AANVULLENDE OVEREENKOMST / OPDRACHT AAN GR NIEUW REIJERWAARD – 13 september 2011

VERSIE: 20110913 - aanvullende overeenkomst - opdracht aan de GR - versie 3D 13sept2011 - AKKOORD colleges
Opgesteld door Christine van Grunsven, kwartiermaker GR
Bereikbaar via telefoon: 06 22 44 0750 en mail: grunsven@nieuwreijerwaard.eu

Tekst van deze aanvullende overeenkomst / opdracht aan de GR Nieuw Reijerwaard is
- Geaccordeerd in B&W Ridderkerk op 13 september 2011
- Geaccordeerd in B&W Barendrecht op 13 september 2011
- Is telefonisch afgestemd tussen Cees Versendaal (wethouder Barendrecht) en Hamit Karakus (wethouder Rotterdam). Rotterdam bevestigt akkoord in brief richting Barendrecht en Ridderkerk.

De afspraken:
De Procesafspraken die getekend zijn op 13 mei 2011 blijven doorlopen als de GR in werking is getreden. Het gaat hierbij om de artikelen 4 en 5 van de Procesafspraken. De overige artikelen van de Procesafspraken hebben betrekking op de periode tot de inwerkingtreding van de GR. Meegenomen naar de GR worden:

Artikel 4 Grondexploitatie en Risicoverdeling

4.1 Bij de Gemeenschappelijke Regeling wordt een grondexploitatie gevoegd, die sluitend is en die leidend is voor de verdere ontwikkeling.

4.2 Gedurende de hele looptijd van de Gemeenschappelijke Regeling is het bereiken van een financieel sluitende grondexploitatie leidend bij de besluitvorming.

4.3 De ontwikkeling en realisatie van Nieuw Reijerwaard komt voor rekening en risico van Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht samen.

4.4 Het eventuele overschot of tekort van de grondexploitatie wordt in principe verdeeld op basis van 1/3 – 1/3 - 1/3.

Artikel 5 Etiket bedrijventerrein

5.1 Het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard is bestemd voor de vestiging van arbeidsintensieve logistieke en logistiek ondersteunende bedrijvigheid, waarbij de primaire doelgroep bedrijvigheid is, die aanvullend dan wel versterkend is voor het reeds aanwezige agro-logistieke cluster van de Freshport Barendrecht/ Ridderkerk.

5.2 Het etiket zoals genoemd in artikel 5.1 blijft in ieder geval gehandhaafd tot 2020.

5.3 In 2020 vindt een evaluatiemoment plaats op basis van de jaarrekening van 2019. Bij het evaluatiemoment zijn de volgende keuzes mogelijk:

a De grondexploitatie is sluitend en er is voldoende behoefte vanuit de agro/vers/foodsector → etiket wordt gehandhaafd.

b Geen sluitende grondexploitatie → etiket wordt verbreed.

c Geen sluitende grondexploitatie, Ridderkerk houdt vast aan het in stand houden van het etiket → Ridderkerk neemt de grondexploitatie over voor eigen rekening en risico, de boekwaarde, verplichtingen etcetera gaan over naar Ridderkerk, de Gemeenschappelijke Regeling wordt beëindigd.

Opdracht aan de GR:
Ontsluiting.
De GR krijgt de opdracht om:

- een directe aansluiting te doen realiseren op de A15 of A16, dan wel op daaraan gelijkwaardige wijze een goede aansluiting op het rijkswegennet te realiseren;
- de verkeersafwikkeling bij de IJsselmondse Knoop gelijktijdig met de aanleg van het bedrijventerrein te verbeteren;
- parkeervoorzieningen te realiseren ten behoeve van wachtparkeerders. Voor deze parkeervoorzieningen geldt dat er ook aandacht besteed moet worden aan de exploitatie en het beheer van de voorziening. De parkeervoorzieningen worden gesitueerd op een zodanige plaats dat zo min mogelijk overlast ontstaat voor de omgeving.

Duurzaam bedrijventerrein.
De GR krijgt de opdracht om:

- Het nieuwe bedrijventerrein duurzaam in te richten. De nog vast te stellen stadsregionale duurzaamheidswaarderingsmethode leidend te laten zijn voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de exacte maatregelen vast te stellen als er zicht is op de financiële consequenties daarvan.
- De volgende mogelijkheden te onderzoeken:
  - meervoudig ruimtegebruik door verticaal stapelen van bedrijfsfuncties zoals bijvoorbeeld kassen op daken van bedrijfsgebouwen, meerlagig bouwen en ondergrondse voorzieningen;
  - het plaatsen van groene daken op gebouwen;
  - de toepassing van alternatieve energiebronnen zoals wind- en zonne-energie.

Inpassing bedrijventerrein in de omgeving.
De GR krijgt de opdracht om:
De inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving de volle aandacht te geven. Dat leidt in ieder geval tot:

- het realiseren van een groene buffer gecombineerd met water(berging) tussen de bestaande woningen aan de Rijksstraatweg en de bedrijfsbestemming. De precieze breedte van de buffer wordt bepaald als de consequenties voor het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie in beeld zijn; het streven is circa100 meter. De groene buffer moet op een zodanige manier worden aangelegd en ingericht dat de eventuele overlast veroorzaakt door de bedrijvigheid achter de groene buffer beperkt wordt. Direct omwonenden worden zoveel mogelijk betrokken bij de inrichting van deze buffer.
- een uitgebreide, toegankelijke en zorgvuldige communicatie naar de omgeving, zodat bewoners en bedrijven in de omgeving van Nieuw Reijerwaard op de hoogte worden gebracht en blijven de ontwikkelingen in het gebied.
- een goede inpassing van het rijksmonument Bouwlust op de hoek Voorweg / Rijksstraatweg.
- een kwalitatief goede architectuur die gewaarborgd wordt door het aanstellen van een gebiedsarchitect (of vergelijkbare functie) om de beeldkwaliteit te bewaken;
- De ruimtelijke inpassing zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij het integratiekader Deltapoort.

Daar waar de hierboven geformuleerde opdrachten niet binnen de verantwoordelijkheid van de GR vallen, maar bijvoorbeeld onder de verantwoordelijkheid van de provincie, is de GR gehouden om al haar mogelijkheden te benutten om de hierboven geformuleerde opdrachten dan wel doelen te doen realiseren.

Bestuurlijke afspraken ontwikkeling Dutch Fresh Port

1 februari 2021

De gemeenten Barendrecht, Ridderkerk, Rotterdam, de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard, de Provincie Zuid-Holland en het betrokken bedrijfsleven vertegenwoordigd door VBO Fresh Port,

Overwegende:

- Sinds 2013 wordt door de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard op basis van het provinciaal inpassingsplan Nieuw-Reijerwaard en bestuurlijke afspraken met het rijk en de provincie Zuid-Holland gewerkt aan de ontwikkeling en realisatie van het nieuwe bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard. Inmiddels zijn diverse kavels op het nieuwe bedrijventerrein uitgegeven, is een 2e ontsluitingsweg (de Verlengde Voorweg) aangelegd en de Verbindingsweg verbreed en wordt onder meer gewerkt aan de verbetering van de IJsselmondse Knoop.
- Sinds 2018 zijn partijen op initiatief van VBO Fresh Port met elkaar in overleg over de ontwikkeling van het gebied Dutch Fresh Port, bestaande uit bedrijventerrein Barendrecht Oost, Verenambacht en Nieuw-Reijerwaard. Daarbij zijn bestuurbaarheid en bereikbaarheid voor de ontwikkeling van Dutch Fresh Port de belangrijkste onderwerpen. Het overleg vindt plaats in de stuurgroep DFP. De stuurgroep wordt voorbereid door het gebiedsteam DFP en een onafhankelijk gebiedsregisseur.
- In 2019 is een integraal gebiedsperspectief voor Dutch Fresh Port opgesteld met een ontwikkelagenda tot 2030;
- In 2019 en 2020 is door partijen een concept Letter of Intent opgesteld over de ontwikkeling van Dutch Fresh Port, waarna in 2021 afspraken zijn gemaakt om de verdere samenwerking te verstevigen, waarvan deze set bestuurlijke afspraken inclusief de bouwstenen notitie een uitwerking is;
- In 2019 en 2020 heeft de gemeente Barendrecht de planontwikkeling ter hand genomen voor het gebied Stationstuinen, gelegen in Barendrecht Oost, ten behoeve grootschalige woningbouwontwikkeling. Dit op basis van de in mei 2019 gesloten woondeal Zuidelijke Randstad, waarin Stationstuinen als versnellingslocatie is aangemerkt. Partijen onderkennen dat de ontwikkeling van Dutch Fresh Port als cluster van AGF-bedrijven wordt beïnvloed door de woningbouwontwikkeling en dat afstemming tussen de doorontwikkeling van DFP en de transformatie van BT-Oost naar woningbouw noodzakelijk is.
- In 2019 en 2020 is in opdracht van de stuurgroep Dutch Fresh Port door het gebiedsteam DFP gewerkt aan diverse inhoudelijke bouwstenen, samenhangend met het gebiedsperspectief, die van belang zijn voor de ontwikkeling van Dutch Fresh Port;
- In het najaar van 2020 hebben alle partijen bestuurlijke standpunten geformuleerd over de diverse inhoudelijke bouwstenen op basis waarvan partijen onderstaande nadere samenwerkingsafspraken wensen te maken voor de periode 2021-2023;

1. Doel van de samenwerkingsafspraken

Het doel van de samenwerkingsafspraken is de bedrijventerreinen BT-Oost, Verenambacht en Nieuw Reijerwaard effectief en optimaal te ontwikkelen waarbij we inzetten op het verder versterken van ons toonaangevend, duurzaam en innovatief cluster van bedrijven in de Agri, Vers & Food sector. Dit doen wij onder de paraplu van Dutch Fresh Port, rekening houdend met de beoogde woningbouwontwikkeling Stationstuinen en de effecten voor de leefbaarheid in de directe omgeving van Dutch Fresh Port.

Dit doel willen partijen bereiken door:

- een meerjarige koers uit te zetten waarin we betrouwbare partners zijn voor elkaar en derden,
- structureel samen te werken aan inhoudelijke deelopgaven vanuit ieders specifieke positie, belangen en verantwoordelijkheden,
- activiteiten op elkaar af te stemmen,
- op korte termijn concrete projecten, initiatieven en beleidskeuzes tot uitvoering te brengen,

- gezamenlijke belangen onder de aandacht te brengen bij regionale, nationale en internationale overheden en partners,
- over Dutch Fresh Port in gezamenlijkheid te communiceren.

De samenwerkingsafspraken hebben betrekking op de inhoudelijke opgaven, de communicatie, de governance en financiën.

2. Inhoudelijke opgaven

2.1 Bereikbaarheid en leefbaarheid

- De ontwikkeling van Dutch Fresh Port tot toonaangevend cluster van AGF-bedrijven is gebaat bij een zo optimaal mogelijke ontsluitingsstructuur, zowel de externe ontsluitingsstructuur (aansluiting op de rijkswegen) als de interne ontsluitingsstructuur van DFP. We constateren dat de bereikbaarheid van DFP kwetsbaar is wanneer op het rijkswegennet (A15 en A16) congestie ontstaat. Hierdoor is sprake van sluipverkeer waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid langs de Rijksstraatweg en in de kern Rijsoord sterk onder druk staat. De leefbaarheid staat ook onder druk door geluidsoverlast en de luchtkwaliteit. Verder leidt de ontwikkeling van woningen in Stationstuinen naar verwachting tot toename van het autoverkeer op de wegen binnen DFP.
- Op basis hiervan onderschrijven alle betrokkenen partijen dat met betrekking tot bereikbaarheid en leefbaarheid niets doen geen optie is. Daarom wordt begin 2021 een Plan van Aanpak opgesteld voor onderzoek in opdracht van de stuurgroep DFP naar verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid en op basis hiervan het formuleren van maatregelen en financieringsmogelijkheden.
- Naast verbetering van infrastructuur maken innovatieve, slimme verkeersoplossingen nadrukkelijk onderdeel uit van het onderzoek naar verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid.
- De bewoners van Ridderkerk West, langs de Rijksstraatweg en in de kern Rijsoord zullen bij het onderzoek naar verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid nadrukkelijk worden betrokken.
- De plannen voor Stationstuinen gaan uit van een verkeersafwikkeling via de IJsselmondse knoop. Echter zal ook Stationstuinen kunnen profiteren van verbeteringen aan de ontsluitingsstructuur.
- We streven ernaar om een gezamenlijk besluit te laten nemen over de beste maatregelen ter verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid voor maart 2022 door de bevoegde organen (e.e.a. is afhankelijk van de maatregelen die zullen worden voorgesteld).
- Daarnaast onderkennen we het belang van een nieuwe aansluiting naar het zuiden op de A15/A16, zowel voor DFP als voor de doorstroming op het rijkswegennet. Hiertoe zal gezamenlijk een verzoek worden gedaan bij het rijk om deze aansluiting te concretiseren en op te nemen in de afspraken in het kader van het BO MIRT.
- Op korte termijn worden maatregelen zoals de truckerparking en de "reeferhub" door de GR Nieuw-Reijerwaard voorbereid en gerealiseerd.

2.2 Economische ontwikkeling

- Alle betrokken partijen onderschrijven het economische belang van het agrologistieke label voor DFP.
- Op basis van een uitgevoerde vraag en aanbod analyse door BCI wordt vastgesteld dat de vraag achterblijft bij het aanbod en wordt afgesproken om het label AGF van Nieuw-Reijerwaard voor maximaal 10% te verruimen. Deze verruiming is ook belangrijk om bedrijven van de Stationstuinen locatie naar Nieuw Reijerwaard te kunnen verplaatsen.
- Uit onderzoek van Buck Consultants is gebleken dat, na transformatie van bestaand bedrijventerrein op de Stationstuinen locatie, er in de regio voldoende aanbod agro-logistiek bedrijventerrein beschikbaar blijft. Dit sluit ook aan bij de huidige provinciale verordening. Wanneer ook de regio (MRDH) instemt met de conclusies van het onderzoek, hoeft er geen compensatie plaats te vinden.
- De provincie Zuid-Holland spant zich in om het PIP op dit punt van het label in 2021 aan te passen. Na aanpassing bestaat het label Nieuw Reijerwaard uit 80% AGF, 10% AGF gerelateerd en 10% overig. De GR Nieuw Reijerwaard maakt daarom een voorstel hoe deze 10% overig kan worden ingevuld en uitgewerkt.

- We zetten ons in om alle bestaande AGF-bedrijven op de Stationstuinen locatie naar Nieuw Reijerwaard te verplaatsen. Partijen spreken gezamenlijk af om de GR te vragen om op Nieuw Reijerwaard voor een nader te bepalen periode, en tegen betaling van een reserveringsvergoeding, circa 8 hectare grond te reserveren. Hiermee kan verplaatsing van bedrijven van de Stationstuinen locatie worden gegarandeerd en wordt het risico van uitholling van het AGF-cluster voorkomen. Daarnaast wordt hierdoor ook de ontwikkeling van Stationstuinen vergemakkelijkt.

2.3 Werkgelegenheid, onderwijs en innovatie

- Om economisch te kunnen blijven groeien is het voor DFP van groot belang dat het menselijk kapitaal in de regio wordt benut. Dit doen we door het AGF-cluster op een aantrekkelijke manier voor toekomstige werknemers te presenteren. Doordat de sector een steeds meer 'high tech' profiel krijgt wordt extra aandacht gevraagd voor de mismatch tussen mensen zonder werk en werk zonder mensen. Daarbij is ook speciale aandacht voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Hiermee wordt ook (jeugd) werkloosheid voorkomen dan wel teruggedrongen.
- De uitdagingen op de arbeidsmarkt kunnen alleen middels samenwerking in de triple helix succesvol worden opgepakt. Vanuit deze samenwerking kan ook het imago en aantrekkelijkheid van het cluster verder worden ontwikkeld.
- Er wordt nadrukkelijk ingezet op het enthousiasmeren van jongeren voor een baan in het AGF-cluster. Dit doen we door scholen actief uit te nodigen voor een bezoek, waarbij vormen worden ingezet die aansluiten bij de drijfveren van jongeren (o.a. serious gaming, DFP-safari, MBO challenge).
- Om economisch te kunnen blijven groeien moet het innoverend vermogen binnen de AGF-cluster versterkt worden. Dit doen we door kennis van buiten naar binnen te halen. Strategische veranderingen zoals nieuwe logistieke concepten, nieuwe verdienmodellen, digitalisering en big data gaan een impact hebben op DFP. Om mee te kunnen doen verkennen we in 2021 de mogelijkheid voor een innovatie hub / campus waarbij het onderwijs een belangrijke rol speelt. De campus kan het AGF-cluster verder versterken en heeft een faciliterende werking voor bedrijven en starters om DFP te vernieuwen en kansen te benutten voor groei en innovatie.
- DFP wil het AGF-cluster aantrekkelijk maken door ruimte te bieden aan startups/scale-ups en doorbraaktechnologie. Dit vergroot de technologische mogelijkheden om het cluster weerbaarder en toekomstbestendiger te maken. In 2021 wordt een innovatieagenda opgesteld, waarbij de vestigingsfactoren en werving van startups/scale-ups centraal staat.
- In de loop van 2021 nemen we een besluit over het concept van de campus, de businesscase en het eigenaarschap.

2.4 Duurzaamheid

- We vinden de verduurzaming van Dutch Fresh Port een belangrijk thema waarin we gezamenlijk willen investeren. Het is de doelstelling dat in 2023 80% van de bedrijven op DFP is meegegaan in de verduurzaming van het vastgoed waarbij energielabel A het streven is. Om bedrijven te helpen stellen we in 2021 een kansenkaart op voor duurzame investeringen, als ook een routekaart hoe te komen tot deze gedeelde ambitie. Vanuit de jaarplannen wordt de voortgang bijgehouden en kunnen we indien gewenst actief bijsturen op het behalen van de duurzaamheidsambities.
- In het gebied is een relatief groot potentieel voor de opwek van duurzame energie. Er zijn alreeds afspraken gemaakt over het plaatsen van drie windmolens. We starten in 2021 met het stimuleren van bestaande en nieuwe bedrijven om fors in te zetten op zonne-energie en het (her)gebruik van de aanwezige restwarmte. Aandachtspunt hierbij is dat de beschikbare netcapaciteit en netstabiliteit op niveau blijft. Dit vraagt afstemming met de netbeheerders.
- Op de langere termijn richting 2030 heeft DFP de ambitie om een toekomstbestendig energiesysteem te ontwikkelen, waarbij voor het AGF-cluster de bedrijfszekerheid van energie cruciaal is. DFP is dan een energie-producerende hub die tevens haar afval-/reststromen weet op te waarderen (circulair).

3. Governance

3.1 Scope

- De afspraken over samenwerking hebben een looptijd van 3 jaar.
- Het werkingsgebied van de afspraken betreft de bestaande bedrijventerreinen Barendrecht Oost, Verenambacht en het nieuwe bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard en de directe omgeving met het oog op de leefbaarheidsopgave.
- De samenwerking tussen de betrokken partijen heeft betrekking op alle opgaven die samenhangen met de ontwikkeling van Dutch Fresh Port als toonaangevend AGF-cluster. De opgaven betreffen in ieder geval de in de notitie Bouwstenen aangegeven onderwerpen.

3.2 Stuurgroep

- De stuurgroep Dutch Fresh Port is het bestuurlijk overleg tussen betrokken overheden Barendrecht, Ridderkerk als grondgebiedgemeenten, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, een vertegenwoordiging van VBO Fresh Port en de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard.
- De stuurgroep kent een vaste samenstelling. Namens de betrokken overheden zijn dat de portefeuillehouders Economie. De ondernemers worden vertegenwoordigd door een afvaardiging van VBO Fresh Port. De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard wordt in de stuurgroep vertegenwoordigd door een lid van het dagelijks bestuur.
- In het kader van deze samenwerking voorkomen alle betrokken partijen (de schijn van) belangenverstrengeling.
- De stuurgroep vergadert tenminste 1x per kwartaal of zo vaak als individuele leden dat noodzakelijk achten, dit op aangeven van het gebiedsteam of de onafhankelijk gebiedsregisseur.
- De stuurgroep wordt technisch voorgezeten middels roulerend voorzitterschap.
- Indien de deelnemers in de stuurgroep dat wenselijk achten kunnen voor specifieke onderwerpen andere partijen worden uitgenodigd voor het bijwonen van de vergaderingen van de stuurgroep.
- De samenwerkende partijen in de stuurgroep DFP spreken af dat, voordat besluiten worden genomen door de individuele bestuursorganen over onderwerpen die op enigerlei wijze verband houden met Dutch Fresh Port, de stuurgroep DFP om een advies wordt gevraagd.

3.3 Gebiedsteam en onafhankelijk gebiedsregisseur

- Het gebiedsteam is het ambtelijk overleg tussen de betrokken overheden Barendrecht, Ridderkerk als grondgebiedgemeenten, de gemeente Rotterdam, de provincie Zuid-Holland, een vertegenwoordiging van VBO Fresh Port en de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard.
- Het gebiedsteam bereidt de stuurgroepvergaderingen voor en draagt zorg voor de uitvoering van de besluiten en opdrachten van de stuurgroep en bewaakt het door de leden van de stuurgroep beschikbaar gestelde budget. Het gebiedsteam is verantwoordelijk voor de coördinatie van werkzaamheden die Dutch Fresh Port betreffen.
- Het gebiedsteam heeft tevens tot taak om aanvullende subsidies en bijdragen van andere partijen voor Dutch Fresh Port te werven.
- Indien de stuurgroep dat wenselijk acht, kan een onafhankelijk gebiedsregisseur worden aangesteld. De onafhankelijk gebiedsregisseur heeft tot taak om regie te voeren op het proces van samenwerking, de samenhang en de voortgang te bewaken en samen met het gebiedsteam de vergaderingen van de stuurgroep voor te bereiden.

3.4 Werkwijze op hoofdlijnen

- Het gebiedsteam stelt per kalenderjaar een concept jaarprogramma op met daarin activiteiten, onderzoeken, communicatie en coördinerende werkzaamheden inclusief een gevraagd budget. De deelnemende partijen wordt op basis hiervan verzocht om hiervoor de benodigde middelen voor het betreffende jaar ter beschikking te stellen. De stuurgroep stelt dit jaarprogramma vervolgens vast.
- Voor de periode 2021-2023 is de notitie Bouwstenen opgesteld waarin de activiteiten en inspanningen zijn opgenomen.

- Het gebiedsteam draagt zorg voor de uitvoering van het jaarprogramma. Per kwartaal stelt het gebiedsteam een kwartaalrapportage voor de stuurgroep op waarin over voortgang van het jaarprogramma, relevante ontwikkelingen, kansen en risico's wordt gerapporteerd (monitoring).
- Aan het eind van ieder kalenderjaar stelt het gebiedsteam voor de stuurgroep een verantwoordingsverslag op van de verrichte werkzaamheden, de behaalde resultaten en de besteding van beschikbaar gestelde middelen op. Na vaststelling van de verantwoording door de stuurgroep kan dit verslag ter informatie aan de besturen van de deelnemers worden toegestuurd.

3.5 Samenwerking en afstemming met project Stationstuinen

- Het project Stationstuinen wordt ontwikkeld en gerealiseerd op het bedrijventerrein Barendrecht Oost dat hiervoor (gedeeltelijk) zal moeten worden getransformeerd.
- Stationstuinen is voor de ontwikkeling van DFP een project met kansen voor versterking van het AGF-cluster (campusontwikkeling, start ups, onderwijs en innovatie, energie-grid, uitplaatsing bedrijven naar Nieuw-Reijerwaard e.d.), maar ook met bedreigingen (toenemende verkeersdruk, belemmering milieuruimte, menging bewonersverkeer en vrachtverkeer e.d.).
- Samenwerking en afstemming tussen DFP en Stationstuinen is noodzakelijk om beide opgaven tot hun recht te kunnen laten komen. Dit zal plaatsvinden op bestuurlijk en ambtelijk niveau door periodiek overleg te organiseren.

