

CONCEPT

## Notitie

Aan	Stuurgroep Dutch Fresh Port
Van	Jonathan van den Heuvel
Datum	12 oktober 2021
Onderwerp	Globale kosten en dekking varianten ontsluiting DFP

### 1. Inleiding

In de stuurgroepvergadering van 10 september 2021 zijn – n.a.v. de eerste stappen uit het RHDHV onderzoek naar de interne bereikbaarheid van DFP – de probleemanalyse en mogelijke varianten die bijdragen aan een oplossing van de knelpunten vastgesteld. Naast de 5 varianten die door RHDHV vanuit het onderzoek zijn voorgesteld heeft de stuurgroep in de vergaderingen van 10 september en 4 oktober een extra 6<sup>e</sup> (4a) en 7<sup>e</sup> (4b) variant voor nader onderzoek toegevoegd. Deze 7 varianten liggen straks voor in de stuurgroepvergadering van 17 november.

Daarnaast is in de stuurgroep gevraagd om naast de uitwerking van de varianten ook een indicatie te geven van de kosten. In deze fase van het onderzoek waarin nog niet alle uitgangspunten zijn bepaald en uitgewerkt is het gebruikelijk om bij het bepalen van kosten uit te gaan van een bandbreedte. Hieronder zijn de geraamde kosten inzichtelijk gemaakt met inclusief een bandbreedte van +50%. Het is ook mogelijk dat investeringen lager uitvallen, maar dit wordt nu voorzichtigheidshalve niet gepresenteerd.

Het onderzoek van RHDHV is allereerst bedoeld om verbeteringen voor de interne bereikbaarheid in kaart te brengen. In het verlengde daarvan zijn ook mogelijkheden verkend om de externe bereikbaarheid te verbeteren. De interne en externe bereikbaarheid staan vanuit de probleemanalyse (lees: knelpunten op gebied van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid) los van elkaar. Echter zou het wel zo kunnen zijn dat een combinatie van een interne en externe verbetering meer oplevert dan de som van de losstaande maatregelen (1+1=3 effect).

### 2. Indicatie kostenraming varianten

Naast de no regret variant 0 waarin maatregelen worden genoemd die in alle gevallen zinvol zijn, maar die tegelijkertijd niet de knelpunten oplossen zijn door RHDHV 7 varianten geraamd die kunnen bijdragen aan de robuustheid van het wegennetwerk. Onderstaande bandbreedte van kosten bestaat uit het globaal geraamde bedrag inclusief een onzekerheidsopslag van 50%.

#### Interne bereikbaarheid

- Variant 1: Minimale variant is het verbeteren van de Verlengde Voorweg met extra opstelstroken en verkeerregelinstanties (VRI).
  - Indicatie kosten € 3 tot 5 mln
- Variant 2a: Ontsluiting over de Boomgaard i.c.m. een onderdoorgang Rijksstraatweg. De onderdoorgang Rijksstraatweg is vergelijkbaar met de aanpassingen die in het verleden aan de Verlengde Voorweg zijn gedaan. In deze variant worden geen aanpassingen gedaan aan de bedrijfsplanen op Nieuw Reijerwaard.
  - Indicatie kosten € 17 tot 25 mln



- Variant 2b: Idem 2a maar nu inclusief het opwaarderen van bedrijfslanen op NRW (Salieweg/Selderijweg) tot interne gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) waarmee een doorgaande route naar de Verbindingsweg wordt gemaakt
  - Indicatie kosten € 21 tot 32 mln

#### Externe bereikbaarheid i.c.m. interne bereikbaarheid

Uitgaande van het idee dat verbetering van zowel interne als externe bereikbaarheid in de combinatie een versterkend effect heeft zou een variant kunnen zijn om een onderdoorgang Rijksweg (intern; 2b) te combineren met een aansluiting op de A16 (extern; 4b)

