



**Gemeente
Rotterdam**

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

Van: Marc Stanescu
Telefoon: 14 010

Uw kenmerk: 24bb002644
Ons kenmerk: M2404-4347 - 24bo004877

Onderwerp: Reizigersaantallen Buslijn 44

Datum: B&W 11 juni 2024

Aan de gemeenteraad

Op 23 april 2024 stelde T.S.J. Coşkun (SP) ons schriftelijke vragen over reizigersaantallen buslijn 44.

Inleidend wordt gesteld:

"De SP is altijd kritisch geweest op het idee om van buslijn 44 een HOV-verbinding te maken. Tijdens de Commissievergadering Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat (MHEK) van februari vorig jaar heeft de SP de wethouder opgeroepen om te luisteren naar de wensen van de bewoners en geen haltes te schrappen. Helaas zijn er wel haltes geschrapt. Net als bij het plan toekomst vast tramnet (PTT), gekozen om te versnellen door haltes te schrappen. De uitkomst hiervan is zorgwekkend, volgens het AD rijdt de nieuwe buslijn bijna leeg rond. Ook krijgt de SP klachten van bewoners over de bereikbaarheid van het Heemraadsplein sinds de aanpassing."

Hieronder volgen de vragen en onze beantwoording:

Vraag 1:

Buslijn 44 lijkt minder aantrekkelijk geworden, wat is volgens het college hier de reden van?

Antwoord:

Bij een grote lijnwijziging is een ingroei effect gebruikelijk. Reizigers moeten de nieuwe mogelijkheid ontdekken en leren kennen. Zo kost het enige tijd voordat de nieuwe route goed verwerkt is in populaire routeplanners, zoals 9292.nl en Google Maps. Daarnaast is er hinder door de werkzaamheden vooraf aan de lijnwijziging. Hierdoor is lijn 44 een tijd ingekort geweest, wat heeft geleid tot minder reizigers.



Vraag 2:

Welke mogelijkheden ziet het college om buslijn 44 weer aantrekkelijk te maken?

Antwoord:

Het college is ervan overtuigd dat het huidige aanbod al aantrekkelijk is voor reizigers. Dat neemt verder toe als de bushokjes en DRIS-panelen (schermen van het Dynamisch ReisInformatie Systeem) bij de betreffende haltes worden geplaatst, en als op de resterende plekken de definitieve belijning en bewegwijzering worden gerealiseerd. In de tussentijd werkt het college ook aan een oplossing voor de vele tunnelafsluitingen door te hoge voertuigen. Dat zal ook ten goede komen aan de doorstroom van de HOV-lijn. Daarnaast heeft het college de ambitie om de HOV-lijn te koppelen aan een andere buslijn op Zuid, en om een extra toegang te realiseren vanaf metro Dijkzicht direct naar de HOV-halte. Hiermee neemt de aantrekkelijkheid verder toe.

Vraag 3:

Is het college het met de SP eens dat een behoefte-onderzoek een goed instrument is om de wensen van omwonenden en gebruikers in kaart te brengen?

Antwoord:

Of een behoefte-onderzoek het juiste instrument is, ligt aan de vraag die onderzocht moet worden.

Vraag 4:

Waarom is er geen behoefte-onderzoek gedaan voor buslijn 44?

Antwoord:

De onderbouwing voor het wijzigen en versnellen van de route van buslijn 44 volgt uit de bredere opgaven en ambities voor de ontwikkeling van de stad, en de rol van het OV daarin. Dit is al gesignaleerd in de Rotterdamse Mobiliteitsagenda (2015), uitgewerkt in de Rotterdamse OV Visie 2040 (2018), en meest recent vastgelegd in de Omgevingsvisie 'De Veranderstad' (2021).

Gezien het strategische karakter van de wijziging, was een behoefte onderzoek niet het juiste instrument. Niet alleen de behoefte van de huidige omwonenden en gebruikers telt, maar ook de behoeften over 5, 10 en 20 jaar, alsook de belangen van alle andere Rotterdammers die direct of indirect effect ondervinden.

Vraag 5:

Klopt het dat Heemraadsplein en Bentinckplein haltes zijn waar voor de aanpassing van buslijn 44 veel gebruik van werd gebruikt? Kunt u de aantallen delen?

Antwoord:

De haltes Heemraadsplein en Bentinckplein zijn beide veelgebruikte haltes, zowel voor als na de aanpassing van buslijn 44. De bediening van deze haltes is veranderd maar niet komen te vervallen. Uw vraag om aantallen is doorgegeven aan RET, met het verzoek om de aantallen met de gemeente te delen.



