

Datum 21 augustus 2023
Project Herinrichting Hofplein
Onderwerp **Reactie RCD en ORC op Hofplein**
Aan De gemeenteraad van Rotterdam
Van Organisatie Rotterdam Centrum en Rotterdam Central District
Onze referentie 230821/ORC-RCD Hofplein/PB/HdJ

BETREFT: FLANKERENDE MAATREGELEN HOFPLEIN

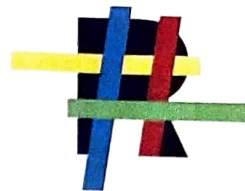
Geachte leden van de gemeenteraad,

Rotterdamers kunnen trots zijn op hoe de stad in de afgelopen jaren is verbeterd. De veranderingen in woonbehoefte, mobiliteit en manier van werken zorgen voor grote uitdagingen en tegelijk kansen voor onze stad. De stadsprojecten, waarvoor u de kredieten beschikbaar stelde, spelen hierin een belangrijke rol. Wij ondersteunen de gemeentelijke doelstellingen inzake mobiliteitstransitie, vergroening en Inclusiviteit van harte en menen dat de stad hierdoor aantrekkelijker wordt. Toch moeten wij u ook informeren over de grote zorgen die wij hebben met betrekking tot het stadsproject Hofplein. Dit doen wij namens 330 ondernemers en 65 vastgoed eigenaren in de binnenstad, waarbij 100.000 arbeidsplaatsen zijn betrokken. Wij vragen u bij de bespreking van het Definitief Ontwerp Hofplein op 13 september a.s. in de commissie MHEK rekening te houden met de door ons gestelde vragen en gedane suggesties.

Gedurende ruim drie jaar voeren wij gesprekken, zowel ambtelijk als bestuurlijk met de gemeente Rotterdam inzake de plannen voor het nieuwe Hofplein. Wij zijn ervan overtuigd dat het huidige plan met de onzorgvuldige volgorde van aanleg en timing van flankerende maatregelen schade tot gevolg zal hebben voor de economie. Het succes van een economisch gezonde en bereikbare binnenstad heeft in hoge mate te maken met de geleidelijke en doordachte stappen die de stad zet. Terugdringen van automobiliteit moet gelijke tred houden met het vergroten van de bereikbaarheid via openbaar vervoer, het aanleggen en verbeteren van transferia aan de rand van de stad en een zorgvuldige infrastructuur voor bevoorrading van de binnenstad in de vorm van logistieke hubs aan de buitenring. Zowel lokaal, regionaal als landelijk zal Rotterdam hier de nadruk op moeten leggen om de bereikbaarheid te garanderen en daarmee de economie draaiende te houden.

De door ons geuite zorgen zijn aanleiding geweest voor een onderzoek in opdracht van de gemeente en in samenwerking met de BIZ Rotterdam Centrum en de Vereniging Rotterdam Central District. Dat onderzoek naar de economische effecten van de voorgestelde ingrepen in de verkeersinfrastructuur heeft plaatsgevonden. Met elkaar hebben we vragen geformuleerd en is er door een onderzoeksbureau een rapport opgesteld. De centrale vraag wat betreft de impact van de mobiliteitsingrepen op de economie van de binnenstad is niet beantwoord. Derhalve hebben wij de conclusies van dat onderzoek niet onderschreven.

Wij hebben concrete suggesties gedaan voor aanpassing van het ontwerp Hofplein en het proces van uitvoering, daarover is ook met wethouder Karremans gesproken, zie bijlage 1 en 2. Daarop zijn aanpassingen aan het plan gemaakt en is een overzicht opgesteld op hoofdlijnen voor flankerende projecten, maatregelen en verkenningen, zie bijlage 3A en 3B. Het is van groot belang dat investeringen in mobiliteitsalternatieven gelijke tred houden met de autoluwe aanpassingen in het ontwerp van het Hofplein.



Daarom vragen wij u om duidelijkheid over het exacte tijdspad van de flankerende projecten en maatregelen en hoe dit gefinancierd zal gaan worden. Het Verkeerscirculatieplan (VCP) zal moeten aangeven wat de effecten zijn op de bereikbaarheid en in welk tempo de herinrichting van het Hofplein draaglijk is voor de economie en de bewoners.

U staat aan de vooravond van een beslissing over plannen die naar onze mening grote negatieve gevolgen hebben als er geen duidelijkheid is over de maatregelen die wij hierboven bespraken. Daarbij zijn de leidende vragen:

1. Is verzekerd dat de kwaliteit en capaciteit van het openbaar vervoer gelijke tred houden met de reductie van automobiliteit? Zijn er bij de RET voldoende middelen verzekerd bij de MRDH om de vervoerscapaciteit aan te passen aan de toenemende vraag?
2. Is de uitbreiding van capaciteit en kwaliteit van transferia aan de rand van de stad gerealiseerd voordat het Hofplein autoluwer wordt gemaakt?
3. Wanneer zijn er voldoende logistieke hubs aan de ring beschikbaar om de bevoorrading van de binnenstad goed mogelijk te maken?
4. Het overzicht van flankerende projecten, maatregelen en verkenningen beschrijven onderwerpen, een globaal tijdspad en soms slechts een verkenning. Wat is het concrete plan van aanpak in tijd en mét financiële onderbouwing, welke vóór de aanpak Hofplein uitgevoerd zou moeten worden?

Wij zijn vanzelfsprekend beschikbaar voor u om onze vragen, voorstellen en oplossingsrichtingen toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Namens Bestuur BIZ Rotterdam Centrum (RC) en Bestuur Vereniging Rotterdam Central District (RCD),

Rotterdam Central District (RCD)

Organisatie Rotterdam Centrum (ORC)

Hans de Jonge

Steven Manhave

Bijlagen:

1. Advies over Definitief Ontwerp 14 oktober 2022
2. Standpunt RC-RCD inzake herinrichting Hofplein 9 november 2022
3. A. Mobiliteit 20221205 B. Hofplein flankerende maatregelen

* RC is een platform van 65 winkelpandeigenaren en 330 winkeliers in het stadscentrum en RCD vertegenwoordigt een mix van eigenaren, gebruikers en bewoners van het gebied ten zuiden van de spoorstrook tussen Hofplein en Henegouwerlaan. Twee gebieden die vitaal zijn voor een goed functionerende binnenstad.