4. Communicatie en marketing

- Dutch Fresh Port is de afgelopen jaren als herkenbaar merk in de markt gezet. Om het merk Dutch Fresh Port nationaal en internationaal verder uit te bouwen zetten we vanaf 2021 in op een merk- en marketingstrategie. Het merk helpt om de clusterkracht van DFP te versterken. In de uitrol van de strategie wordt ingezet op het thema 'bevlogen ondernemerschap'.
- Communicatie wordt ingericht ten behoeve van de interne en externe zichtbaarheid van het gebied en om de samenwerking tussen betrokken partijen zichtbaar te maken, te faciliteren en te stimuleren. Goed doordachte communicatie helpt als smeerolie voor een goede samenwerking, door te laten zien waar DFP kansen biedt aan ondernemers als ook het vergroten van de clusterkracht.
- De communicatie en marketing is een gezamenlijke inspanning en wordt door de stuurgroep DFP aangestuurd. Jaarlijks wordt er een communicatie agenda opgesteld waarbij naast de gebruikelijke communicatie uitingen (website, nieuwsbrief, interviews, social media e.d.) jaarlijks een grote netwerkbijeenkomst wordt georganiseerd, aangevuld met tussentijds kleinere bijeenkomsten.

5. Financiën

- Per jaar wordt aan de deelnemende partijen gevraagd om financiële middelen ter beschikking te stellen voor de activiteiten ten dienste aan de ontwikkeling van Dutch Fresh Port.
- In de Bouwstenen besluitnotitie is voor de gehele looptijd van 3 jaar een benodigd bedrag opgenomen van € 2.280.000,-.
- Voor 2021 stellen de deelnemende overheden gezamenlijk een bedrag beschikbaar van € 550.000,-. De verdeelsleutel hierbij is een gelijk bedrag per deelnemende overheid (ieder 25%).
- VBO Fresh Port spant zich in om jaarlijks een bedrag van € 33.000,- bij te dragen, al dan niet "in kind".
- De partijen hebben de financiering voor het jaar 2021 beschikbaar gesteld en spreken een financieel commitment uit voor 3 jaar. Voor de twee volgende jaren zal de financiering door de (nieuwe) colleges van betrokken partijen nog bekrachtigd moeten worden.
- Voor de resterende benodigde middelen ter hoogte van € 177.000,- voor 2021 zal worden getracht bijdragen van derde partijen te verwerven. Als deze gelden niet worden opgehaald zullen de ambities moeten worden bijgesteld. Elke zomerperiode wordt de fondsenwerving geëvalueerd en wordt er indien nodig bijgestuurd.

6. Overige bepalingen

- Deze samenwerkingsafspraken hebben een looptijd van 3 jaar. Aan het eind van deze periode zal de stuurgroep de samenwerking Dutch Fresh Port evalueren. Op basis van deze evaluatie kunnen de deelnemende partijen besluiten te samenwerking voort te zetten, te intensiveren of af te bouwen.

Bijlage

Besluitnotitie Bouwstenen

Integraal Transitieprogramma Dutch Fresh Port

Dutch Fresh Port

Connect to grow.



Dutch Fresh Port is een ijzersterke Europese draaischijf in de AGF. Het AGF-cluster heeft een aantal stevige uitdagingen, die worden aangepakt, passend bij de cultuur van 'slimme doeners'. Met daadkracht, visie en ambitie, in verbinding met anderen en de omgeving.

De integrale aanpak van Dutch Fresh Port draagt bij aan de regionale doelen van de MRDH in de Strategische Agenda. Daarom vraagt Dutch Fresh Port ondersteuning en financiële bijdragen bij de realisatie van het programma.

Integraal Transitieprogramma Dutch Fresh Port

Inhoud

Samenvatting van het transitieprogramma 3

Deel 1 Vertrekpunt Dutch Fresh Port: wat hebben we en wat willen we? 5

1. De economische impact van Dutch Fresh Port 5

2. Visie en ambitie van Dutch Fresh Port 7

Deel 2 Uitvoeringsprogramma: hoe komen we daar? 9

3. Integrale samenwerkingsagenda DFP - MRDH 9

4. Programmalijn A: verslogistiek en duurzame mobiliteit 11

5. Programmalijn B: Human Capital, kennis en innovatie 15

6. Programmalijn C: Gebiedsontwikkeling, ketenmobiliteit en circulariteit 17

8. De organisatie van Dutch Fresh Port 19

Bronnen 20

Bijlage 1: projectplan Digitalisering MobilityHUB (Alleen BCEV)

Bijlage 2: projectplan Campusontwikkeling (Alleen BCEV)

Bijlage 3: projectplan Dutch Fresh Port Werkt! - LLO (Alleen BCEV)



Samenvatting van het transitieprogramma

Dutch Fresh Port
Dutch Fresh Port is de belangrijkste agrologistieke hotspot van Europa. Het versnetwerk van de Greenport West-Holland (GPWH) verbindt namelijk mainports, productie, bedrijventerreinen en steden regionaal, nationaal en met de wereld. De toegevoegde waarde van de Greenport als geheel is hoog. Het logistieke cluster Dutch Fresh Port in Barendrecht-Ridderkerk heeft een aantal stevige uitdagingen, die worden aangepakt in een integraal programma.

De regiogemeenten van de MRDH werken aan de hand van de Strategische Agenda (2020) aan het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Met het integrale programma van Dutch Fresh Port wordt bijgedragen aan de volgende regionale doelen van de MRDH uit de Strategische Agenda (SA):

- stimuleren van innovatie en economische groei;
- verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt;
- ruimte om te werken;
- goede digitale connectiviteit;
- verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen;
- betrouwbaar op weg;
- versnellen van innovatie in mobiliteit; en
- minder CO2-uitstoot bij verkeer.[1]

In de BCEV van 12 oktober vraagt Dutch Fresh Port (via de gemeente Barendrecht) aan de MRDH financiële bijdragen voor de realisatie van 3 projecten in het programma, die bijdragen aan de doelen van Economisch vestigingsklimaat.

Verslogistiek en duurzame mobiliteit
De MRDH werkt in MoVe samen met de ministeries IenW en BZK, provincie Zuid-Holland, Den Haag en Rotterdam en de GPWH aan een gezamenlijk perspectief voor efficiëntere en schonere verslogistiek binnen en tussen de Mainport Rotterdam en de Greenport. Doelstellingen zijn een modal shift in containervervoer en reductie van C02 en NOx, door het introduceren van logistieke innovaties. Dat draagt bij aan de SA-doelen 'betrouwbaar op weg', 'versnellen van innovatie in mobiliteit' en 'minder CO2-uitstoot bij verkeer'.

Dutch Fresh Port werkt mee door de bargelijndienst (over water), de reeferhub (koelcontainers) en de initiatieven voor e-fuels. Ondersteuning van innovatie in de verslogistiek van Dutch Fresh Port loopt via MoVe en het BO-MIRT van eind 2022.

Het verbeteren van de ontsluiting van Dutch Fresh Port door het verbreden van de toerit A15 wordt door de MRDH en BAR als een mogelijke 'meekoppelkans' gezien bij de aanpak van de problematiek op de Van Brienenoordcorridor. Besluitvorming over de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en zo mogelijk de meekoppelkans is voorzien in BO MIRT najaar 2022.

Ketenmobiliteit
De gebiedsontwikkeling van de Stationstuinen in Barendrecht is een belangrijke impuls voor de transities van Dutch Fresh Port. Die ontwikkeling leidt ook tot extra aandacht voor een optimaal gebruik van het NS-station en de SA-doelstelling 'verbeteren van bereikbaarheid van banen'. MRDH bereidt een *Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit op ov-knooppunten* voor als onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa). MRDH en de gemeente Barendrecht werken aan een startnotitie met knelpunten en oplossingsrichtingen voor ketenmobiliteit in het stationsgebied.

Digitalisering MobilityHUB Dutch Fresh Port
In de MobilityHUB worden verschillende mobiliteitsvormen en logistieke voorzieningen stapsgewijs bijeengebracht op één fysieke locatie in Dutch Fresh Port. Dat draagt bij aan de SA-aanpak voor het 'versnellen van innovatie in mobiliteit' en 'minder CO2-uitstoot bij verkeer'. Al aanwezig zijn een elektrisch laadpunt voor eigen elektrische vrachtwagens (op het terrein van Euser), een tijdelijke truckparking en faciliteiten voor start-ups en werkbijeenkomsten bij

[1] De andere doelen van SA zijn: 'stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor', 'meer regionale samenwerking bij de energietransitie', 'verbeteren kwaliteit en efficiency OV', 'verhogen verkeersveiligheid' en 'bereikbaarheid van woon- en werklocaties (verstedelijking)'.

Berkman. Inmiddels is zicht op een nieuwe locatie voor definitieve en gezamenlijke vestiging, met de genoemde vulpunten en productie voor e-fuels (zoals waterstof) en de reeferhub, en andere voorzieningen. De MobilityHUB wordt een broedplaats voor innovatieve oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit, heeft een incubatorfunctie, en stimuleert zowel de mobiliteitstransitie als energietransitie.

De beoogde digitale innovaties zijn voor de technologische ontwikkeling in datasturing en de ruimte voor praktijktoepassing en impactmeting, gevolgd door een goede branding en positionering. De verslogistiek van Dutch Fresh Port is voor de Greenport een belangrijke verbindende schakel. Daarom moet ook de digitale verbinding van de Dutch Fresh Port optimaal zijn. Door het op elkaar aansluiten van informatie over reizigers, goederen en vervoersmiddelen kan de infrastructuur beter benut worden. Dat leidt tot meer veiligheid, comfort (serviceverlening) en lagere emissies. Een echte proeftuin heeft daarbij een cyclische aanpak. Steeds gaan de partners op zoek naar verbeterpunten en nieuwe locaties voor toepassing en opschaling. Dat alles draagt bij aan het SA-doel voor 'goede digitale connectiviteit'. Voor het project digitalisering van de MobilityHUB vraagt Barendrecht voor DFP bij de MRDH co-financiering van € 410.000 (50%). Besluitvorming daarover vindt plaats in de BCEV van 12 oktober 2022.

Campus verslogistiek Dutch Fresh Port
De campus is een samenwerking tussen negen onderwijspartijen (SVO, Lentiz, Handel Bloeit, The Fresh Company e.a.) en Dutch Fresh Port. Het gaat een belangrijke rol spelen in het leer- en innovatie ecosysteem rond het thema verslogistiek in de regio. Dit draagt bij aan de SA-doelen 'stimuleren van innovatie en economische groei' en het 'verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt'. De bouwstenen van de campus zijn:

1. Een zichtbare campus voor talent creëren die vanaf 2025 per jaar 100 studenten opleidt voor arbeid in de verslogistiek. Daarvoor wordt een aantrekkelijke, interactieve en integrale leerlijn op locatie ontwikkeld. Daarnaast ook voor 200 nieuwkomers op de arbeidsmarkt het DFP-introductieprogramma aanbieden.
2. Realiseren van een duidelijke propositie voor startups en een 'one stop shop' voor startups en scale-ups in de verslogistiek (in 2023/24) om de koppositie van DFP te versterken. Het doel is uiteraard om gericht startups en scale-ups aan trekken op DFP.
3. In 2023 en 2024 samen met kennisinstellingen een kennis- en innovatieagenda opstellen met als doel het versterken van de kennispositie op het gebied van slimme verslogistiek, het stimuleren van technologische innovaties en het toewerken naar een internationale koppositie
4. De branding en positionering van de campus professionaliseren en een banenmarkt organiseren voor nieuwkomers bij DFP.

Voor het project campusontwikkeling vraagt Barendrecht voor DFP bij de MRDH co-financiering van €320.000 (50%). Besluitvorming daarover vindt plaats in de BCEV van 12 oktober 2022.

Leven lang ontwikkelen in Dutch Fresh Port Werkt!
Dutch Fresh Port Werkt! is een leven lang ontwikkelen-programma gericht op om- en bijscholen. Dat draagt bij aan het SA-doel 'verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt'. De bouwstenen van Dutch Fresh Port Werkt! zijn:

1. Opzetten van 2 ontwikkelstraten met een focus op skills gericht leren en werken, met een uitstroom van 150 kandidaten per jaar en vakwerkwedstrijden van Dutch Fresh Port.
2. Trainen van tenminste 15 medewerkers van AGF/logistieke bedrijven tot hybride leermeesters. Zij gaan begeleiders opleiden van de nieuwe instromers, gekoppeld aan de ontwikkelstraten.
3. Ontwikkelen van een AGF-paspoort door het organiseren van skills-werkplaatsen met werkgevers. Het paspoort legt startkwalificaties vast, maakt groeipaden naar vacatures duidelijk, uniformeert vaardigheden en wordt erkend door de AGF-sector. Het AGF-paspoort geeft ook aan hoe werknemers bepaalde skills kunnen verbeteren of aanleren door middel van kortdurende opleiding en scholing.
4. Dutch Fresh Port Werkt! zet ook in op branding en loketfunctie, voor een actievere werving van instromers.

Voor het project Dutch Fresh Port Werkt! vraagt Barendrecht voor DFP bij de MRDH co-financiering van € 220.000 (50%). Besluitvorming daarover vindt plaats in de BCEV van 12 oktober 2022.

Reststromenhub
De Reststromenhub is het centrale concept voor circulariteit op Dutch Fresh Port. Het is een digitale marktplaats tussen aanbieders (ontdoeners) en afnemers. Dat draagt bij aan het SA-doel 'stimuleren van innovatie'. Met budget vanuit de provincie Zuid-Holland worden de verschillende reststromen en verwaardings-mogelijkheden verkend. De MRDH heeft vanuit het programma Next Economy bedrijventerreinen hiervoor in juli een kennisvoucher beschikbaar gesteld.

De ruimtelijke ontwikkeling en uitbreiding van de Dutch Fresh Port op De Stationstuinen en Nieuw Reijerwaard draagt bij aan de SA-doelstelling 'ruimte om te werken'.

Bijlagen
In de projectplannen van de MobilityHUB, de DFP-campus en Dutch Fresh Port Werkt! zijn de doelen, bouwstenen en beoogde resultaten toegelicht. Daarbij zijn ook planning, budget, financiering en organisatie/governance uitgewerkt, en ook de benodigde Letters of Intent en Support toegevoegd.

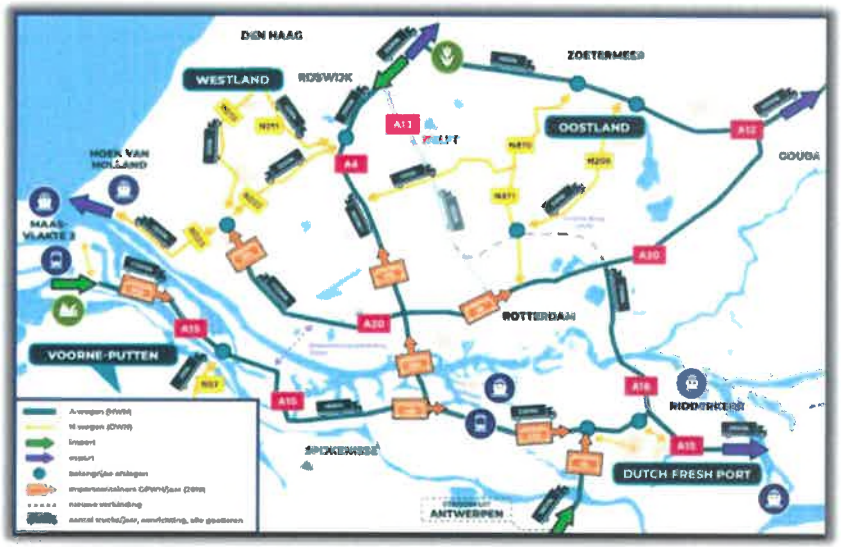
Deel 1 Vertrekpunt Dutch Fresh Port: wat hebben we en wat willen we?

1. De economische impact van Dutch Fresh Port

Dutch Fresh Port: de belangrijkste agrologistieke hotspot van Europa
Deze agro logistieke hotspot is de belangrijkste en grootste draaischijf in Europa voor de import en export van groente en fruit. Het bestaat nu uit zo'n 100 AGF (gerelateerde) bedrijven, goed voor zo'n 4.000 arbeidsplaatsen, en is nog groeiende. Dutch Fresh Port is het grootste van de vier agrologistieke clusters binnen de Greenport West-Holland.

Samenwerkingsverband Dutch Fresh Port
Dutch Fresh Port is een samenwerkingsverband van de gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam, de Provincie Zuid-Holland en het betrokken bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de Vereniging Barendrechtse Ondernemers (VBO Fresh Port).[2]

Dutch Fresh Port is de clustering van de bedrijventerreinen Barendrecht-Oost, Verenambacht en Nieuw Reijerwaard binnen de gemeentegrenzen van Barendrecht en Ridderkerk. De ligging tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, de productielocaties van de Greenport West-Holland en het Europese achterland maakt Dutch Fresh Port de ideale vestigingsplek voor agrologistieke bedrijvigheid.





[2] De gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam zijn ook verenigd in de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard (2012).

Clusterkracht verseconomie
Voor het cluster verseconomie is snelheid, betrouwbaarheid en bereikbaarheid cruciaal. De fysieke nabijheid van de Rotterdamse haven, AGF productielocaties, dienstverlening aan de in- en exportstromen, goed opgeleid personeel en een constructieve publieke sector zijn van groot belang. Hierdoor is dit cluster in staat om "samen sterk te staan" en te beantwoorden aan maatschappelijke uitdagingen zoals verduurzaming, zero emissie vervoer en circulaire economie.

- Na de VS is Nederland het grootste exportland van agrofood ter wereld.
- De Greenport West-Holland is het tweede economische cluster van Nederland, met een toegevoegde waarde van € 12 miljard (direct + indirect).
- Dutch Fresh Port is een onmisbare schakel in die Greenport West-Holland.
- Veel van de regionale productie uit de glastuinbouwclusters in Westland en Oostland wordt in Dutch Fresh Port verwerkt en verpakt en vervolgens geëxporteerd naar zo'n 50 Europese landen.
- Van de landelijke Top 50 agro & food-bedrijven is ongeveer 70% gevestigd op Dutch Fresh Port.
- Dutch Fresh Port heeft een dominante positie in de Nederlandse retail (>25%) en een belangrijke positie in de internationale handelsketen.
- De wereldwijde import van groenten en fruit naar DFP genereert een stabiele groei van reeferoverslag in de Rotterdamse haven.
- Het aanwezige arbeidspotentieel in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is een pluspunt voor veel bedrijven.

Dutch Fresh Port is onderdeel van Greenport West-Holland
Het logistieke versnetwerk van de Greenport West-Holland (GPWH) verbindt mainports, productie, bedrijventerreinen en steden regionaal, nationaal en met de wereld. Het 'geheim' van de Greenport West-Holland is dat een grote versimportstroom wordt verrijkt met lokale teelt en wordt verwerkt tot hoogwaardige eindproducten, met name voor (export)retail.

De lokale teelt is zeer hoogwaardig en effectief en kent veel expertise (vakmanschap) en innovatie in teelt en technologie. Daarmee is de verssector een high-tech maakindustrie die plaatsgebonden is aan de GPWH regio en het greenport-ecosysteem.

De toegevoegde waarde is hoog doordat er veel handelingen worden verricht, variërend van importprocessen (controle, keuring, douane), verpakken, rijpen en verwerken tot het geconditioneerd vervoeren.

economische clusters	toegev. waarde[3]	arbeidsplaatsen
Mainport Rotterdam	€ 45 miljard	350.000 fte
Greenport West-Holland	€ 12 miljard	75.000 fte
- productie tuinbouw	*€ 2 miljard*	en 10.000 bedrijven
- zaden & materialen	*€ 2 miljard*	
- techn. toeleveranciers	*€ 2 miljard*	
- verslogistiek (incl haven)	*€ 6 miljard*	
Schiphol	€ 10 miljard	90.000 fte



[3] Cijfers over Mainport: Erasmus Universiteit Rotterdam 2018, Schiphol: Decisio 2019, GPWH: GPWH (indirect) en BCI (direct)

2. Visie en ambitie van Dutch Fresh Port

Huidige uitdagingen
Dutch Fresh Port zorgt sinds 2015 voor een optimale ontwikkeling van het agrologistieke cluster. De primaire aandachtsgebieden waren bereikbaarheid en bestuurbaarheid. Daar zijn inmiddels belangrijke opgaves voor het AGF-cluster aan toegevoegd op het gebied van kennis en innovatie, passend opgeleid personeel, verduurzaming en leefbaarheid. Het economische belang van de agrologistiek voor de lokale, provinciale en Nederlandse economie vraagt namelijk om een optimale en integrale ontwikkeling.

Actuele ruimtelijke aanjagers daarbij zijn:

- De ontwikkeling van Dutch Fresh Port tot toonaangevend cluster van AGF-bedrijven vereist een betere interne ontsluiting en aansluiting op het logistieke internationale versnetwerk.
- In 2019 is de voorbereiding gestart van woningbouwontwikkeling op Barendrecht-Oost. In de Stationstuinen is functiemenging van wonen en werken belangrijk. Dit vraagt een goede inpassing in Dutch Fresh Port.
- Barendrecht-Oost en Verenambacht krijgen een revitaliseringsopgave, Nieuw Reijerwaard is een uitleg gebied. Beide ontwikkelingen vragen om een balans tussen bedrijvigheid en leefbaarheid.

Missie en toekomstbeelden
Onderzoeken naar clusterkracht en innovatie laten zien dat verdienvermogen, werkgelegenheid en kennisecosysteem van het cluster nog veel groeipotentie hebben (Birch, oktober 2021) (Buck Consultants, Impuls- en samenwerkingsagenda Campussen Zuid-Holland, november 2021). Om dat te bereiken is een aantal toekomstbeelden geschetst. Daarbij is de missie van Dutch Fresh Port op de langere termijn: Dutch Fresh Port blijft de slimste en meest duurzame en gezonde agrologistieke leverancier van Europa.

Toekomstbeeld 1: optimale bereikbaarheid (lokaal en in de regio)
Hoewel bereikbaarheid en betrouwbaarheid essentieel zijn in de logistieke sector, zijn er meerdere infrastructurele knelpunten. Grote inkomende en uitgaande handelsstromen leggen een grote druk op het regionale verkeersnetwerk. Dat geldt zowel binnen Dutch Fresh Port als voor de ontsluitende (snel)wegen. Het uitwerken van oplossingen vereist afstemming tussen de partners van Dutch Fresh Port en een sterke lobby richting het Rijk.

Toekomstbeeld 2: MobilityHUB Dutch Fresh Port
Verslogistiek heeft een duidelijke opgave in het reduceren van de CO_2 footprint in de keten. Duurzame en slimme mobiliteit zorgen voor minder verkeersbewegingen en schoner vervoer. De MobilityHUB van Dutch Fresh Port wordt een broedplaats voor nieuwe slimme logistiek. Daar wordt getest op nieuwe concepten, planning, aansturing, voertuigen en brandstoffen, zoals een transitiepunt naar Zero-Emission distributie. Op deze manier kunnen de agrologistieke bedrijven de overstap maken naar schone logistiek. Mogelijk leidt dit op termijn tot een dekkend netwerk van e-fuels in de Greenport langs toe- en afvoerende stromen (opschaling).

Toekomstbeeld 3: (Kennis)magneet voor arbeid in verslogistiek
Bundeling van bedrijvigheid, onderwijs en kennis in een campus leidt tot leiderschap in innovatie, een beter startup klimaat en behoud van talent. Verslogistiek wordt een high-tech wetenschap, het campus- en innovatiedistrict trekt talent aan om de mismatch op de arbeidsmarkt aan te pakken en het ondernemerschap in het ecosysteem te versterken (Birch, oktober 2021).

Toekomstbeeld 4: DFP is een energie-producerende en circulaire hub
In de Dutch Fresh Port wordt veel energie gebruikt, maar potentieel nog meer opgewekt. Er is veel restwarmte 'over'. Het cluster kan als energieleverancier een bijdrage leveren aan de stedelijke omgeving met grote diversiteit in vraag (warmte, elektriciteit en koeling). Door het tegengaan van verspilling in de keten en verwaarden van reststromen, wordt Dutch Fresh Port het meest circulaire AGF-cluster ter wereld.

Deze toekomstbeelden staan hierna uitgewerkt in meer concrete doelstellingen en activiteiten.

De ambities van 2030
De missie en de toekomstbeelden van Dutch Fresh Port komen samen in de volgende ambities:

A: Groei door uitbreiding[4]
Met de uitgifte van Nieuw Reijerwaard aan AGF-bedrijven[5] is de verwachte 'natuurlijke' groei tot 2030:

1. naar 230 hectare (96 hectare extra);
2. werkgelegenheid in AGF van 4.000 naar ruim 7.000;
3. omzet van € 6 miljard naar circa € 8 miljard.

B: Extra ambitie[6]
Het integrale transitieprogramma voegt daar ambities aan toe, passend bij de impact en potentie van de verseconomie.

