

Technische vragen van de fractie Leefbaar Rotterdam m.b.t. vestiging van Van Leeuwen in Lombardijen voor de commissievergadering BWB van woensdag :

Beantwoording op 15 november 2022

Er zijn grote zorgen over de verkeerstoeiname die wordt verwacht met de komst van Van Leeuwen naar het bedrijventerrein Hordijk

1. Hoe zit het met de verkeersveiligheid bij de kruising Zwaalweg-1steBarendrechtseweg, kruising Pascalweg-Bergambachtstraat en met name de kruising Bergambachtstraat-Stolwijkstraat?

Met name die laatste vergt extra aandacht vanwege het feit dat die zich in het verleden tot een blackspot heeft ontwikkeld en al sindsdien verschillende malen is aangepast. Laatste aandacht aan dit punt betreft een (nu nog lopend) experiment waarbij de verkeersbaan voor linksaf (richting tunneltje) is afgesloten om de vaart uit het verkeer te halen. Naar verwachting nemen het aantal verkeersbewegingen toe met ongeveer 544, waarvan 196 vrachtwagens (volgens de VBH, de ondernemersvereniging van Bedrijventerrein Hordijk). Volgens omwonenden wordt dit 544 extra, 164 van deze 544 voertuigen is volgens hen vrachtverkeer (ruim 30%). Vrachtwagens zullen via de Bergambachtstraat richting IJsselmondserandweg gaan rijden of via de 1e Barendrechtseweg richting A15/A16. De Pascalweg is verboden voor vrachtverkeer, vanwege de kwetsbare niet-onderheide woningen daar. De Bergambachtstraat, Pascalweg en de IJsselmondserandweg zijn belangrijke fietsroutes voor met name veel schoolkinderen.

Maatregelen kruispunt Bergambachtstraat- Stolwijkstraat en kruispunt Bergambachtstraat-Bergstoep zijn dit jaar uitgevoerd, zie bijgevoegd ontwerp.

Op beide kruispunten vinden flankongevallen met snorfietsers, bromfietsers en fietsers plaats. Er is sprake van hoge intensiteiten in combinatie met hoge naderingssnelheid van het kruisende autoverkeer. Het kruispunt Bergambachtstraat- Stolwijkstraat is complex en de rijtaak vraagt veel aandacht en oplettendheid. Dit levert risico's op voor het overstekende recht doorgaande fietsverkeer.

Bergambachtstraat- Stolwijkstraat

a. Naderingssnelheid van het autoverkeer teruggebracht door het aanbrengen van een plateaudrempel. Hierdoor verbetert de oversteekbaarheid en veiligheid voor fietsers.

Bromfietsers rijden op de rijbaan. Daarnaast is het kruispunt visueel smaller gemaakt. Hiermee wordt naast elkaar opstellen en gevaarlijke inhaalmanoeuvres voorkomen.

b. De linksafstrook Bergambachtstraat in westelijke richting is weggehaald. Hierdoor is meer opstelruimte in de middenberm gerealiseerd (onder andere voor overstekende fietsers en voetgangers) en vermindert de kans op afdekongevallen. De oversteek voor (brom)fietsers en voetgangers tussen het tweerichtingsfietspad en de Stolwijkstraat is hierdoor korter en veiliger.

Bergambachtstraat-Bergstoep

Het gebrek aan opstelruimte voor het afslaande autoverkeer richting Bergstoep zorgt voor vermindert zicht op het fietspad waarbij het risico ontstaat dat de doorgaande fietser over het hoofd wordt gezien.

Daarnaast is het fietspad bij de kruising verlegd om het zicht op rechtdoorgaande fietsers voor het afslaand autoverkeer te verbeteren en om ruimte te maken tussen rijbaan en

fietspad. Hierdoor neemt de kans op dodehoek ongevallen af en heeft kruisend verkeer meer tijd en ruimte om het fietspad gefaseerd kruisen.

Buiten de vrachtwagens komen er ook veel personenauto's (met aanhanger) naar Van Leeuwen. Velen van deze voertuigen zullen ongetwijfeld de Pascalweg als ontsluitingsroute gaan gebruiken. Hoewel verkeerscijfers uitwijzen dat de weg dit op zich aan kan, vormt de kruising van de Pascalweg en de Guidogazelle/Catullusweg wel een aandachtspunt, ook omdat daar recent het Nieuwe Open Venster is geopend.

