

Rotterdam, 18 november 2024

Per e-mail

Commissie MHEK, gemeenteraad Rotterdam
t.a.v. Mevr. M.S. Abrahamse, voorzitter commissie MHEK

Betreft: verzoek om herziening herinrichtingsplan Statenlaankwartier en Laantjes.

Geachte mevrouw Abrahamse,

Inleiding

Op 11 november jongstleden heeft de projectleiding van het herinrichtingsplan voor het Statenlaankwartier en de Laantjes tijdens een werkgroep bijeenkomst gemeld dat het oorspronkelijke herinrichtingsplan toch vrijwel volledig doorgang zal vinden.

Dit betekent dat de overduidelijke uitkomst van bewonersparticipatie opnieuw wordt genegeerd. Tijdens de bijeenkomst bleek een gesprek over ons standpunt zo goed als onmogelijk.

In die laatste vergadering heeft het nieuwe bestuur van de Bewonersvereniging Statenlaankwartier daardoor tevergeefs grote zorgen uitgesproken over de plannen. Dat veroorzaakte uitsluitend een zeer negatieve reactie vanuit de projectleiding en de werkgroep. Onze vragen werden niet beantwoord en onze argumentatie werd zonder concrete weerlegging ondeugdelijk genoemd.

Voor alle duidelijkheid: wij zijn de enige bewonersvereniging van het Statenlaankwartier en vertegenwoordigen een ruim representatieve achterban. Van de 175 - op dat moment bewoonde - woningen in ons gebied hebben 136 bewoners als deelnemers aan onze eigen 'peiling' gestemd voor het behoud van de bestaande inrichting en rijrichtingen in het Statenlaankwartier. Dat is 77,7%.¹

De 'werkgroep' die de gemeente heeft samengesteld is niet representatief. De werkgroep bestaat volgens onze informatie uit 13 leden, 6 uit het Statenlaankwartier, 5 uit de Laantjes en 2 leden wonen noch in de Laantjes noch in het Statenlaankwartier. Het moge duidelijk zijn dat leden van deze werkgroep niet kunnen spreken namens het Statenlaankwartier, maar hoogstens op persoonlijke titel. De gemeente kan deze werkgroep voor het Statenlaankwartier dus niet als representatieve vertegenwoordiging beschouwen.

Een beknopt overzicht van de voorgeschiedenis:

Op 10 juli 2024 kregen de bewoners van het Statenlaankwartier en de Laantjes een definitief voorontwerp gepresenteerd voor de herinrichting van het gebied. We waarderen deze aandacht voor onze woonomgeving zeer, maar de gekozen benadering en het uiteindelijke plan blijken tot onze teleurstelling op belangrijke punten niet te sporen met de wensen van de grote meerderheid van de werkelijke stakeholders, namelijk de bewoners van Statenlaankwartier en de Laantjes.

Wij begrijpen niet waarom toen gekozen is voor het opheffen van - exclusief de 4 oplaadplaatsen voor elektrische auto's - 19 parkeerplaatsen rond het plantsoen op het Statenplein en het toch instellen van eenrichtingsverkeer rond dat plein. Deze onverwachte keuzes stonden maar gedeeltelijk vermeld in de

¹ Zie bijlage, noot 7

Nieuwsbrief.² Een brief die pas op 9 juli - dus een dag voor de presentatie van de plannen - in ieders brievenbus kwam. In deze Nieuwsbrief staat nog niets over eenrichtingsverkeer op het Statenplein. Dat bleek ons pas na de bijeenkomst en was ook nog eens onduidelijk, omdat tekst en tekening elkaar op dit punt tegenspreken.³

Twee verschillende 'peilingen' over de wensen van de bewoners spreken duidelijke taal. Zowel in de gemeentelijke enquête als in de peiling die de bewoners zelf organiseerden over de voorgelegde plannen, heeft ruim 77% van de deelnemers/huishoudens de voorkeur uitgesproken voor handhaven van de huidige situatie, d.w.z. de bestaande inrichting en alle rijrichtingen. Niet alleen in de Statenlaan, maar ook op het Statenplein.⁴ We kunnen daarom stellen dat de uitkomsten van enquête en peiling elkaar op dit punt versterken, wat een ruime betrouwbaarheid garandeert.