1. Het aantal banen in Dutch Fresh Port stijgt van 4.000 nu naar 8.000 in 2030 (dus 1.000 banen meer dan de verwachte natuurlijke groei naar 7.000)
2. De toegevoegde waarde van het cluster neemt extra toe met € 500 miljoen (meervoudig ruimtegebruik, verbeterde betrouwbaarheid en bereikbaarheid, campusfuncties, reststromenhub, startups, dienstverlening dichtbij).
3. Een talent center (DFP Werkt!), is de plek voor het opleiden, omscholen van de agrologistiek. DFP zet in op het realiseren van 1/3 van de ambitie van het regionale Human Capital akkoord Greenport West-Holland.[7]
4. De MobilityHUB zorgt voor 55% CO_2 en stikstof reductie van het vervoer in 2030 door het aanbieden van nieuwe vormen van duurzame mobiliteit (reeferhub, elektrisch, waterstof, MaaS, AVLM).
5. Bijdrage aan de mobiliteitstransitie: 15% minder wegvervoer in de spitsen o.a. door nieuwe modaliteiten (inzet binnenvaart, reeferhub etc.)
6. Een regionaal innovatiedistrict in verslogistiek gebaseerd op deelname van de Hogeschool van Rotterdam, Erasmus Universiteit en een mbo-campus op de locatie.

Voor de realisatie van deze ambities vraagt Dutch Fresh Port de MRDH om ondersteuning. Daarvoor is een programma opgesteld van brede integrale ontwikkeling van het gebied, inclusief het versterken van levenlangontwikkelen, campusontwikkeling, digitale innovatie en verbeterde (economische) verstigings-voorwaarden. De infrastructurele vraagstukken liggen bij MoVe/MIRT.

De ondersteuning van Dutch Fresh Port past in de ambities van de Strategische Agenda van de MRDH.

Ambities van de MRDH
De regio groeit, maar de arbeidsmarkt kent nu al een mismatch van vraag en aanbod. De MRDH verbetert de aansluiting tussen onderwijs en de arbeidsmarkt, versterkt het mkb en stimuleert innovatie die nodig is om arbeidsproductiviteit te verhogen. Omdat ook in de Greenport de arbeidsmarkt fors knelt wordt hier ingezet op het versterken van de sector. Het doel is dat meer mensen in de regio de juiste vaardigheden hebben voor de banen van morgen. De extra arbeidsplaatsen en productiviteit die dat oplevert dragen bij aan de ambitie van 1 tot 2% extra regionale economische groei.

[4] Streefcijfers worden nader onderzocht en onderbouwd.
[5] In de uitgifte mag maximaal 10 procent branchevreemd zijn.
[6] Streefcijfers worden nader onderzocht en onderbouwd.
[7] De doelstellingen van de Greenport staan in het hoofdstuk over Human Capital en LevenLangOntwikkelen

Deel 2 Uitvoeringsprogramma: hoe komen we daar?

3. Integrale samenwerkingsagenda DFP - MRDH

Dutch Fresh Port zet met een integraal programma de genoemde logistieke, economische en maatschappelijke transities in beweging, in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen. Voor dat programma worden roadmaps uitgewerkt, wordt samengewerkt met diverse private en publieke partners in de regio, en de noodzakelijke *governance* opgezet.

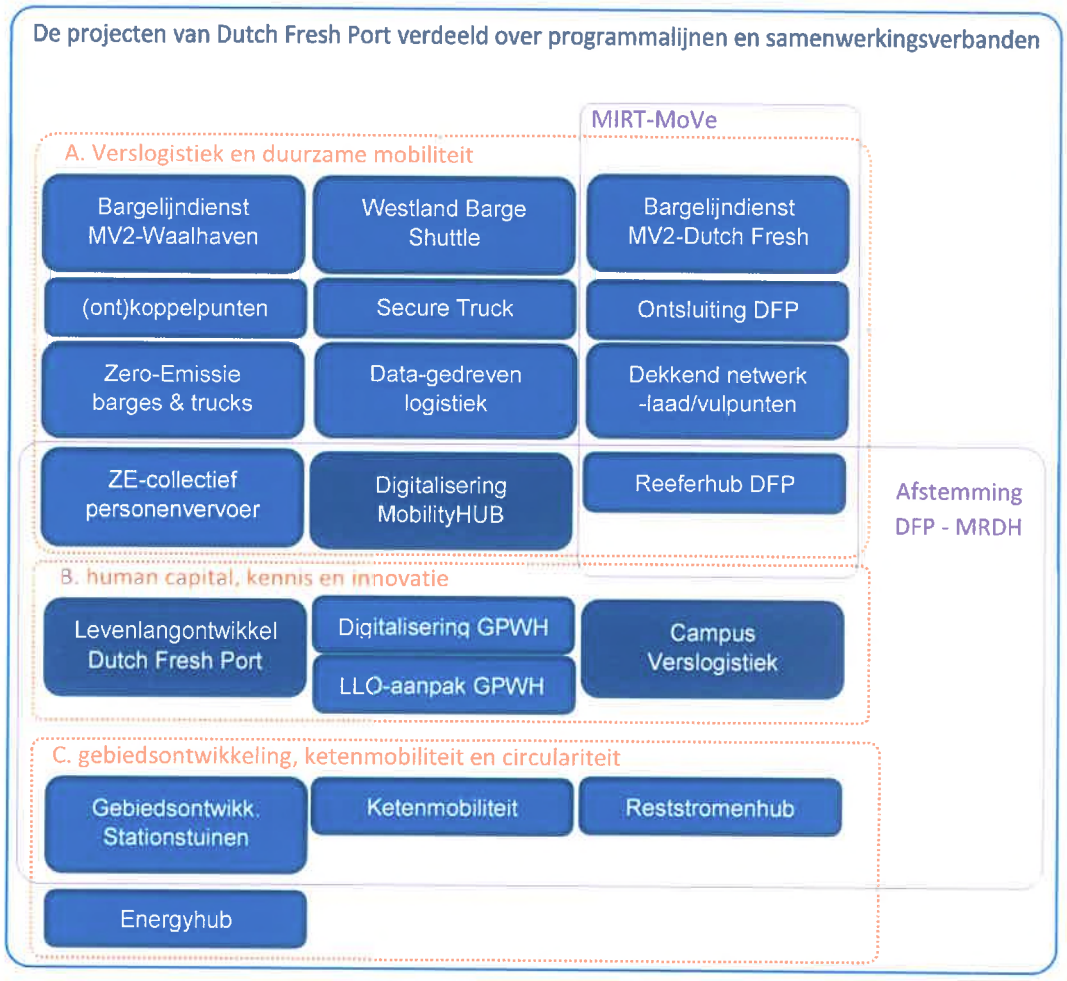
Daarbij wordt samengewerkt met partners in het gebied, maar zeker ook met partners daarbuiten. Deze agenda richt zich op de raakvlakken met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De doelstellingen van Dutch Fresh Port komen op enkele projecten overeen met die van de MRDH. Deels omdat de MRDH een belangrijke partner is in de samenwerking tussen Rijk en regio in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). En deels omdat de MRDH projecten financieel ondersteunt vanuit de Vervoersautoriteit of van Economisch Vestigingsklimaat.

Hiernaast in overzicht de relevante projecten van Dutch Fresh Port, onderverdeeld in 3 programmalijnen.

A. Verslogistiek en duurzame mobiliteit
B. Human Capital, kennis en innovatie
C. Gebiedsontwikkeling, ketenmobiliteit en circulariteit.

Daarbij is ook zichtbaar voor welke projecten Dutch Fresh Port ondersteuning vraagt bij het MIRT. Voor de projecten in donkerblauw wordt co-financiering aangevraagd bij de Vervoersautoriteit of Economisch Vestigingsklimaat en/of beleidsmatige ondersteuning.

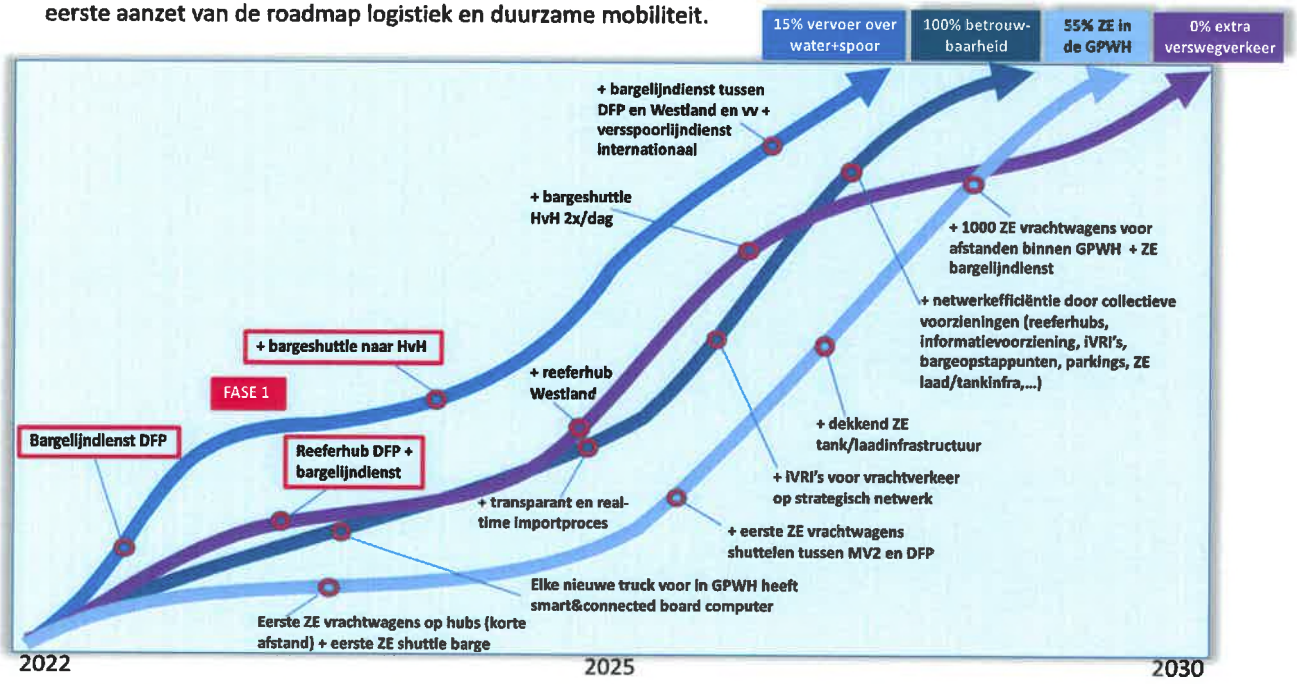
Hierna worden de programmalijnen inhoudelijk toegelicht. Daarbij zijn ambities en inzet van Dutch Fresh Port uitgewerkt, evenals de hulpvragen aan de MRDH.



Roadmap van Dutch Fresh Port

Een reguliere programma-aanpak omschrijft deelprojecten met budget, planning en verantwoordelijkheden. Een roadmap past beter bij een innovatief programma waarbij de weg naar het doel nog niet precies duidelijk is. De roadmap toont de samenhang van acties en initiatieven en zet deze in de tijd, inclusief de risico's. Daarbij zijn op voorhand nog niet alle deelprojecten bekend. Omdat de roadmap wél inzicht geeft in rollen, taken en verantwoordelijkheden is het een constructief element in het bouwen van een community. Daarbij wordt ook nagedacht over wie er baat heeft het succes van de ander. In *value cases* worden private en maatschappelijke belangen gewaardeerd. De roadmap is een toetsingskader en inspiratiebron voor nieuwe initiatieven, door de verbinding tussen korte- en langetermijnactiviteiten te laten zien én tussen kleine en grote schaal.

In de komende periode worden de activiteiten die nodig zijn voor het doorontwikkelen van Dutch Fresh Port verwerkt in een roadmap. Hierbij vast een eerste aanzet van de roadmap logistiek en duurzame mobiliteit.



4. Programmalijn A: verslogistiek en duurzame mobiliteit

Verslogistiek is de uitwisseling van bewerkte en onbewerkte groenten en fruit en de benodigde hulp- en uitgangsmaterialen tussen producent en consument. Het gaat daarbij om (inter)nationale handel, retaildistributie, collectievervoer, retour- en afvalstromen op multimodale distributiecentra, keuring- en inspectiepunten, consolidatie-, ontkoppel- en overslagpunten.

Bereikbaarheidsprogramma Mobiliteit & Verstedelijking (MoVe)
MoVe is een gebiedsgericht bereikbaarheidsprogramma (sinds 2018) van de ministeries IenW en BZK, MRDH, provincie Zuid-Holland, Den Haag en Rotterdam. Het programma werkt met drie programmalijnen (Metropolitaan OV -Verstedelijking, Logistiek in & om de Stad, en Slimme netwerken). Daarvoor worden gebiedsgerichte onderzoeken uitgevoerd. Dat zijn nu de MIRT-verkenningen CID-Binckhorst, Oeververbindingen Rotterdam, aanpak Bereikbaarheid Voorne Putten en Haven Rotterdam en de gebiedsuitwerking Westland.

Ontwikkelagenda Verslogistiek MoVe
Samen met Greenport West-Holland (GPWH) wordt door MoVe ook een gezamenlijk perspectief ontwikkeld voor efficiëntere en schonere verslogistiek binnen en tussen de Mainport Rotterdam en de Greenport West-Holland. (Move, PZH en GPWH, januari 2022) (MoVe, PZH en GPWH, augustus 2022). Zo'n 15 tot 20 procent van het wegvrachtvervoer bestaat namelijk uit transportbewegingen van de verslogistiek. Dat zijn grotendeels korte, hoogfrequente ritten, zoals collectievervoer (van kwekers naar handelshuizen en veiling) en het vervoer tussen haven en bedrijventerreinen. Die reisafstand is typisch 10 tot 50 kilometer, waarbij betrouwbaarheid en snelheid zeer belangrijk zijn voor de bederfelijke waar. Buiten de regio gaat het over achterlandvervoer over met name de Goederenvervoercorridors (GVC). Hiermee is de GPWH dé verbindende schakel tussen de Port of Rotterdam en het achterland.
Omdat de verslogistiek ook een grote bijdrage levert aan emissies en congestie, is de aanpak ook relevant. Wat goed is voor de sector verslogistiek (privaat) is goed voor de duurzame en bereikbare regio (publiek).

Doel van de Ontwikkelagenda Verslogistiek MoVe is in 2026:
1. 10 procent modal shift (aantallen containers/reefers) t.o.v. 2022;
2. 0 extra vers-trucks in de spitsen t.o.v. 2022 ondanks de groei;
3. 35 procent reductie CO2 en NOx t.o.v. 2015 door verslogistiek;
4. hele keten kan 100 procent geïnformeerd zijn over importproces.

Bestuurlijk Overleg MIRT (Rijk-regio)
De Ontwikkelagenda Verslogistiek MoVe (Greenport als geheel) omvat diverse projecten gericht op modal shift, slimme logistieke hubs, zero emissie en de bereikbaarheid van Dutch Fresh Port. In het najaarsoverleg
Aan het Bestuurlijk Overleg Rijk-regio van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT-oktober 2022) wordt door MoVe instemming gevraagd voor een aantal (vervolg)onderzoeken ter verbetering en verduurzaming van de verslogistiek in de gehele Greenport West-Holland.

Bargelijndienst Maasvlakte/Dutch Fresh Port
De vaarlijndienst Rotterdam Corridor haalt jaarlijks 60.000 trucks van de weg, waarmee jaarlijks 3 ton CO_2 minder wordt uitgestoten op het traject Port of Rotterdam (deepsea terminals) en de Waalhaven. De lijndienst Rotterdam Corridor laat zien dat het mogelijk is om goederenvervoer via de binnenvaart te realiseren op relatief korte afstand (40 km), met behoud van een betrouwbare en snelle afwikkeling. Dutch Fresh Port kan grote volumes leveren om 'fixed windows' af te spreken, maar de echte modal shift is afhankelijk van een lijndienst is met vaste afvaartmomenten. Voor die aanloopkosten tot aan kritische massa (=business case) wordt subsidie aangevraagd via MoVe. In het BO-MIRT van eind 2022 wordt besloten over deelname en realisatie aan de joint corridor.

Reeferhub Dutch Fresh Port
De groei van Dutch Fresh Port leidt tot nog meer koelcontainers (reefers) op de A15, waar al veel congestie is. Ook de woningbouw in het gebied leidt tot extra drukte. Dutch Fresh Port wil daarom meer nachtdistributie van (koel)containers, naar een veilige parking. Op de Secure Truck Parking kunnen 20 reefers geparkeerd en gekoeld kunnen worden.

Dekkend netwerk laad/vulpunten
Door de korte ritten tussen de hubs is zero emission vrachtvervoer kansrijk voor verslogistiek, mits het aanbieden van een e-fuels nutsvoorziening wordt gecombineerd met e-zones in stedelijk gebied en betere betrouwbaarheid. Dat drukt de Total Costs of Ownership. Daarbij kan worden gestart met korte ritten tussen de hubs (< 5 km enkele rit), gevolgd door ritten tussen de hubs en stedelijk gebied (< 20 km), en uiteindelijk tussen Maasvlakte 2 en bedrijventerreinen (<50 km). Coördinatie met (reefer)hubs is van groot belang, evenals de komst van zero emission voertuigen door de transporteurs. Aan het BO-MIRT wordt gevraagd om opdracht voor onderzoek naar een dekkend netwerk van vul/laadpunten verslogistiek.

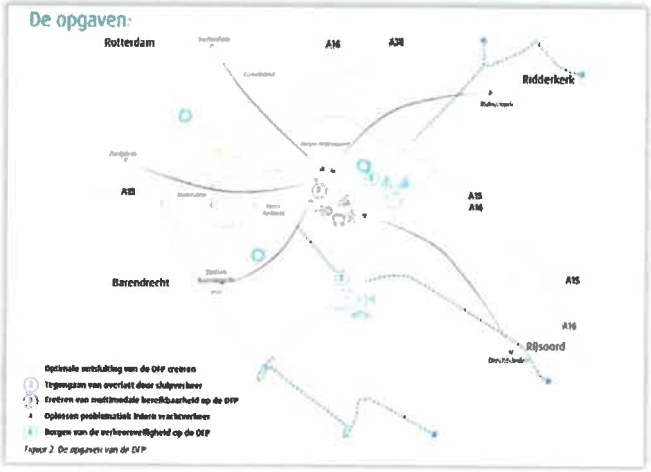
Interne en externe ontsluiting Dutch Fresh Port
Een verbetering van interne en externe ontsluiting is belangrijk om de groei van inwoners in de regio en op bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard verantwoord en toekomstbestendig te kunnen afwikkelen. De leefbaarheid mag niet (verder) worden aangetast door de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten en bijbehorende vervoersbewegingen.

MIRT-verkenning Oeververbindingen
Om Rotterdam en de regio in de toekomst bereikbaar te houden wordt gezamenlijk onderzoek gedaan naar verbeteringen in oeververbindingen, openbaar vervoer, de A16 - Van Brienenoordcorridor en de Algeracorridor. In de deelstudie A16 Van Brienenoordcorridor wordt gekeken naar 3 kansrijke oplossingsrichtingen door het optimaliseren en toevoegen van capaciteit, het omleiden van kritische verkeersstromen en het samenvoegen van rijbanen. Het verbeteren van de ontsluiting van Dutch Fresh Port door het verbreden van de toerit A15/weefvak wordt door de MRDH/BAR als een 'meekoppelkans' gezien bij de aanpak van de problematiek op de Van Brienenoordcorridor. Voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam en zo mogelijk de meekoppelkans is besluitvorming voorzien in BO MIRT najaar 2022.

Dutch Fresh Port wil:
Een MoVe gebiedsprogramma Dutch Fresh Port ter versterking van verseconomie in de Greenport West-Holland.

Dutch Fresh Port doet:
De actieve ontwikkelstrategie van het verscluster biedt sectorspecifieke voorzieningen, levert grote bijdragen aan de bestaande programma's van MoVe, en ontwikkelt eigen initiatieven in verslogistiek en -economie.
Dutch Fresh Port vraagt aan de MRDH:
Ondersteuning van de meekoppelkans 'verbreden toerit A15/weefvak' in het BO-MIRT najaar 2022, en standpuntbepaling over de ontwikkeling van Reeferhub en bargelijndienst in het MoVe-traject.

Mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port
Naast de samenwerking in MoVe en MIRT is bereikbaarheid sowieso één van de belangrijkste vestigingsvoorwaarden voor inwoners (woon-werk verkeer, openbaar vervoer, auto en fiets) én bedrijven (werknemers en logistiek). De vele knelpunten hebben negatieve impact op de regionale leefbaarheid, congestieproblematiek en verkeersveiligheid. De Mobiliteitsagenda (Goudappel) bevat maatregelen voor de komende jaren om Dutch Fresh Port multimodaal bereikbaar te houden, als antwoord op de belangrijkste mobiliteitsopgaven.



MobilityHUB Dutch Fresh Port
De MobilityHUB is een consortium van Berkman Energy Services, Koninklijke Euser Transport en Flier Systems. Daarbij worden verschillende mobiliteit-svormen en logistieke voorzieningen stapsgewijs bijeengebracht op één fysieke locatie. Al aanwezig in Dutch Fresh Port zijn een elektrisch laadpunt voor eigen electrische vrachtwagens (op het terrein van Euser), een tijdelijke truckparking en faciliteiten voor start-ups en werkbijeenkomsten bij Berkman. Inmiddels is zicht op een nieuwe locatie voor definitieve en gezamenlijke vestiging, met de genoemde vulpunten en productie voor e-fuels (zoals waterstof) en de reeferhub. Aanvullend worden de mogelijkheden verkend voor een lokale power plant (smart grids, elektrolyser), voorzieningen voor vrachtwagenchauffeurs (sanitair, rust/slaapplekken, restaurant, klein onderhoud, truckwasplaats,...), een AGF distributiecentrum, stadslogistiek, deelmobiliteit/MaaS personenvervoer en collectief personeelsvervoer.

De MobilityHUB ontstaat vanuit het belang van duurzame mobiliteit voor Dutch Fresh Port. De hub wordt een broedplaats voor innovatieve oplossingen op het gebied van duurzame mobiliteit, heeft een incubatorfunctie, en stimuleert zowel de mobiliteitstransitie als energietransitie.

De beoogde resultaten eind 2026:
Inzake duurzame mobiliteit
- een groot aantal genoemde fysieke voorzieningen is operationeel op één locatie;
- de MobilityHUB voorzieningen (logistiek, energie en personenmobiliteit) zijn digitaal ontsloten naar alle bedrijven en werknemers op DFP;
- 15% van de ritten uit spits (t.o.v. 2022) en 35% CO2 en NOx reductie (t.o.v. 2015);
- voor iedere reiziger is de carbon footprint van reizen inzichtelijk en alternatieven;
- alle overschotten aan lokale duurzaam opgewekte elektriciteit worden gebruikt als e-fuels voor zero-emission vervoer;

inzake economisch vestigingsklimaat:
- betere vestigingsvoorwaarden door verhoogde betrouwbaarheid en bereikbaarheid, professionele digitalisering, verhoogde veiligheid van het logistieke (import) proces, beter vervoer voor personeel (goed werkgeverschap), betrouwbare energievoorziening en lokale verkrijgbaarheid e-fuels;
- regionale toegang tot het netwerk en kennisdeling over leerervaringen. Deelname van start-ups en onderzoek(ers) voor het aanjagen en toepassen van R&D en het verspreiden van de resultaten.



Duurzaam fietsforenzen
Een aantrekkelijk netwerk van directe fietsroutes stimuleert forenzen die nu voor korte afstanden nog de auto pakken. Meer fietsers betekent minder congestie en meer ruimte voor vrachtwagens. Met de nieuwe fietsroute F15 IJsselmonde komt Dutch Fresh Port op fietsafstand van Ridderkerk, Barendrecht, Albrandswaard, Rotterdam-Zuid, Hendrik-Ido Ambacht en Zwijndrecht. De MRDH is partner in de Schaalsprong Fiets en het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Dutch Fresh Port kan hier bijdrage aan leveren met gerichte werkgeversaanpak. Zuid-Holland Bereikbaar kan ondersteunen bij deze mobiliteitstransitie.

