlak bij het kruispunt met de 1e Middellandstraat. De HOV-bus voegt daarom (net ten zuiden van de nieuwe oversteek over de Henegouwerlaan) al eerder in op de busstrook.

Vraag 32.

Op basis van waarvan is de inschatting gemaakt dat de 2/3 minuten tijdsverlies leiden tot een verlies van reizigers?

Er bestaat een elasticiteit tussen reistijd en gebruik. Dit is het verband tussen een procentuele afname/ toename van de reistijd vertaald in een procentuele winst / verlies aan reizigers. In de quickscan is hiervoor geen aanvullende berekening gedaan, en worden er dan ook geen aantallen genoemd.

Vraag 33a.

Op basis van welke berekening is gekomen tot 350.000 toename in kosten exploitatie.

Dit is een exploitatie berekening van RET. Hierbij zijn de minuten extra rijtijd vertaald naar extra diensturen van de chauffeurs en inzet van extra bussen.

Vraag 33b.

Hoe is de verkeersveiligheid risicoberekening op de ventweg als dit een tweerichtingsverkeersfietsbaan wordt in combinatie met de buslijn?

De verkenning naar inpassing van tweezijdig fietsverkeer over de parallelbanen van de Henegouwerlaan is nog in de opstartfase. De combinatie van de HOV lijn met het fietsverkeer gaat hierin meegenomen worden. Eventuele maatregelen zullen in dat kader uitgewerkt worden.

Vragen PvdA**Vraag 34.**

De omgeving van de Henegouwerlaan is bekend met funderings-problematieken. Is er onderzoek gedaan naar de impact op de fundering door het Definitief Ontwerp, de HOV-buslijn die acht keer per uur langsrijdt (toekomstplannen 12 keer per uur)?

Over de Henegouwerlaan heeft tot 1996 een reguliere tramlijn (lijn 9) gereden, de tramsporen zijn nog aanwezig in het wegdek. De belasting van een moderne bus is lager dan een oude tram. Dit wordt onderbouwd door funderingsonderzoek in de jaren '70, waaruit geen aantasting van de houten funderingen blijkt. Tenslotte is in 2015 een trillingsonderzoek uitgevoerd naar aanleiding van het verbod vrachtverkeer 's Gravendijkwal. Dit betrof de trillingsgevoeligheid van de wijk Middelland, maar geeft wel informatie over de Henegouwerlaan. Een van de bevindingen was dat zelfs bij de hoogste gemeten waarde er nog een zeer ruime marge is tot de landelijk geldende norm voor schade door trillingen. De inschatting is dan ook dat er geen risico's zullen zijn voor de stabiliteit van de bebouwing.

Vraag 35.

Volgens het Definitief Ontwerp HOV Maastunnel komt er een bushalte ter hoogte van Henegouwerlaan 20-26. Hiermee komt ruimte voor fietsen(stalling) en parkeren te vervallen. Wordt hier een praktisch alternatief voor geboden?

In de nieuwe situatie komen er minstens zoveel plekken voor fietsparkeren terug als in de huidige situatie. Het compenseren van autoparkeerplaatsen is geen gemeentelijk beleid en hier zijn ter plekke ook geen alternatieven voor.

Vraag 36.

Momenteel lijken er wegwerkzaamheden te zijn op de Henegouwerlaan (vanwege werken aan riolering/waterleidingen?) Klopt het dat deze werkzaamheden stoppen in april 2023 en de weg dan weer bereikbaar is? En klopt het dat diezelfde weg dit najaar weer gesloten is en opgebroken wordt vanwege werkzaamheden?

Dit klopt. Het was helaas niet mogelijk om de werkzaamheden te combineren.

Vraag 37.

Hoe zijn bewoners en/of wijkraden betrokken VOOR het ontwerpen van de plannen voor de HOV Maastunnel route?

Als onderdeel van de planstudie heeft in januari 2021 participatie plaatsgevonden met de toenmalige gebiedscommissies langs de route.

Vraag 38.

Met het vervallen van buslijn 44 wordt voor veel ouderen (o.a. van de woonzorglocatie Blijdorp) en mensen met een beperking de afstand naar goed OV te ver. Hoe zorgt de gemeente ervoor dat deze bewoners niet verder in hun bewegingsvrijheid beperkt worden?

Bij het introduceren van de HOV Maastunnel (verbeterde lijn 44) wordt het overige OV netwerk rondom de HOV Maastunnel geoptimaliseerd. De halte afstanden blijven hierdoor voor iedereen acceptabel. Er zijn reizigers waarvoor de afstand naar een halte zal toenemen vergeleken met de huidige situatie, en voor andere levert dit weer een verbetering op. Hierdoor blijft goed OV voor alle reizigers beschikbaar, en levert de HOV Maastunnel per saldo verbeterd een beter aanbod.

Vraag 39.

Uit de Quickscan wordt geconcludeerd dat de keerbeweging van de bus op het Bentinckplein krap is (maar niet onmogelijk). Een argument dat hieraan gekoppeld wordt is dat een keerbeweging bij uitval van verkeerslichten onveilig wordt. Bewoners delen een voorbeeld van een vergelijkbare situatie op de kruising Weens-Conradstraat. Wat maakt deze situatie anders en wel veilig?

De keerbeweging op het kruispunt Weena/Conradstraat betreft geen bus, maar een auto-keerbeweging. Daarnaast heeft deze keerbeweging een eigen opstelvak en verkeerslicht wat keren veilig maakt. Tenslotte is het kruispunt kleiner en overzichtelijker. Een eigen opstelvak om te keren voor de bus past niet op de kruising Bentinckplein vanwege de dan verder toenemende cyclustijd en ruimtelijke beperkingen.