Wethouder V. Karremans
Gemeente Rotterdam
Postbus 70012 Rotterdam

Datum	14 oktober 2022
Uw referentie	
Onze referentie	RC/RCD/221014/sm-hdj
Project	Herinrichting Hofplein
Onderwerp	Advies over Definitief Ontwerp

Geachte heer Karremans, beste Vincent,

Aanstaande maandag komt in het ambtelijk overleg de besluitvorming over het Definitief Ontwerp voor de herinrichting van het Hofplein ter sprake. Daarom brengen we graag nog eens onder de aandacht wat onze zorgen zijn en doen suggesties voor het vervolgtraject. Dit teneinde in goed overleg te komen tot een succesvolle en verantwoorde uitvoering van de plannen met een breed draagvlak.

01 PROCES

In het proces van ontwerp van de herinrichting Hofplein is door Organisatie Rotterdam Centrum (RC, voorheen Urban Department Store UDS)) en Rotterdam Central District (RCD)* zowel op het Programma van Eisen als het Voorlopig Ontwerp gereageerd in overleggen en schriftelijk. Dat ging over onze zorgen m.b.t. ontwerp en uitvoering van de Hofpleinplannen in relatie tot de economische impact op de binnenstad. Voor alle duidelijkheid: RC en RCD staan achter het beleid om de stad duurzamer, leefbaarder en inclusiever te maken. Er is in dat kader ook grote waardering voor de stadsprojecten. Wij streven naar een vitale binnenstad: een plek waar het goed is om te ondernemen, te investeren, te wonen, te verblijven en te bezoeken. Die binnenstad is nooit af en diverse grote transitieën moeten daar ook hun beslag krijgen. Permanente aanpassing is dus uitgangspunt.

Over onze zorgen hebben we in 2021 overleg gehad met de toenmalige wethouders Wijbenga en Bokhove. Daarin is besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar de economische impact van de mobiliteitsingrepen op de binnenstad. Op het VO zou dat geen effect meer hebben, maar wij kregen de verzekering dat, als het onderzoek daar aanleiding toe zou geven, ingrepen in het DO niet uit de weg zouden worden gegaan. Op 8 november 2021 werd een aanpak vooronderzoek voorgesteld. In de eerste weken van december heeft afstemming plaatsgevonden over de vraagstelling voor de studie. Op 28 januari 2022 is het onderzoeksvoorstel besproken en na aanpassing vastgesteld. Op 7 juni werd een eerste concept eindrapportage mondeling gepresenteerd die veel vragen bij ons opriep. Inmiddels is de inhoud uitvoerig besproken en verwachten wij één dezer dagen de laatste versie.

Daarnaast maakt het onderzoek wel duidelijk dat de haalbaarheid van de verkeersingreep sterk afhankelijk is van doorzetting van de (deels autonome en deels door ingrepen gestuurde) mobiliteitstransitie. Daarover bestaat op dit moment in meerdere opzichten grote onzekerheid.

Wij zijn vóór intensivering van wonen en beseffen dat daardoor toenemende druk op verkeerssystemen en buitenruimte zal ontstaan. De vele bouwprojecten die in de komende jaren op stapel staan zullen een grote uitdaging vormen voor bouwlogistiek in de binnenstad. Wij onderschrijven de noodzaak van klimaatadaptatie en energietransitie en helpen ondernemers en eigenaren stappen te zetten. Wij juichen vergroening toe omdat dit de binnenstad voor bewoners én voor bezoekers aangenamer maakt. Wij streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit in de buitenruimte en weten dat hiervoor een mobiliteitstransitie nodig is. Wij zien de bezoeker andere mobiliteitskeuzes maken en de druk op het openbaar vervoer (regionaal) en de fiets (rond de binnenstad) toenemen.

Daarom doen wij de volgende suggesties:

1. De aanname inzake continuïteit van de mobiliteitstransitie is risicovol. Het is een aanname die essentieel is voor de aanpak van het Hofplein. Mocht die transitie langzamer verlopen dan heeft de herinrichting van het Hofplein grote gevolgen voor de bereikbaarheid en daarmee het economisch functioneren van het hele centrum. Verwachtingen inzake het toekomstige verkeersbeeld, die de aanpak van het Hofplein mogelijk maken, hangen samen met andere investeringen in bereikbaarheid (RMA). Dat zijn ingrepen elders in de stad die de routekeuze van verkeer beïnvloeden en/of de modaliteitskeuze bepalen. Het is essentieel dat investeringen in alternatieven zijn gerealiseerd voordat aanpassingen die beperkend werken worden doorgevoerd. Realiseer van tevoren voldoende transfercapaciteit aan de ring zodat bezoekers met het OV de stad in kunnen. Zorg voor voldoende hubs voor laad- en losverkeer, zodat leveranciers op tijd hun producten kunnen leveren en werk met tijdvensters voor logistiek.
2. Capaciteits- en kwaliteitsverbetering OV moet voorafgaan of synchroon lopen met reductie van automobiliteit. De termijn van uitvoering van de schaalessprong OV reikt veel verder dan de uitvoering van de Hofpleinplannen en valt deels buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente. Uitvoering is daardoor onzeker, dus zorgvuldige volgorde en timing van ingrepen is essentieel. Daarom eerst maatregelen nemen om doorgaand verkeer door de binnenstad te reduceren en pas daarna ingrijpen op het Hofplein. Voer waar mogelijk fysieke simulaties in de aanloopstraten uit om te zien wat de effecten van de ingrepen zijn.