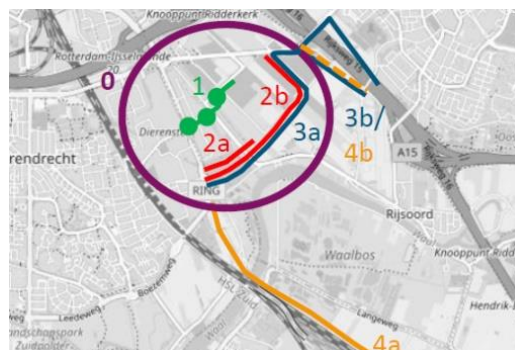
- Variant 3a is een combinatie van de onderdoorgang Rijksweg met een op- en afrit naar de A16 in zuidelijke richting vanaf het viaduct bij de Populierenlaan. Voor deze variant moet het viaduct bij de Populierenlaan worden verbreed en het viaduct bij de Lagendijk worden verlengd. Dit heeft een sterk prijsopdrijvend effect.
  - Indicatie kosten € 70 tot 100 mln
- Variant 3b is een afgeleide van 3a waarbij naar de onderdoorgang Rijksweg wordt ingezet op enkel een oprit op de A16 richting het zuiden. In deze variant moet ook het viaduct bij de Lagendijk worden verlengd, maar is verbreding van het viaduct bij de Populierenlaan niet nodig.
  - Indicatie kosten € 40 tot 60 mln

#### Externe bereikbaarheid

- Variant 4a: Het alternatief voor de aansluiting op de A16 is een route parallel aan het spoor naar de Sandelingen knoop (Zwijndrecht). Deze variant kent een zeer lange looptijd i.v.m. grondaankoop en juridische procedures / schadeloosstelling. In deze variant zal ook een brug over de Waal gerealiseerd moeten worden.
  - Indicatie kosten € 44 tot 66 mln
- Variant 4b gaat uit van enkel een oprit op de A16 richting het zuiden en waarmee er een extra ontsluiting uit het gebied komt die ook de bestaande oprit en daarmee ook de IJsselmondseknoop doordat een deel van het verkeer de bestaande oprit niet meer zal gaan gebruiken
  - Indicatie kosten € 18 tot 27 mln

Samengevat ontstaat onderstaand beeld van de 7 varianten en geraamde kosten.

Variant	Inzet	Kosten
0	No regret maatregelen	Buiten scope
1	Opwaarderen huidige situatie	€ 3 - 5 mln
2a	Extra interne ontsluiting tot NRW	€ 17 - 25 mln
2b	2a i.c.m. opwaarderen NRW	€ 21 - 32 mln
3a	2b i.c.m. op- en afrit A16	€ 70 - 100 mln
3b	2b i.c.m. oprit A16	€ 40 - 60 mln
4a	Nieuwe route Sandelingenknoop	€ 44 - 66 mln
4b	Alleen oprit A16	€ 18 - 27 mln



Aanvullend op bovenstaande ramingen zijn er mogelijk nog kleinere aanvullende investeringen nodig in het kader van de no regret variant 0, veiligheid voor langzaam verkeer en leefbaarheidsverbeteringen voor omwonenden. De kostenramingen worden in aanloop naar de stuurgroepvergadering van 17 november waar nodig geactualiseerd.



### 3. Onzekerheden in de ramingen

Bovenstaande ramingen hebben een globaal karakter en geven een indicatie van orde grootte waarmee varianten onderling kunnen worden vergeleken. Een aantal zaken vragen eerst vervolgonderzoek voordat kosten nauwkeuriger inzichtelijk te maken zijn. Voor de volledigheid worden hieronder de grootste risico's genoemd die een sterk financiële impact hebben op de raming:

1. Verwervingskosten gronden (tracé breder dan alleen wegprofiel + verwervingsprijs/m<sup>2</sup>)
2. Verwerving en sloopkosten vastgoed (meerkosten schadeloosstelling)
3. Extra investeringen geluid
4. Extra investeringen ruimtelijke inpassing bedrijventerrein
5. Extra investeringen aanpassingen hoofdwegennet
6. Mogelijke bodemverontreiniging
7. Risico kabels en leidingen verleggen

### 4. Dekking

Om de varianten financieel mogelijk te maken zal een gezamenlijke strategie nodig zijn naar nieuw geld. Op dit moment is er geen enkele partij die een deel van de dekking zou kunnen verzorgen / heeft gereserveerd.

