

## OPLEGNOTITIE STUURGROEP DFP

Bespreekdatum: 10 september 2021

Aan	Stuurgroep Dutch Fresh Port
Van	Jonathan van den Heuvel en Sjaak Meijerink
Kopie	Gebiedsteam Dutch Fresh Port Expertoverleg Mobiliteitsonderzoeken Dutch Fresh Port
Datum	25 augustus 2021
Onderwerp	<b>Behandeling stukken onderzoek Interne bereikbaarheid DFP</b>

---

### GEVRAAGDE BESLUITEN

1. De probleemanalyse van het onderzoek Interne bereikbaarheid Dutch Fresh Port (DFP) vast te stellen;
2. De inventarisatie en beschouwing van de mogelijke varianten vast te stellen;
3. Het beoordelingskader vast te stellen;
4. De uitwerking van de vijf varianten aan de hand van het beoordelingskader op te starten.

### Kader

1. In de stuurgroep DFP van 19 april 2021 is het plan van aanpak voor de agenda mobiliteit en leefbaarheid vastgesteld. Onderdeel daarvan is het uitwerken van het onderzoek naar de Interne bereikbaarheid van DFP.
2. In de stuurgroep DFP van 12 juli 2021 is de stand van zaken van het onderzoek besproken. Daarbij is gevraagd om een gedegen probleemanalyse als basis voor het onderzoek.
3. De gevraagde besluiten voor de stuurgroep DFP op 10 september vormen de afronding van het 1<sup>e</sup> deel van het onderzoek (probleemanalyse en voorstel varianten) en de start van het 2<sup>e</sup> deel van het onderzoek (uitwerking varianten om te komen tot een voorkeursmodel).
  - o Tussentijdse vaststelling is essentieel voor voortgang van het onderzoek. We vormen hiermee een gezamenlijke breed gedragen basis voor latere besluitvorming.
4. In de stuurgroep DFP van oktober/november 2021 worden de uitgewerkte varianten gepresenteerd waarbij tevens het effect van een variant op de geconstateerde knelpunten wordt weergegeven. De varianten worden ook financieel onderbouwd. Na bespreking in de stuurgroep kan de stap naar een voorkeursoplossing worden gezet.
5. In een separaat onderzoek wordt aandacht besteed aan het aanpakken van het sluipverkeer op de Rijksstraatweg. Dat is geen onderzoeksvraag voor het onderzoek naar de interne bereikbaarheid. De eerste resultaten komen tweede helft oktober beschikbaar.
6. Met een vertegenwoordiging van bewoners van Rijsoord, Ridderkerk en Barendrecht wordt gesproken over de leefbaarheid voor deze bewoners. Hierbij wordt ook gesproken over dit onderzoek naar de interne bereikbaarheid. De stand van zaken van deze gesprekken is opgenomen in het verslag van de Manager Leefbaarheid, Esther Nouws.

## Aanleiding

In de stuurgroep DFP van 19 april 2021 is het plan van aanpak voor de agenda mobiliteit en leefbaarheid vastgesteld. In dit plan van aanpak is het voorstel opgenomen om aanvullend onderzoek uit te voeren naar de interne bereikbaarheid DFP. Daarbij wordt ook het kostenaspect en mogelijke dekkingsmogelijkheden verkend.

Naar aanleiding van de besluitvorming op 19 april is adviesbureau RHDHV gestart met de uitwerking van het onderzoek naar de interne bereikbaarheid van DFP. Het onderzoek moet antwoord geven op de volgende vier vragen:

1. Waarom moet de interne bereikbaarheid worden verbeterd?
2. Op welke termijn zijn maatregelen nodig om de interne bereikbaarheid te versterken?
3. Welke varianten zijn er om de interne bereikbaarheid van DFP te versterken?
4. Hoe scoren de varianten op de nader te bepalen beoordelingscriteria?

De uitwerking van deze vragen moet leiden tot een beeld van de knelpunten qua interne bereikbaarheid en mogelijke oplossingen hiervoor. De uitwerking van deze mogelijke oplossingen moet vervolgens leiden tot een breed gedragen voorkeursoplossing.