Achteraf heeft de gemeente in de recente versie van het plan - exclusief voor het Statenplein - andere beoordelingscriteria gehanteerd. De uitkomsten van deze criteria sporen totaal niet met de generale uitkomsten van enquête en peiling en blijven bovendien onduidelijk qua methodiek en resultaten. Onder andere omdat de reacties op verschillende vragen gewoonweg bij elkaar werden opgeteld, alsof het eigenlijk identieke vragen betrof.⁵

Het recente besluit berust dus niet op voldoende onderbouwing en wordt ook niet gestaafd door de generale uitkomsten van zowel de enquête als de peiling. Bewoners hebben zich op dit punt twee keer duidelijk uitgesproken, maar deze uitspraken worden niet opgevolgd.

In onze reactie op het plan willen we nu vooral aandacht vragen voor daarin niet besproken negatieve consequenties van de voorgenomen verkeers- en parkeermaatregelen in ons woongebied. We hopen dat de hier verschaft informatie er uiteindelijk toe zal leiden dat u onze visie deelt en dat uw commissie - in samenwerking met onze wijkraad - vervolgstappen onderneemt om tot een herziening van het plan te komen. Een herziening die wel recht doet aan de resultaten van de bewonersparticipatie.

Zorgen

Onze voornaamste zorgen hebben te maken met de verkeers- en parkeersituatie ter plekke. Een bijzondere situatie door de aanwezigheid van diverse onderwijsinstellingen en de toegang tot de parkeergarages voor de 23 appartementen van het Johan de Wittpark, de 24 appartementen in de Statenkoning en de vermoedelijk binnenkort te bouwen 6 nieuwe appartementen aan de Johan de Wittlaan/hoek Straatweg.

Bijzondere verkeerssituatie

Bij de gemaakte keuzes aangaande toch eenrichtingsverkeer rond het Statenplein en het opheffen van alle parkeerplaatsen rond het pleinplantsoen is te weinig rekening gehouden met de verkeerstromen van en naar de scholen (Tarcisiusschool, peuterspeelzaal Tarsientje, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf Sebastiaan en Russische School).

Nu bieden de parkeerplaatsen rond het plantsoen op zeer korte afstand een welkome oplossing voor het tekort in de meer keren per dag voorkomende schoolspits. Opheffen zal het dubbel parkeren en het op de stoep parkeren rond de school alleen maar verergeren, vooral in de Isaäk van Hoornbeeklaan, de Adriaan Pauwlaan en de Johan de Wittlaan. In straten in de directe omgeving worden bovendien in totaal ook nog eens 20 parkeerplaatsen opgeheven. Deze parkeerplaatsen zijn niet alleen van belang voor de bewoners in de genoemde straten, maar vooral ook voor het verkeer van en naar de scholen.

Al deze maatregelen zullen juist extra verkeer veroorzaken in plaats van minder verkeer. Namelijk van rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplaats. Die dan bij gebrek daaraan uiteindelijk toch weer op de stoep zullen komen te staan. Dit zal de veiligheid verslechteren. Nergens valt uit op te maken dat hiermee rekening is gehouden.

² Nieuwsbrief Statenlaan en de Laantjes d.d. 9 juli 202. Statenplein: 'De parkeervlakken op het plein maken plaats voor groen. Hiermee geven we gehoor aan de wensen van de bewoners, zoals onder andere blijkt uit de wijkbrede enquête, de peiling [...]'. Zie ook bijlage

³ Zie bijlage

⁴ Zie bijlage

⁵ Zie bijlage

Ideaalbeeld versus bewonersparticipatie

Op geen enkele manier wordt uitgelegd *waarom* men eigenlijk heeft besloten tot dergelijke ingrijpende maatregelen. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat met het voorliggende plan het - voorlopig theoretische - grootstedelijke ideaalbeeld ‘*vergroenen en autoluw maken van de stad*’ heeft geprevaleerd boven de concrete situatie ter plekke en de directe bewonersbelangen.

Ons primaire belang is veiligheid voor iedereen en vooral voor de vele schoolgaande kinderen in het gebied.

Verkeerscirculatieplan

Het lijkt ons wenselijk dat ingrijpende nieuwe plannen minstens getoetst worden aan geldige wet- en/of regelgeving. Daarover is ons geen informatie verschaft.

De gemeente heeft zelf ook nog niet voldoende instrumenten ontwikkeld om aan het hierboven samengevatte ideaalbeeld te voldoen. Daar wordt wel aan gewerkt. De gemeenteraad heeft op 28 mei 2024 het concept Rotterdams Verkeerscirculatieplan goedgekeurd. De toenmalige wethouder zou in juni jongstleden wijkraden van gebieden in onze omgeving uitnodigen om een formeel advies te geven over dit plan. Ons deelraadsgebied wordt niet genoemd bij deze gebieden. De keuze voor eenrichtingsverkeer op het Statenplein lijkt nu - bij gebrek aan een door de raad definitief vastgesteld verkeerscirculatieplan - vrij willekeurig tot stand te zijn gekomen. Eenrichtingsverkeer is immers duidelijk ook niet de wens van ruim 77% van de betrokken bewoners.