In de zoektocht naar nieuwe middelen kan onderscheid gemaakt worden tussen externe dekkingsbronnen, dekking binnen de GR en dekking vanuit de gemeentelijke begrotingen. Gezien de grote van de investeringen ligt het voor de hand dat meerdere paden tegelijk bewandeld zullen moeten worden:

- Voordat externe dekking via het BO-MIRT mogelijk is zal allereerst besloten moeten worden of men vanuit het BO-MIRT de investeringen überhaupt ziet zitten. Het traject vraagt in ieder geval een lange tijdshorizon van zeker 10 jaar. Op dit moment staat DFP niet op de lange termijn agenda van BO-MIRT wat het traject niet makkelijker maakt. Verwacht wordt dat Rijkswaterstaat ook niet (snel) zal willen meewerken aan een extra aansluiting op de A16. In dat geval zal op het niveau van de minister een uitspraak gedaan moeten worden, waarbij de kans aanwezig is dat bij een positief besluit de rekening direct bij initiatiefnemer wordt gelegd.
- Externe dekking via het nationaal Groeifonds. De provincie heeft al ervaring opgedaan met dit traject. Daarvoor is ook de Groeiagenda Zuid-Holland gebruikt, waarvan DFP nog geen onderdeel uitmaakt. Een eerste inschatting is dat dit traject niet eenvoudig is en gezien de benodigde lobby ook een lange doorlooptijd kent. Daarnaast zal er door het Groeifonds ook cofinanciering van de partijen in het gebied wordt gevraagd. Inzet op bovenstaande trajecten is een lange termijn strategie, waarbij op korte termijn geen effect wordt verwacht.
- Dichterbij huis kan gekeken worden naar externe financiering via de MRDH. Vanuit de MRDH wordt op dit moment ook bijgedragen aan de aanpassing van de IJsselmondse knoop. Ook hiervoor moet een lobby worden gestart om op de lange termijn agenda te komen.
- Daarnaast zijn er creatievere oplossingen door te kijken naar indirecte dekking doordat andere investeringen mogelijk kunnen worden uitgespaard. Zo kan een oprit naar het zuiden op de A16 de IJsselmondse knoop ontlasten waardoor aanpassingen aan het weefvak bij de oprit bij de A15 mogelijk niet nodig zijn. Op dit moment zijn dit enkel eerste ideeën die verdere uitwerking vragen en getoetst zullen moeten worden bij Rijkswaterstaat.

Naast externe dekking is het aannemelijk dat er in veel gevallen ook cofinanciering van de betrokken partijen gevraagd zal gaan worden:

- Als eerste stap kunnen de drie participerende gemeenten in de GRNR, namens de stuurgroep DFP, de GR vragen om te onderzoeken op welke manier er binnen de grondexploitatie van de GR ruimte kan worden



vrijgemaakt. Op dit moment wordt er binnen de GR financieel geen rekening gehouden met extra investeringen in de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied. Gezien de gunstige marktomstandigheden en een verbetering van de gronduitgifte snelheid is er mogelijk aanleiding om de risico reserve van de GR te verkleinen en/of in de toekomst in te zetten voor mogelijke investeringen in het kader van bereikbaarheid en leefbaarheid.

- Vanuit Barendrecht is er voor de woningbouwontwikkeling van Stationstuinen een subsidieaanvraag bij het Rijk gedaan. Mocht deze subsidie worden toegekend is er vanuit de Stationstuinen een mogelijkheid om voor een deel financieel bij te dragen.
- Daarnaast zal er ook naar subsidiemogelijkheden via de provincie worden gekeken.
- Tot slot kunnen de drie gemeenten en provincie gevraagd worden om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn binnen de (meerjaren)begrotingen.