3. Breng fasering aan bij de uitvoering: de bouw van de hoogbouwprojecten rond het Hofplein zal dat waarschijnlijk ook vereisen.
4. Zorg voor een goed monitoringssysteem voor mobiliteitstransitie in de binnenstad en voor maatregelen die kunnen worden ingezet als het systeem toch vast dreigt te lopen. Dit vergt ruimte (overcapaciteit) in het ontwerp om later daadwerkelijk bij te kunnen sturen. Daarbij horen ook publiekscampagnes (gedragsbeïnvloeding). Dat is niet alleen gericht op de periode waarin plannen worden gerealiseerd maar moet nu al gebeuren, gericht op verandering van vervoerswijzekeuze.
5. Aanpassingsvoorstellen voor het ontwerp zijn besproken die gericht zijn op reductie van het aantal potentiële conflictmomenten tussen verschillende verkeersoorten. Dit is essentieel om de afwikkelcapaciteit niet te zeer te beperken en vooral ook om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers (met name fiets en voetganger) te garanderen:
 - reduceer voetgangersoversteekpaatsen en voorzie ze van stoplichten die bij piekbelasting kunnen worden ingezet;
 - maak het tweerichtings fietspad eenrichtingsverkeer;
 - creëer meer ruimte in het ontwerp om de afwikkelcapaciteit te verhogen voor het geval dat later blijkt dat dat nodig is (verder vergroenen is dan later alsnog mogelijk).

Goede samenwerking met de stad is voor ons vitaal. De ambtelijke samenwerking is goed en de inzet groot. Wij beseffen dat systeemveranderingen en de omvang van de ingrepen in de binnenstad de voorspelbaarheid van effecten op mobiliteit heel lastig maken. Daar staat tegenover dat de belangen van ondernemers en eigenaren groot zijn en dat ook op diverse plekken in de stedelijke economie met problemen en grote onzekerheden wordt geworsteld.

Wij ervaren tot nu te weinig ruimte bij de gemeente om concreet iets aan onze zorgpunten te doen. Er lijkt sprake van gebrek aan ruimte voor kritische reflectie op de ingeslagen route. Daarom vragen we met grote spoed om overleg met u om vast te stellen hoe we elkaar kunnen helpen bij een verdere ontwikkeling van de binnenstad. Vanwege de stand van het besluitvormingsproces heeft het hoge urgentie om tot deze afspraak te komen om te voorkomen dat er sprake is van voldongen feiten in procedures en besluiten. Dit overleg zou wat ons betreft voor afloop van de herstvakantie op 21 oktober plaats moeten vinden. wij zijn bereid hiervoor alle mogelijke flexibiliteit in onze agenda's te hanteren.

Met vriendelijke groet,

Organisatie Rotterdam Centrum (RC)
Steven Manhave

Rotterdam Central District (RCD)
Hans de Jonge

3 Bijlagen:
Ledenlijst RC Winkeliers en Ledenlijst RC Eigenaren
Ledenlijst RCD

** RC is een platform van 65 winkelpandeigenaren en 330 winkeliers in het stadscentrum en RCD vertegenwoordigt een mix van eigenaren, gebruikers en bewoners van het gebied ten zuiden van de spoorstrook tussen Hofplein en Henegouwerlaan. Twee gebieden die vitaal zijn voor een goed functionerende binnenstad. Zie bijlage.*

STANDPUNT RC/RCD inzake herinrichting Hofplein

Datum	9 november 2022
Project	Hofplein
Onderwerp	Standpunt RC/RCD inzake onderzoek en DO nieuwe Hofplein
Aan	College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Rotterdam
Ter attentie van	Wethouder V.P.G. Karremans
Van	Steven Manhave en Hans de Jonge
Onze referentie	Hofplein/RC-RCD DO/221108/SM-HdJ

01 ONDERZOEK ECONOMISCHE IMPACT

In het proces van ontwerp van de herinrichting Hofplein is door Organisatie Rotterdam Centrum (RC) en Rotterdam Central District (RCD) zowel op het Programma van Eisen als het Voorlopig Ontwerp gereageerd in overleggen en schriftelijk. Dat ging over onze zorgen m.b.t. ontwerp en uitvoering van de Hofpleinplannen in relatie tot de economische impact op de binnenstad. Voor alle duidelijkheid: RC en RCD staan achter het beleid om de stad duurzamer, leefbaarder en inclusiever te maken. Er is in dat kader ook grote waardering voor de stadsprojecten. Wij streven naar een vitale binnenstad: een plek waar het goed is om te ondernemen, te investeren, te wonen, te verblijven en te bezoeken. Die binnenstad is nooit af en diverse grote transitie's moeten daar ook hun beslag krijgen. Permanente aanpassing is dus uitgangspunt.

Over onze zorgen hebben we in 2021 overleg gehad met de toenmalige wethouders Wijbenga en Bokhove. Daarin is besloten een onderzoek te laten uitvoeren naar de economische impact van de mobiliteitsingrepen op de binnenstad. Op het VO zou dat geen effect meer hebben, maar wij kregen de verzekering dat, als het onderzoek daar aanleiding toe zou geven, ingrepen in het DO niet uit de weg zouden worden gegaan. Op 8 november 2021 werd een aanpak vooronderzoek voorgesteld. Toen wij aangaven dat de impact van de bereikbaarheid in het onderzoek breder gezien zou moeten worden dan alleen het Hofplein, omdat het gaat om een groter verkeerssysteem, werd daarop afhoudend gereageerd door de gemeente. Het zou een evaluatie van de complete RMA inhouden. Een tussenweg werd gevonden door af te spreken dat onderzoekers zouden beginnen met het Hofplein en als dat onvoldoende duidelijk antwoord op de gestelde vraag zou opleveren, er opgeschaald zou kunnen worden. Omdat de planning van het onderzoek uitliep is dat laatste niet meer gebeurd. Op 28 januari 2022 is het onderzoeksvoorstel besproken en na aanpassing vastgesteld. Op 7 juni werd een eerste concept eindrapportage mondeling gepresenteerd die veel vragen bij ons opriep. Na een aantal aanpassingen is onlangs het eindrapport Economische impact nieuwe Hofplein dd.12 oktober 2022 opgeleverd, zonder dat dat de instemming van RC en RCD heeft verkregen. Derhalve onderschrijven wij dit rapport niet.