2. Welke maatregelen worden er genomen om ook deze kruising verkeersveiliger te maken?
Dit kruispunt is onder de aandacht in het kader van de veilige schoolomgeving van Het Open Venster, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan veiliger oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Omdat dit kruispunt al op de lijst staat van blackspots, is er gekeken naar mogelijkheden om op korte termijn de veiligheid te verbeteren. Het ontwerp is bijgevoegd. De realisatiedatum is nog onbekend, er wordt wel geprobeerd om dit zo snel mogelijk uit te voeren. Door deze maatregelen krijg de fiets meer ruimte en kan veilig voorsorteren bij het oversteken.
3. Heeft de nu beoogde toename van verkeersbewegingen op de Pascalweg nog consequenties voor de kwetsbare niet onderheide woningen daar?
De verwachte gevolgen van de benodigde verkeersbewegingen van en naar Van Leeuwen voor de woningen aan de Pascalweg en nabijgelegen zullen verwaarloosbaar zijn, gezien de beperkte toename van de verkeersintensiteiten. De verwachting en toezegging van Van Leeuwen is dat zware vervoer de Pascalweg – waar deze woningen zich bevinden - niet als route gebruikt, waar een rijverbod geldt voor vrachtverkeer.
4. Heeft de nu beoogde toename van verkeersbewegingen op de Pascalweg nog consequenties voor de verkeersveiligheid op de Pascalweg, mede gezien de vele in- en uitritten daar?
De gemeente heeft geen reden om aan te nemen, dat het onveilig is op de Pascalweg. De geringe toename van het aantal verkeersbewegingen, zoals reeds vermeld onder vraag 3, geeft dan ook geen aanleiding om aan te nemen, dat het risico op verkeersonveiligheid toeneemt.
5. Er worden door verschillende partijen, verschillende aantallen vermeld. Wat zijn de exacte aantallen voertuigen die men verwacht? En hoeveel daarvan zullen uit vrachtverkeer bestaan? Welke extra verkeersmaatregelen gaat de gemeente nemen om de verkeersveiligheid op de bovengenoemde punten te verbeteren. Komt er eerst nog een verkeersonderzoek of is dit al gedaan? Zo ja kunnen we daar inzicht in krijgen?
De cijfers die Van Leeuwen heeft geleverd gaan uit van 544 verkeersbewegingen, waarvan 164 vrachtwagens (ca. 30%). Voor het bestemmingsplan wordt dus uitgegaan van een grotere verkeersaantrekkende werking (ruim 106 voertuigbewegingen meer). Als de hoeveelheid vrachtverkeer wordt geëxtrapoleerd, dan zou dat op basis van de voor het bestemmingsplan gebruikte cijfers op circa 195 vrachtwagenbewegingen uitkomen. Er is naar waarschijnlijk een verkeerde correlatie ontstaan tussen de term verkeersbeweging en vrachtwagens. Verkeersbewegingen betreft een totale aan bewegingen, dat geldt in de bovenstaande tekst ook voor de bewegingen per categorie voertuig. Verkeersbewegingen omvat alle bewegingen (heen en terug) dat kan gehalveerd worden om de totale aan voertuigen weer te geven. Dit kan een mogelijk verklaring kunnen zijn voor de verwarring en ervaren verschil in cijfers. Dus van de geleverde prognoses van Van Leeuwen zullen er per

etmaal 164 verkeerbewegingen zijn, dus 82 vrachtwagens dagelijks heen en weer rijden.

Er is momenteel geen aanleiding om aanvullende veiligheidsingrepen op de weg te doen door deze ontwikkeling. Wel zullen we uitvoering geven aan de bovengenoemde verbetering bij punt 2.

Door de complexe verkeerssituatie is Lombardijen en omgeving en de voornemens om dit gebied verder te gaan ontwikkelen, tevens door gemeld overlast, zijn wij vorm aan het geven aan een breed verkeersonderzoek. Dit verkeersonderzoek zal zich richten op een betere circulatie en verkeersveiligheid en behoud van bereikbaarheid van de wijk (bewoners) en bedrijfsterein Hordijk. Wij hebben de afspraak met bewoners en ondernemers gemaakt om ze mee te nemen in dit proces. U krijgt mits gewenst hier inzage in.

6. Er wordt over gesproken dat op het terrein van Van Leeuwen per uur 9-10 vrachtwagens moeten kunnen parkeren en 22-23 auto's met aanhanger moeten kunnen parkeren. Komt er voldoende parkeergelegenheid op het terrein zodat er geen rij wachtende voertuigen op de openbare weg ontstaat?

Dit is eigenlijk een vraag voor Van Leeuwen. Wij hebben geen inzage in hun bedrijfsvoering, (De parkeergelegenheid is vooral bestemd voor medewerkers en bezoekers van het bedrijf. De afvalinzameling zal voor een doorstroming van verkeer op het terrein zorgen: aankomen, afval afwerpen (of ophalen) en weer vertrekken.)

