

Notulen Themabijeenkomst Verkeer

Datum: 7-2-2024

Locatie: Fenix, Veerlaan 7B

Notulist: Ron van den Brink, Ontwikkelaar, Heijmans Vastgoed.

Aanwezig

- Marieke Spruijt (projectleider Gemeente Rotterdam)
- Quincy de Graaf (afdeling mobiliteit Gemeente Rotterdam)
- Lieuwe Flisijn (omgevingsmanager Gemeente Rotterdam)
- Rosalie Maas (adjunct-directeur Globetrotter)
- Marianne Berman (gebiedsmanager Katendrecht kinderopvang)
- Ton Wesselink (ss Rotterdam)
- Maarten Jan van t Oever (omwonende)
- Ron van den Brink (Heijmans Vastgoed)

Afwezig

- Iris van Gerrevink (omwonende)
- Adriaan Visser (omwonende)
- Guus Sanders (omwonende)
- Poul Gelderloos (omwonende)
- Rob Slieker (Speeltuinenvereniging)
- Loes van der Weerd (namens Heijmans Vastgoed)
- Sonja Deutz (directeur Globetrotter)

Opening door Ron:

Na een korte voorstel ronde vertelt Ron dat er twee ingekomen stukken zijn en stelt voor deze direct te bespreken met de onderwerpen die op de agenda staan.

De ingekomen stukken zijn:

- Email: alhvisser01, woensdag 7 februari 2024 13:34;
- Email: Guus, woensdag 7 februari 2024 19:39.

Verkeer tijdens de bouw

- De voorgenomen aanpak van de bouwer wordt toegelicht. Deze voorgenomen aanpak is ook besproken met de gemeente.
- Voor de routing van bouwverkeer is vanaf de Hillelaan een bebordingsplan gemaakt. Om bouwverkeer te begeleiden, extra te attenderen op oversteekplaatsen en kinderen op de fiets. Daarnaast ook een aanduiding voor verkeer wat het ss Rotterdam als bestemming heeft.
- Al het bouwverkeer zal over de Brede Hilledijk, Wodanstraat, Maashavenkade geleid worden richting bouwlocatie. Ter plaatse van de Walhallalaan komt een Verboden voor bouwverkeer-bord te staan.
- Ter plaatse van de Maashavenkade komt bebording om bouwverkeer te wijzen op snelheid.

- Het uitgangspunt is dat de Maashavenkade niet wordt afgesloten en daar ook geen bouwverkeer mag gaan staan wachten. Dit om o.a. de bereikbaarheid van het ss Rotterdam niet te beperken.
 - Al het laden en lossen van bouwverkeer zal gebeuren op de bouwplaats.
 - Ook het manoeuvreren van bouwverkeer gebeurt op de bouwplaats. De bouwplaats is direct een keerlus.
-
- De bevoorrading en bouwwerkzaamheden worden zo georganiseerd dat er tussen 8 en 9 uur ochtends geen vrachtverkeer te behoeven van het project is.
 - Tijdens het overleg wordt de mogelijkheid geopperd of er ook in de middag een moment kan zijn van geen bouwverkeer. Mogelijk tussen 14 -14:30 – dan worden de kinderen opgehaald en gaan naar de BSO; dit zorgt voor mogelijk meer inefficiëntie en zal met de bouwer besproken moeten worden. Actie Heijmans.
-
- Het bouwterrein is volledig afgesloten, ook overdag. En krijgt 1 toegangspoort met een portier om te zorgen dat het in-/uitrijden snel gebeurt. De bouwplaats wordt omheint om te voorkomen dat die niet te betreden is en bouwmaterialen niet van de bouwplaats af te laten gaan (door wind oid);
 - De afscheiding is op enkele plekken wel voorzien van een tralie hekwerk om dode hoeken bij het uitrijden vanaf het terrein te voorkomen. En te zorgen dat bestuurders overzicht houden bij hoeken.
 - Ter plaatse van in- en uitritten worden bolspiegels opgehangen om overzicht voor bestuurders te verbeteren.
-
- Er zijn zebpaden voorgesteld om plaatselijk verkeerssituaties te verbeteren. Hier is echter nog geen overeenstemming over met de wegbeheerder.
-
- Naast alle maatregelen omtrent verkeer zijn er ook maatregelen in de bouwmethode getroffen om de hoeveelheid aan verkeer en de duur van de intensiteit te verminderen.
 - De fundering van het gebouw zal worden gemaakt met Geboorde Schroefpalen, hiermee worden trillingen en mogelijk geluidsoverlast sterk teruggedrongen;
 - Het casco van het gebouw wordt gemaakt met geprefabriceerde betonnen wand- en vloer elementen, hierdoor zijn minder vervoersbewegingen nodig en is de bouwtijd korter.
 - Het parkeren is ontworpen boven de grond, waardoor ook de bouwtijd korter is dan wanneer er een garage onder de grond wordt gebouwd.
 - Een suggestie die besproken wordt is het aanvoeren van materialen via het water. Met een schip de benodigde materialen aanvoeren en vanaf het schip de bouwlocatie bevoorraden.
- Gedurende de eerste fasen van het project is onderzocht of het naastgelegen water gebruikt kan worden om materialen/ goederen aan te voeren voor de bouwplaats. Bij dit onderzoek zijn meerdere aandachtspunten naar voren gekomen welke uiteindelijk niet verenigbaar waren met de benodigde maatregelen die getroffen zouden moeten worden.

