

OPLEGNOTITIE STUURGROEP DFP

Besprekdatum: 17 november 2021

Aan Stuurgroep Dutch Fresh Port
Van Sjaak Meijerink en Jonathan van den Heuvel
Kopie Gebiedsteam Dutch Fresh Port
Expertoverleg Mobiliteitsonderzoeken Dutch Fresh Port
Datum 5 november 2021

Onderwerp **Onderzoek Interne bereikbaarheid DFP**

GEVRAAGDE BESLUITEN

1. De rapportage van RHDHV over het onderzoek Interne bereikbaarheid DFP en de memo Globale kosten en dekking varianten ontsluiting DFP vast te stellen;
2. Als vervolgstap te starten met een nadere uitwerking van de varianten 0 en 1 en het opstellen van een lobbytraject voor variant 4b; overwegende:
 - de onderzoeksbevindingen van RHDHV zoals opgenomen in de rapportage Onderzoek Interne Bereikbaarheid DFP, d.d. 3 november 2021
 - de voortgangsnotitie van de manager Leefbaarheid over het doorgelopen participatietraject, d.d. 5 november 2021;
 - de brief van bewoners die betrokken zijn bij de DFP plannen, d.d. 3 november 2021;
 - dat op basis van de gedeelde standpunten van de betrokken partijen geconstateerd is dat er geen volledig breed gedragen eindbeeld is van de wegenstructuur op Dutch Fresh Port.
3. Het gebiedsteam DFP te verzoeken om, met inachtneming van de bespreking en besluitvorming in de stuurgroep, een plan van aanpak op te stellen voor verdere uitwerking van de bouwsteen bereikbaarheid en leefbaarheid en deze op te nemen in het jaarplan 2022.

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. In de stuurgroep DFP van 10 september 2021 is het 1^e deel van het onderzoek (probleemanalyse, beoordelingskader en voorstel varianten) afgerond en zijn de uitkomsten vastgesteld.
4. In de stuurgroep DFP van 4 oktober 2021 zijn de technische uitkomsten van de beoordeling van de 6 vastgestelde varianten besproken.
 - o Verzocht is om een 7^e variant in het onderzoek mee te nemen, de variant met alleen een toerit naar de A16.
 - o Verzocht is om de effecten zonder De Stationstuinen in beeld te brengen.
5. Tijdens de stuurgroep DFP op 17 november 2021 is de eindrapportage gereed. Alle partijen zijn dan in de gelegenheid geweest om input te geven op de inhoudelijke uitwerking. Daarnaast zijn de volgende documenten beschikbaar:
 - o Een memo over de kosten en financiering van de maatregelen.

- Een voortgangsnotitie van de manager Leefbaarheid, d.d. 5 november 2021 met daarin een terugkoppeling over de doorgelopen participatie en standpunten over de varianten voor de interne ontsluiting DFP vanuit omwonenden van DFP.
 - Een brief van bewoners die betrokken zijn bij de DFP plannen aan de bestuurders van DFP, d.d. 3 november 2021.
 - Een e-mail met een statement namens bewoners, bezwaarmakers en ondernemers over het onderzoek naar de interne ontsluiting DFP vanuit de bedrijven, d.d. 1 november 2021.
6. Met alle beschikbare documenten moet er voldoende beslisinformatie beschikbaar zijn voor alle partijen om te komen tot een standpunt over de varianten. Tijdens deze stuurgroep wordt verkend of er sprake is van een gezamenlijk standpunt en wordt op basis daarvan de vervolgstappen bepaald.

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

Het verkeerskundige onderzoek naar de varianten voor het verbeteren van de interne bereikbaarheid is door RHDHV afgerond. Het rapport is een weergave van de uitgebreide probleeminventarisatie welke in september is vastgesteld door de stuurgroep.

Aansluitend zijn 7 varianten uitgewerkt naar een ontwerp en beoordeeld op diverse aspecten. Hiermee ontstaat een beeld van de impact van de varianten op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze uitwerking levert een grote hoeveelheid beslisinformatie op, waarmee volgende stappen kunnen worden gezet in de besluitvorming over mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Naast de technische beoordeling van de varianten is ook een notitie opgesteld over de kosten per variant en de mogelijkheden om deze maatregelen te financieren. Deze notitie geeft input in de mogelijkheden welke in de vervolgstap verder moeten worden verkend.