We moeten constateren dat het rapport weliswaar verduidelijking geeft op een aantal punten, maar ook dat de centrale vraag wat betreft de economische impact van de mobiliteitsingrepen op de economie van de binnenstad niet voldoende beantwoord wordt.

Het onderzoek maakt wel duidelijk dat de haalbaarheid van de verkeersingreep sterk afhankelijk is van doorzetting van de (deels autonome en deels door ingrepen gestuurde) mobiliteitstransitie. Daarover bestaat op dit moment in meerdere opzichten grote onzekerheid.

02 STANDPUNT

Wij zijn vóór intensivering van wonen en beseffen dat daardoor toenemende druk op verkeerssystemen en buitenruimte zal ontstaan. De vele bouwprojecten die in de komende jaren op stapel staan zullen een grote uitdaging vormen voor bouwlogistiek in de binnenstad.

Wij onderschrijven de noodzaak van klimaatadaptatie en energietransitie en helpen ondernemers en eigenaren stappen te zetten. Wij juichen vergroening toe omdat dit de binnenstad voor bewoners én voor bezoekers aangenamer maakt. Wij streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit in de buitenruimte en weten dat hiervoor een mobiliteitstransitie nodig is. Wij zien de bezoeker andere mobiliteitskeuzes maken en de druk op het openbaar vervoer (regionaal) en de fiets (rond de binnenstad) toenemen.

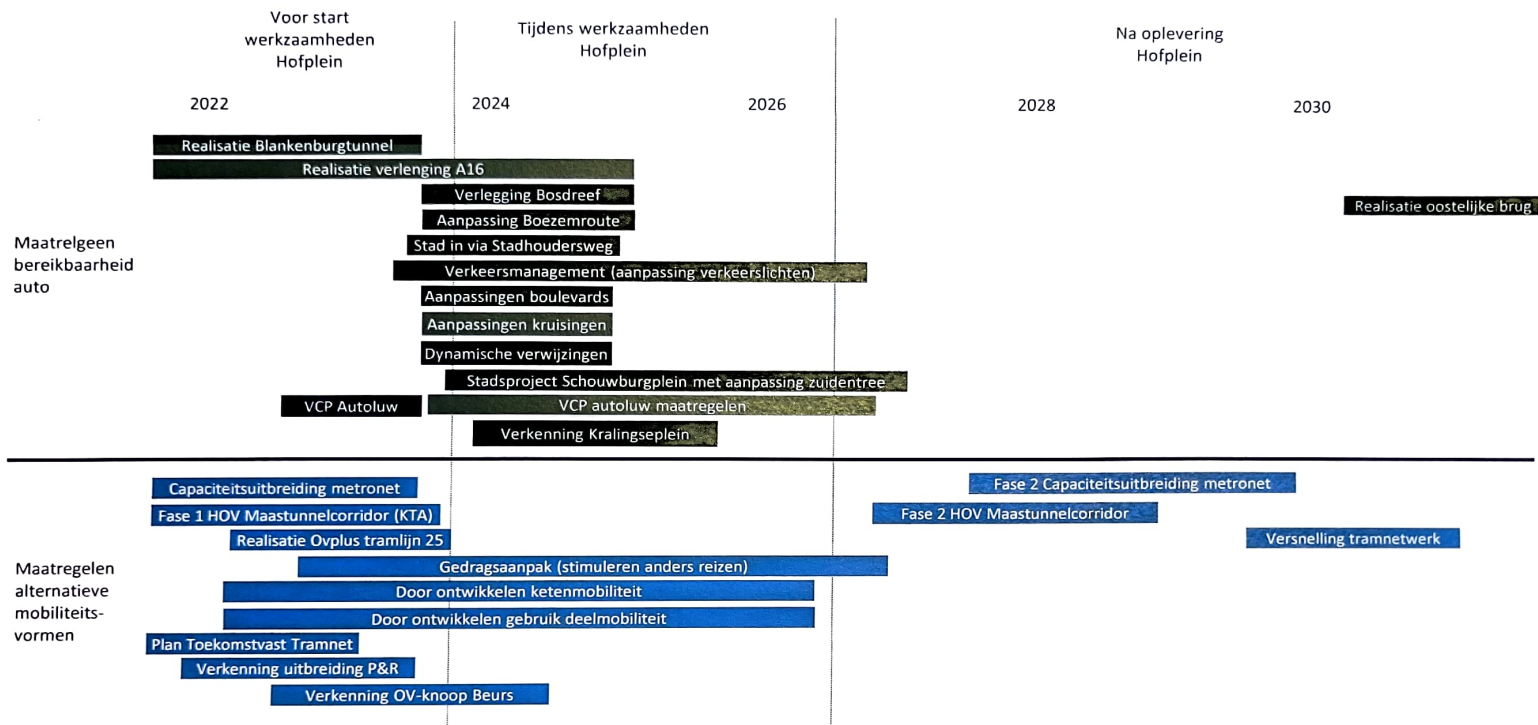
Maar wij weten ook hoe belangrijk het Hofplein is in het verkeerssysteem van de binnenstad: de snel groeiende groep bewoners, bezoekers van winkels, gebruikers van kantoren, reizigers en degenen die het logistieke systeem van de binnenstad draaiend houden. Wij zijn bezorgd over de economische impact van een ongecontroleerde ingreep in het Hofplein voor de binnenstad.

Wij hebben onze overwegingen uiteengezet in een advies aan u (dd. 14 oktober 2022) en die met u in overleg op 3 november jl. besproken. Naar aanleiding daarvan verzoeken wij u namens gebouweigenaren en ondernemers in de binnenstad (verenigd in RC en RCD) dringend niet onverkort vast te houden aan het huidige Definitief Ontwerp. Wij vertegenwoordigen ca. 100.000 arbeidsplaatsen en genereren een belangrijk deel van de opbrengsten voor de binnenstad. De uitkomsten van de verkeerssimulaties zijn afhankelijk van onder meer aannamen met betrekking tot de snelheid van mobiliteitstransitie. Er is op dit moment nog onvoldoende duidelijk welke maatregelen genomen kunnen worden als die aannamen geen werkelijkheid worden. We hebben verschillende suggesties gedaan in ons advies, maar zijn in het gesprek met u niet gerust gesteld.