Met de huidige bedrijfsvoering valt Van Leeuwen in categorie 4+, dit werd verteld op de informatieavond van woensdag 9 november j.l. Op het beoogde plot op bedrijventerrein Hordijk is categorie 3.2 vastgesteld. Om binnen de vastgestelde milieucategorie te vallen zal van Leeuwen afstand doen van de thermische lans en zal enkel een mobiele puinbreker (12 dagen per jaar) toegestaan zijn.

7. Is dit goed te controleren en te overzien door DCMR?

DCMR controleert het naleven van vergunningen en voert hiertoe inspecties uit. Van elke bedrijfsactiviteit die mogelijk overlast buiten het bedrijf kan veroorzaken of nadelige gevolgen voor het milieu, moet vooraf melding worden gedaan bij de Meldkamer van DCMR. Ook kan het bedrijf verplicht worden een logboek bij te houden. Bij meldingen vanuit de omgeving neemt DCMR contact op met het bedrijf; bij veel of aanhoudende meldingen gaat DCMR op locatie kijken.

Van de website van DCMR:

'Het is wettelijk geregeld dat DCMR in opdracht van de gemeenten in ons werkgebied en de provincie Zeeland en Zuid-Holland controleert of bedrijven zich houden aan de milieuregels. We hebben in kaart gebracht in welke branches de grootste milieu- en veiligheidsrisico's spelen. Bij de bedrijven met de grootste risico's komen we vaker langs dan bij bedrijven met minder grote risico's. Daarnaast onderzoeken we ook overlast, bijvoorbeeld als er klachten van omwonenden over uw bedrijf zijn binnengekomen. We komen ook langs als u een nieuw bedrijf gaat starten of als u binnen uw bestaande bedrijf andere werkzaamheden gaat uitvoeren.'

8. Welke maatregelen kan de gemeente nemen wanneer blijkt dat het bedrijf niet zich niet aan deze eisen houdt?

Gemeente is hier niet het bevoegd gezag. DCMR is t.a.v. het naleven van de milieuvergunning verantwoordelijk voor toezicht en handhaving, en zal in overleg gaan met het bedrijf, kan zo nodig handhavend optreden, incl. boetes en (ultimo) bestuursdwang.

9. Zijn er klachten bij de gemeente bekend van de huidige locatie op de Doklaan? Zo ja waaruit bestaan die klachten, hoeveel zijn dit er en welke maatregelen heeft de gemeente hierop genomen?

Zie het dossier Van Leeuwen op de website van DCMR. Aanvullend: In de afgelopen 10 jaar bleken van de 147 meldingen er 38 daadwerkelijk toegeschreven te kunnen worden aan Van Leeuwen. In de gevallen waarin DCMR het bedrijf op locatie heeft bezocht, heeft het bedrijf medewerking verleend ter vermindering van de overlast. De betreffende situaties konden overigens niet gekenmerkt worden als overtreding van voorschriften. Het is niet aan de gemeente om maatregelen te nemen op dit type klachten; de verantwoordelijkheid berust bij DCMR.