## Stand van zaken

Ter afronding van het eerste deel van het onderzoek ligt er in de stuurgroepvergadering van 10 september 2021 een rapportage van RHDHV voor waarin de probleemanalyse voor de interne bereikbaarheid van DFP is uitgewerkt. De opbouw van deze analyse is gelaagd qua opbouw. Er wordt nadrukkelijk onderscheid gemaakt tussen de volgende drie fasen:

1. Huidige situatie tot 2023: Nieuw-Reijerwaard in ontwikkeling, IJsselmondse knoop en toerit A15 nog niet aangepast.
2. Situatie rond 2030: Nieuw-Reijerwaard volgebouwd, IJsselmondse knoop en toerit A15 gereed, geen ontwikkeling De Stationstuinen.  
*Met deze fase worden nieuwe en aanvullende inzichten in beeld gebracht ten opzichte van de onderzoeken die in het kader van het PIP voor Nieuw Reijerwaard zijn uitgevoerd.*
3. Situatie rond 2030 met Stationstuinen: Gelijk aan variant 2, maar dan aangevuld met de verkeerskundige consequenties van de ontwikkeling van De Stationstuinen.  
*Met deze fase wordt het effect van de ontwikkeling van De Stationstuinen op de omliggende infrastructuur in beeld gebracht.*

Per fase komen knelpunten naar boven welke gericht zijn op interne en externe bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het aanpakken van een deel van deze knelpunten wordt opgepakt in het 2<sup>e</sup> deel van het onderzoek. Andere knelpunten worden in separate onderzoeken en trajecten opgepakt.

## Vervolgstappen onderzoek

Als basis voor het 2<sup>e</sup> deel van het onderzoek zijn 5 varianten beschreven die verder moeten worden onderzocht. Deze 5 varianten zijn gefilterd uit long list met varianten. Om tot de selectie te komen is gefilterd op probleemoplossende werking en realisme qua kosten en inpasbaarheid. De opbouw van de 5 varianten is gelaagd conform de ladder van Verdaas. Hierbij worden de volgende lagen onderscheiden:

1. Geen infra, benutten van bestaande infra en inzetten op multimodale bereikbaarheid;
2. Opwaarderen van bestaande infrastructuur;
3. Nieuwe infrastructuur intern binnen DFP;
4. Nieuwe infrastructuur extern vanaf DFP.

De opbouw van de oplossingsvarianten conform deze lagen is essentieel in gesprekken met andere partijen zoals het ministerie van IenW en de MRDH. Deze partijen willen

graag samenwerken om de externe bereikbaarheid en mobiliteit van DFP te verbeteren, maar hebben wel behoefte aan een goed onderbouwde analyse. Daarbij wordt veelal gewezen naar een analyse conform deze opbouw.

Naast de verkeerskundige uitwerking van de 5 varianten wordt op hoofdlijnen de benodigde financiële investering inzichtelijk gemaakt. Hiermee kunnen kosten en effecten van een maatregelen in samenhang worden beoordeeld. Tevens zal gekeken worden naar mogelijke dekkingsbronnen voor de investering. Bij de uiteindelijke bepaling van een voorkeursvariant worden ook nadrukkelijk de resultaten meegenomen uit het traject leefbaarheid.

### **Doorkijk naar volgende stuurgroep**

Na besluitvorming in de stuurgroep van 10 september 2021 worden de volgende inhoudelijke stappen gezet:

- Uitwerken modelanalyse voor effectbepaling varianten;
- Opstellen schetsontwerp en globale kostenraming (+/-50%) van de varianten;
- Beoordeling varianten aan de hand van beoordelingskader;
- Bespreking inhoudelijke resultaten in oriënterende stuurgroep 4 oktober 2021;
- Uitwerken resultaten in rapportage;
- Oplevering rapportage half oktober;
- Principe besluit over voorkeursvariant in stuurgroep eind oktober/begin november 2021.