Daarom verzoeken wij u dringend niet onverkort vast te houden aan het voorliggende Definitief Ontwerp, maar die vergezeld te laten gaan van concrete voorstellen voor timing, volgorde en flankerende maatregelen.

Bijlage: advies aan Wethouder Karremans inzake herinrichting Hofplein d.d. 14 oktober 2022

FLANKERENDE PROJECTEN, MAATREGELEN EN VERKENNINGEN

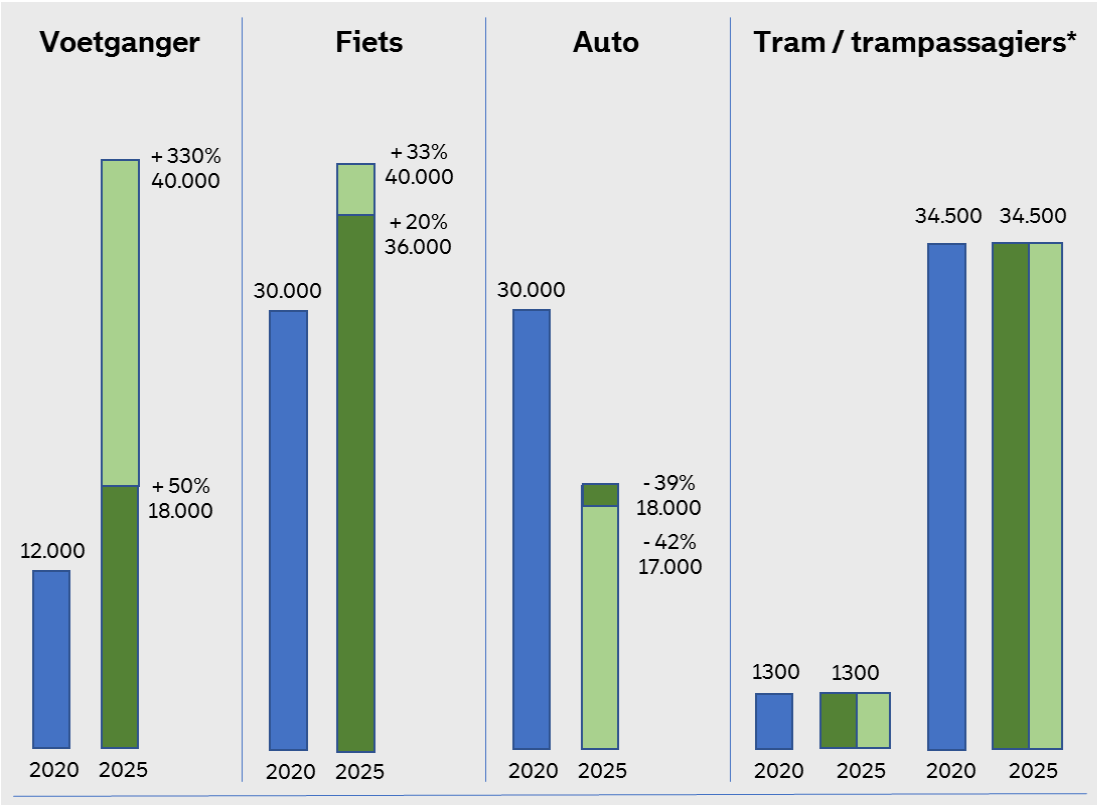


Bijlage 6 Mobiliteit

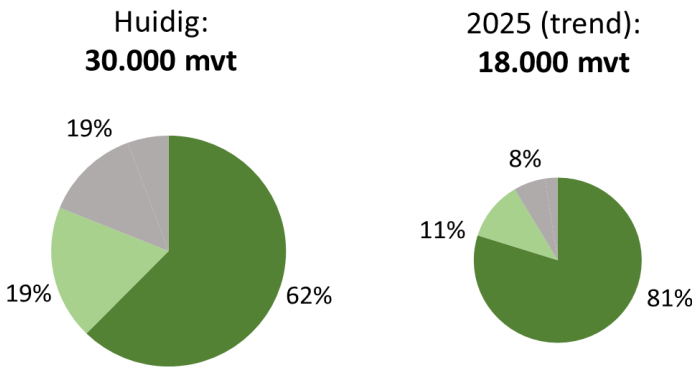
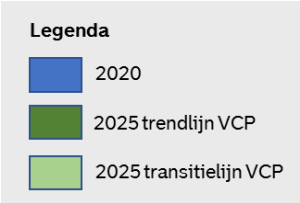
Agendapost DO Hofplein

- Verkeersprognose Hofplein na herinrichting
- Effect op verkeersstromen in de stad 2025 / 2030
- Verandering verkeersstromen tijdens en na uitvoering
- Overzicht flankerende maatregelen
- Voorbeeldroutes individuele gebruikers
- Aantal trampassages

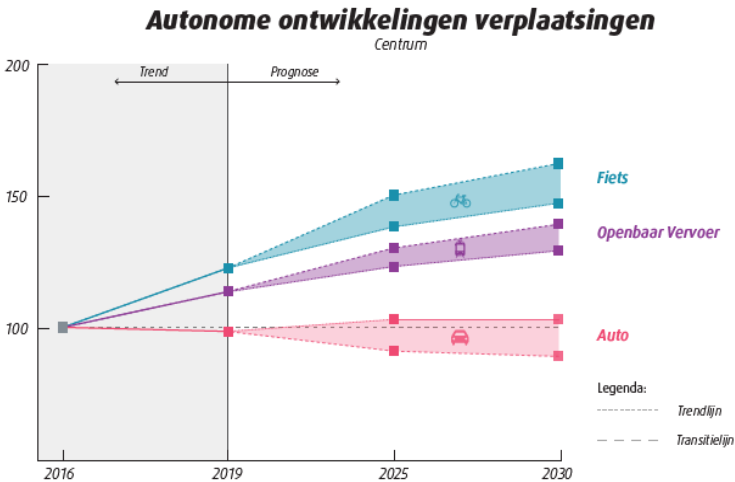
Verkeersprognose Hofplein na herinrichting



