



Aan: Commissie EDEM

Van: Rotterdam Central District (RCD) en de Urban Department Store Rotterdam (UDS)

Betreft: Inspraak op behandeling van het VCP

Datum: 8 december 2021

Inleiding

Het Verkeerscirculatieplan (VCP) schetst de toekomst van de mobiliteit in de binnenstad met als vertrekpunt de eerder vastgestelde RMA. Hiermee is het VCP niet alleen het antwoord op een vraag van de raad maar is het ook een instrument waarmee (nieuw) beleid en maatregelen ontwikkeld en getoetst kunnen worden. Met veel belangstelling hebben we kennis genomen van het VCP. Van invloed is de manier waarop visie, uitgangspunten, trends, plannen en maatregelen in het model verwerkt worden. En bepalend is hoe je met de uitkomsten omgaat.

Er is in de uitwerking van het VCP terecht veel aandacht voor de leefomgeving, voor milieu- en duurzaamheidsthema's en voor 'transities' die de komende jaren nodig zijn.

Daar kunnen ook wij alleen maar vóór zijn.

Over de borging van het economisch belang in die afweging zijn Urban Department Store Rotterdam (UDS) en Rotterdam Central District (RCD) van mening dat de economische impact van de plannen voor de binnenstad onderbelicht is.

Economische validatie

Onze zorg is van dezelfde orde als bij andere actuele vraagstukken en beleidstukken die mobiliteit aangaan. Evenals bij de omgevingsvisie en in de planvorming voor Hofplein zijn wij genoodzaakt om hiervoor vanuit de binnenstad aandacht te vragen. Gezien de economische waarde van het stadscentrum verdienen de economische vraagstukken aandacht, inzicht en antwoorden alvorens er keuzes gemaakt worden. Wij bedoelen hiermee de economische validatie van de geschetste en beoogde ambities en scenario's.

Volgordelijkheid

Er is sprake van een **ontwikkelstrategie** die uitgaat van de realisatie van een groot aantal maatregelen over een periode van meerdere jaren met als ijkpunten 2025, 2030 en 2040.

Strategie en maatregelen zijn gebaseerd op **4 leidende principes** waarin economie sterk onderbelicht is:

- ruim baan voor voetganger en fiets
- veilige en gezonde verbindingen
- iedereen kan meedoen
- vitaal economisch verkeer

Het is hierbij de vraag of de plannen voor fiets en OV voldoende zijn om de gewenste omslag te bereiken en daarnaast aan een groeiende vervoersvraag te kunnen voldoen, laat staan om ook nog eens de kwaliteit en het functioneren van de binnenstad te versterken.

Dat in de **stadstraten** meer focus wordt gelegd op bestemming en ontsluiting van de directe omgeving lijkt logisch. Voorwaarde blijft echter dat de verschuiving van verkeer naar de stadsboulevards mogelijk is (capaciteit) en logisch (reis-/omrijdtijd). Daarnaast behouden de stadsstraten onmiskenbaar een forse verkeersfunctie voor het bereikbaar maken van alle stedelijke bestemmingen in die straat zelf en in achterliggende binnenstadskwartieren.

Dit leidt tot vraagtekens bij de mate waarin wordt voorgesteld om in profielen de auto terug te dringen ten gunste van voetganger, fietser, OV en groen. Dit temeer omdat ook bevoorradend verkeer op de stadsstraten aanwezig blijft.

De **stadsboulevards** krijgen nog sterker het autoverkeer richting het centrum te verwerken. Omdat minder routes een centrum-toeleidende functie hebben, worden stadsboulevards drukker. Stadsboulevards worden ook drukker omdat de stadsstraten een deel van hun verkeersfunctie verliezen. Maar het doel is ook om door maatregelen buiten de binnenstad het doorgaand verkeer in het centrum terug te dringen wat op de stadsboulevards tot een verkeersreductie moet leiden.