Digitalisering MobilityHUB Dutch Fresh Port

Het programma digitalisering MobilityHUB Dutch Fresh Port' betreft een proeftuin (Living lab) om het aanbod aan voorzieningen (zoals tank/laadpunten voor duurzame brandstoffen, truck parking, reefer hub, deelmobiliteit) slimmer en innovatiever te gebruiken middels digitalisering. In de proeftuin zullen de bedrijven actiegericht onderzoeken ('Learning by Doing'). Digitalisering vormt zo een middel om de bereikbaarheid en betrouwbaarheid van Dutch Fresh Port te verbeteren, zodat het vestigingsklimaat voor ondernemers, omwonenden en personeel verbeterd wordt. In het programma staat de gebruiker centraal. Dat zijn zowel de bedrijven en overheden die baat hebben en verantwoordelijk zijn voor een toekomstbestendig, bereikbaar en duurzaam logistiek netwerk, alsook werknemers op Dutch Fresh Port.

Om over te stappen op een slimmer mobiliteitssysteem is kritische massa nodig. Juist in de haalbaarheidsfase van nieuwe concepten moeten de koplopers van Dutch Fresh Port ruimte bieden voor experimenten, pilots en proeftuinen. Daarna kunnen ook de andere 100 AGF-bedrijven meedoen. Digitalisering is belangrijk om die opschaling te versnellen tegen minder dan lineaire kosten. Het living lab laat door data zien dat projecten werken en dat de business case achter een nieuw concept klopt. De proeftuin is dus gericht op het genereren van voldoende kritische massa om de stap te zetten naar een ander 'systeem'.

De beoogde digitale innovaties zijn gericht op logistiek, personenmobiliteit en energie, en daarvoor is technologische ontwikkeling in datasturing nodig en ruimte voor praktijktoepassing en impactmeting, gevolgd door een goede branding en positionering. De verslogistiek van Dutch Fresh Port is voor de Greenport een belangrijke verbindende schakel. Daarom moet ook de digitale verbinding van de Dutch Fresh Port optimaal zijn. Door het op elkaar aansluiten van informatie over reizigers, goederen en vervoersmiddelen kan de infrastructuur beter benut worden. Dat leidt tot meer veiligheid, comfort (serviceverlening) en lagere emissies. Een echte proeftuin heeft daarbij een cyclische aanpak. Steeds gaan de partners op zoek naar verbeterpunten en nieuwe locaties voor toepassing en opschaling.

Het testen en opschalen van laad- en vulpunten van alternatieve brandstoffen (e-fuels) en het netwerk van reeferhubs is belangrijk omdat er veel transport binnen de Greenport West-Holland en richting de haven en het achterland plaatsvindt en vrachtwagens op meerdere plekken moeten kunnen laden/tanken. Het opdoen van ervaring in de MobilityHUB Dutch Fresh Port is een testcase voor verdere uitrol en opschaling naar andere MRDH gemeenten.

In bijgevoegde projectplan zijn de doelen en deelprojecten toegelicht. Daarbij zijn ook planning, budget, financiering en organisatie uitgewerkt.

Dutch Fresh Port wil:
Zich ontwikkelen als proeftuin voor digitale/datagestuurde innovatie en toepassing van duurzame mobiliteit.
Dutch Fresh Port doet:
Het realiseren van een gedigitaliseerde MobilityHUB op Nieuw Reijerwaard met onder meer snelladers en een waterstofvulpunt.
Dutch Fresh Port vraagt de MRDH:
Bijdrage in de digitalisering van de MobilityHUB proeftuin van € 410.000 als co-financiering (50%).

Digitaliseringsprogramma Greenport West Holland
Digitalisering in de tuinbouw is van groot belang om de concurrentiepositie van de Nederlandse tuinbouw in de wereld te bestendigen. Inspelen op de (internationale) marktvraag wordt steeds belangrijker. Digitalisering kan de transitie van aanbod-gedreven naar vraag-gestuurde productie versnellen. Uit een eerdere verkenning is gebleken dat er een mismatch is tussen aanbieders van digitaliseringstechnologieën en de gebruikers die deze technologieën moeten inzetten in hun bedrijfsvoering. Veel potentiële gebruikers zijn onbewust van de mogelijkheden en potentie, en daardoor niet in staat om de goede vragen te stellen aan de aanbieders.

De MRDH ondersteunt het digitaliseringsprogramma van de Greenport West Holland, en daarmee ook de tuinbouwketen van Dutch Fresh Port.

5. Programmalijn B: Human Capital, kennis en innovatie

Campus verslogistiek
Dutch Fresh Port speelt een sterke rol in de internationale handel, maar heeft geen leidende positie in de innovatie van verslogistiek. En dat terwijl de sector voor grote uitdagingen staat zoals het duurzamer gebruik van grondstoffen en het tegengaan van verspilling in de keten. Daarom gaat Dutch Fresh Port haar kennispositie versterken, en verschuift de focus steeds meer van grootschalige import en export naar slimme en toekomstbestendige verslogistiek, gezonde voeding en het gebruik van reststromen.

Eerder onderzoek naar de kansrijkheid van een campus op Dutch Fresh Port, als onderdeel van de Greenport Horti Campus, geeft daarbij de volgende vertrekpunten (Birch, oktober 2021):

- Talent is een cruciale factor door de grote krapte op de arbeidsmarkt en het ontbreken van lokale onderwijsinstellingen, gedeelde (onderzoeks)faciliteiten en arbeidsmobiliteitsservices. Wel zijn er goede opleidingen in de directe omgeving (Lentiz, Hogescholen en Erasmus Universiteit Rotterdam).
- Innovatie en nieuwe thema's bieden kansen voor de weerbaarheid en wendbaarheid van het cluster en de regionale economie.

De MBO campus is een samenwerking tussen Lentiz, Albeda en DaVinci en Dutch Fresh Port. Het gaat een belangrijke rol spelen in het innovatie- ecosysteem rond het thema verslogistiek in de regio.

De bouwstenen van de campus zijn:

5. Een zichtbare campus voor talent om vanaf 2023 per jaar 100 studenten op te leiden voor arbeid in de verslogistiek. Daarvoor wordt een aantrekkelijke, interactieve en integrale leerlijn op locatie ontwikkeld. Jaarlijks volgen 200 nieuwkomers op de arbeidsmarkt het DFP-introductieprogramma.
6. Aantrekken van 10 start-ups en 3 scale-ups innovators in de verslogistiek (in 2025) om de koppositie van DFP te versterken, waarvan de helft gevestigd op DFP.
7. In 2023 en 2024 samen met kennisinstellingen opstellen van een kennis- en innovatieagenda als roadmap naar het versterken van de koppositie en het stimuleren van technologische innovaties.
8. Begin 2023 is de branding en positionering van de campus gereed en zorgt de Banenmarkt voor 100 nieuwkomers bij DFP.

In de eerste ontwikkelfase bevindt de campus zich op bestaande locaties (het oude veilinggebouw in de Stationstuinen) en worden activiteiten zichtbaar. Er wordt vooral geïnvesteerd in bouwstenen. Een fysieke locatie om interactie te initiëren en een ontmoetings- en verbindingsplek te zijn voor verschillende partijen op Dutch Fresh Port, wordt gerealiseerd door op termijn Lentiz te huisvesten bij Dutch Fresh Port en andere partijen uit te nodigen om mee te doen op deze locatie. Zo ontstaat de DFP-campus. De governance van de Campus wordt gedurende het project bestendigd en kent een structuur die aansluit bij de werkwijze van de onderwijspartijen.

In bijgevoegde projectplan zijn de doelen en deelprojecten van de bouwstenen toegelicht. Daarbij zijn ook planning, budget, financiering en organisatie uitgewerkt.

Dutch Fresh Port wil:
Goede samenwerking tussen opleiding, onderwijs, start-ups en bedrijven voor actieve uitwisseling van kennis, ervaring en fysieke voorzieningen.
Dutch Fresh Port doet:
De campusaanpak geeft aan de hand van bouwstenen vorm aan de samenwerking van bedrijven, onderwijs- en opleidingsinstellingen, onderzoeksinstellingen en betrokken gemeenten.
Dutch Fresh Port vraagt de MRDH:
Een bijdrage van € 320.000 ter ondersteuning van de campusaanpak als co-financiering (50%).

Human Capital en Leven Lang Ontwikkelen:
Het grote arbeidspotentieel in de MRDH is een pluspunt voor Dutch Fresh Port, maar de aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt moet beter. Met het Human Capital Akkoord Zuid-Holland tekenden bedrijfsleven, onderwijs en overheid voor het beter benutten van talent in de regio.

Het deelakkoord Human Capital *Greenport West-Holland* richt zich op het verbinden en versterken van de bestaande initiatieven in samenwerking met aanbieders van onderwijs en opleidingen, ondernemersorganisaties en overheden. Daarbij zijn de ambities geformuleerd voor trajecten van werk naar werk (3.750), het ontwikkeling van ondernemers (500), duurzame inzetbaarheid van een flexibele schil (2.000), beschikbaarheid van arbeidsmigranten en experts en trajecten vanuit bijstand en WW (500).

Dutch Fresh Port neemt minimaal een derde van de bovenstaande gezamenlijke greenport-ambities voor zijn rekening. Daarbij wordt ingezet op het opleiden van nieuwe toetreders, het omscholen van nieuwe werknemers en het bijscholen van bestaande werknemers. Dit begint bij de bekendheid in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs, met specifieke leerpakketten ontwikkeld door Dutch Fresh Port. Daarnaast moet er een verbeterslag komen voor zowel de instroom van nieuwe toetreders (=onderwijs en opleiden) tot de arbeidsmarkt als voor het bij- of omscholen van ervaren werknemers die reeds bij de bedrijven op Dutch Fresh Port werken of daar zij-instromen.

Dutch Fresh Port Werkt!
Dutch Fresh Port Werkt! is een leven lang ontwikkelen-programma gericht op om- en bijscholen. Een aantal partners biedt al praktijkgerichte trainingen en opleidingen op en rond Dutch Fresh Port. Ook subsidieert het GroentenFruitHuis veel opleidingen op het gebied van keuring, inspectie en voedselveiligheid. Dit is bij het merendeel van de bedrijven nog niet bekend. Daarnaast wijst onderzoek uit dat er (nog) geen voortrekker in de vorm van een leidend bedrijf aanwezig is. Het Jobcenter/Talentcenter wordt een centraal loket voor zowel werkgevers als werknemers om personele vraagstukken gezamenlijk op te lossen (DFP, oktober 2021).

Het Jobcenter maakt de nieuwe werknemers van Dutch Fresh Port 'jobready' door het verzorgen zowel persoonlijke als vakgerichte trainingen.
De bouwstenen van Dutch Fresh Port Werkt! zijn:

1. Twee ontwikkelstraten met een focus op skills gericht leren en werken. Zo worden in de praktijk vaardigheden geleerd zoals kwaliteitscontrole, bewerken, verpakken, sorteren, heftruckvaardigheden worden geleerd. Het doel is 150 kandidaten per jaar en vakwerkwedstrijden van Dutch Fresh Port.
2. Tenminste 15 medewerkers van AGF/logistieke bedrijven bijgeschoold tot hybride professionals/leermeesters. Zij gaan begeleiders opleiden van nieuwe instromers uit het talentcenter.
3. Een AGF-paspoort dat startkwalificaties vastlegt, groeipaden naar vacatures duidelijk maakt en vaardigheden uniformeert. Het AGF-paspoort geeft ook aan hoe werknemers bepaalde skills kunnen verbeteren of aanleren door middel van kortdurende opleiding en scholing.
4. Branding en loketfunctie voor actievere werving van instromers.

De opbouw van het programma is als volgt:
1. Eerst kleinschalige proeftuinen bij bedrijven (2023), in korte trajecten van 3 maanden met kleine groepen van vijf mensen met afstand tot de arbeidsmarkt.
2. Ontwikkelstraten op vaste locatie (2024- eind 2025), voor grotere groepen.
3. Besluitvorming nieuwe plek met faciliteiten op de Stationstuinen (2025).

In bijgevoegde projectplan zijn de doelen en deelprojecten van de bouwstenen toegelicht. Daarbij zijn ook planning, budget, financiering en organisatie uitgewerkt.

Dutch Fresh Port wil:
Voldoende en goed opgeleid personeel.
Dutch Fresh Port doet:
Dutch Fresh Port ontwikkelt een Talentcenter (DFP Werkt!) en een leven lang ontwikkelen-programma aan d ehand van bouwstenen.
Dutch Fresh Port vraagt de MRDH:
Een bijdrage van € 220.000 ter ondersteuning van de leven lang ontwikkelen-aanpak in Dutch Fresh Port werkt! als co-financiering (50%).

6. Programmalijn C: Gebiedsontwikkeling, ketenmobiliteit en circulariteit

Integrale gebiedsontwikkkeling
Onder invloed van de grote druk op de regionale woningmarkt is de ambitie om in De Stationstuinen (Barendrecht-Oost) 3.500 woningen te realiseren voor 2030 (Barendrecht, november 2020). Het plangebied naast het NS-station is in de Woondeal Zuidelijke Randstad benoemd als versnellingslocatie. Voor de gemeente is De Stationstuinen een belangrijke ontwikkeling. Hiermee wordt een inhaalslag gemaakt op de achterstand in sociale huurwoningen. Het wordt een nieuw gemengd gebied, met naast de woningen ook maatschappelijke voorzieningen en de eerder genoemde ontwikkeling van een campus, ruimte voor start-ups en research & development en het beleven van Dutch Fresh Port (vers proeftuin). De verplaatsing en vernieuwing van bedrijven naar Nieuw Reijerwaard geeft ook een impuls aan de modernisering van het AGF cluster.



Compensatie voor onttrekken van bedrijventerrein
Het onttrekken van bedrijventerrein voor woningbouwontwikkeling (transformatie) vereist een aanpassing van het bestemmingsplan. De provincie Zuid-Holland toetst dat aan de Omgevingsverordening. Barendrecht heeft daarom regionaal advies gevraagd aan de MRDH. Daarbij is het Compensatieplan getoetst aan de afwegingskaders (MRDH, Strategie Werklocaties, december 2018) (MRDH, december 2019). Daaruit bleek dat voor de onttrekking van 13,6 hectare hoge milieucategorie agrologistiek bedrijventerrein geen compensatie nodig is. Voor andere onderdelen van de gebiedsontwikkeling is wel provinciale instemming noodzakelijk.

Op 17 maart 2021 heeft de bestuurscommissie Economisch Vestigingsklimaat aan Barendrecht geadviseerd over het in kaart brengen van kansen voor beter benutten en intensivering, de werkmilieus, de samenwerking van de campus met World Horti Center (Westland) en het Horti Science Park (Lansingerland) en de inpassing van mogelijke detailhandel en zelfstandige kantoren (MRDH, maart 2021).

Woningbouwimpuls en Versnellingsgelden
In het kader van de Woningbouwimpuls (3e tranche) ontvangt Barendrecht een financiële bijdrage van het Rijk voor de realisatie van de woningen in de Stationstuinen. In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) van juni 2022 is echter besloten nog geen bijdrage toe te kennen voor de versnellingsgelden; mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn ter ondersteuning van die woningbouwopgaven. In het najaar volgt een herkansing van die aanvraag, indien bezwaren kunnen worden weggenomen.

Barendrecht heeft bij de MRDH geïnformeerd naar co-financierings-mogelijkheden voor extra parkeerplaatsen en hubs, en de ontsluiting van Ziedewij en Gebroken Meeldijk. Op grond van de subsidieverordening van de MRDH zijn deze echter subsidiabel, omdat het bewonersparkeren betreft en wegen die geen onderdeel uitmaken van het metropolitaan basisnetwerk wegen.

Ketenmobiliteit
De gebiedsontwikkeling van de Stationstuinen leidt tot extra aandacht voor een optimaal gebruik van het station Barendrecht. MRDH bereidt een *Uitvoeringsprogramma Ketenmobiliteit op ov-knooppunten* voor als onderdeel van het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit (IPVa).

Daarom is er gekeken naar de opgave(n) om de kwaliteit voor dit knooppunt te verbeteren. De aandachtsgebieden daarbij zijn:

- Lokale ontsluiting: goede loop- en fietsroutes om het invloedgebied van station te vergroten.
- Fietsparkeren: voldoende en veilige plekken op de juiste plekken.
- P+R: voor ov-gebruikers en beperkt voor direct omwonenden (liever lopen en fietsen);
- Kwaliteitsbeleving: waardering van het knooppunt door reizigers met minimaal een 7 draagt bij aan 'klantenbinding' en bevordering ov-gebruik
- Mobiliteitsdiensten: zoals taxi, deelfietsen, deelauto's etc, naar behoefte en als derden bereid zijn de diensten te exploiteren.

De MRDH en gemeente Barendrecht verkennen de mogelijkheden in een startnotitie over de knooppuntontwikkeling. Uit een eerste analyse komt naar voren dat de bereikbaarheid per fiets en voetganger aan de noordwestelijke entree verbeterd kan worden. Bewegwijzering en eventuele aanpassingen aan het stratennetwerk zouden dit kunnen verhelpen.

De grootste opgave voor dit knooppunt is echter de P+R. De capaciteit is te laag voor het aantal gebruikers en de vraag naar P+R plekken zal de komende jaren alleen maar toenemen door de gebiedsontwikkeling. Barendrecht heeft ook het idee om het terrein in de avond na de spitsuren te gebruiken als parkeerplaats voor de bewoners van Stationstuinen. Uitbreiding is geen optie vanwege de hoge kosten, en een dubbelgebruik heeft het aanzienlijke risico dat het terrein nog voller komt te staan en er geen ruimte meer is voor de ov-reizigers. Het invoeren van betaald parkeren op het P+R dek en in de nieuwe woonwijk, zijn de eerste twee belangrijke stappen die gezet worden in het ontmoedigen van gebruikers die van dichtbij komen.

Circulariteit
De Reststromenhub is het centrale concept voor circulariteit op Dutch Fresh Port. In de voedselketen vóórdat de producten in de winkel belanden, vindt namelijk 40 procent van de verspilling plaats. Bij het aanpakken van circulariteit is het 'cascaderen' van belang (de Ladder van Moerman), waarbij voor iedere reststroom wordt gekeken hoe deze maximaal kan worden 'verwaard'. De laagste trede is storten, gevolgd door verbranden. Daarboven zijn er verschillende hergebruik (recycle) en opwaardeer (upcycle) mogelijkheden.

De Reststromenhub van Dutch Fresh Port is een concept van Stichting Voedselverspilling en Provincie Zuid-Holland. Het is een digitale marktplaats tussen aanbieders (ontdoeners) en afnemers. Vanuit MKB deal van PZH wordt dit verder uitgewerkt. Hiervoor worden de verschillende reststromen in kaart gebracht en verwaardingsmogelijkheden verkend. De afronding daarvan vindt voor de zomer van 2023 plaats.

De daadwerkelijke uitwisseling van reststromen moet slim logistiek en lokaal worden uitgevoerd om kosten en milieueffecten positief te laten blijven. Daarnaast moet regelgeving en certificering rondom hergebruik worden aangepast om de verwaarding breed toepasbaar te maken. Voor kleinere bedrijven en start-ups zijn dit ingewikkelde en kostbare randvoorwaarden die goed collectief zouden kunnen worden opgelost.

Dutch Fresh Port wil:
Een duurzame ontwikkeling van Dutch Fresh Port, zowel als energieleverende hub als toonaangevend in circulariteit.
Dutch Fresh Port gaat:
De Kansenkaart Duurzaam DFP verder implementeren en een Reststromenhub organiseren ter vermindering van voedselverspilling.
Dutch Fresh Port vraagt de MRDH:
Inzet van een kennisvoucher Next Economy bedrijventerreinen, voor het ontwikkelen van Parkmanagement 2.0 ter ondersteuning van de thema's Energie en Circulariteit.

8. De organisatie van Dutch Fresh Port

Dutch Fresh Port
Dutch Fresh Port is de merknaam van het agrologistieke cluster in Barendrecht en Ridderkerk. Het een samenwerking van publieke partijen, private partners en onderwijsinstellingen die gezamenlijk werken aan een gemeenschappelijk doel. Na de huidige bestuurlijke afspraken (2021-2023) kan de samenwerking mogelijk doorontwikkelen naar een rechtspersoon, bijvoorbeeld in de vorm van een gebiedscoöperatie. Daarin kunnen dan ook regelingen in worden ondergebracht, gericht op samenwerking en parkmanagement in Nieuw Reijerwaard, Dierenstein, Barendrecht-Oost en Verenambacht. De deelnemende partijen van DFP hebben verschillende rollen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Stuurgroep Dutch Fresh Port
De stuurgroep kent een vaste samenstelling. Namens de overheden zijn dat de portefeuillehouders Economie. De ondernemers worden vertegenwoordigd door een afvaardiging van VBO Fresh Port. De Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard wordt in de stuurgroep vertegenwoordigd door een lid van het dagelijks bestuur. De stuurgroep (en het gebiedsteam) hebben met de vaststelling van de bestuurlijke afspraken op 1 februari 2021 een formelere status gekregen. Het voorzitterschap rouleert.

Gebiedsteam Dutch Fresh Port
Het gebiedsteam operationaliseert de ambities van en de bestuurlijke afspraken. Dat bestaat uit het voorbereiden en adviseren van bestuurders over goede besluitvorming in de stuurgroep en het trekken van inhoudelijke opgaven geoperationaliseerd in bouwstenen en concrete projecten. De inzet van het gebiedsteam wordt aangevuld met een aantal projectleiders op verschillende initiatieven.

Financiën van Dutch Fresh Port
De betrokken partijen hebben zich gecommitteerd aan een financiering van activiteiten voor de periode 2021-2023. De begroting is € 2.280.000, waarvoor de overheden jaarlijks €550.000 beschikbaar stellen.

Bronnen

Barendrecht. (november 2020). *Gebiedsvisie De Stationstuinen.*

Birch. (oktober 2021). *Campusontwikkeling DFP (presentatie).*

Buck Consultants. (sd). *Impuls en samenwerkingsagenda campussen Zuid-Holland.*

Buck Consultants. (juli 2020). *Vraag en aanbod agrolog.e bedrijventerreinen GPWH.*

Buck Consultants. (maart 2020). *Evaluatie agrofood label Nieuw Reijerwaard.*

Buck Consultants. (november 2021). *Impuls- en samenwerkingsagenda Campussen Zuid-Holland.*

DFP, R. e. (oktober 2021). *Concept opzet Jobcenter DFP.*

Dutch Fresh Port. (2019). *Gebiedsperspectief DFP.*

Dutch Fresh Port. (februari 2022). *Jaarplan DFP.*

Dutch Fresh Port. (februari 2022). *Kansenkaart verduurzaming.*

Dutch Fresh Port. (februari 2022). *Verkenning Reststromenhub.*

Dutch Fresh Port. (oktober 2019). *Onderzoeksvarianten ontsluiting.*

Dutch Fresh Port. (september 2020). *presentatie AB Commissie MRDH.*

Goudappel Coffeng. (december 2020). *Mobiliteitsagenda DFP.*

Lentiz, daVinci en Albada. (december 2020). *MBO Barendrecht in ontwikkeling.*

MoVe, PZH en GPWH. (augustus 2022). *Haven Greenport.*

Move, PZH en GPWH. (januari 2022). *Uitwerking Haven Greenport.*

MRDH. (april 2020). *programma duurzame mobiliteit.*

MRDH. (december 2018). *Strategie Werklocaties.*

MRDH. (december 2019). *TransformatieWijzer Werklocaties.*

MRDH. (december 2021). *Stand van zaken Innovatieprogramma's.*

MRDH. (december 2021). *Uitkomsten onderzoeken campusontwikkeling.*

MRDH. (maart 2021). *aanpak Next Economy bedrijventerreinen.*

MRDH. (maart 2021). *advies Bestuurscommissie EV op compensatieplan.*

MRDH. (september 2020). *Plan van aanpak regionale campusondersteuning.*

Bijlage 1: projectplan Digitalisering MobilityHUB (Alleen BCEV)

Bijlage 2: projectplan Campusontwikkeling (Alleen BCEV)

Bijlage 3: projectplan Dutch Fresh Port Werkt! - LLO (Alleen BCEV)

Mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port

2 december 2020



Kenmerk: 006623.20200813.R2.06

adviseurs mobiliteit

Goudappel Coffeng

Samenvatting Mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port

Elke minuut telt in de planning van bedrijven in het AGF cluster. Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde om Dutch Fresh Port (DFP) effectief en optimaal te ontwikkelen tot toonaangevend, duurzaam en innovatief gebied. Een goede bereikbaarheid en mobiliteit van het gebied is een essentieel element in het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat op DFP. De zes betrokken partijen binnen DFP zijn de gemeenten Ridderkerk, Barendrecht en Rotterdam, GR Nieuw-Reijerwaard, Provincie Zuid-Holland en VBO-Freshworld. Deze partijen hebben gezamenlijk vanuit de ambitie van Dutch Fresh Port de Mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port opgesteld.