Verandering van verkeersstromen op Hofplein (2020 – 2025)



Verandering van autoverkeer op Hofplein in herkomst/bestemming)



Ontwikkeling van verkeersstromen in bandbreedte

Effect op verkeersstromen in de stad 2030

Verkeerscirculatieplan Binnenstad
(kaart van blz 15 VCP)

Autointensiteiten **2030**

LEGENDA

- 2020
- 2030 Trend
- 2030 Transitie RMA-maatregelen*

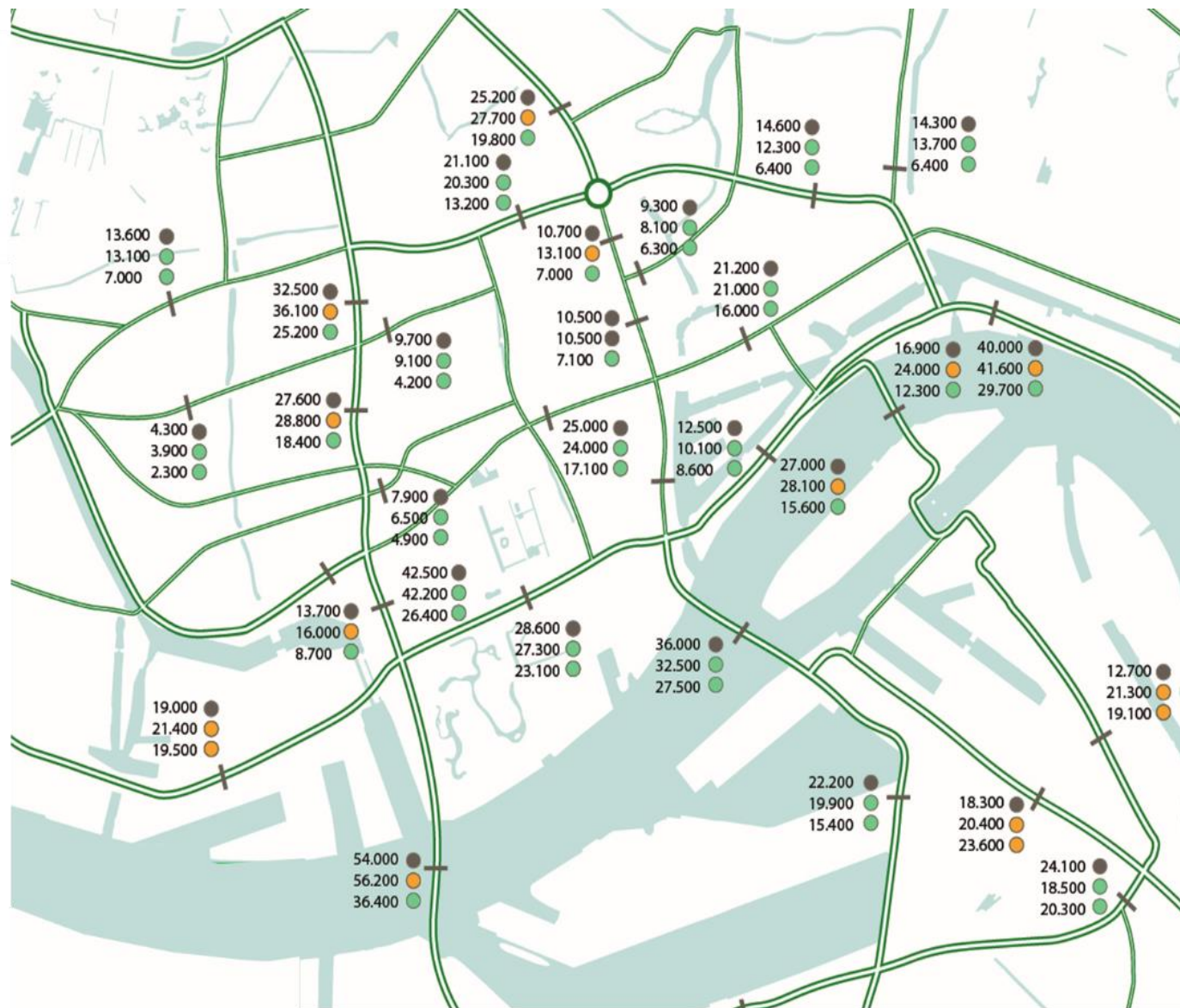
Wegen

- Waarde
- Afname
 - Toename

* De RMA-maatregelen zijn inclusief stadsprojecten Holplein, Westblaaken Schouwburgplein.