Het grootste probleem hierbij is dat de bouwlocatie niet direct aan het water ligt, maar dat de maashavenkade en de kade zelf er nog tussenin liggen. Vanaf het pand is het meer dan 28 meter naar de kademuur.

Een eis voor de ontwikkeling vanuit de gemeente is dat het project geen belemmering mag zijn voor de bereikbaarheid van het ss Rotterdam.

Om veilig materiaal vanaf een eventueel schip te kunnen hijsen zal de Maashavenkade ter plaatse volledig afgesloten moeten worden.

Het openhouden van de Maashavenkade en bijvoorbeeld een crash-deck toepassen is niet voldoende om dergelijk zware elementen (gemiddeld tussen de 10 en 20 ton per element) te kunnen stoppen wanneer het zou kunnen vallen.

Vanwege de afstand kan dit niet met de bouwkraan die voor het project zelf wordt gebruikt, waardoor er dus een losse kraan op de kade moet komen te staan.

De kademuur ter plaatse van de Maashavenkade heeft een hoge grondkering, oftewel het maaswater staat meer dan 4 meter lager dan de bovenzijde van de kade. Zodoende is de kade zelf maar beperkt belastbaar, een mobiele kraan inclusief de eventuele hijslasten vallen samen buiten de toegestane belasting.

Met het afsluiten van de Maashavenkade is een andere aanvoerroute nodig. De enige mogelijkheid is via de buslus, tussen de projectlocatie en de speeltuinvereniging. De buslus wordt gebruikt door de RET als eindhalte, hier staan stadsbussen geparkeerd tijdens de pauzes van chauffeurs. Bussen en auto's met de bestemming ss Rotterdam moeten dan via de Walhallalaan of Staalstraat langs de geparkeerde bussen. Dit wordt gezien als onwenselijke en een verslechtering van de bereikbaarheid van het ss Rotterdam. Op de plaats van een eventuele doorsteek van de buslus naar het parkeerterrein van het ss Rotterdam staat tot na de realisatie van De Scharnier het noodgebouw van de basisschool (Globetrotter) en de resterende ruimte daarnaast wordt gebruikt door de Splashbus en het inlaten van boten.

Zodoende is in nauwe afstemming met de gemeente Rotterdam tot een primair aanvoerroute, via de Maashavenkade, gekomen, waarbij zo min mogelijk zwakke verkeersdeelnemers worden gekruist / gepasseerd.

Verkeer huidig en na de bouw

- Het idee om van de Walhallalaan een doodlopende straat te maken wordt besproken. Wellicht is er een onderliggend probleem waar dit voorstel een oplossing voor kan zijn. Dit zou de verkeersintensiteit kunnen zijn voor het halen en brengen. Het afsluiten van de straat aan de zijde van de school wordt niet als wenselijk geacht in verband met de veiligheid en verkeerscirculatie. Het bewonersverkeer van De Scharnier wordt ontsloten via de Maashavenkade.
- Momenteel is het verkeer door o.a. de Walhallalaan en bij de buslus intensief wanneer de kinderen naar de school worden gebracht, wat als chaotisch wordt ervaren. Er wordt gesproken over een mogelijk oplossingsrichtingen. Het handhaven van de situatie, het voorkomen van de situatie of het faciliteren van de situatie. De gemeente neemt de input mee in het ontwerp van het inrichtingsplan van de buitenruimte. De bouw van de Scharnier kan gezien worden als een kans om bestaande problemen rondom halen en brengen, overlast en onveiligheid direct aan te pakken in de nieuwe inrichting. Ook is de bouw aanleiding om nog intensiever

vanuit de school te communiceren met de ouders over het verkeersprotocol en beleid rondom halen en brengen met de auto dat niet is gewenst. Actie Globetrotter (samen met gemeente).

- Het voorstel om snelheidsbeperkingen op de Maashavenkade en fietsstroken toe te passen tijdens de bouwwerkzaamheden in de vorm van lage drempels wordt besproken. Momenteel zijn er al drempels aanwezig op de Maashavenkade. Tijdens de bouw worden er waarschuwingsborden aangebracht met betrekking tot de snelheid. De Maashavenkade is ook de aanvoerroute voor het ss Rotterdam, waardoor nog meer drempels niet gewenst zijn. In het nieuwe inrichtingsplan wordt deze suggestie meegenomen ter overweging.

Buitenruimte na de bouwwerkzaamheden

- Het verzoek wordt ingebracht om het groen wat verloren gaat, inclusief bomen minimaal terug moet komen. Momenteel is de gemeente bezig met het ontwerp van de openbare ruimte, waar verblijfkwaliteit en groen een speerpunt is. Hiervoor is op 13 december 2023 een Scharnierpanel geweest.

Communicatie

- De gemeente brengt een informatiebrief onder de aandacht over het uitvoeren van kapwerkzaamheden en het verplaatsen van een aantal bomen op de projectlocatie. Een ingebracht idee is een infobord aanbrengen over het kappen en verplaatsen van bomen. De inhoud en het verspreidingsgebied van de brief wordt gedeeld met de Panellleden en akkoord bevonden. De brief zal deze week nog worden bezorgd en gedeeld met de wijkraad. De Globetrotter zal de brief meenemen bij hun nieuwsbrief voor de ouders.
- Vanuit Heijmans Vastgoed is er een omgevingsmanager; Loes vd Weerd en momenteel bereikbaar via de BouwApp..

Afsluiting

- Ron stuurt notulen na