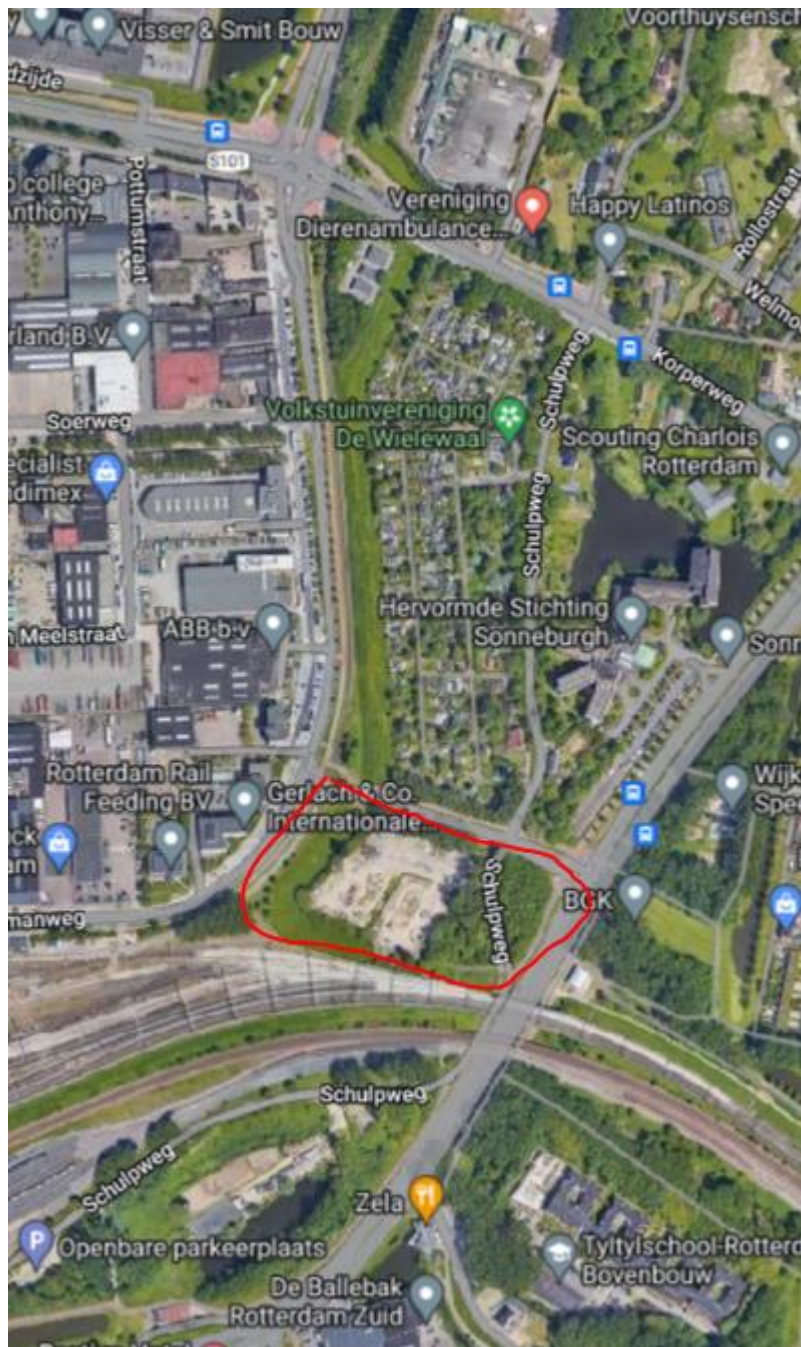
Alternatieve locaties werden in de burgerbrief, beantwoording op de vragen en op de informatieavond benoemd. In de beantwoording op de vragen werd duidelijk dat in de buurt van de Waalhaven een andere locatie gevonden was. Het probleem met deze locatie was echter dat hier zowel het Havenbedrijf als Van Leeuwen niet erg warm van werden.

10. Waarom is er niet gekozen voor de locatie aan de Waalhaven? Wat zijn de argumenten hiervoor? Industrie past toch veel beter in de haven dan nabij een woonwijk? Resumé, waarom stuurt de gemeente nu aan op een verhuizing naar het bedrijventerrein Hordijk i.p.v. de Waalhaven?

Sinds 2018 zijn het Havenbedrijf, Van Leeuwen en de gemeente in gesprek over vertrek aan de Doklaan en mogelijke nieuwe locatie. Er was besloten om van Leeuwen te ondersteunen in het vinden van een nieuwe locatie op Rotterdam Zuid om de volgende redenen: belang voor de stad, Van Leeuwen heeft binding aan Zuid, behoud van werkgelegenheid en betekenis als bedrijf in de circulaire economie. Twee percelen werden beoogd. Dit was een perceel in de Waalhaven (zie afbeelding op de volgende pagina) en een perceel op bedrijventerrein Hordijk. In de Waalhaven betreft dit een perceel aan de Schulpweg. Deze kavel was echter te klein, heeft een andere bestemming en is op lange termijn beoogd als strategische locatie voor bredere ontwikkeling (mogelijk een metrostation of verdichting, zie ook de Omgevingsvisie).

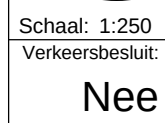
De kavel Hordijk-Zuid is gekozen omdat deze beschikbaar is, er zijn geen andere gegadigden zijn, voldoet aan de grootte(22.000 m²) en het past binnen de planologische kaders.

Overigens zat Van Leeuwen voor ze aan de Doklaan zaten in de Waalhaven, maar hier moesten zij weg omdat ze geen havengerelateerde activiteiten hadden en dus geen kade nodig hadden. Dit is de afgelopen jaren op de huidige locatie wel beetje op gang gekomen (zij ontmantelen nu soms booreilanden en wordt materieel via water aangevoerd), maar is geen vereiste voor nieuwe locatie.





	JFD	01-09-2021
	JFD	18-05-2021
	HS	21-10-2020
	JFD	12-10-2020
	HS	28-04-2020
bur. pl.	get.	datum



 Gemeente Rotterdam
Stadsontwikkeling
Afdeling Mobiliteit

Deelgemeente: IJsselmonde	Buurt:
Bestandsnaam: SO_Bergambachtstraat Stolkwijkstraat-rammelstroken en drempels_jdr-2020	
TE 20/	