Participatie

Op 21 oktober is gesproken met belanghebbende bewoners uit Ridderkerk en Barendrecht over het onderzoek naar de interne bereikbaarheid. Voorafgaand aan dit overleg was het doel om de 7 varianten te bespreken en input op te halen bij de bewoners over de impact van de varianten op de woonomgeving en leefbaarheid. Tijdens het gesprek is door deze bewoners aangegeven dat zij op dat moment niet wilden meewerken aan deze opzet.

Door de manager Leefbaarheid is hierop een notitie opgesteld waarin is aangegeven welke vragen er bij de bewoners spelen welke eerst moeten worden beantwoord voordat zij over deze varianten in gesprek willen. Daarbij gaat het onder meer over meer

duidelijkheid over de probleemstelling, de opbouw van de varianten en de invulling van het participatieproces. Een nadere toelichting hierover is opgenomen in de notitie van de manager Leefbaarheid.

Door de betrokken bewoners is ook een brief opgesteld en gedeeld met de colleges en raden van Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam. In deze brief van 3 november 2021 verzoeken bewoners om een gesprek met de betrokken bestuurders. Het belang van deze bewoners is om nader bij de uitwerking van de plannen te worden betrokken en om meer aandacht te vragen voor de impact op leefbaarheid bij de besluitvorming over de bereikbaarheid van Dutch Fresh Port.

Met deze stellingname van de betrokken bewoners is het participatieproces rond het onderzoek naar de interne bereikbaarheid niet voltooid. Daarmee kan nog geen volledige duiding worden gegeven van de impact van de varianten op de leefbaarheid in het gebied.

Brede participatiebijeenkomst 1 november

Op 1 november heeft er een brede participatiebijeenkomst plaats gevonden voor alle betrokken bewoners en geïnteresseerden. Tijdens deze bijeenkomst zijn de varianten getoond en is er voor de aanwezigen de mogelijkheid geboden om te reageren op deze voorstellen. De uitkomsten van deze bijeenkomst zijn opgenomen in de notitie van de manager Leefbaarheid. Op hoofdlijnen kan worden geconcludeerd dat er onder de omwonenden draagvlak is voor het verder uitwerken van de varianten 0 en 1. Ook voor variant 4b is draagvlak, maar veel bewoners vragen af of het haalbaar is om akkoord van Rijkswaterstaat te krijgen op deze variant. Er is weerstand tegen de aanleg van de extra ontsluitingsweg (varianten 2 en 3) vanwege de impact voor de bewoners van de Rijksstraatweg en twijfel over de meerwaarde van deze verbinding. Verder is aandacht gevraagd voor maatregelen tegen de hoeveelheid verkeer op de Rijksstraatweg. In algemene zin is door de bewoners verzocht om het wegnemen van de onzekerheid. Neem met de betrokken partijen een duidelijk besluit over wel of niet aanleggen van de extra ontsluitingsweg. Dan weten de bewoners waar ze aan toe zijn.

Standpunt vanuit de bedrijven

Vanuit de bedrijven is op 1 november een statement gedeeld over het onderwerp Mobiliteit. Door de bedrijven is het volgende aangegeven:

Het voorstel dat naar de Stuurgroep gaat moet recht doen aan alle onderzoeken en de diverse varianten bevatten inclusief de 'derde ontsluiting'.

Daarbij zijn door de bedrijven diverse gesprekken gevoerd met betrokken bewoners en belangengroepen. Zij ervaren bij deze contacten de bereidheid om aan tafel te gaan om een constructieve oplossing te bespreken; zonder op voorhand oplossingsrichtingen uit te sluiten.

Voor de bedrijven in Dutch Fresh Port is een goede en robuuste bereikbaarheid van belang. Congestie op het wegennet zorgt voor economische schade en vermindert de kwaliteit van het vestigingsklimaat van Dutch Fresh Port. Een robuust wegennet in het gebied is een belangrijke randvoorwaarde. De bedrijven zien in variant 3b het gewenste eindbeeld.

Conclusie per variant

Op basis van de technische beoordeling van RHDHV en de uitwerking van kosten en financiering van de maatregelen kan het volgende worden geconcludeerd over het onderzoek en de varianten.

Probleemstelling

In de huidige situatie zijn er al problemen op het gebied van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid in DFP. Binnen het gebied is er sprake van een specifieke situatie met veel intern verkeer tussen de bedrijven. Verder worden sommige kruispunten waar

vrachtverkeer en fietsverkeer kruisen als onveilig ervaren. Het externe verkeer heeft te maken met vertragingen op de rijkswegen rond Dutch Fresh Port wat terug slaat naar het onderliggend wegennet.