Opheffen 69 parkeerplaatsen

Alleen al rond het Statenplein en op de toegangswegen naar en van de scholen worden volgens dit plan dus in totaal 39 parkeerplaatsen opgeheven (19 rond het Statenplein en 20 in de rest van de toegangswegen naar de scholen). En dan laten we de 4 extra oplaadplekken even buiten beschouwing.

In het gehele projectgebied gaat het om in totaal 69 parkeerplaatsen, waarvan 18 in de Laantjes en 8 aan de Schiebroekseweg. We slaan een gedetailleerde bespreking van al die parkeerplaatsen op dit moment even over, behoudens een voorbeeld: als in de Emmalaan parkeerplaatsen worden opgeheven dan zal dat het bekende waterbed-effect veroorzaken. In dit geval vooral meer parkeerverkeer naar de Heinsiuslaan, de Statenlaan en de Kleiweg, aangezien het eenrichtingsverkeer uit de Emmalaan daarheen voert.

Met het opheffen van alle parkeerplaatsen rond het toch al groene pleinplantsoen verdwijnen ook de 6 parkeerplaatsen pal tegenover de Statenlaan. In de praktijk worden die vooral gebruikt door bewoners van de Statenlaan, die aan hun zijde niet mogen parkeren. Waar moeten zij nu heen? Door het opheffen van alle parkeerplaatsen rond het plein moeten ook 4 oplaadplekken voor elektrische auto's verplaatst worden naar plaatsen waar ze extra ruimte kosten.⁶ Ten nadele van de daardoor te versmallen veilige, brede stoepen, terwijl de oplaadplekken in de huidige situatie niemand hinderen. Waarom is dit allemaal noodzakelijk? De geringe extra ‘vergroening’ weegt in onze ogen niet op tegen de nadelen van het opheffen van zo veel parkeerplaatsen.

Sinds het invoeren van betaald parkeren is er constant genoeg ruimte in onze rustige, groene wijk. Dat zal veranderen als er in het hele gebied zo veel parkeerplaatsen worden opgeheven om aan een grootstedelijk ideaalbeeld te voldoen. Het ideaalbeeld zal zo niet dichterbij komen. Het past ook duidelijk niet bij de wensen en belangen van de meerderheid van de bewoners in ons gebied. Wordt bewonersparticipatie wel serieus genomen?

Eenrichtingsverkeer Statenplein

Gelukkig heeft men in het nu gepresenteerde plan afgezien van eenrichtingsverkeer op de Statenlaan. Al bij vorige herinrichtingen werd daar immers bewust vanaf gezien vanwege het risico op sluipverkeer met te hoge snelheden. Maar waarom kiest men dan nu toch voor eenrichtingsverkeer op het Statenplein? Een onbegrijpelijk keuze die bijvoorbeeld betekent dat alle verkeer naar de parkeergarage van de 24 appartementen in de Statenkoning (de voormalige Christus Koning kerk) bij thuiskomst rond het plein moet gaan rijden. Gelden voor het plein dan andere regels dan voor de laan? Waren er veel klachten? Zijn er ooit ongelukken gebeurd met ‘tegenliggers’? Zo niet: wat is de meerwaarde hiervan? Lastig te handhaven als die meerwaarde niet voldoende duidelijk is. Bovendien gevaarlijker, omdat ook hier

⁶ Zie bijlage

eenrichtingsverkeer hogere snelheden zal uitlokken. En dat in een omgeving waar veel kinderen langs komen onderweg naar school. Regelmatig zijn dat hele klassen van de Tarcisiusschool, op weg van- en naar de dependance van het hoofdgebouw.

Toegang hulpdiensten Johan de Wittlaan

De geplande afsluiting van de openbare weg middels nieuwe paaltjes op straat vanaf de hoek van de Isaïc van Hoornbeeklaan heeft als gevolg een - onacceptabele - verslechterde toegangsmogelijkheid voor eventuele hulpdiensten. Specifiek richting Tarcisiusschool en het appartementengebouw (nrs. 22 - 44). Zeker als er behalve paaltjes een extra barrière langs dubbel geparkeerde auto's op de Isaïc van Hoornbeeklaan en de Johan de Wittlaan moet worden gepasseerd. Handhaven tegen dergelijke overtredingen zal ook in de toekomst vermoedelijk niet haalbaar blijken te zijn.