Positionering Mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port
Deze mobiliteitsagenda bevat de opgaven en mogelijke maatregelen om de komende jaren Dutch Fresh Port multimodaal bereikbaar te houden voor goederen en personeel. De agenda is een weergave van wat de zes partijen gezamenlijk willen vanuit het oogpunt van mobiliteit en bereikbaarheid. De agenda is nog niet uitgewerkt om antwoord te geven op de vraag hoe de maatregelen en projecten kunnen worden gerealiseerd en wat de ruimtelijke en financiële impact is.

Aan de hand van de agenda is het mogelijk om de maatregelen verder uit te werken. Essentieel bij die uitwerking is het betrekken van andere stakeholders zoals Rijkswaterstaat, MRDH, Havenbedrijf Rotterdam en het Waterschap. Ook zal in een nadere uitwerking met een bredere blik naar de maatregelen moeten worden gekeken om de impact op de omgeving in beeld te krijgen. Aan de hand van die nadere uitwerking kan vervolgens definitieve besluitvorming plaats vinden.

De opgaven: waar gaan we aan werken?
De ligging van Dutch Fresh Port in de Rotterdamse regio, naast knooppunt Ridderkerk en nabij de Rotterdamse haven biedt veel kansen om van het gebied een ideale vestigingsplaats voor bedrijven in de Agri Vers Food-logistieke sector te maken. Er zijn veel uitdagingen om deze kansen te benutten. De afwikkeling van de logistieke transporten, verkeersbewegingen van werknemers, transporteurs, bezoekers en bewoners geven een hoge druk op het wegennet. Het bieden van alternatieven in de vorm van de fiets en het openbaar vervoer vormt mogelijkheden voor werknemers en bewoners. Daarnaast kan spreiding van de logistieke stromen een verlichting in de spitsuren opleveren.

De zes betrokken partijen binnen DFP hebben het belang van de optimale bereikbaarheid omschreven in de volgende ambitie:
"Dutch Fresh Port is optimaal en multimodaal ontsloten en een innovatief en duurzaam gebied waar wonen, werken en onderwijs samen komen."

Om vanuit mobiliteit invulling te geven aan deze ambitie zijn in de mobiliteitsagenda vijf opgaven benoemd waaraan moet worden gewerkt:
1. Een optimale ontsluiting van de DFP creëren;
2. Tegengaan van overlast door sluipverkeer;
3. Creëren van multimodale bereikbaarheid van de DFP;
4. Oplossen van de problematiek van intern vrachtverkeer;
5. Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP.

Opzet van dit onderzoek
Deze mobiliteitsagenda is tot stand gekomen door te starten met inventarisatie en onderzoek:

- Deskresearch is uitgevoerd: reeds beschikbare onderzoeken en rapportages over mobiliteit en bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port zijn geanalyseerd;
- Bij alle stakeholders verenigd in de stuurgroep Dutch Fresh Port is met interviews informatie opgehaald over hun ambities en de kansen en knelpunten die zij zien voor wat betreft de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port;
- Middels een digitale enquête is aan bewoners, werkgevers en werknemers in en om de Dutch Fresh Port gevraagd welke kansen en knelpunten zij zien voor wat betreft de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port;
- Voor 2 specifieke oplossingsrichtingen zijn met het verkeersmodel van de MRDH berekeningen uitgevoerd.

Van opgaven naar maatregelen
Met bovengenoemde werkwijze is onderzocht welke maatregelen kunnen bijdragen aan de gezamenlijke opgaven van de Dutch Fresh Port. Deze maatregelen komen voort uit de deskresearch en gesprekken met stakeholders. Per maatregel zijn de effecten (positief en negatief) door ons op hoofdlijnen verkend, is aangegeven welke bijdrage de maatregel levert aan de opgaven van de DFP en is een indicatie gegeven van de complexiteit van uitvoering. Concluderend is per maatregel een suggestie gedaan voor de actie die in gang kan worden gezet om met de maatregel aan de slag te gaan en op welke termijn dit mogelijk is.

De gepresenteerde lijst met maatregelen is een pakket dat tot stand is gekomen op basis van de deskresearch en gesprekken met stakeholders. Dit document laat zien op welke wijze deze maatregelen bijdragen aan de gezamenlijke ambities van de DFP. Sommige maatregelen hebben ook negatieve effecten op andere aspecten zoals leefbaarheid. Of zijn kostbaar, lastig ruimtelijk inpasbaar of vergen nader overleg met andere partijen. Daarom is nadere uitwerking van deze maatregelen noodzakelijk.

Hoe verder met deze agenda?
Per maatregel is aangegeven welke actie genomen kan worden om aan realisatie ervan te werken. De Stuurgroep Dutch Fresh Port kan daartoe besluiten en daarvoor een actiehouder benoemen. Op die manier kan de mobiliteitsagenda worden gebruikt als 'levend' document.

Het kan zijn dat de stuurgroep Dutch Fresh Port na nadere uitwerking of door afweging van voor- en nadelen ervoor kiest om één of meerdere maatregelen niet uit te voeren. In dat geval kan gezocht worden naar alternatieve maatregelen om aan de overkoepelende opgaven te werken.

Op de volgende pagina is het samenvattende overzicht van nader uit te werken maatregelen gepresenteerd.

#	Maatregel	Beschrijving	Actie	Bijdrage opgaven
1	Nieuwe aansluiting A15 / A16	Nieuwe halve aansluiting op A15 / A16 in zuidelijke richting	• Agenderen in de MIRT Oeververbindingen als te onderzoeken maatregel om knelpunten op A15/A16 op te lossen. Daarnaast koppeling leggen met programma MoVe. • Visievorming over effecten van deze maatregel op de interne verkeersstromen in Ridderkerk. • Uitwerken ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid.	1, 2
2	Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam	Vervoer van goederen per trein in plaats van per vrachtwagen via de Coolport.	Verder uitwerken van de mogelijkheden om via rail de DFP te bevoorraden. De verbinding van Coolrail uitbreiden naar andere landen	1
3	Reefer hub op de DFP	Een hub op de DFP waar 's nachts reefers kunnen worden gebracht om overdag over de DFP te verspreiden. Daarmee kan de druk op de A15 overdag worden beperkt.	Onderzoek naar aantal reefers vervoer tussen haven en DFP, locatie van de hub en bij positief resultaat: uitvoering	1, 4
4	3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	1, 2, 3, 4, 5
5	Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam	Modal shift verbinding tussen haven en de DFP realiseren met een nieuwe railverbinding.	Railverbinding tussen haven en DFP agenderen / onderzoeken	1
6	Connected transport	Doorstroming op de Verbindingsweg verbeteren met verkeersmanagement oplossingen	Pilot uitvoeren van connected transport op de Verbindingsweg	1, 4
7	Knips	Tijdelijke en/of gedeeltelijke afsluiting van wegen om sluipverkeer daar tegen te gaan.	Monitoren overlast door sluipverkeer. Als verkeer en overlast toeneemt, op korte termijn tijdelijke afsluitingen verkennen.	2
8	HOV-verbinding Ridderkerk en station Barendrecht	Een HOV-verbinding als aanvulling op de HOV-verbindingen naar Rotterdam (Zuidplein en Kralingsezoom)	Agenderen van een HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht bij RET, MRDH	3
9	Mobiliteitshubs op de DFP	Multimodale bereikbaarheid van DFP verbeteren door overstaphubs te creëren	Studie doen naar mobiliteitshubs op de DFP	3
10	Deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	Aanbieden van deelmobiliteit in de DFP om werknemers, werkgevers en bezoekers minder afhankelijk van de eigen auto te maken.	Verder ontwikkelen en uitvoeren van deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	3
11	Shuttle diensten	vanuit bedrijven gezamenlijk georganiseerd vervoer van werknemers naar Rotterdam Zuid.	Uitvoeren van de shuttle diensten met mobiliteitsaanbieders	3
12	Automatisch vervoer last mile	Automatisch vervoer als verbinding tussen station Barendrecht en bedrijven in de DFP	in samenspraak met MRDH verkennen of er potentie voor een dergelijk systeem in de DFP is	3
13	Vrachtwagenparkeerplaats	Een locatie op de DFP waar vrachtwagens geparkeerd kunnen worden, voor langere tijd.	Mogelijkheden onderzoeken van een vrachtwagenparkeerplaats op meerdere locaties	4
14	Centraal meldpunt	Locatie waar chauffeurs zich melden en wachten tot zij naar de bedrijven kunnen rijden om te voorkomen dat vrachtwagens niet onnodig parkeren op ongewenste locaties.	Verkennen van mogelijkheden en locaties centraal meldpunt vrachtwagens	4
15	Voorzieningen voor voetgangers	Voetgangersvoorzieningen langs de bedrijfslanen op de DFP	Inpassing van voetpaden bij de aanleg van wegen in Nieuw Reijerwaard	5
16	Fietsinfrastructuur	Fietsbereikbaarheid verbeteren door de aanleg van goede en veilige fietspaden.	Borgen dat de fietsroutes niet conflicteren met vracht- en personenverkeer	5

Inhoudsopgave

Waarom een mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port? 6

Belang van de Dutch Fresh Port 7

Ambities voor mobiliteit 8

Onderzoeksopzet en opbouw mobiliteitsagenda 9

De opgaven 10

- *Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren* *11*
- *Opgave 2: Tegengaan van overlast door sluipverkeer* *26*
- *Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP* *29*
- *Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer* *38*
- *Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP* *46*

Conclusie en mogelijke maatregelen 54

Bijlage 1: Modelstudie

Waarom een mobiliteitsagenda Dutch Fresh Port?

Bereikbaarheid is essentieel voor doorontwikkeling Dutch Fresh Port
De Dutch Fresh Port (DFP) is een samenwerkingsverband waarin de gemeenten Rotterdam, Ridderkerk en Barendrecht, de provincie Zuid-Holland, GR Nieuw Reijerwaard en ondernemers uit het gebied participeren. De DFP bestaat uit de bedrijventerreinen Nieuw Reijerwaard, BT-Oost en Verenambacht. Voor de doorontwikkeling van het gebied wordt door de DFP gewerkt aan het opstellen van een integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda.

Mobiliteit speelt een essentiële rol in het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat binnen de Dutch Fresh Port. In de conceptversie van de integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda is daarover de ambitie opgenomen dat het gebied optimaal en multimodaal ontsloten is en het een innovatief en duurzaam gebied is waar wonen, werken en onderwijs samen komen.

De goede bereikbaarheid van het gebied is een grote meerwaarde van de DFP. Met de ligging van het gebied aan de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht, gelegen naast knooppunt Ridderkerk waar de snelwegen A15 en A16 bij elkaar komen en de nabijheid van de Rotterdamse haven is de DFP een ideale vestigingsplaats voor bedrijven in de Agri Vers Food (AVF)-logistiek sector. Naast deze bedrijven in de logistiek en AVF krijgen wonen en werken in deelgebied De Stationstuinen een plaats. Tegelijkertijd wordt ook bedrijventerrein Cornelisland (direct ten noorden van de A15) doorontwikkeld.

Gezamenlijke inspanning vereist
Veel kansen, maar ook uitdagingen als het gaat om de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port: veel logistiek transport, verkeersbewegingen van werknemers, transporteurs, bezoekers en bewoners van het gebied en beperkte restcapaciteit op het huidige wegennet. Maar ook veel fiets- en OV-bewegingen door bewoners en bezoekers van het gebied. De doorontwikkeling van de DFP en het verwezenlijken van de ambities uit de integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda is alleen mogelijk als alle partijen – vertegenwoordigd in de Stuurgroep DFP – samen hun bijdrage leven.

In opdracht van de Stuurgroep Dutch Fresh Port is deze mobiliteitsagenda voor de DFP opgesteld, waarin mogelijke maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn zijn benoemd waarmee de gezamenlijke opgaven kunnen worden ingevuld. Het is aan de Stuurgroep Dutch Fresh Port om te besluiten over uitwerking van deze maatregelen en daar actiehouders aan te koppelen om op die manier te werken aan de gezamenlijke mobiliteitsopgaven.

Leeswijzer
In de hiernavolgende pagina's zijn het belang van de Dutch Fresh Port en de gezamenlijke ambities voor de bereikbaarheid van de DFP uiteengezet. Vervolgens is aangegeven aan welke 5 opgaven gewerkt moet worden om die ambities te verwezenlijken. Deze 5 opgaven zijn uitgewerkt met maatregelen die resulteren in een mobiliteitsagenda.

Belang van de Dutch Fresh Port

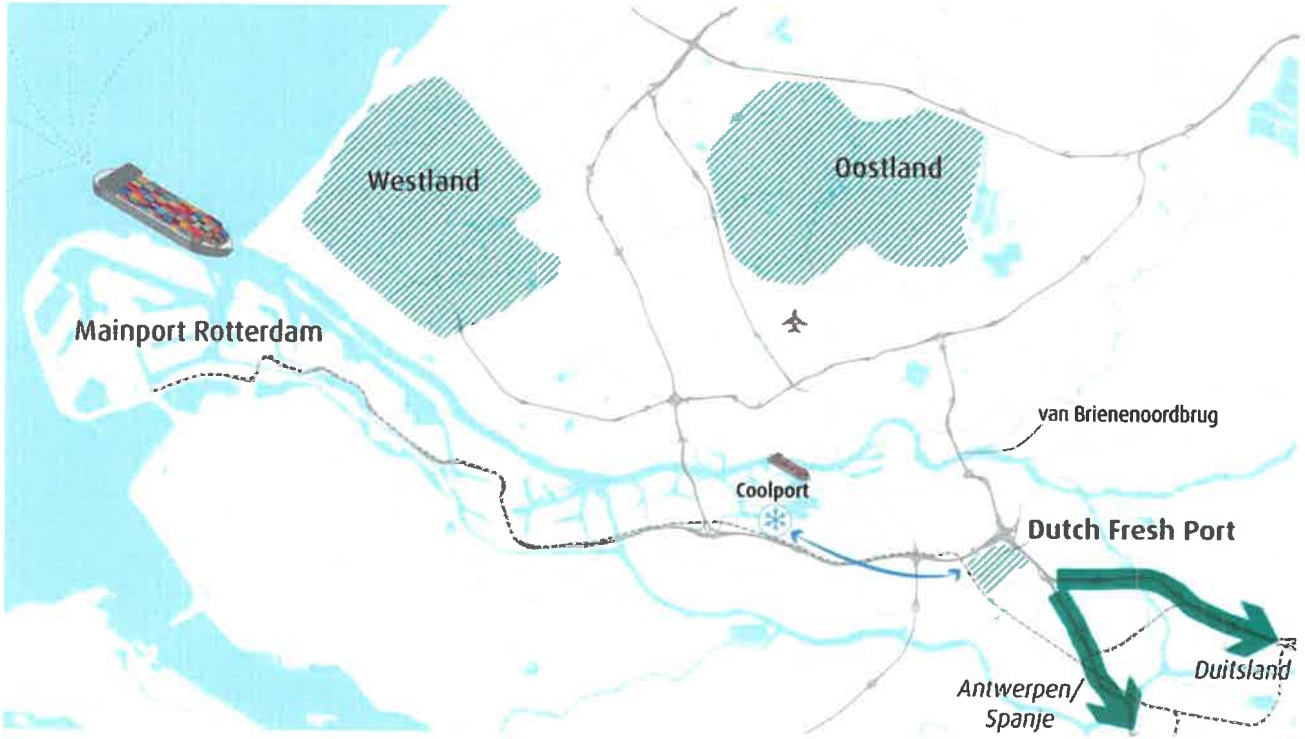
In de Dutch Fresh Port ligt de grootste concentratie van bedrijven in AGF (Aardappelen, Groenten en Fruit) handel en -verwerking in Nederland. De DFP genereert bijna 4 miljard euro omzet; goed voor een kwart van de totale AGF-stromen in Nederland. In het gebied zijn meer dan 3.500 mensen direct werkzaam.

De ligging ten opzichte van productiegebieden in de Greenport West-Holland is in figuur 1 hiernaast afgebeeld. De DFP kent een gunstige positionering ten opzichte van Mainport Rotterdam, die van groot belang is voor import producten.

300.000 koel/vriescontainers passeren de Rotterdamse haven. Daarvan is 50% AGF en in totaal ruim 90% AVF (Agri Vers en Food) gerelateerd. Een van AGF tot AVF verbreed cluster van bedrijven op DFP is in 2030 een nog sterkere economische pijler in de concurrentiekracht van Mainport en Greenport.

Onderlinge handel, het bieden van een totaalassortiment op één plek en samenwerking op het gebied van logistiek en innovatie bieden de bedrijven clusterkracht. Het belang daarvan is hoog gelet op de aard van producten (vers)

Bron: Concept Integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda DFP, februari 2019



Figuur 1. Internationaal en regionaal belang van de DFP

Ambities voor mobiliteit

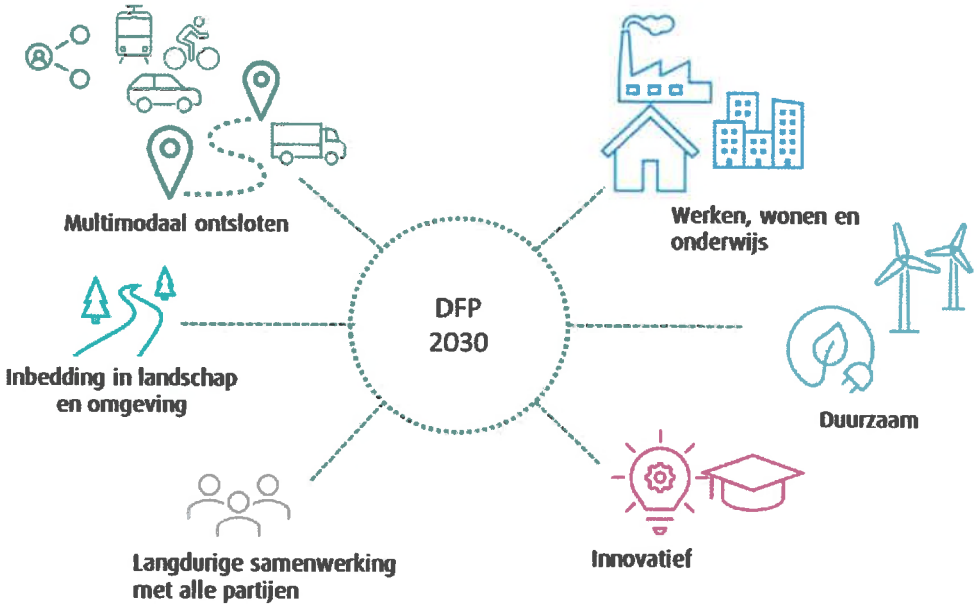
In de conceptversie van de Integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda DFP is het belang van een optimale bereikbaarheid van de DFP beschreven. Als ambitie is gesteld dat de DFP optimaal en multimodaal ontsloten is en dat het een innovatief en duurzaam gebied wordt waar wonen, werken en onderwijs samen komen.

Daarnaast is een aantal concrete doelstellingen geformuleerd op het gebied van mobiliteit.

Doelen 2030:

- DFP in zijn geheel is een **optimaal ontsloten** gebied. Naast de hoofdinfrastructuur dragen **innovatieve en duurzame voorzieningen** voor vrachtverkeer, als parkeervoorzieningen, bewegwijzering en verkeersmanagementsystemen, bij aan de meest efficiënte aan- en afvoerstromen.
- Dutch Fresh Port is voor medewerkers een **aantrekkelijk en goed bereikbaar** gebied. Overheden en bedrijven verzorgen samen een **optimale meest duurzame mix van vervoersmodaliteiten** als auto, fiets en spoor;
- DFP onderscheidt zich als het meest **innovatieve en duurzame agro-logistieke cluster** in Nederland en daar buiten. Als op geen andere vergelijkbare locatie biedt het cluster bedrijven de kans op gezamenlijke pilots en innovaties op het gebied van slimme agrologistiek, digitalisering, verkeersmanagementsystemen, automatisering etc.
- DFP kent als **integraal gebied** een **homogene, moderne, vitale en aantrekkelijke uitstraling** met een dito imago waar zowel bedrijven, bezoekers als passanten met genoegen een plek vinden voor werk, vrije tijd en/of **doorreis**.

Bron: Concept Integrale gebiedsvisie en ontwikkelagenda DFP, februari 2019



Onderzoeksopzet en opbouw mobiliteitsagenda

Inventarisatie en onderzoek
Deze mobiliteitsagenda is tot stand gekomen door te starten met inventarisatie en onderzoek:

- Deskresearch is uitgevoerd: reeds beschikbare onderzoeken en rapportages over mobiliteit en bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port zijn geanalyseerd;
- Bij alle stakeholders verenigd in de stuurgroep Dutch Fresh Port is met interviews informatie opgehaald over hun ambities en de kansen en knelpunten die zij zien voor wat betreft de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port;
- Middels een digitale enquête is aan bewoners, werkgevers en werknemers in en om de Dutch Fresh Port gevraagd welke kansen en knelpunten zij zien voor wat betreft de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port;
- Voor 2 specifieke oplossingsrichtingen zijn met het verkeersmodel van de MRDH berekeningen uitgevoerd.

5 opgaven
Analyse van deze verzamelde informatie heeft geleid tot de definitie van 5 opgaven waaraan gewerkt moet worden om de mobiliteitsambities van de Dutch Fresh Port:

1. Een optimale ontsluiting van de DFP creëren;
2. Tegengaan van overlast door sluipverkeer;
3. Creëren van multimodale bereikbaarheid van de DFP;
4. Oplossen van de problematiek van intern vrachtverkeer;
5. Borgen van de verkeersveiligheid in de DFP.

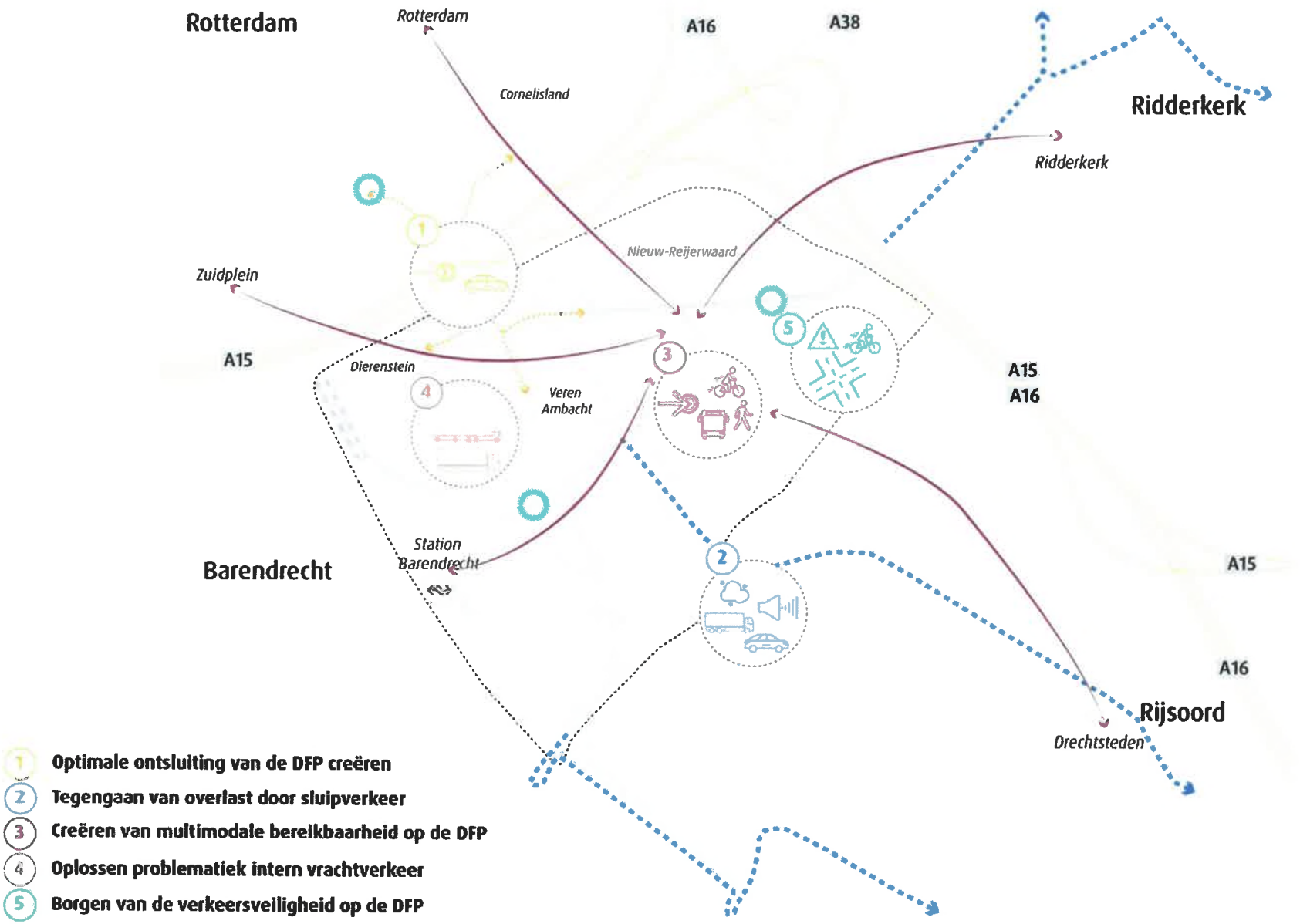
Opbouw agenda
Het vervolg van dit document is per opgave opgebouwd. Voor iedere opgave:

- Starten we met een beschrijving van de opgave;
- Geven we een overzicht van relevante ontwikkelingen met betrekking tot de opgave;
- Geven we een overzicht van potentiële kansen en oplossingen voor de betreffende opgave;
- Presenteren we vervolgens iedere kans of oplossingsrichting met:
    - Een korte beschrijving van de kans of oplossingsrichting;
    - De te verwachten effecten;
    - Het verwachte oplossend vermogen op de opgave;
    - Een inschatting van complexiteit en kosten;
    - De benodigde actie en de termijn.