Door de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard en Cornelisland gaan de kruispunten op de Verlengde Voorweg, naast de huidige verkeersveiligheidsproblemen, ook doorstromingsproblemen geven. Mede vanwege de groei van het interne en externe verkeer in combinatie met de groei van het gelijkvloers overstekende fietsverkeer. Verder zal de verkeersdruk op de rijkswegen verder toenemen. De aanpassing op de IJsselmondse knoop levert wel verlichting op dit knooppunt.

De ontwikkeling van Stationstuinen geeft meer verkeersdruk op de Dierensteinweg, IJsselmondse Knoop en de rotonde Veren Ambachtseweg / Tuindersweg / Spoorlaan / Verlengde Voorweg. Hier worden in de toekomstige situatie al veiligheids- en doorstromingsknelpunten voorzien. Met de komst van Stationstuinen neemt het fiets- én autoverkeer toe.

Er zijn leefbaarheidsproblemen op de Rijksstraatweg vanwege verkeer dat congestie op de snelwegen ontwijkt en vrachtverkeer dat het vrachtverbod negeert. Daarnaast is er sprake van leefbaarheidsproblemen rond de Populierenlaan in Ridderkerk en Leedeweg – Kilweg in Barendrecht.

Conform de opbouw van de Ladder van Verdaas zijn 7 varianten opgesteld die mogelijk de knelpunten kunnen wegnemen. Deze 7 varianten worden hierna nader toegelicht.

Variant 0 – No Regret maatregelen

Door de bestaande infrastructuur beter te benutten kunnen de knelpunten worden verlicht. Het maatregelenpakket in deze variant bevat oplossingen zoals:

- het verbeteren van de infrastructuur voor fietsers op Nieuw Reijerwaard;
- het toepassen van Smart Logistics om vrachtwagens beter te beladen;
- het realiseren van de Reeferhub en Cargoloop;
- het toepassen van connected transport om de doorstroming van het vrachtverkeer te bevorderen;
- het realiseren van openbaar vervoer, deelmobiliteit, loop- en fietsroutes;
- het realiseren van een brug voor auto- en vrachtverkeer tussen de Salieweg en Hoogzandweg, waarbij de afsluiting op de Hoogzandweg behouden blijft;
- het realiseren van maatregelen tegen sluipverkeer op de Rijksstraatweg.

Dit pakket heeft voordelen voor de leefbaarheid, veiligheid en verkeersafwikkeling. Het pakket biedt geen extra wegcapaciteit, waardoor de grootste knelpunten qua verkeersafwikkeling niet vervallen. Realisatie van deze maatregelen vraagt inzet van alle betrokken partijen. Het biedt alternatieven voor vervoer van goederen en personen en levert daarmee een positieve bijdrage aan een duurzaam en bereikbaar bedrijventerrein. Waar mogelijk moet worden verkend of dit pakket van maatregelen nog verder kan worden uitgebreid.

Variant 1 – Opwaarderen kruispunten Verlengde Voorweg

De afwikkeling van het verkeer op de rotonde Veren Ambachtseweg – Verlengde Voorweg en het kruispunt Laurierweg – Voorweg staat onder druk. Daarbij zijn deze kruispunten ook als onveilig aangemerkt vanwege de menging van fietsers en vrachtverkeer. De (Verlengde) Voorweg is de centrale as waar veel intern (vracht)verkeer gebruik van maakt. Het is dit ook de centrale fietsverbinding door het gebied tussen Barendrecht en Ridderkerk. Het aanpassen van de vormgeving van de rotonde Veren Ambachtseweg – Verlengde Voorweg kan de verkeersafwikkeling verbeteren. De ruimtelijke inpassing van de aangepaste vormgeving is daarbij een aandachtspunt. Met name het bieden van een alternatief voor de fietsoversteek bij de rotonde over de Tuindersweg verbetert de doorstroming en veiligheid. Voor het aanpassen van de vormgeving zijn meerdere varianten mogelijk, welke in een vervolgstap nader moeten worden uitgewerkt. De impact op de omgeving is beperkt. Met de aanpassingen wordt voor een aantal jaren meer capaciteit geboden om de groei van

het verkeersaanbod te verwerken. Het is onzeker of dit voldoende is voor totale ontwikkeling Dutch Fresh Port en Stationstuinen. Verder hebben deze maatregelen geen effect op andere knelpunten in het gebied.