Na de stuurgroep van begin oktober ligt er een beeld van de inhoudelijke resultaten van het onderzoek. Dan moet er ook een beeld liggen van de varianten met een kostenindicatie. Mogelijk levert dit ook al een beeld op van een voorkeursvariant. Het bestuurlijke vervolgproces ziet er dan als volgt uit:

- Bestuurders moeten op basis van de uitkomsten bekijken of zij voorafgaand aan het gesprek in de stuurgroep van eind oktober/begin november intern de besluitvorming voor een voorkeursvariant gaan organiseren of dat zij later mandaat gaan ophalen.
- Eind oktober/begin november zullen in tijdens de stuurgroep de afspraken worden opgehaald en zal er worden besloten om de afspraken daadwerkelijk in procedure te brengen.

Om de raden te informeren over de onderzoeken en andere zaken t.a.v. de bouwstenen van DFP worden de gemeenteraden en staten geïnformeerd middels een raadsinformatiebrief.

### **Participatie**

Samen met de Manager Leefbaarheid is een participatietraject met de bewonersgroepen opgesteld. Op basis van verkennende gesprekken met de bewonersgroepen (maart 2021) is geconcludeerd dat het van belang is de bewoners tijdig te betrekken bij de onderzoeken of op correcte wijze te informeren. Een toelichting hierover is opgenomen in de Voortgangsnotitie DFP manager Leefbaarheid.

Om invulling te geven aan de wens van de bewonersgroepen is een participatietraject gestart over het onderzoek naar de interne bereikbaarheid. Tijdens een eerste overleg op 8 juli 2021 is door RHDHV een toelichting gegeven over de aanleiding, de opzet van het onderzoek en de oplossingsvarianten die toen in beeld waren. Tijdens deze bijeenkomst zijn veel vragen gesteld over de uitgangspunten voor het onderzoek en de verschillen ten opzichte van het vigerende PIP. Hierover is op 20 juli 2021 een tweede bijeenkomst gehouden. Tijdens deze bijeenkomst is nadrukkelijk ingegaan op de verschillen tussen het PIP wat betrekking heeft op Nieuw-Reijerwaard en DFP wat een groter gebied betreft.

De aanwezige bewoners hebben in de 2<sup>e</sup> bijeenkomst aangegeven zeer kritisch te zijn op de doorontwikkeling naar DFP en de ontwikkeling van De Stationstuinen. Daarbij is aangegeven dat in de ogen van deze bewoners een verdere ontwikkeling van het gebied niet mogelijk is, omdat de infrastructuur met de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard al vol belast is. De aanwezige bewoners hebben daarop uitgesproken, dat in hun ogen een keuze moet worden gemaakt tussen het bouwen van bedrijven (Nieuw-Reijerwaard) of het bouwen van huizen (De Stationstuinen).

Het standpunt van de deelnemende bewoners (discussie over opzet onderzoek) maakt een gesprek over de impact van de oplossingsvarianten op de leefbaarheid tot op heden zeer lastig. De bewoners willen wel in gesprek over de huidige leefbaarheid en mogelijkheden om die te verbeteren. Ook willen ze in gesprek over de aanpak van sluipverkeer. Ze willen op dit moment niet meewerken aan een onderzoek naar oplossingsvarianten voor de interne bereikbaarheid, omdat ze het niet eens zijn met de uitgangspunten. Komende periode wordt samen met de Manager Leefbaarheid verkend op welke wijze invulling wordt gegeven aan de participatie voor het onderzoek.

Naast de participatiegesprekken met de groep bewoners, zijn er door de Manager Leefbaarheid ook individuele gesprekken gevoerd met bewoners uit het gebied. Deze gesprekken leveren ook signalen op die niet aansluiten bij de standpunten van de deelnemers van de participatiebijeenkomsten. Sommige bewoners geven daarbij aan onder voorwaarden wel bereid te zijn om mee te denken over de oplossingsrichting voor de interne bereikbaarheid.