Vraag 6:

De SP ziet veel meer in het versnellen van OV-vervoer door verkeersmaatregelen in plaats van het schrappen van haltes. Kan het college een inspanning doen om de geschrapte haltes weer toe te voegen aan buslijn 44, zodat er een fijnmazig en aantrekkelijke buslijn ontstaat?

Antwoord:

Het college is van mening dat alleen met een combinatie van beide de doelstellingen voor het versnellen van het OV gehaald kunnen worden. Ter compensatie van het schrappen van haltes in Carnisse heeft het college aanvullend kleinschalig vervoer ingekocht in de vorm van buslijn 567. Hierover bent u geïnformeerd in 24b0003926.

Vraag 7:

De gemeente Rotterdam zegt tegen het AD dat 'de berekeningen lieten zien dat op korte termijn een deel van de reizigers nadeel zou ondervinden'. Kan het college aangeven hoe lang deze 'korte periode' zou moeten duren volgens de modellen?

Antwoord:

Uit de berekeningen voor de planstudie HOV Maastunnel uit 2021 (op basis van werkelijke reizigersaantallen) volgt niet exact hoelang deze periode zou moeten duren. In de berekeningen voor de MIRT Verkenning Oeververbindingen is voor 2030 een forse groei in de HOV Maastunnel te zien ten opzichte van 2016.

Vraag 8:

Wie maakt en onderhoud het model welke wordt gebruikt voor het berekenen van reizigers en wordt dit model onafhankelijk getoetst?

Antwoord:

Er zijn verschillende type modellen waarmee reizigersaantallen kunnen worden berekend, afhankelijk van de situatie. Voor de planstudie HOV Maastunnel is een elasticiteiten model gebruikt om een aantal varianten binnen de voorkeursroute te kunnen vergelijken. Het ontwikkelde model is studie-specifiek op basis van werkelijke reizigersaantallen. Het model is ontwikkeld door adviesbureau Movares uit Utrecht. De modellen worden getoetst door specialisten van het gemeentelijke team Modellen en Data, in een zogeheten plausibiliteitstoets.

Vraag 9:

Kan het college een overzicht sturen van de bezetting van buslijn 44 van de laatste 4 weken voor de aanpassing naar HOV en eerste 2 weken na aanpassing?

Antwoord:

De laatste 4 weken voor de aanpassing was lijn 44 door de werkzaamheden ingekort tot metrostation Dijkzigt, deze cijfers zijn daarom niet representatief. De RET heeft ons wel de bezettingscijfers na de aanpassing gestuurd. Zie daarvoor hieronder:

Periode	Aantallen	%	% cum.	Bijzonderheden
8/4 – 12/4	2654	0	0	Ingroeiperiode
15/4 – 19/4	3243	+22%	+22%	Ingroeiperiode
22/4 – 26/4	3630	+12%	+34%	
29/4 – 3/5	3071	-15%	+19%	Schoolvakantie
6/5 – 10/5	3100	+1%	+20%	Schoolvakantie
13/5 – 17/5	3749	+21%	+41%	



Buiten de schoolvakantie tussen 22/4 & 10/5 laten de bezettingscijfers zien dat het aantal reizigers na de aanpassing van buslijn 44 met ruim 41% is gegroeid. Dat is een mooie stijging die ook al dicht in de buurt komt van het verwachte gebruik van de lijn (4500). Belangrijke nuance bij deze cijfers is dat het nog te vroeg is om conclusies te trekken. Er kan pas echt inzicht worden gekregen op het effect van de wijziging wanneer deze over een langere periode gemonitord en geëvalueerd wordt. RET zal hierover informeren in het kader van het ontwerp vervoerplan 2026 (op te leveren in april 2025). Het college zal zoals gebruikelijk dit ontwerp vervoerplan ter bespreking voorleggen aan uw raad.

Vraag 10:

Is het college het met de buschauffeurs eens dat de HOV-bushalte voor het ziekenhuis niet aantrekkelijk is voor minder-mobielen omdat het vanaf de halte bijna 500 meter lopen is naar het Erasmus MC?

Antwoord:

De loopafstand vanaf de halte van lijn 44 tot de ingang van het Erasmus is inderdaad toegenomen. De keuze voor de locatie van deze halte was een afweging tussen enerzijds de nabijheid van EMC en metro en anderzijds de verkeersveiligheid, inpassing verkeersafwikkeling en rijtijd. Voor een beperkt deel van de reizigers is de verbinding daardoor minder aantrekkelijk. Daartegenover staat dat de halte van lijn 32 juist dichterbij de ingang van het ziekenhuis is gekomen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

A. Aboutaleb