Variant 2a – Extra ontsluitingsweg

Variant 2a betreft een extra ontsluitingsweg tussen de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard en Veren Ambacht/BT Oost. Deze nieuwe verbinding sluit op Nieuw Reijerwaard aan op het kruispunt Laurierweg-Salieweg. Aan de zijde van het bestaande bedrijventerrein sluit de weg aan op de rotonde Gebroken Meeldijk-Tuindersweg. De nieuwe verbindingsweg gaat met een tunnel onder de Rijksstraatweg door en doorsnijdt het perceel "De Boomgaard". Deze variant heeft een grote ruimtelijke impact op de woonomgeving van de Rijksstraatweg. De lintbebouwing langs de Rijksstraatweg wordt onderbroken omdat meerdere woningen moeten worden gesloopt. De woningen die behouden blijven krijgen te maken met extra geluidsbelasting. De nieuwe verbinding zorgt voor een robuuster wegennetwerk. In deze vormgeving trekt de nieuwe weg weinig verkeer aan en ontlast daarmee de andere wegen in het gebied maar zeer beperkt. Ook bestaande knelpunten t.a.v. verkeersveiligheid worden met deze variant niet opgelost.

Variant 2b – Extra ontsluitingsweg en opwaarderen Salieweg en Selderijweg

In aanvulling op variant 2a worden de Salieweg en Selderijweg opgewaardeerd naar 50 km/h. Op dit moment mag op deze wegen 30 km/h worden gereden en sluit de inrichting daar ook op aan. Door het verhogen van de snelheid trekt de extra ontsluitingsweg extra verkeer aan. Daarbij wordt de weg een alternatieve route voor verkeer tussen Ridderkerk en het zuiden van Barendrecht. In deze variant wordt de Verlengde Voorweg ontlast wat de veiligheid en doorstroming ten goede komt. Op de Salieweg en Selderijweg moet de verhoging van de snelheid worden gecombineerd met de aanleg van vrijliggende fietspaden. Dit komt op deze wegen de veiligheid voor fietsers ook ten goede. Op de Selderijweg is het aantal aansluitingen van bedrijven in combinatie met 50 km/h een aandachtspunt qua verkeersveiligheid. Een mogelijk alternatief hiervoor is het opwaarderen van de Hoogzandweg richting de Verbindingsweg. Deze variant heeft, vergelijkbaar met variant 2a, gevolgen voor de leefomgeving. Daarbij zorgt de toename van verkeer op de Salieweg voor afname van de leefbaarheid voor de woningen aan de Hoogzandweg door toename van geluidshinder. Deze variant zorgt voor een lichte toenames van de intensiteit op de Populierenlaan en Boezemweg.

Variant 3a – Halve aansluiting A16 bij Verbindingsweg in combinatie met 2b

In variant 3a wordt variant 2b gecombineerd met een halve aansluiting op de A16 ter hoogte van de Verbindingsweg. Deze variant zorgt voor de grootste verschuivingen wat betreft de verkeersstroming in en rond Dutch Fresh Port. De extra aansluiting wordt door veel verkeer gebruikt, vanuit Dutch Fresh Port, Ridderkerk en Barendrecht. Door de combinatie van de extra ontsluitingsweg met een aansluiting op het hoofdwegennet trekt de extra ontsluitingsweg circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze variant maakt het wegennet robuuster en verbeterd de bereikbaarheid van Dutch Fresh Port. De nieuwe verbinding zorgt voor een verlaging van de verkeersdruk op de Veren Ambachtseweg en Verlengde Voorweg. Dit heeft een positieve impact op de verkeersveiligheid. De intensiteit op de Verbindingsweg neemt toe. Daarnaast is er sprake van een forse toename van de verkeersintensiteit op de Populierenlaan omdat een groot deel van het verkeer vanuit Ridderkerk naar de A16 deze route gaat gebruiken als alternatief voor de A38 en de sluiproute via de Geerlaan en Rijksstraatweg. Voor de Rijksstraatweg is de impact van deze variant op de leefbaarheid vergelijkbaar met variant 2b. Voor de Populierenlaan is de impact op de leefbaarheid groot.

Variant 3b – Toerit alleen naar A16 in combinatie met 2b

In variant 3b krijgt de aansluiting op de A16 alleen een toerit richting het zuiden. De afrit is in deze variant niet meegenomen. Hierdoor heeft deze variant geen ruimtelijke impact

ten oosten van de A16. Voor de overige gebieden is de impact van deze variant vergelijkbaar met variant 3a. Door het ontbreken van de afrit is de verkeersintensiteit rond de aansluiting en op de extra ontsluitingsweg lager dan in variant 3a. De extra ontsluitingsweg en de toerit ten westen van de A16 hebben een impact op de leefbaarheid. Daarbij zorgt deze variant voor een toename van de verkeersintensiteit op de Populierenlaan. Voor de Boezemweg is de toename van de verkeersintensiteit beperkt. Alleen een toerit naar de A16 maakt het wegennet rond Dutch Fresh Port complexer en minder te begrijpen voor de (incidentele) weggebruiker.

