

Provincie Zuid-Holland
T.a.v. de heer art.5.1-2e
Postbus 9060z
2509 LP DEN HAAG

m art.5.1-2e
Phoenixstraat 49A
2611 AL Delft
☎ 015 - art.5.1-2e
☎ 0174 – 351 350
✉ art.5.1-2e [@ebhlegal.nl](mailto:info@ebhlegal.nl)

PER E-MAIL: art.5.1-2e
art.5.1-2e

KANTOOR: DELFT, 1 september 2020
DOSSIERNR.: 20LS0308
UW REF.: PZH-2020-742468425, DOS-2012-0009378
INZAKE: **JAN VAN DEN BERG TRANSPORT/ VERPLAATSING ZANDHANDEL**

Geachte heer Meijer,

1. Op 31 juli jl. heb ik u namens cliënten Van den Berg Beheer B.V. (Jan Van den Berg Transport), gevestigd aan de Marconiweg 19 te Delft, alsmede de heer art.5.1-2e en mevrouw art.5.1-2e beiden wonende aan de art.5.1-2e te Delft (hierna allen gezamenlijk te noemen "art.5.1-2e"), een schriftelijke zienswijze gestuurd op het voornemen om Zandhandel Van der Waal Schiehaven B.V. (verder "de zandhandel") te verplaatsen naar Schieoevers-Zuid en een nieuwe loswal realiseren. Maandag 24 augustus jl. hebben wij elkaar via een Teams meeting daarover gesproken.
2. Uit het gesprek bleek dat de door art.5.1-2e in de brief van 31 juli jl. voorgestelde alternatieven niet helemaal duidelijk waren. In reactie op de Teams meeting en in aanvulling op de brief d.d. 31 juli jl. merk ik namens art.5.1-2e daarom het volgende op.
3. Als alternatief is voorgesteld om de zandhandel te verplaatsen in de richting van Avalex. Daarmee is sprake van minder stof- en geluidsoverlast. Ook de verkeerssituatie dient daarbij te worden gewijzigd. Er zijn twee opties benoemd.
4. Als eerste optie is genoemd het creëren van een aparte toegangsweg tussen het perceel van Avalex en Rojo steigerverhuur. De verkeersafwikkeling (van- en naar de zandhandel) vindt daarmee plaats over deze nieuwe weg en komt op deze wijze niet langs Van den Berg. U gaf aan dat met deze oplossing de verkeershinder wordt verplaatst. De verkeersafwikkeling zal in dat geval naar verwachting plaatsvinden over de Schieweg, de Voltaweg en de nieuwe weg. Een tekening is als **bijlage 1** ter informatie bijgevoegd. De

Schieweg is meer geschikt en beter ingericht voor dit soort zwaar verkeer. Ook bevinden zich in dit gedeelte van het industrieterrein voor zover bekend geen (bedrijfs)woningen. Tijdens de Teams meeting werd als optie genoemd om het verkeer van- en naar de zandhandel door middel van éénrichtingsverkeer te laten plaatsvinden. Dit neemt de bezwaren van art.5.1-2e echter niet weg, nu daarmee de verkeersafwikkeling nog steeds ter hoogte van haar bedrijf zal plaatsvinden en daarbij sprake zal zijn van een verkeersonveilige situatie. Ook zal er nog steeds sprake zijn van kruisend verkeer van fietsers.

5. Als tweede optie is voorgesteld om de toegang te laten plaatsvinden vanaf de Schieweg. Op deze wijze wordt alleen de Schieweg (en dus niet de overige straten) belast met verkeer van- en naar de zandhandel. Ook ondervinden fietsers met deze aanvoerroute nauwelijks tot geen hinder van het verkeer. Daarmee is het ook de meest veilige oplossing.
6. Ter hoogte van de overslagplaats van Avalex (waar de containers geladen worden op de schepen) zou een overkapping over de weg en het fietspad kunnen worden gerealiseerd. De fietsers en vrachtwagens worden daarmee beschermd tegen de overslagactiviteiten van Avalex. De hoogte van de bestaande muur bij Avalex langs het fietspad bedraagt 4,80 meter. Als deze hoogte wordt aangehouden, is dit voldoende om vrachtwagens onder door te laten rijden. Een normale vrachtwagen mag maximaal vier meter hoog zijn. De zandwagens zijn circa 3,60 tot 3,80 meter hoog. Het zou daarmee mogelijk moeten zijn om, eventueel met een kleine verhoging van de toren van Avalex, een beschermingsconstructie te creëren. Daarmee is geen tunnel noodzakelijk, zoals tijdens de Teams meeting werd verondersteld. Ter verduidelijking zijn twee tekeningen bijgevoegd (**bijlage 2**).
7. Verder verzoekt art.5.1-2e u aan te geven (en te onderzoeken) waar de zandhandel vrachtwagens zal parkeren. Bij de huidige bedrijfslocatie blijken gemiddeld zo'n vier vrachtwagens geparkeerd (buiten de laad- en losactiviteiten). De heer art.5.1-2e heeft aangegeven dat parkeren op eigen terrein dient te gebeuren. De vraag is echter of daar voldoende plaats voor is. Graag vernemen wij hierover meer informatie.
8. Tot slot wijst art.5.1-2e nogmaals op het belang van een tweede keerhaven, die bij voorbeeld zou kunnen worden gerealiseerd ter hoogte van kringloopwinkel Rataplan. De schepen varen nu onder de Kruithuisbrug door en kunnen pas keren bij de keerhaven op Schieoevers Noord. Hierdoor staat de Kruithuisbrug vaak open en ontstaat onnodige verkeershinder. Dit zal in de toekomst verergeren, gelet op de ambitie van provincie en gemeente om meer watergebonden bedrijvigheid op Schieoevers Zuid te realiseren. U gaf aan dat in 2018 op bestuurlijk niveau zou zijn besloten om geen tweede keerhaven aan te leggen. Op internet is deze besluitvorming niet te achterhalen. Wel blijken in maart 2018 bestuurlijke afspraken tussen de gemeente en provincie te zijn gemaakt, waaruit volgt dat onderzoek zou worden gedaan naar de mogelijkheden om de keerfunctie voor de schepen te verplaatsen naar Schieoevers Zuid, mede gelet op de verplaatsing van watergebonden bedrijven naar Schieoevers Zuid. Voor zover dit onderzoek heeft plaatsgevonden en de uitkomst negatief zou zijn, nopen de actuele ontwikkelingen wellicht tot heroverweging van deze besluitvorming. Graag vernemen wij hierover meer informatie.