In 2030 is de A16 verlengd en de Bosdreef verlegd

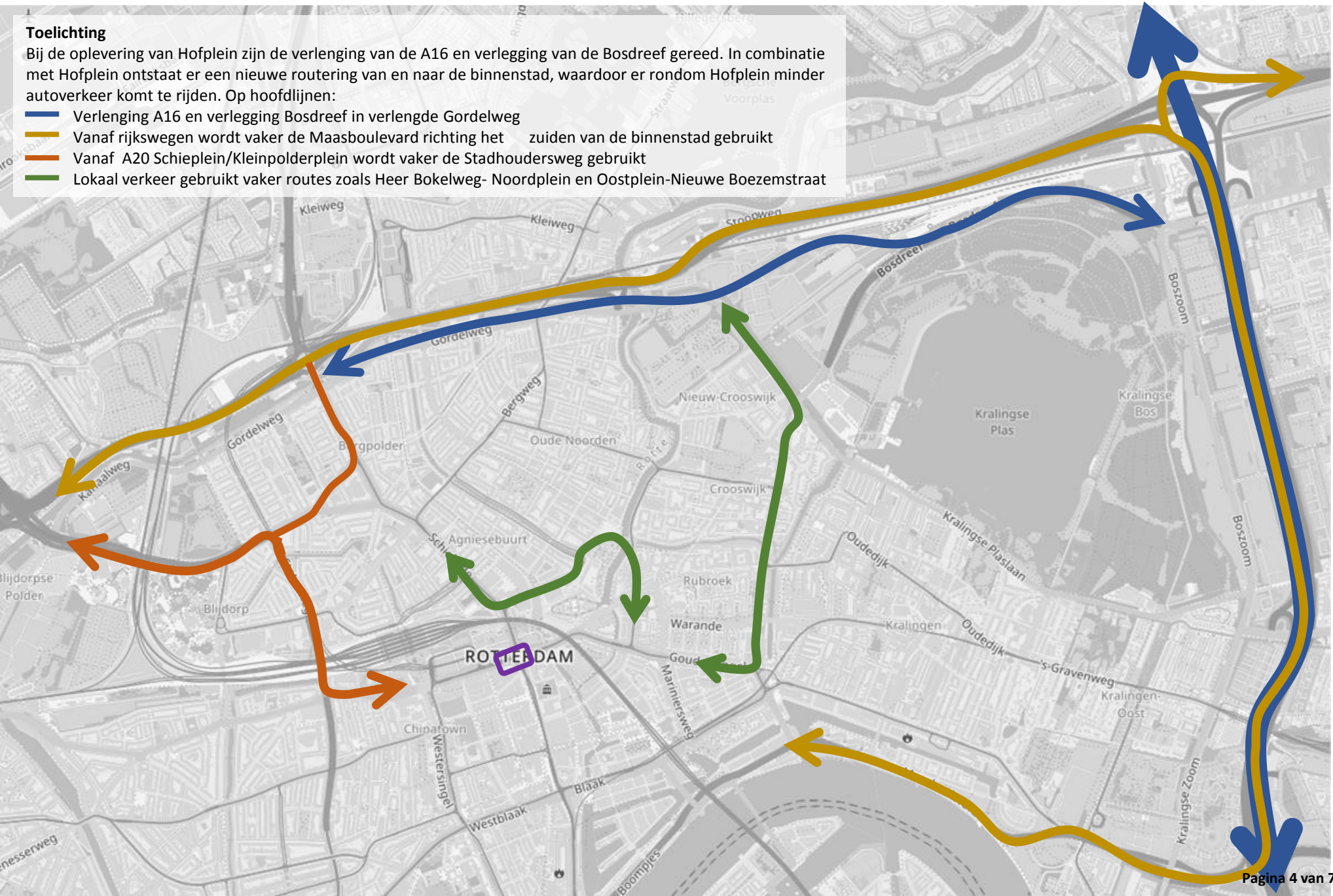
Voor toelichting trend en transitie zie blz 6 VCP



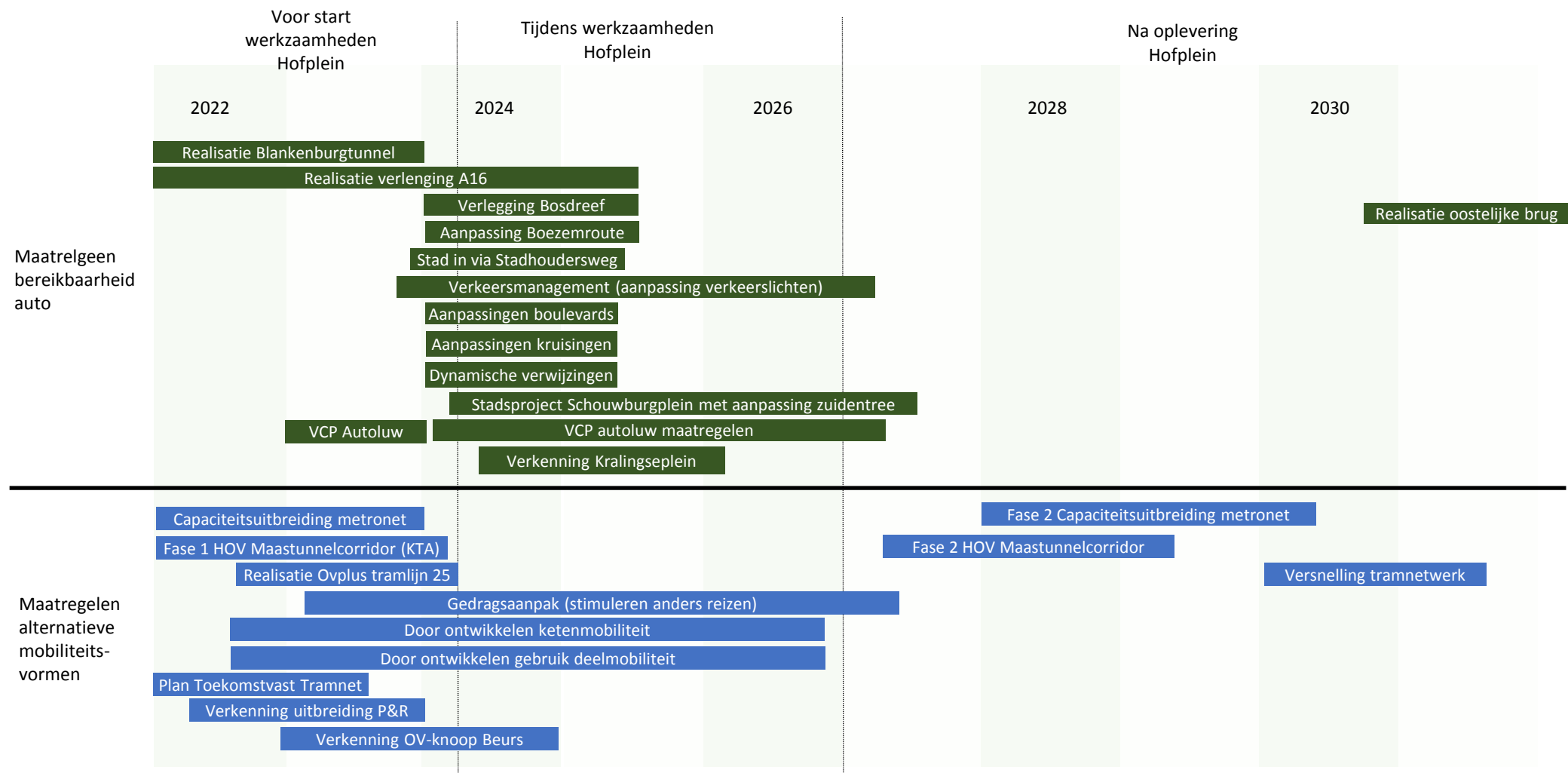
Veranderingen verkeersstromen periode tijdens en na uitvoering Hofplein