Variant 4a – Verbinding naar de Sandelingenknoop langs het spoor

Een nieuwe verbinding parallel aan het spoor richting de Sandelingenknoop heeft ruimtelijk een grote impact. Met name rond de aansluiting op de rondweg van Barendrecht (Boezemweg) en de overbrugging van het Waaltje heeft deze nieuwe verbinding grote impact. De weg trekt relatief veel verkeer aan als alternatief voor de Langeweg en Rijksstraatweg, maar ook als alternatief voor de A16. Door deze aantrekkende werking neemt ook de verkeersdruk op de Veren Ambachtseweg en Boezemweg toe. Op de overige wegen op het bedrijventerrein is de impact van deze variant zeer beperkt. De knelpunten op deze wegen, waaronder de Verlengde Voorweg, worden door deze variant niet opgelost. De maatregel draagt dan ook niet bij aan het verbeteren van de interne bereikbaarheid. Het vergroot de externe bereikbaarheid en biedt een robuust alternatief voor de verbinding naar het hoofdwegennet. Daarnaast zorgt deze variant voor een afname van het sluipverkeer op de Rijksstraatweg en Langeweg.

Variant 4b – Kwart aansluiting A15/A16

Bij een kwart aansluiting op de A15/A16, zonder aanvullende maatregelen wordt de externe bereikbaarheid van Dutch Fresh Port verbeterd. Er ontstaat voor een deel van de verkeersstromen een alternatieve route richting de A15 en A16 waardoor de IJsselmondse knoop wordt ontlast. Ook is er een lichte afname van het sluipverkeer op de Rijksstraatweg en Langeweg zichtbaar. De impact van de maatregel op de leefbaarheid is beperkt. Door de toerit naar de A15/A16 neemt de verkeersintensiteit op de Populierenlaan toe. Grootste aandachtspunt is de inpassing op de snelwegen en de afstemming met Rijkswaterstaat om deze maatregel te kunnen realiseren. Op dit moment is Rijkswaterstaat hiertoe niet bereid. Hiervoor moet een nader ontwerp worden opgesteld, op basis daarvan kunnen de gesprekken met Rijkswaterstaat worden opgestart. Op basis van een eerste verkennend ontwerp is een aansluiting op zowel de A15 als de A16 niet inasbaar conform de ontwerpeisen. Een aansluiting alleen richting de A16 is mogelijk wel haalbaar. Een enkele toerit alleen naar de A16 richting Dordrecht is voor de (incidentele) weggebruiker minder begrijpelijk.

Conclusies over de varianten

- Er is breed draagvlak bij alle betrokken partijen en bewoners om verder uitwerking te geven aan het maatregelenpakket conform variant 0. De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard is voor een aantal van deze maatregelen ook al stappen aan het zetten.
- Variant 1 kan op breed draagvlak rekenen. Of deze maatregel voldoende probleemoplossend vermogen heeft, behoeft een nadere uitwerking in combinatie met de impact op de ruimtelijke inpassing.
- De varianten 2a en 2b hebben een grote ruimtelijke impact op de Rijksstraatweg en omgeving. Het probleemoplossend vermogen van variant 2a is beperkt. Variant 2b heeft een groter probleemoplossend vermogen. Dit moet worden afgewogen ten opzichte van de ruimtelijke impact en impact op leefbaarheid.
- De varianten 3a en 3b hebben een groot positief effect op de bereikbaarheid en robuustheid, maar hebben ook een grote impact op de leefbaarheid voor de

Rijksstraatweg en Populierenlaan. Daarbij moet de haalbaarheid van de aansluiting op de A16 nog worden aangetoond.

- Variant 4a heeft een grote impact op de externe bereikbaarheid voor de vraagstukken binnen Dutch Fresh Port heeft de variant een beperkt probleemoplossend vermogen. De ruimtelijke impact van de maatregel is groot. Er is onvoldoende draagvlak om deze maatregel nu verder uit te werken vanwege het beperkt oplossende vermogen voor de knelpunten in Dutch Fresh Port.
- Variant 4b verbetert de externe bereikbaarheid en kan worden gecombineerd met andere maatregelen. Er is vanuit Dutch Fresh Port draagvlak om deze variant verder uit te werken en verkennende gesprekken te voeren met Rijkswaterstaat over de haalbaarheid van deze maatregel.