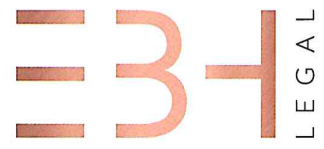


9. art.5.1-2e verzoekt u voornoemde punten mee te nemen in het onderzoek en het verdere proces. Afgesproken is dat de uitkomsten van het onderzoek zullen worden toegezonden en vervolgens een nieuwe Teams meeting zal worden georganiseerd om de uitkomsten te bespreken. art.5.1-2e wacht daarom uw verdere berichten af.

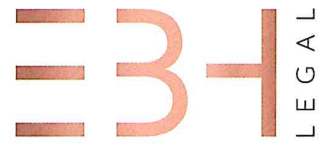
Met vriendelijke groet,

art.5.1-2e





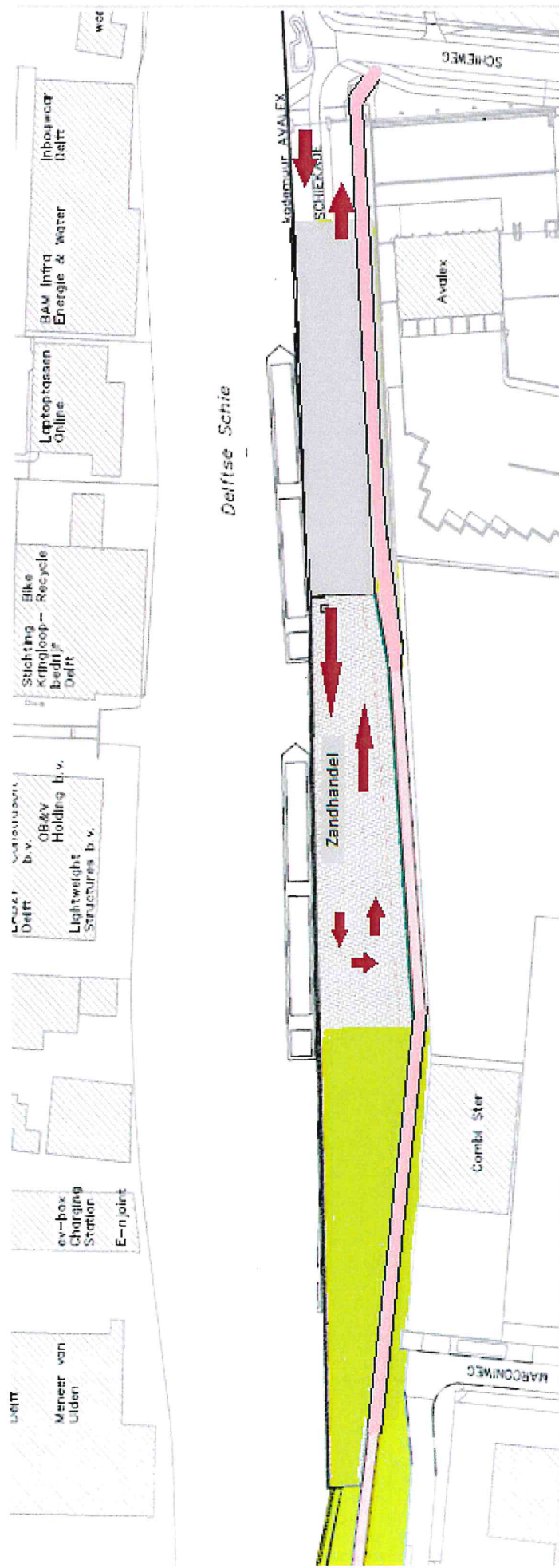
BIJLAGE 1



BIJLAGE 2



- Roze pijlen, locatie van fietspad (afgezet met een hek).
- zwarte pijlen, in- en uitrit vrachtwagens.
- Oranje contouren is overkapping voor de veiligheid op ruim 4,50 meter.
- Gele streep, de muur is circa 4,80 meter hoog



Delftse Schie