Voor iedere opgave worden op deze manier de kansen en oplossingsrichtingen en te nemen acties beschreven. Sommige oplossingsrichtingen dragen bij aan meerdere opgaven. In het totaaloverzicht aan het einde is dit weergegeven.

Resultaat is een agenda met een overzicht van maatregelen en de bijdrage daarvan aan de gezamenlijke opgaven. Deze lijst kan ter besluitvorming aan de stuurgroep Dutch Fresh Port worden voorgelegd, zodat afspraken over de uitwerking kunnen worden gemaakt en dit de gezamenlijke agenda wordt waarmee alle partijen werken aan een optimaal bereikbaar gebied.

De opgaven:



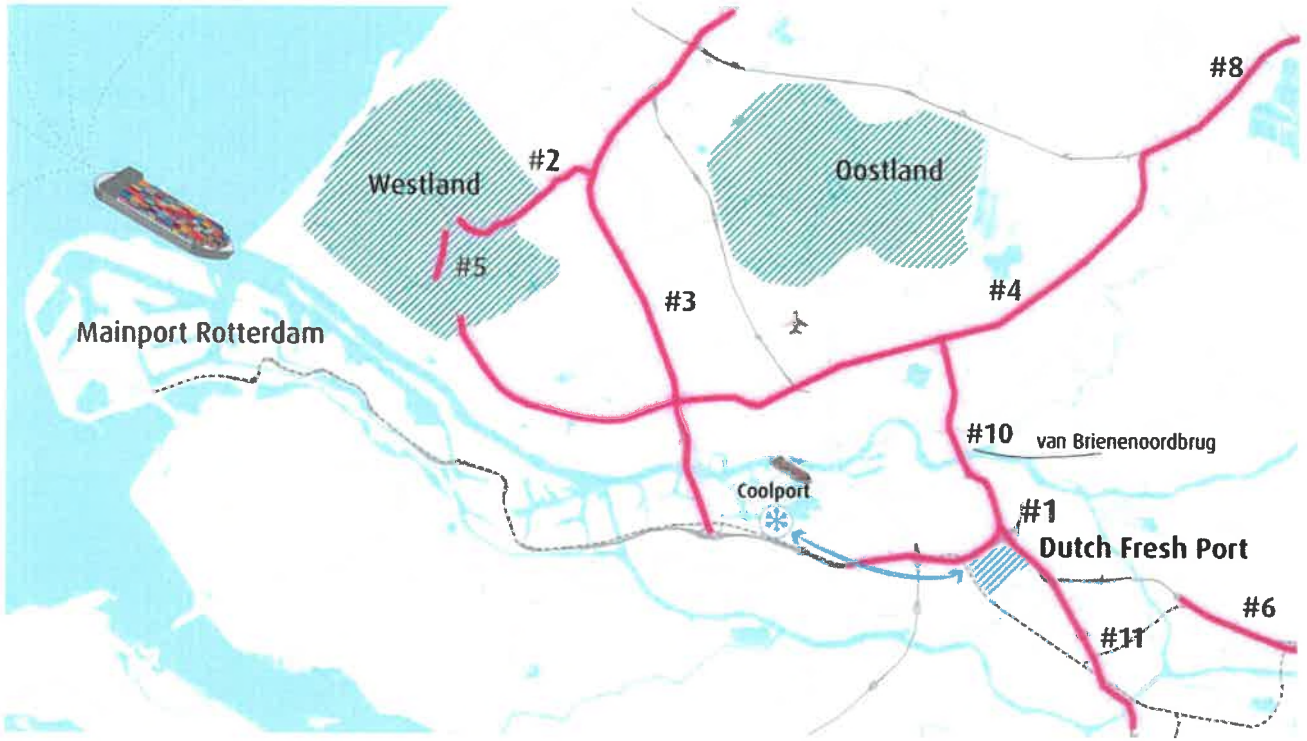
Figuur 2. De opgaven van de DFP

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Situatie op het hoofdwegennet

De snelwegen rond de Greenport en Mainport Rotterdam hebben veel te maken met congestie. Zo ook rond de DFP: het knooppunt tussen de A15 en A16 is een groot knelpunt van doorstroming voor de landelijke Greenports. Het staat op nummer 1 op de lijst van de 11 prioritaire opgaven van het nationaal netwerk (BUCK, 2020). Andere knelpunten zijn de Van Brienenoordbrug (10), de A16 richting Moerdijk (11) en de A15 tussen Alblasserdam en Gorinchem (6).

Nr.	Opgaven doorstroming (hoofd)wegen met de hoogste prioriteit volgens Greenport Nederland
1	A15/A16. IJsselmonde/Knooppunt Ridderkerk
2	N222/N211. Traject Veilingroute
3	A4. Traject Amsterdam - Rotterdam
4	A20. Traject Maasdijk - Gouda
5	N213. Maasdijk - Naaldwijk
6	A15. Traject Alblasserdam - Gorinchem
7	A67/A73. Knooppunt Zaarderheiken
8	A12. Gouda - Oudenrijn
9	A44/A4/N206/N434. Traject Rijnlandroute
10	A16. Van Brienenoordbrug
11	A16. Traject Ridderkerk - Moerdijk



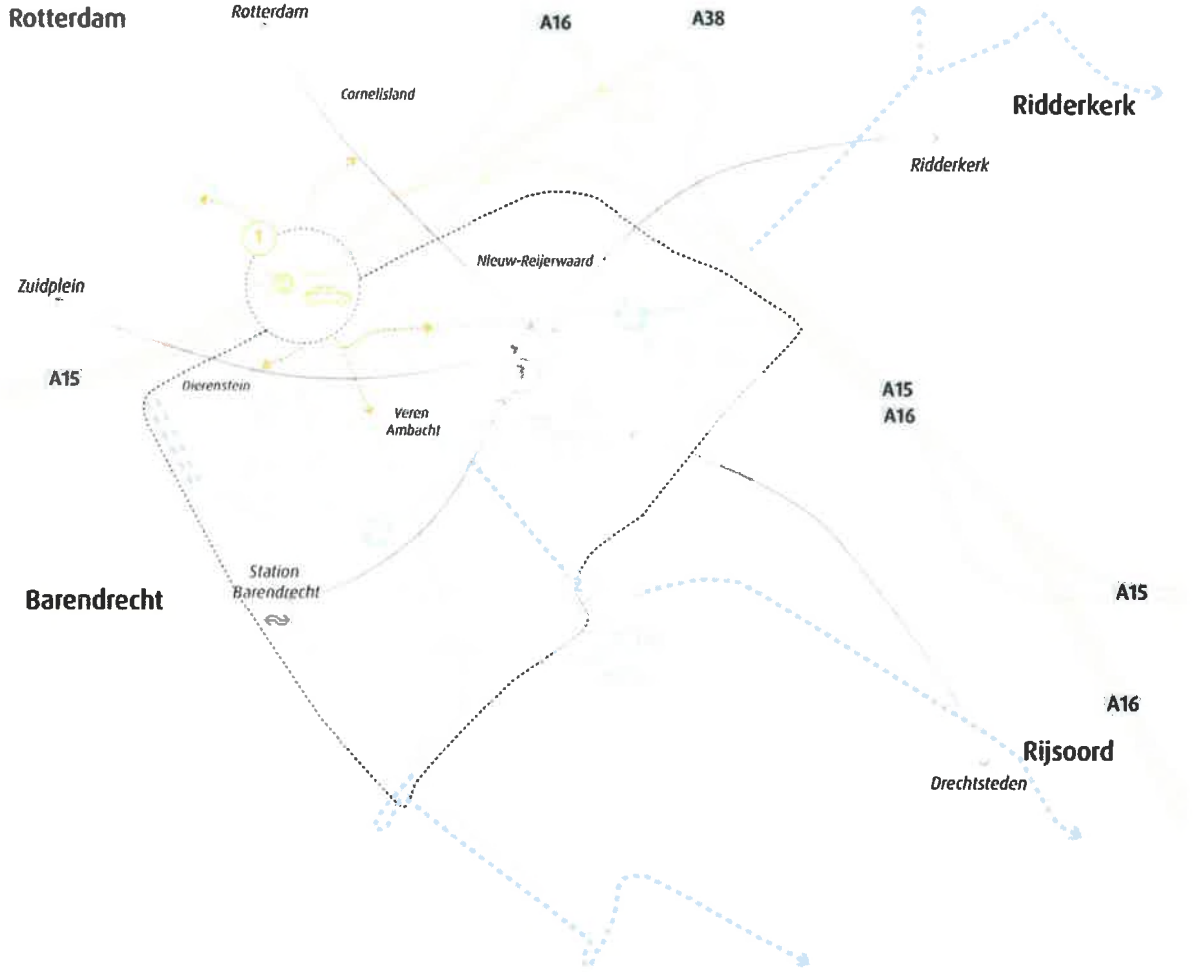
Figuur 3. Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Bronnen: *Buck consultants international, 2020, Quickscan infrastructurele knelpunten Greenport netwerk*
Buck consultants international & MUST Stedenbouw, 2015 Greenports en de wisselwerking met de Mainports

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Ontsluiting van DFP op het hoofdwegennet

De ontsluiting van de DFP op het Rijkswegennet gaat hoofdzakelijk via de IJsselmondse Knoop. In de huidige situatie is er congestie zowel op de toelopende wegen als op de toe- en afrit van de A15. Zowel logistiek als personenverkeer ervaren hier congestie en lange wachttijden. Voor de verdere ontwikkeling van de DFP is het van belang dat de ontsluiting op het Rijkswegennet wordt verbeterd.



Figuur 4. Opgave 1: optimale ontsluiting van de DFP creëren

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

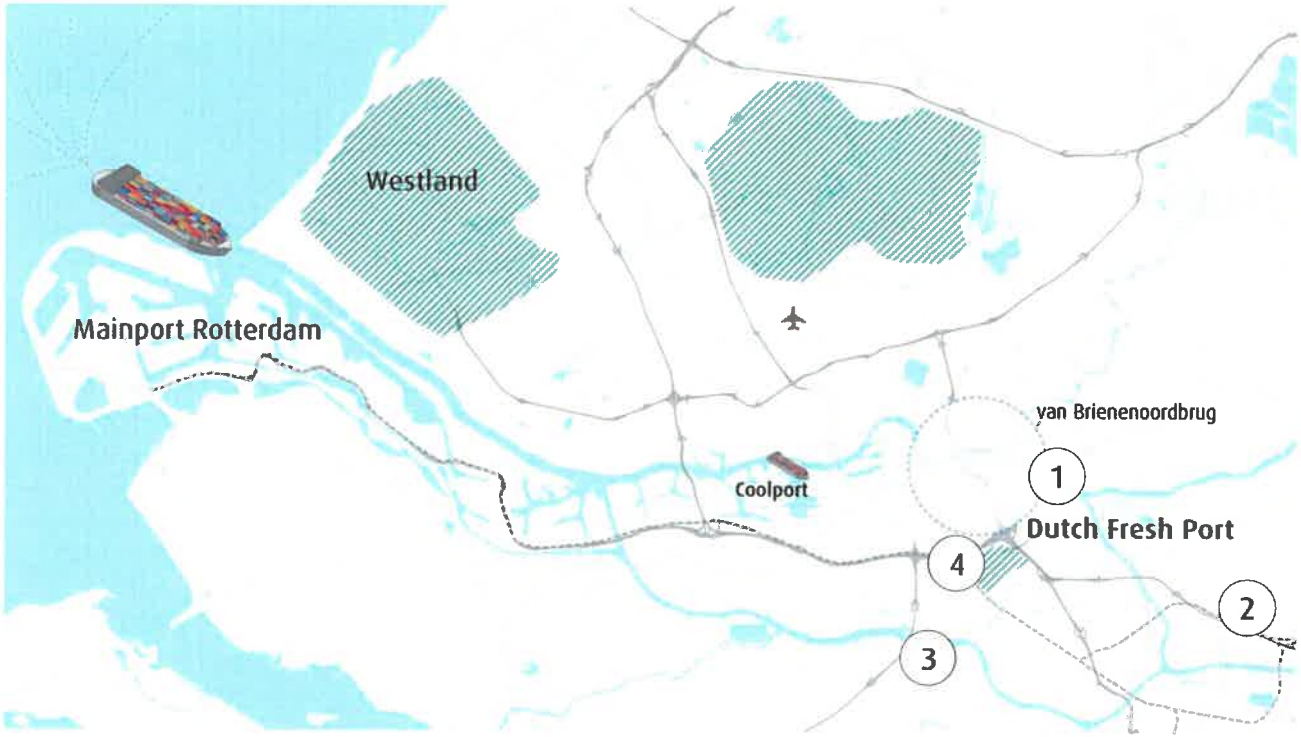
Ontwikkelingen buiten de DFP

1. **MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam:** In de scope van de huidige MIRT-studie Oeververbindingen Rotterdam vallen ook de weefvakken in zuidelijke en noordelijke richting tussen de Van Brienenoordbrug en knooppunt Ridderkerk. (Concept notitie Reikwijdte en detailniveau MIRT-Verkenning; oeververbindingen regio Rotterdam, december 2019)

2. **MIRT-studie A15** tussen Papendrecht en Gorinchem

3. **Beheer en onderhoudsopgave van RWS,** onder andere de Heinenoordtunnel (A29) en de Van Brienenoordbrug (A16) gaan in de komende 10 jaar in groot onderhoud, dat heeft naar verwachting veel vertraging tot gevolg op onder andere de A15.

4. **Studie weefvak A15:** RHDHV doet op dit moment in opdracht van de gemeente Ridderkerk/BAR-organisatie een studie naar de oprit en het weefvak vanaf de Ijsselmondse knoop richting knooppunt Ridderster. Ook de parallelbaan met de A16 en A38 hoort bij de scope van het onderzoek.



Figuur 5. Opgave 1: ontwikkelingen rondom de DFP

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

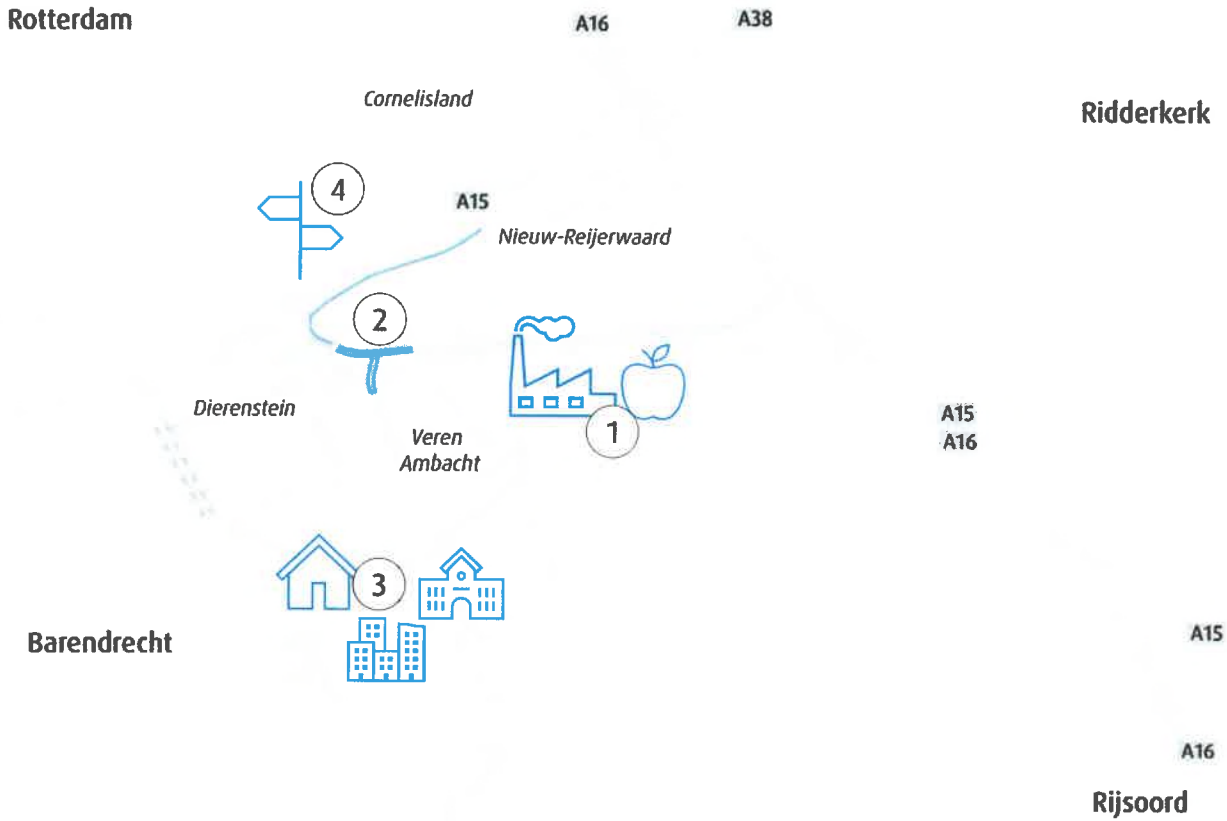
Ontwikkelingen binnen de DFP

1. **Ontwikkeling Nieuw-Reijerwaard:** Bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard wordt ontwikkeld. De druk op de ontsluiting van de DFP naar het Rijkswegennet zal daarmee verder toenemen.

2. **Herinrichting IJsselmondse knoop:** Een ontwikkeling rondom de ontsluiting van de DFP op het Rijkswegennet is het herontwerp van de IJsselmondse knoop. De werkzaamheden worden op dit moment aanbesteed. In 2021 wordt er gestart met de aanpassingen en de verwachte oplevering is eind 2022. De nieuwe vormgeving van de knoop is zo ontworpen dat de toename van het verkeer door de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard kan worden afgewikkeld. Onder meer door fietsverkeer veilig ongelijkvloers te laten kruisen.

3. **Ontwikkeling Stationstuinen:** Er worden plannen gemaakt voor woningbouw, werklocaties en onderwijsplekken nabij het station van Barendrecht. Uit een analyse met het MRDH-verkeersmodel blijkt dat de ontwikkeling van de Stationstuinen zorgt voor een toename van 5-15% verkeer op de Veren Ambachtseweg en de Dierensteinweg van en naar de IJsselmondse knoop. (zie bijlage 1)

4. **Verbeteren bewegwijzering vanaf Rijksweg naar DFP:** De bewegwijzering vanaf het Rijkswegennet naar de verschillende delen van de DFP wordt verbeterd.

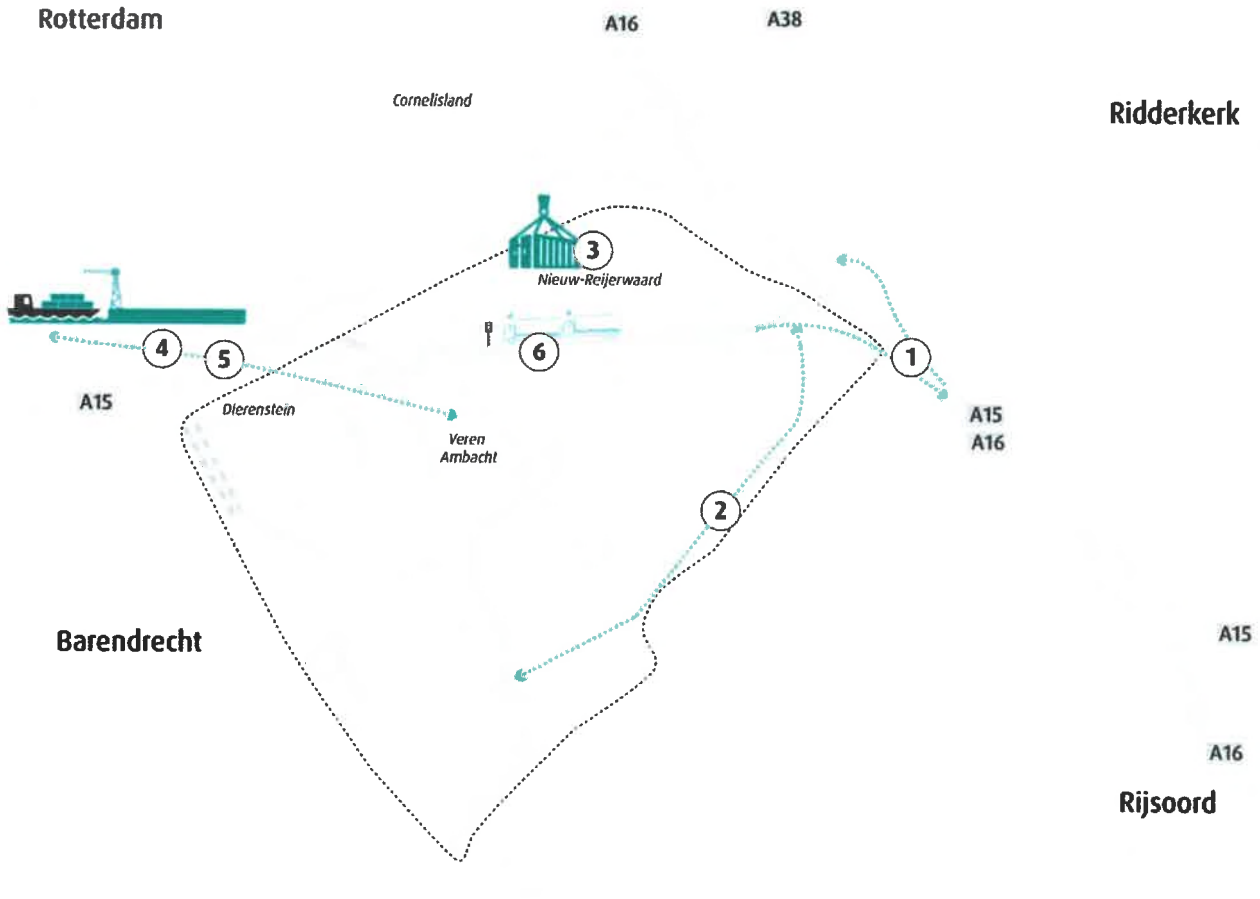


Figuur 6. Opgave 1 ontwikkelingen IJsselmondse knoop, Nieuw-Reijerwaard en de Stationstuinen

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Oplossingen en kansen

1. **Nieuwe aansluiting A15/A16**
2. **Derde ontsluitingsweg DFP**
3. **Reefer hub**
4. **Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam**
5. **Modal shift goederenverbinding DFP - haven Rotterdam**
6. **Pilot Connected transport op de Verbindingsweg**



Figuur 7. Opgave 1: Oplossingen en kansen

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

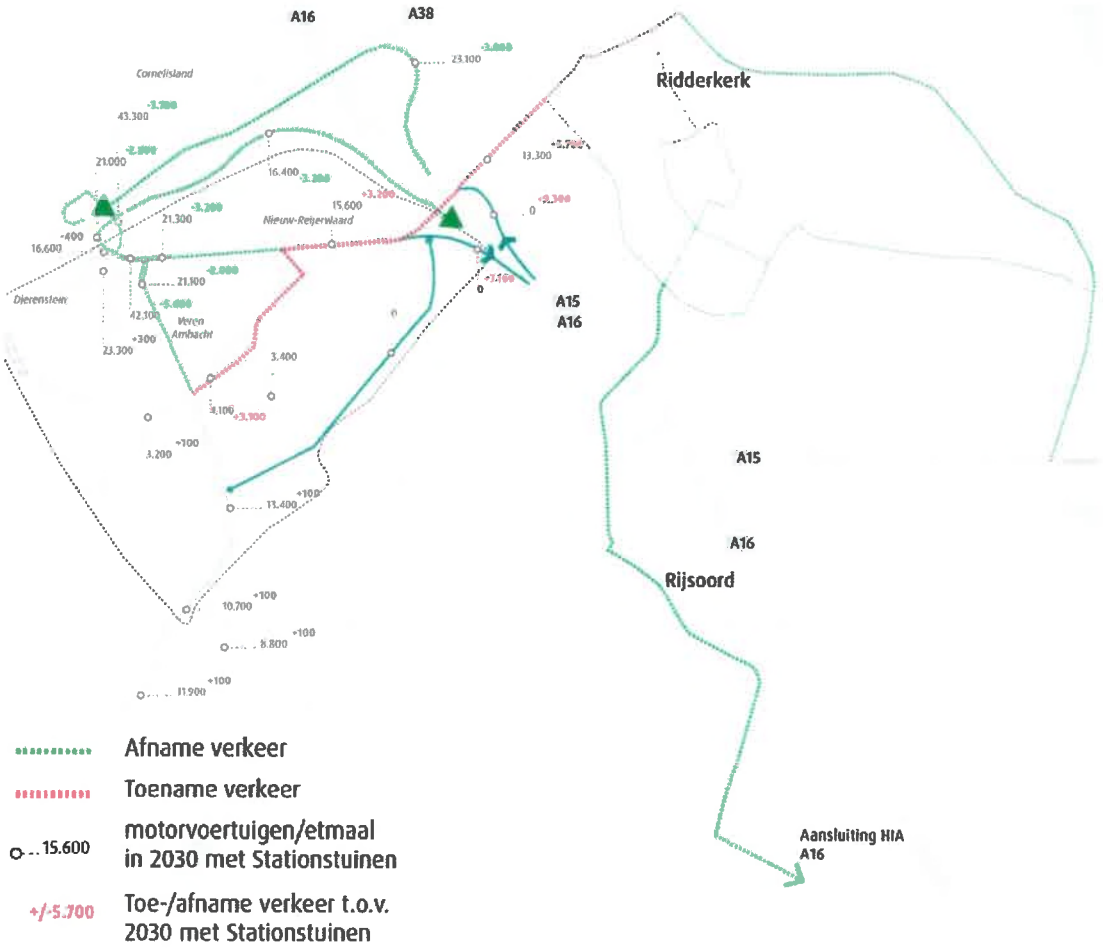
Oplossing/kans: Nieuwe aansluiting A15/A16

Beschrijving

Nieuwe aansluiting op de A15/A16 tussen Ridderkerk en Ridderster: het betreft een toerit in zuidelijke richting en een afrit in noordelijk richting op de parallelbanen van de A15/A16. Een hele aansluiting zal waarschijnlijk niet passen op deze locatie. Omdat het grootste deel van het verkeer in zuidelijke (België, Frankrijk, Spanje) en oostelijke richting (Duitsland, Polen) gaat vanaf de DFP, ligt bij een halve aansluiting een aansluiting van en naar het zuiden/oosten voor de hand.