Toelichting
Bij de oplevering van Hofplein zijn de verlenging van de A16 en verlegging van de Bosdreef gereed. In combinatie met Hofplein ontstaat er een nieuwe routing van en naar de binnenstad, waardoor er rondom Hofplein minder autoverkeer komt te rijden. Op hoofdlijnen:

- Verlenging A16 en verlegging Bosdreef in verlengde Gordelweg
- Vanaf rijkswegen wordt vaker de Maasboulevard richting het zuiden van de binnenstad gebruikt
- Vanaf A20 Schieplein/Kleinpolderplein wordt vaker de Stadhoudersweg gebruikt
- Lokaal verkeer gebruikt vaker routes zoals Heer Bokelweg- Noordplein en Oostplein-Nieuwe Boezemstraat



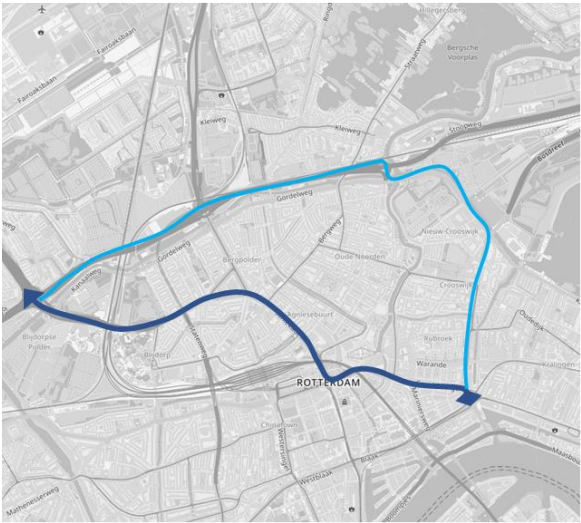
FLANKERENDE PROJECTEN, MAATREGELEN EN VERKENNINGEN



VOORBEELDEN VERANDERENDE ROUTES MET REISTIJDEN

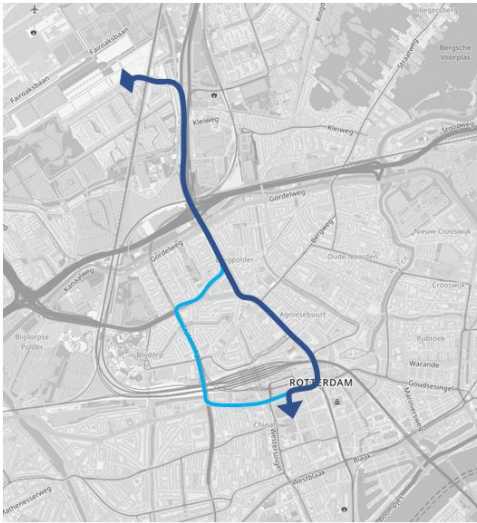
(Individuele gebruikersreizen op basis van Googlemaps)

Van Oostplein naar Klein Polderplein



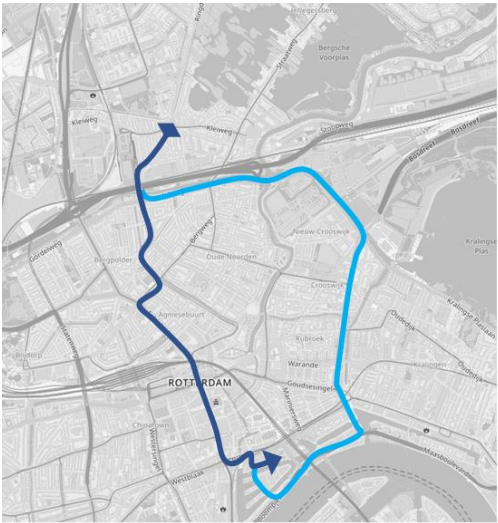
— Via Hofplein: 16 min
— Via A20: 17 min

Van Park Zestienhoven naar Karel Doormanstraat



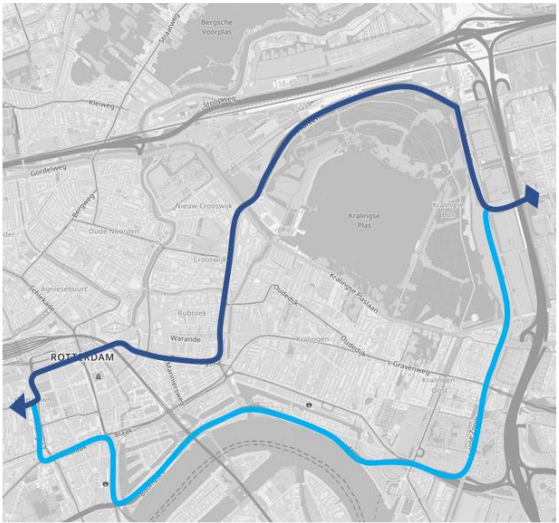
— Via Hofplein: 13 min
— Via Statenweg: 13 min

Van Hillegersberg Zuid naar Wijnhaveneiland



— Via Hofplein: 14 min
— Via Nieuwe Boezemstraat: 17 min

Van Prinsenland naar West-Kruiskade



— Via Hofplein: 20 min
— Via Maasboulevard: 20 min

Aantal trampassages Hofplein per
boulevard per uur in avondspitsperiode

Schiekade: 30x/uur

Pompenburg:
24x/uur

Weena:
106x/uur

Coolsingel: 52x/uur