Uitrij-problemen

Tenslotte zal het naar de zijde van de appartementen verplaatsen van de parkeerplaatsen - in het Johan de Wittlaangedeelte vanaf de Straatweg - een onveiligere situatie veroorzaken bij het uitrijden van de ondergrondse parkeergarage van de 23 appartementen. Het eenrichtingsverkeer vanaf de Straatweg geldt ter plekke immers niet voor fietsers. Zodoende belemmeren geparkeerde auto's dan het zicht op naar school fietsende kinderen.

Bovendien: kunnen de bewoners van de nieuwbouwhuizen aan de Statenlaan met garages en inritten aan de Johan de Wittlaan dan nog wel veilig in- en uitrijden?

Recente ontwikkelingen

Op 23 augustus jongstleden is de huurder overleden van het laaggelegen huisje op de hoek van de Johan de Wittlaan met de Straatweg. Eigenaar Stigter heeft bouwplannen klaarliggen voor 2 gebouwen met 6 appartementen. Daartussen is een ondergrondse parkeergarage gepland die een in- en uitrit zal krijgen aan de appartementenzijde van de Johan de Wittlaan. Daarmee vervallen daar in de nabije toekomst de 'extra' parkeerplaatsen die daar nu in het plan staan. Parkeren aan deze zijde van de Johan de Wittlaan zal dus een verslechtering zijn in plaats van een verbetering, zeker ook voor de veiligheid.

Veiligheid, daar blijft de gemeente te allen tijde verantwoordelijk voor, ook voor de verkeersveiligheid in de gehele Johan de Wittlaan.

Samenvatting

- De Bewonersvereniging Statenlaankwartier is van mening dat het huidige plan onvoldoende berust op bewonersparticipatie.
- Bij de uiteindelijk gemaakte keuzes is geen rekening gehouden met de meer dan 77% voorstanders van behoud van de bestaande inrichting en rijrichtingen in het Statenlaankwartier, dus ook rond het Statenplein.
- De uitkomsten van de gemeentelijke enquête en de peiling van de bewoners stemmen op dit laatste punt volledig overeen.
- De uiteindelijk gekozen inrichting lijkt vooral afgestemd op de grootstedelijke intentie: 'de stad vergroenen en autoluw maken', maar past niet bij het al zeer groene Statenlaankwartier.
- Door de diverse onderwijsvoorzieningen is er in de praktijk eerder behoefte aan extra parkeerruimte dan aan minder parkeerplaatsen, ook om gevaarlijke situaties door dubbel parkeren te voorkomen.
- Het opheffen van zoveel parkeerplaatsen zal in de schoolspitsen een onwerkbaar en gevaarlijke situatie veroorzaken voor de scholen.
- Rondrijdende auto's op zoek naar een parkeerplaats zullen meer verkeer veroorzaken in plaats van minder.
- Eenrichtingsverkeer op het Statenplein levert uitsluitend nadelen op en was overduidelijk niet de uitkomst van enquête en peiling.
- Toegang hulpdiensten wordt bemoeilijkt door verplaatsing paaltjes naar hoek Isaïc van Hoornbeeklaan.
- Door veranderen parkeerzijde naar de appartementenzijde van de Johan de Wittlaan wordt bij uitrijden van de ondergrondse parkeergarage(s) het zicht op fietsende schoolkinderen belemmerd.
- Dit bezwaar geldt ook voor de nieuwe ondergrondse parkeergarage die vermoedelijk in de nabije toekomst aan deze zijde gerealiseerd zal worden.
- Hoe kan men bovendien nog veilig in- en uitrijden vanuit de nieuwbouwhuizen aan de Statenlaan die hun in- en uitrit aan de Johan de Wittlaan hebben?

Kortom:

- Niet alle consequenties van de keuzes worden in het huidige plan zorgvuldig op een rij gezet.
- Duidelijke onderbouwing van de gemaakte keuzes ontbreekt.
- De resultaten van de enquête en de peiling worden op enkele belangrijke punten niet correct weergegeven, waardoor toch oplossingen worden gepresenteerd die juist de minste stemmen kregen.⁷
- In de nieuwsbrief wordt ten onrechte de indruk gewekt dat alle gekozen oplossingen voortvloeien uit de resultaten van voldoende bewonersparticipatie.

Uw spoedige reactie zal zeer worden gewaardeerd.