Effecten:

- **Afname verkeer verbindingsbogen Ridderster:** Deze aansluiting vangt verkeer af dat in de huidige situatie vanuit het oosten en zuiden via de Ridderster van en naar de IJsselmondse knoop wordt geleid. Uit de analyse met het verkeersmodel MRDH 2.6 (zie bijlage 1) zien we dat de nieuwe halve aansluiting zorgt voor een afname van de totale hoeveelheid verkeer op de betreffende verbindingsbogen van de Ridderster tussen de 15% en 17% (zie figuur 8). Dit kan ook effecten hebben op knelpunten van de Van Brienenoordcorridor.
- **Verandering interne verkeersstromen Ridderkerk:** Verder zien we dat de halve aansluiting op de A15/A16 effect heeft op interne verkeersstromen in Ridderkerk, waar met name het verkeer op de Populierenlaan toeneemt. En verkeer afneemt richting de aansluiting van Ridderkerk en Hendrik Ido Ambacht op de A15. Daarnaast zien we een afname van verkeer dat in de huidige situatie vanaf Ridderkerk via Rijsoord naar de aansluiting van Hendrik Ido Ambacht op de A16 rijdt.
- **Robuustere ontsluiting van de DFP op het Rijkswegennet:** door de extra aansluiting is de DFP niet enkel afhankelijk van de IJsselmondse knoop als directe aansluiting op het Rijkswegennet. Het grootste deel van het verkeer gaat richting oostelijke en zuidelijke richting, daardoor is men afhankelijk van de nieuwe aansluiting A15/A16.
- **Doorstroming doorgaand verkeer** Nadere studie is nodig naar de effecten van in- en uitvoegende bewegingen op de doorstroming van het overige verkeer op de A15/A16.



Figuur 8. Effect van de aansluiting A15/A16 in motorvoertuigen per etmaal (referentie met Stationstuinen) en het effect van de op- en afrit

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Oplossing/kans: Nieuwe aansluiting A15/A16

- **Spreiding verkeersdruk over de DFP:** ontlasting IJsselmondse knoop door een afname van verkeer op de Verbindingsweg (-13%), de Veren Ambachtseweg (-9%), de IJsselmondse Randweg (-9%) en de oprit A15 (-15%).
- **Toename verkeersdruk 2e ontsluitingsweg:** Verder zien we dat het verkeer via de 2e ontsluitingsweg van en naar de aansluiting A15/A16 rijdt: een toename van 76% op de 2e ontsluitingsweg en 21% op de Verbindingsweg.

Oplossend vermogen op het verbeteren van de externe bereikbaarheid:

- **Afname verkeer verbindingsbogen Ridderster** heeft effect op het verminderen van de knelpunten op de A15 en A16 (Buck consultants international, 2020). Nader onderzoek is nodig om te bepalen in welke mate dit substantiële effecten op de knelpunten heeft.
- **Terugslageffect op de van Brienenoordcorridor:** de huidige vertraging op de verbindingsbogen heeft een terugslageffect op de van Brienenoordcorridor. Advies is om deze maatregel in te brengen in de MIRT-verkenning oeververbindingen als oplossingsrichting om te onderzoeken of de halve aansluiting substantieel effect heeft op het oplossen van het knelpunt op de corridor.
- **Robuustheid:** De bereikbaarheid van de DFP wordt robuuster wanneer men niet alleen afhankelijk is van de ontsluiting via de IJsselmondse knoop.
- **Ontlasten IJsselmondse knoop:** door het spreiden van het verkeer over de DFP gaat er minder verkeer via de IJsselmondse knoop het Rijkswegennet op.

Complexiteit:
Door de beperkte beschikbare ruimte, de vele rijstroken en de parallelstructuur is sprake van een complexe ruimtelijke en verkeerskundige inpassing op dit traject. Nadere studie is nodig om te bepalen of deze op- en afrit ruimtelijk en verkeerskundig mogelijk is. Op basis van deze studie moet ook blijken hoe deze aansluiting kan worden ingepast en welke functie en vormgeving de aansluiting moet krijgen. Advies is om dit nader uit te werken nadat er overeenstemming is over de nut en noodzaak van de aansluiting A15/A16.

Kosten:
Relatief hoge aanlegkosten vanwege de complexe ruimtelijke inpassing.

Maatregel	Beschrijving	Acties	Termijn
Nieuwe aansluiting A15 / A16	Nieuwe halve aansluiting op A15 / A16 in zuidelijke richting	• Agenderen in de MIRT Oeververbindingen als te onderzoeken maatregel om knelpunten op A15/A16 op te lossen. Daarnaast koppeling leggen met programma MoVe. • Visievorming over effecten van deze maatregel op de interne verkeersstromen in Ridderkerk. • Uitwerken ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid.	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

2

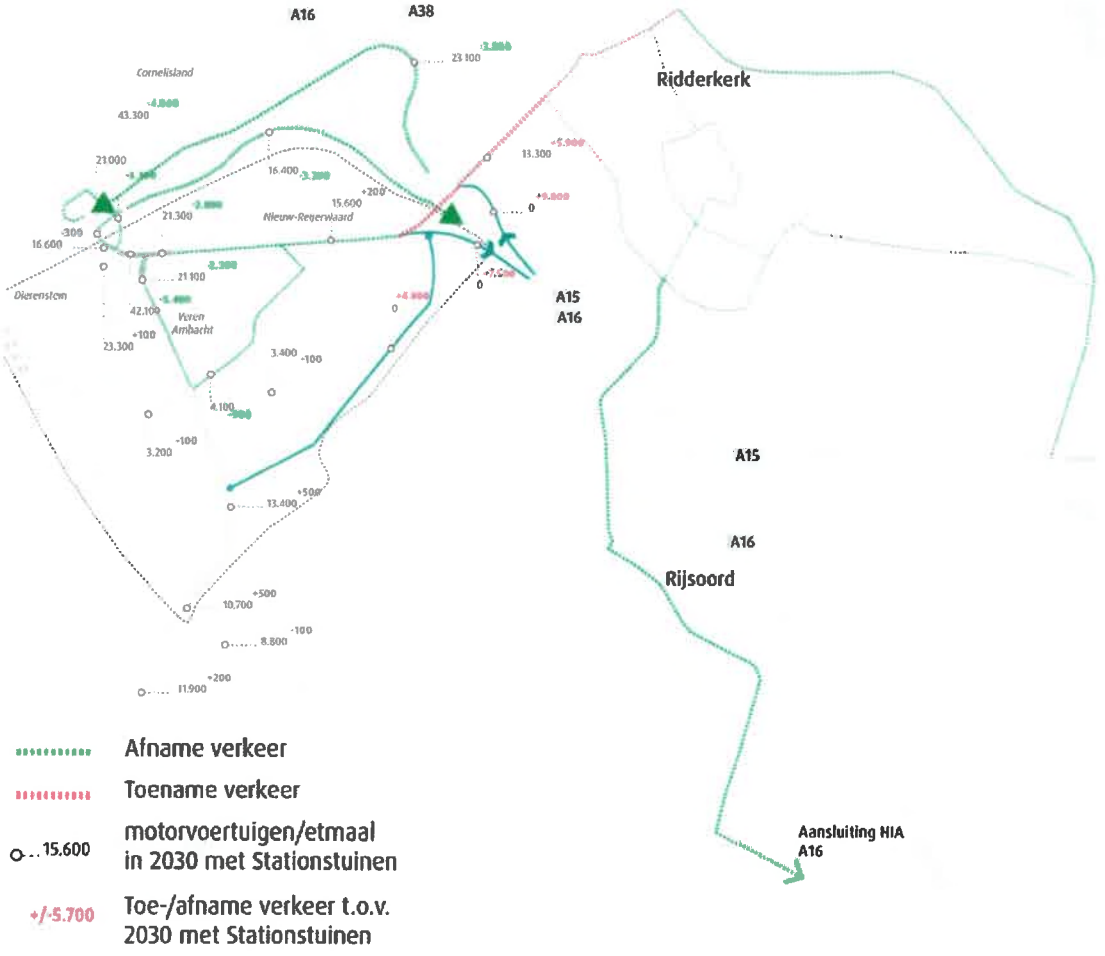
Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16

Beschrijving

3e ontsluitingsweg in combinatie met aansluiting A15/A16: Deze mogelijke weg loopt vanaf de Tuindersweg door de boomgaard en kruist ongelijkvloers met de Rijksstraatweg. Het is een 2x1 weg met 50 km/u als snelheid en sluit direct aan op de eventuele nieuwe aansluiting A15/A16. Bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan Nieuw-Reijerwaard 2012 (PIP 2012) wordt m.b.t. de 3e ontsluitingsweg gesteld dat deze nu niet mogelijk wordt gemaakt, omdat de verkeerskundige noodzaak ervan niet is aangetoond. Om de realisatie van een 3e ontsluitingsweg in de toekomst ook niet onmogelijk te maken is ervoor gekozen om bij de desbetreffende kavels in het zuidelijk deel van het plangebied geen volledig bouwvlak toe te staan, zodat de ruimte beschikbaar blijft. Ten opzichte van het PIP 2012 zijn er in het PIP 2014 geen wijzigingen aangebracht in relatie tot de 3e ontsluiting.

Effecten:

- **Robuuster maken van het interne netwerk:** De derde ontsluitingsweg verbetert de robuustheid van het netwerk op de DFP. Wanneer er elders congestie of calamiteiten zijn, biedt de 3e ontsluitingsweg een alternatief. We zien een afname op de 2e ontsluitingsweg van 55% t.o.v. de variant met alleen de aansluiting A15/A16 en geen 3e ontsluitingsweg.
- **Scheiden van personen- en logistiek verkeer:** De weg biedt ook kansen voor fietsverkeer en OV om niet over het bedrijventerrein te rijden. Met minder menging van zwaar logistiek verkeer en personenverkeer en langzaam verkeer tot gevolg, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid, doorstroming en aantrekkelijkheid van fiets en OV.
- **In combinatie met aansluiting A15/A16:** zijn bovenstaande effecten des te relevanter. Personenverkeer vanuit Barendrecht kan via de 3e ontsluitingsweg naar het Rijkswegennet en belast daarmee niet de interne verkeersstructuur van de DFP.
- **Kruising met Rijksstraatweg:** Inpassing van de 3e ontsluitingsweg gaat ten koste van enkele bestaande woningen aan de Rijksstraatweg. De nieuwe weg kruist de Rijksstraatweg ongelijkvloers, maar kan desalniettemin voor overlast voor omwonenden zorgen.
- **Door het landschap:** De weg zal door of direct langs de boomgaard lopen, dit gebied is onderdeel van het provinciaal landschap.



Figuur 9. Effect aansluiting A15/A16 en 3e ontsluitingsweg

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

2

Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16

Oplossend vermogen optimale ontsluiting van de DFP:

- Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP en voor het zoveel mogelijk scheiden van personenverkeer (auto's, OV en fietsers) en (intern en extern) logistiek verkeer. De 3e ontsluitingsweg draagt daarmee bij aan een optimale ontsluiting van de DFP.
- De aanleg van de weg kent ook nadelige effecten: enkele woningen aan de Rijksstraatweg moeten wijken, de weg kan voor overlast zorgen voor omwonenden en de weg komt langs provinciaal landschap de boogaard te liggen. Dit vraagt om nadere uitwerking waarbij gekeken moet worden naar mogelijkheden voor een goede inpassing, financiering etc.
- Hoe verkeerskundig noodzakelijk een derde ontsluitingsweg is (en in hoeverre de optimale ontsluiting van de DFP ook met alternatieve maatregelen geborgd kan worden), is afhankelijk van met name de volgende – nu nog onzekere – factoren:
    - Komst van een nieuwe aansluiting A15/A16: leidt (in combinatie met de Stationstuinen) tot 75% extra verkeer op Verlengde Voorweg.
    - Ontwikkeling van de Stationstuinen: indien een nieuwe aansluiting A15/A16 wordt gerealiseerd leidt de ontwikkeling van de Stationstuinen tot extra verkeer op Verlengde Voorweg (de 2e ontsluitingsweg) wat tot problemen op die verbinding kan leiden.
    - De ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard: waar vestigt zich welk type bedrijf en hoe wordt met zaken als vrachtwagenparkeren, bufferruimte en de creatie van hub's omgegaan? Dit is nog voor een belangrijk deel onbekend, maar is bepalend voor de hoeveelheid en routering van intern logistiek verkeer. Dat interne verkeer en de mate waarin de vrachtwagen parkeerproblematiek op de ontsluitingswegen nog aan de orde is, is mede bepalend voor de capaciteit om het toekomstig verkeer via de bestaande ontsluitingswegen veilig af te wikkelen.

Complexiteit: enkele bestaande woningen moeten wijken voor de weg en de weg moet ingepast worden in het landschap. Het bouwvlak op Nieuw-Reijerwaard is dusdanig ingetekend dat een 3e ontsluitingsweg niet onmogelijk is gemaakt.

Kosten: Relatief hoge kosten voor de aanleg van de weg vanwege de ongelijkvloerse kruising met de Rijksstraatweg. De kosten van de aanleg zijn wel gereserveerd in de exploitatie van de GRNR.

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

3

Oplossing/kans: Reefer hub

Beschrijving

- **Reefer hub:** Het 's nachts vervoeren van 'reefers', gekoelde containers, van de haven naar de DFP. De reefers worden op een centrale plek in de DFP gelost en aangesloten op elektriciteit. In de ochtend kunnen de reefers vervoerd worden naar de betreffende bedrijven voor de afhandeling.

Effecten:

- **Minder vrachtverkeer op piekmomenten:** Het 's nachts vervoeren van de reefers kan invloed hebben op de congestie overdag op de A15.
- **Stallen van reefers op locatie, bewaking noodzakelijk**
- **Te combineren met de truckparking**

Oplossend vermogen op het verbeteren van de externe bereikbaarheid :

- **Minder verkeer op piekmomenten op de A15:** Het 's nachts vervoeren van de reefers zorgt voor minder verkeer overdag op de A15, wat leidt tot minder congestie tussen de Maasvlakte en de DFP. Het is van belang uit te zoeken hoeveel reefers er in de huidige situatie per dag worden vervoerd tussen de haven en de DFP. Om zo te bepalen welke bijdrage deze maatregel heeft aan de optimale ontsluiting van de DFP.

Complexiteit:
Er is draagvlak bij de benodigde partijen, daarnaast liggen er kansen voor de distributie van bouwmaterialen en personeel naar bouwlocaties in de regio.

Kosten:
Onbekend



Figuur 10. Reefers (koelcontainers) en de opslag daarvan in 'plugs' (bron:https://www.kloosterboer.com/nl/over-ons/nieuws/393-kloosterboer-bouwt-reefer-containerterminal-in-vlissingen)

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Reefer hub op de DFP	Een hub op de DFP waar 's nachts reefers kunnen worden gebracht om overdag over de DFP te verspreiden. Daarmee kan de druk op de A15 overdag worden beperkt.	Onderzoek naar aantal reefers vervoer tussen haven en DFP, locatie van de hub en bij positief resultaat: uitvoering	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Oplossing/kans: Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam

Beschrijving

- **Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam:** Verkennend onderzoek naar modal shift in de verbinding met de Rotterdamse Haven. (onder andere via spoor). Veel producten komen per vrachtwagen uit onder andere Zuid-Europa. Deze stroom van import van goederen zou ook via andere vervoermiddelen kunnen zoals de trein. Coolrail is een dergelijk initiatief die een aantal keer per week van Valencia naar Rotterdam rijdt met 42 containers. Onder andere Bakker Barendrecht is hierbij aangesloten. Er zijn kansen om de verbinding tussen de Rotterdamse haven en Duitsland en Polen te verbeteren.

Effecten:

- **Minder vrachtverkeer over de weg vanuit Spanje:** Zorgt voor een afname in het vrachtverkeer op het Rijkswegennet.
- **Natransport vanaf Coolport naar de DFP:** De containers komen per trein binnen bij de Coolport, vanaf hier moeten de containers worden vervoerd naar de DFP. Kan dus ook tot extra verkeer leiden.

Oplossend vermogen op het verbeteren van de externe bereikbaarheid :

- **Minder congestie Rijkswegen want minder vrachtverkeer:** Zorgt voor een afname in het vrachtverkeer op het Rijkswegennet. Zeker als het natransport vanaf de coolport via rail gaat of op andere tijdstippen plaatsvindt (zie oplossing Reefer hub, pagina 19)

Complexiteit:
Relatief complex, veel partijen bij betrokken ook buitenlandse partijen

Kosten:
Investeringen op het spoorwegennet, ook in de tussenliggende landen tussen Spanje en Nederland



Figuur 11. Coolrail (bron: https://www.coolraileurope.com/en/)

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam	Vervoer van goederen per trein in plaats van per vrachtwagen via de Coolport.	Verder uitwerken van de mogelijkheden om via rail de DFP te bevoorraden. De verbinding van Coolrail uitbreiden naar andere landen	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

5

Oplossing/kans: Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam

Beschrijving

- **Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam:** Het vrachtverkeer dat de DFP in en uitgaat is ook afhankelijk van de ontsluiting via de IJsselmondse Knoop. Veel goederen worden geleverd in de haven van Rotterdam en van daar vervoerd per vrachtwagen naar de DFP. Een oplossingsrichting is een modal shift in de verbinding tussen de DFP en de haven. Onder andere via spoorverbinding vanaf de Waalhaven.

Effecten:

- **Minder wegverkeer tussen de haven en de DFP:** Minder vrachtverkeer over de weg zorgt voor minder verkeer op de Rijkswegen en dat via de IJsselmondse knoop naar/van de DFP gaat.
- **Mindere uitstoot:** Duurzamere vervoermogelijkheden.
- **Betere concurrentiepositie:** Niet alleen afhankelijk van vervoer over de weg.

Oplossend vermogen verbeteren ontsluiting DFP op het Rijkswegennet

- **Minder wegverkeer tussen de haven en de DFP:** Minder vrachtverkeer over de weg zorgt voor minder verkeer op de Rijkswegen en dat via de IJsselmondse knoop naar/van de DFP gaat.

Complexiteit:
Relatief complex doordat er een spoorverbinding moet worden doorgetrokken naar de DFP, daar moet een overslagpunt komen.

Kosten:
Relatief hoge kosten voor de aanleg van nieuw spoorinfrastructuur en een overslagpunt



Figuur 12: Vervoer per spoor *(bron: https://www.portofrotterdam.com/en/news-and-press-releases/new-rail-connection-for-fresh-produce-major-boost-to-sustainability)*

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam	Modal shift verbinding tussen haven en de DFP realiseren met een nieuwe railverbinding.	Railverbinding tussen haven en DFP agenderen / onderzoeken	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

6

Oplossing/kans: Connected transport Verbindingsweg

Beschrijving

- **Connected transport op de Verbindingsweg met i-VRI's** Om de ontsluiting te verbeteren voor vrachtverkeer kunnen verkeersmanagement toepassingen worden ingezet. Bijvoorbeeld om de i-VRI's op de Verbindingsweg te koppelen aan de IJsselmondse knoop gecombineerd met *Connected Transport* van vrachtwagens. Zo kan een konvooi van vrachtwagens in 1 keer de A15 op. In het Westland wordt hier al mee gewerkt.

Effecten:

- **Betere doorstroming vrachtwagens:** Doordat vrachtwagens minder lang hoeven te wachten kunnen ze sneller het Rijkswegennet op.
- **Minder uitstoot:** vrachtwagens hoeven minder vaak af te remmen en op te rekken wat veel brandstof scheelt.

Effectiviteit verbeteren ontsluiting DFP op het Rijkswegennet :

- **Betere doorstroming vrachtwagens IJsselmondse knoop:** kan de doorstroming bij de IJsselmondse knoop verbeteren voor vrachtverkeer. Wat het effect is op de doorstroming van overig verkeer moet worden uitgezocht. Daarom kan een pilot worden gestart

Complexiteit:
Relatief eenvoudig realiseerbaar: op de Verbindingsweg staan al i-VRI's. Daarnaast mogelijk om de ervaringen uit eerdere pilots in het Westland hier toe te passen.