Voor een fors deel kan de zorg over de toekomstige bereikbaarheid op die stadsboulevards gericht worden. Er zijn ideeën over herinrichting van de boulevards en versterking van de verblijfsfunctie waarbij geanticipeerd wordt op deze reductie. Maar die reductie is, los van de realiteitsvraag, sterk afhankelijk van de uitvoering van maatregelen om die verkeersreductie tot stand te brengen (nieuwe oeververbinding, verbetering van bestaande oeververbindingen, totstandkoming van een verkeersshift op de snelwegruit, etc.). Zolang dit niet gerealiseerd is, kunnen plannen die leiden tot dussdanige reductie van verkeer op de stadsboulevards niet aan de orde zijn.

Voorstellen

- We verzoeken de commissie om aan het VCP een economische weging toe te laten voegen waarin de effecten van de beoogde maatregelen en scenario's wordt gevalideerd zodat op basis van volledige informatie keuzes gemaakt kunnen worden. De binnenstad verdient dit inzicht, zolang dit ontbreekt is het VCP niet volledig. Voor het stadproject Hofplein zijn we al in gesprek met het projectteam van Stadsontwikkeling en zijn we overeengekomen dat het bureau REBEL i.s.m. de Erasmus Universiteit een onderzoek doet naar de validatie van het beoogde PVE. Deze input wordt meegenomen in de uitwerking naar een Definitief Ontwerp. Deze methodiek kan ook toegepast worden op het VCP. Strikt genomen zou dit qua volgorde overigens eerst moeten gebeuren.
- We vragen aandacht voor de volgordelijkheid van de beoogde maatregelen. Daartoe moeten de maatregelen (elders) gerealiseerd zijn die het doorgaand verkeer in de binnenstad doen afnemen, voordat in de binnenstad voor de auto beperkende maatregelen worden gerealiseerd. Het terugdringen van de auto en tegelijk toename van programma (wonen) kan niet zonder een schaa sprong in het Ov-systeem: dat gaat verder dan intensivering op het huidige netwerk. En voor bepaalde activiteiten en doelgroepen blijft de auto essentieel. Onjuiste aanpak van dit doel kan het functioneren van de binnenstad ernstig aantasten
- Er zijn meerdere manieren om verandering tot stand te laten komen: Vanuit UDS en RCD vragen wij om een gastvrije benadering. Het verleiden van de bezoekers om te kiezen voor alternatieven vormen van vervoer i.p.v. de auto heeft duidelijk de voorkeur boven gedragsverandering realiseren door (te grote) belemmeringen. Anders wordt het belang van de binnenstad ontkend. Wij trekken graag samen op om deze gedragsveranderingen te realiseren. Dit vergt grote investeringen in verbetering (zowel capaciteit als kwaliteit) van de bereikbaarheid met openbaar vervoer en de fiets. Dit waarborgt de bereikbaarheid van de binnenstad; parallel zal het autoverkeer afnemen, mede door beperkende maatregelen.

Dit inspreekmoment leent zich er niet voor om verder in detail te gaan maar we pleiten vooral voor een open dialoog met de gemeente over een gezamenlijke visie op bereikbaarheid en toegankelijkheid van het kernwinkelgebied / het stadcentrum voor bezoekers (consumenten), bedrijven (bevoorrading, retourstromen) en voor de bewoners die flink in aantal toe zullen nemen de komende jaren.

Wij zijn dan ook beschikbaar voor nader overleg en toelichting. Dank voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Hans de Jonge, Voorzitter Vereniging Rotterdam Central District (RCD)

A handwritten signature in purple ink, featuring a stylized, cursive script.

Dominique van Elsacker

Directeur stichting Urban Department Store Rotterdam

N.b: UDSRotterdam werkt in opdracht van 65 winkelpandeigenaren en 330 winkeliers in het stadscentrum.

RCD vertegenwoordigd een mix van multinationals, start-ups, creatives, culturele organisaties, bewoners, bezoekers, aannemers, investeerders en overheid in het gebied Rotterdam Central District.

Gezamenlijk vertegenwoordigen UDS en RCD duizenden arbeidsplaatsen.