Vriendelijk gegroet,

Bewonersvereniging Statenlaankwartier

Tarcisiusschool- directie

BIJLAGE met de noten 2 t/m 7

Noot 2: Op de inloopbijeenkomst van 10 juli 2024 voor bewoners liet de gemeente bij het onderwerp **Mobiliteit** onderstaande afbeelding zien, met de volgende tekst: **“De huidige verkeerscirculatie blijft. Op verzoek van bewoners.”**



Maar de daarbij gepresenteerde plattegrond gaf **niet** de huidige verkeerscirculatie weer! Het grote, cruciale kleurverschil betreft het Statenplein.



In de huidige situatie (links) is er op het Statenplein namelijk tweerichtingsverkeer (groen) en niet eenrichtingsverkeer. De door de gemeente getoonde verkeerscirculatie (rechts) met eenrichtingsverkeer (blauw) kreeg in de enquête van 24 januari als een van de drie opties bij het Statenplein de minste stemmen (40 van de 206, nog geen 20%).

Noot 3: De huidige verkeerscirculatie zoals in de Enquête weergegeven: **tweerichtingsverkeer** Statenlaan én Statenplein, **eenrichtingsverkeer** alle andere straten (voorkeur van ruim 77% van de deelnemers).

Huidige verkeerscirculatie ● Tweerichtingsverkeer
● Eenrichtingsverkeer



Noot 4: Uit het verslag van februari 2024 over de resultaten van de enquête:

‘*Statenplein: Er hebben 206 bewoners gestemd voor het Statenplein. Van deze stemmen was de meerderheid voor het vergroenen van het plein (variant A en B)*’

Dit aantal klopt niet. Hier zijn de stemmen van twee van de drie opties bij elkaar opgeteld om een meerderheid te krijgen. De eerste optie (huidige situatie handhaven) had van de drie opties de meeste stemmen!

In de enquête waren er voor het Statenplein namelijk drie opties waaruit gekozen kon worden:

- optie 1: de huidige situatie (HS),
- optie 2: Variant A met aan de noordzijde eenrichtingsverkeer (Var. A), en
- optie 3: Variant B waarin de rijweg werd opgeheven (Var. B).

Van de 206 stemmen (van 190 deelnemers!) waren er 86 voor HS, 40 voor Var. A en 80 voor Var. B.

In de bijeenkomst van 13 juni 2024 is “gekozen” voor (een gewijzigde versie van) Var. A, de optie met de minste stemmen (40). Dat wekt op zijn minst enige verbazing omdat door een grote meerderheid in de peiling en in de enquête bij het eerste item Verkeerscirculatie voorkeur is uitgesproken voor (het handhaven van tweerichtingsverkeer in de Statenlaan én op het Statenplein!

Noot 5: Parkeerplaatsen die verdwijnen: Isaïc van Hoornbeeklaan 1; Adriaan Paauwlaan 15; Caspar Fagellaan 4. **Totaal: 20 parkeerplaatsen** in de straten die niet alleen van belang zijn voor de inwoners van al deze straten, maar vooral ook voor het verkeer van en naar Tarcisiusschool, peuterspeelzaal, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf en Russische School.

Door de nieuwe inrichting verdwijnen ook de huidige, officieuze ‘kiss and ride’ parkeerplaatsen aan de plaskant. Daar maakt nu het schoolverkeer komend vanaf de Stadhouderslaan dagelijks gebruik van. Ook die ‘parkeerplaatsen’ zijn gedoemd te verdwijnen door de nieuwe inrichting

Noot 6: De 4 laadplekken komen langs zij huizen, waar bovendien de laadpalen op de stoep komen en daar dus de ruimte voor voetgangers (kinderen, schoolklassen(!), moeders met kinderwagens, oudere mensen met rollator) kleiner maken.

Noot 7: RESULTAAT VAN DE PEILINGSVRAAG

‘Moeten bestaande inrichting en rijrichtingen Statenlaankwartier behouden blijven?’

Straten	Aantal adressen (bewoond)	Voor
Statenlaan	80	63
Statenplein	15	11
Johan de Wittlaan	23	15
Stadhouderslaan	18	18
Isaïc van Hoornbeeklaan	1	1
Adriaan Paauwlaan	4	4
Caspar Fagellaan	10	9
Heinsiuslaan	8	5
Antony Duyklaan	16	10
STAND per 24-1-2024	175	136 (77,7%)

Op 50 adressen is door 2 personen ondertekend. Daarom is 186 gecorrigeerd naar 136.