Kosten:
Onbekend

Sneller groen voor vrachtwagencolonnes in de Greenport



Figuur 13: Pilot met vri's in het Westland *(bron: https://greenportwestholland.nl/sneller-groen-voor-vrachtwagencolonnes-in-de-greenport/)*

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Connected transport	Doorstroming op de Verbindingsweg verbeteren met verkeersmanagement oplossingen	Pilot uitvoeren van connected transport op de Verbindingsweg	KT

Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Overzicht ontwikkelingen

KT	0-5 jaar
MLT	5-10 jaar
LT	>10 jaar

Ontwikkeling	Beschrijving	Trekker	Termijn
MIRT-verkenning oeververbindingen	Lopende MIRT-verkenning,	Ministerie van I&W, gemeente Rotterdam, PZH, MRDH	Studie: KT Resultaat: MLT
MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem	Lopende MIRT-verkenning	Ministerie van I&W, PZH, Havenbedrijf Rotterdam	Studie: KT Resultaat: MLT
Beheer en onderhoudsopgave van RWS	Onder andere de Heinenoordtunnel (A29) en de Van Brienenoordbrug (A16) gaan in de komende 10 jaar in groot onderhoud, dat heeft naar verwachting veel vertraging tot gevolg op onder andere de A15.	RWS	KT - MLT
Studie oprit A15	lopende studie RHDHV oprit A15 en weefvak A16- A38	Gemeente Ridderkerk / BAR	KT
Herontwerp Ijsselmondse knoop	Herontwerp van de IJsselmondse Knoop in aanbesteding	GRNR	KT
Nieuw-Reijerwaard	Ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard zorgt voor meer verkeer in de DFP	GRNR	KT - MLT
Ontwikkeling Stationstuinen voor wonen, werken en onderwijs	Mogelijke ontwikkeling van 3.000 woningen + onderwijs en werkruimte nabij het stationsgebied van Barendrecht	Gemeente Barendrecht	KT - MLT
Verbeteren bewegwijzering vanaf Rijksweg naar DFP	De bewegwijzering vanaf het Rijkswegennet naar de verschillende delen van de DFP wordt verbeterd.	RWS, BAR	KT

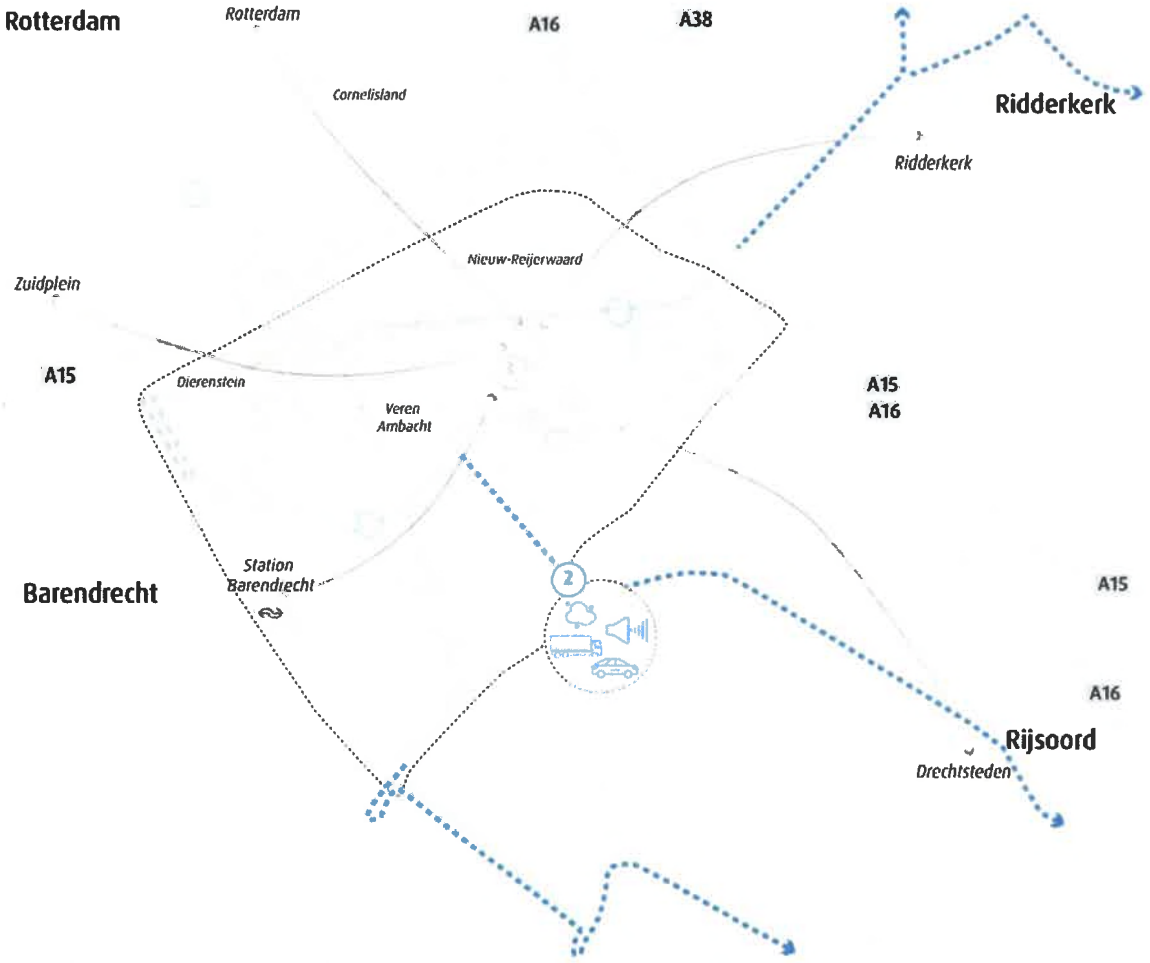
Opgave 1: Optimale ontsluiting van de DFP creëren

Aanvullende mogelijke maatregelen en acties ter besluitvorming stuurgroep DFP

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Nieuwe aansluiting A15 / A16	Nieuwe halve aansluiting op A15 / A16 in zuidelijke richting	• Agenderen in de MIRT Oeververbindingen als te onderzoeken maatregel om knelpunten op A15/A16 op te lossen. Daarnaast koppeling leggen met programma MoVe. • Visievorming over effecten van deze maatregel op de interne verkeersstromen in Ridderkerk. • Uitwerken ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid.	KT
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT
Reefer hub op de DFP	Een hub op de DFP waar 's nachts reefers kunnen worden gebracht om overdag over de DFP te verspreiden. Daarmee kan de druk op de A15 overdag worden beperkt.	Onderzoek naar aantal reefers vervoer tussen haven en DFP, locatie van de hub en bij positief resultaat: uitvoering	KT
Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam	Vervoer van goederen per trein in plaats van per vrachtwagen via de Coolport.	Verder uitwerken van de mogelijkheden om via rail de DFP te bevoorraden. De verbinding van Coolrail uitbreiden naar andere landen	KT
Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam	Modal shift verbinding tussen haven en de DFP realiseren met een nieuwe railverbinding.	Railverbinding tussen haven en DFP agenderen / onderzoeken	KT
Connected transport	Doorstroming op de Verbindingsweg verbeteren met verkeersmanagement oplossingen	Pilot uitvoeren van connected transport op de Verbindingsweg	KT

Opgave 2: Tegengaan van overlast door sluipverkeer

Sluipverkeer zorgt voor slechtere leefbaarheid en verkeersveiligheid, o.a. op de Rijksstraatweg door Rijsoord. Dit geldt ook voor de Populierenlaan en de Langeweg.



Figuur 14. Opgave 2: Overlast door sluipverkeer

Opgave 2: Tegengaan van overlast door sluipverkeer

Oplossingen en kansen

Beschrijving:

- **(Tijdelijke) knips om gemotoriseerd verkeer te weren:** Door het goed organiseren van de ontsluiting van de DFP op het Rijkswegennet en door het verminderen van congestie op de A15 en A16 kan het sluipverkeer gaan afnemen op de lange termijn. Op de korte termijn kunnen maatregelen nodig zijn om het verkeer terug te dringen of te weren op routes waar dat niet gewenst is. Hier kan gedacht worden aan afsluitingen met pollers, of camera's die bestemmingsverkeer toelaten. Of harde knips die alle motorvoertuigen weren. Om te bepalen of maatregelen nodig zijn, is het advies om de hoeveelheid sluipverkeer te monitoren.

Effecten:

- **Afname gebiedsvreemd verkeer:** Alleen nog voor bestemmingsverkeer doorgang mogelijk, daardoor niet gebruikt door verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft aan de betreffende weg.
- **Kan tot een toename in verkeer op andere wegen leiden:** Wanneer de oorzaak van het sluipverkeer niet wordt opgelost, zal men andere wegen vinden om de congestie op het Rijkswegennet en de IJsselmondse knoop te omzeilen. Dat kan tot overlast door sluipverkeer elders leiden.

Oplossend vermogen op het tegengaan van overlast door sluipverkeer:

- **Waterbed effect:** Knips zijn effectieve maatregelen om verkeer op een specifieke locatie te weren. Ze dragen niet bij aan het oplossen van congestie, waardoor de overlast elders terug kan keren.

Complexiteit:
Complex om draagvlak te krijgen, daarmee lastig om uit te voeren.

Kosten:
Beperkte kosten voor de uitvoering van de knips zelf.

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Knips	Tijdelijke en/of gedeeltelijke afsluiting van wegen om sluipverkeer daar tegen te gaan.	Monitoren overlast door sluipverkeer. Als verkeer en overlast toeneemt, op korte termijn tijdelijke afsluitingen verkennen.	KT

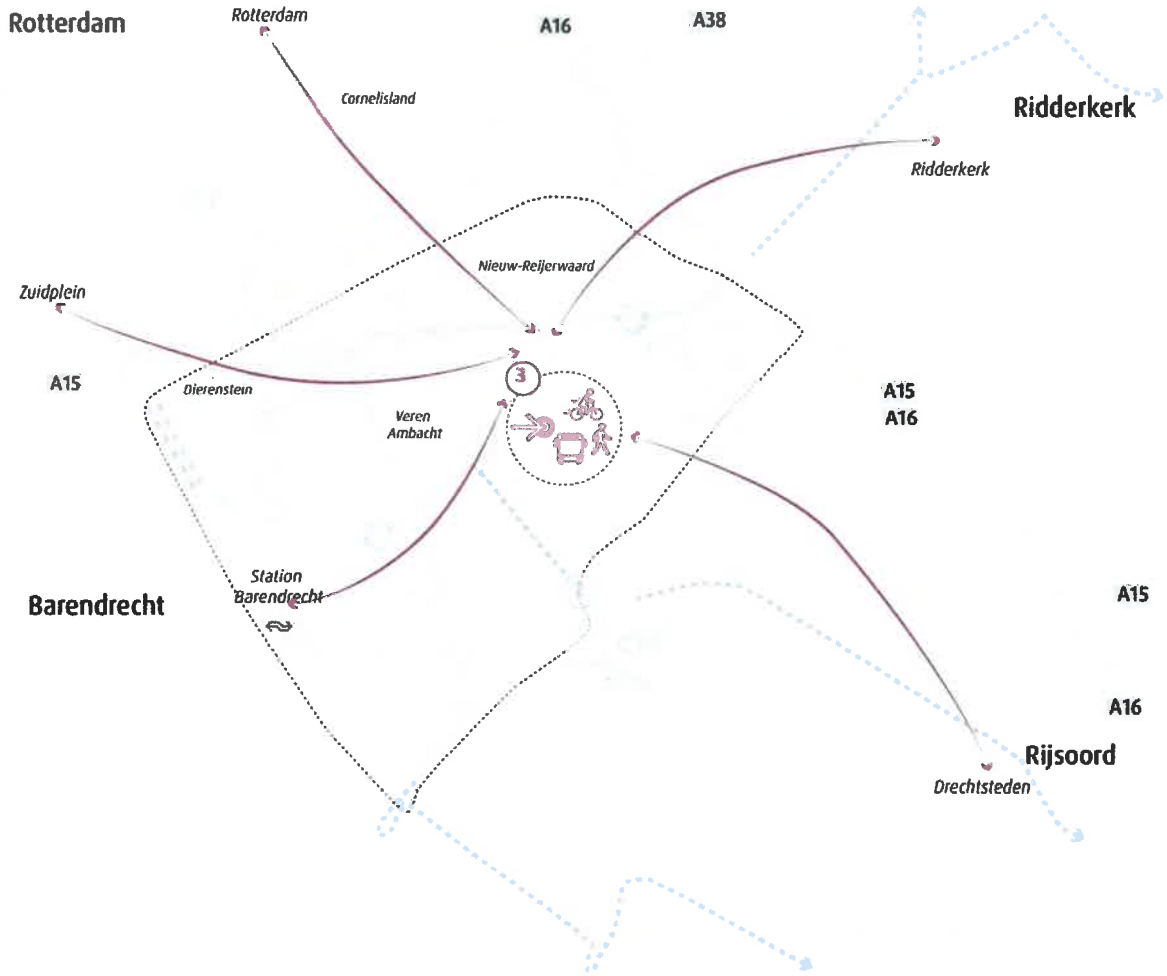
Opgave 2: Tegengaan van overlast door sluipverkeer

Aanvullende mogelijke maatregelen en acties ter besluitvorming stuurgroep DFP

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Knips	Tijdelijke en/of gedeeltelijke afsluiting van wegen om sluipverkeer daar tegen te gaan.	Monitoren overlast door sluipverkeer. Als verkeer en overlast toeneemt, op korte termijn tijdelijke afsluitingen verkennen.	KT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

In de huidige situatie sluit regulier OV niet aan bij werktijden van medewerkers die in shifts werken. Verder ligt er een last-mile opgave vanaf station Barendrecht naar het te ontwikkelen Nieuw-Reijerwaard. De huidige locatie van bedrijven is te belopen vanaf het station, de nieuwe locaties op Nieuw-Reijerwaard liggen verder weg: >20 minuten lopen.

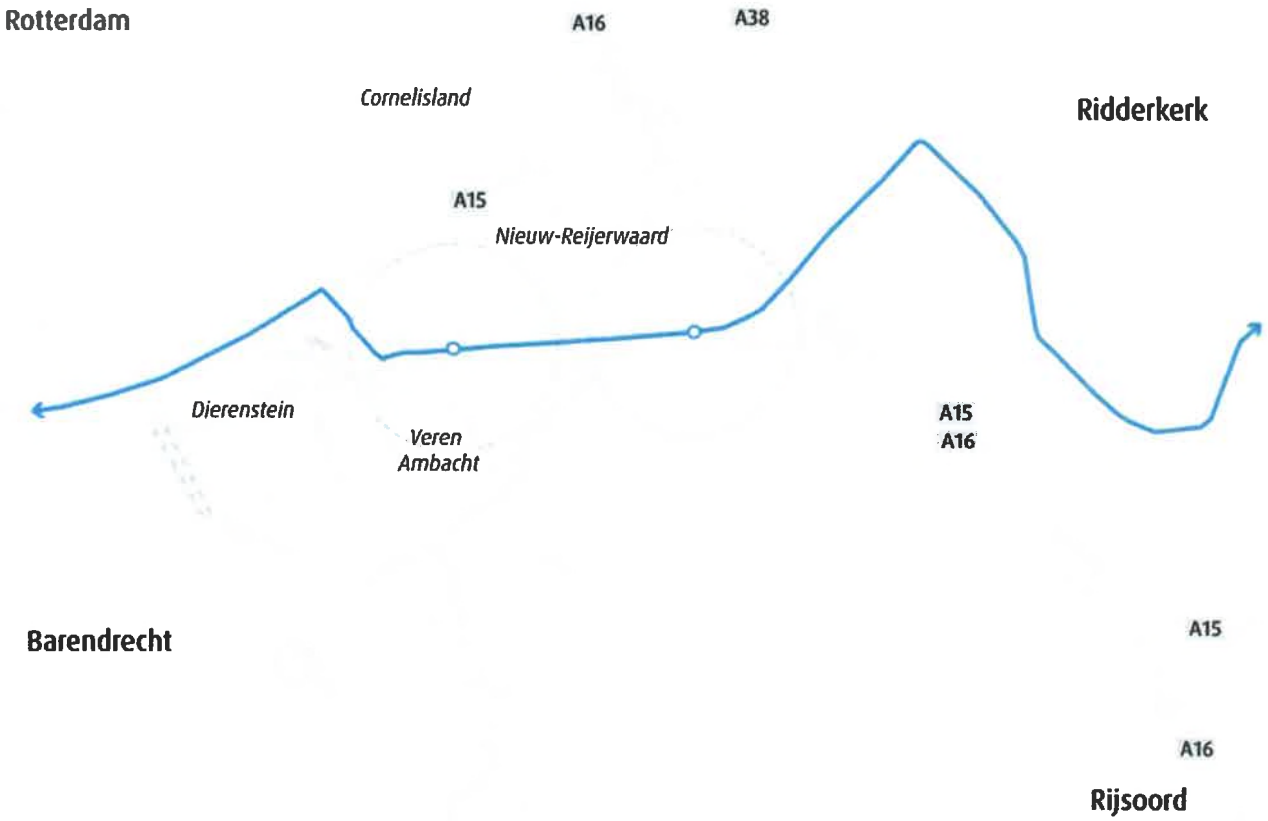


Figuur 15. Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Ontwikkelingen

HOV Zuidplein – Ridderkerk: Er wordt een HOV-verbinding tussen Zuidplein en Ridderkerk gerealiseerd. Het besluit over het tracé is al genomen. Er komt een hoogwaardige busverbinding die zal halteren op de Verbindingsweg (zie figuur 16)

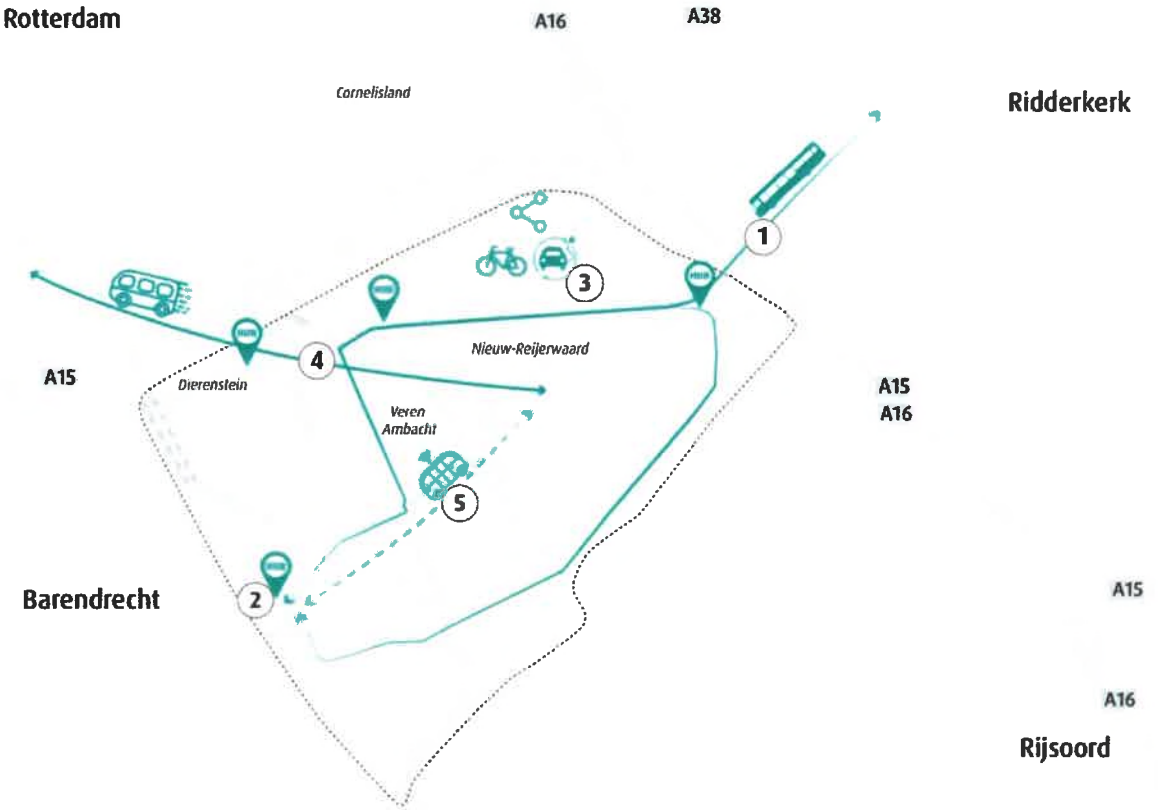


Figuur 16. Opgave 3: Ontwikkelingen

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossingen en kansen

1. **HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht**
2. **Mobiliteitshubs op de DFP**
3. **Deelmobiliteit stimuleren bij bedrijven**
4. **Shuttle busjes naar Rotterdam Zuid**
5. **Automatisch vervoer last mile**



Figuur 17. Opgave 3: Oplossingen en kansen

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossing/kans: HOV-verbinding Ridderkerk en station Barendrecht

Beschrijving:

- **HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht:** als aanvulling op de HOV-verbindingen naar Rotterdam (Zuidplein en Kralingse Zoom).

Effecten:

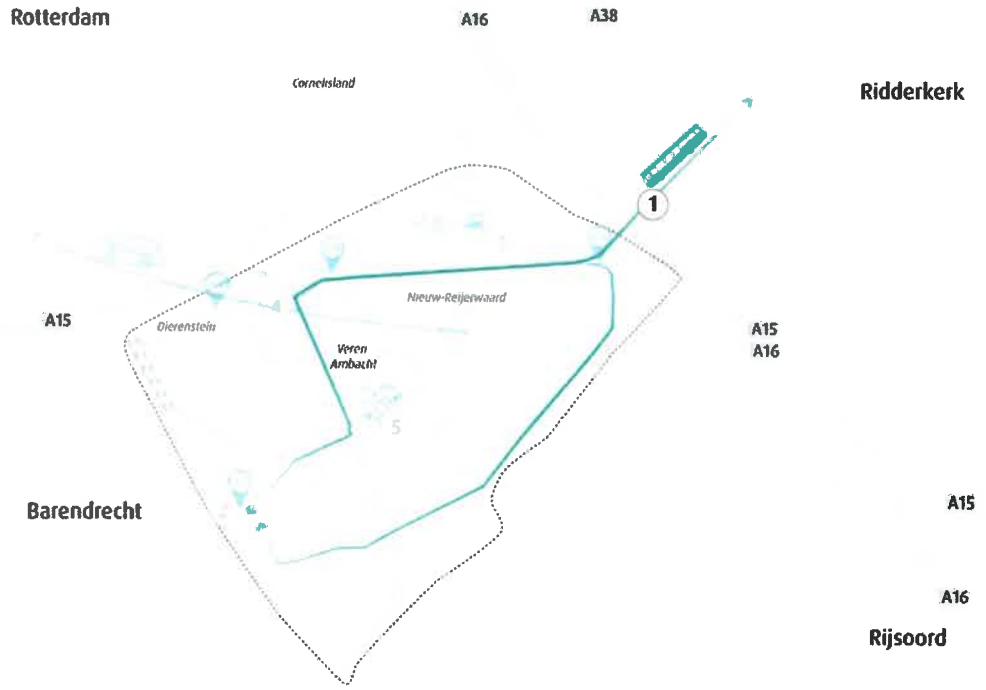
- **Verbeteren OV Ridderkerk en station Barendrecht**

Oplossend vermogen multimodale bereikbaarheid DFP:

- **Betere bereikbaarheid per OV:** Door de HOV-verbinding tussen station Barendrecht en Ridderkerk

Complexiteit:
Aanleg van het tracé door het bedrijventerrein is kostbaar om de hoogwaardige verbinding te realiseren. Andere opties zijn om een nieuw tracé aan te leggen, bijvoorbeeld via de 3e ontsluitingsweg met de complexiteit behorend bij de uitvoering van de 3e ontsluitingsweg (zie pagina 17-18).

Kosten
Afhankelijk van het tracé zijn er substantiële kosten.



Figuur 18. Opgave 3: HOV -verbinding Ridderkerk – station Barendrecht

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
HOV-verbinding Ridderkerk en station Barendrecht	Een HOV-verbinding als aanvulling op de HOV-verbindingen naar Rotterdam (Zuidplein en Kralingsezoom)	Agenderen van een HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht bij RET, MRDH	MLT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossing/kans: Mobiliteitshubs op de DFP

Beschrijving:

- **Mobiliteitshubs op de DFP:** Onder andere bij station Barendrecht om ketenmobiliteit te stimuleren. Belang om goede fietsparkeerplaatsen aan te leggen

Effecten:

- **Faciliteren van ketenmobiliteit:** De mobiliteitshubs zorgen ervoor dat ketenmobiliteit mogelijk is op de DFP. De mobiliteitshubs faciliteren een gemakkelijke overstap van vervoermiddelen.

Oplossend vermogen multimodale bereikbaarheid DFP:

- **Deelmobiliteit als first- en last mile:** draagt bij aan het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid. De mobiliteitshubs maken ketenmobiliteit mogelijk. Waardoor mensen met de trein naar station Barendrecht kunnen komen en vanaf daar verder gaan met bijvoorbeeld deelfietsen of -scooters.

Complexiteit:
Afhankelijk van de locatie zijn er mogelijkheden om een mobilieitshub te realiseren. Bij station Barendrecht is dat alleen mogelijk in afstemming met NS en ProRail.

Kosten
Onbekend



Figuur 19. Opgave 3: mobiliteitshubs

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Mobiliteitshubs op de DFP	Multimodale bereikbaarheid van DFP verbeteren door overstaphubs te creëren	Studie doen naar mobiliteitshubs op de DFP	KT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossing/kans: Deelmobiliteit stimuleren bij bedrijven

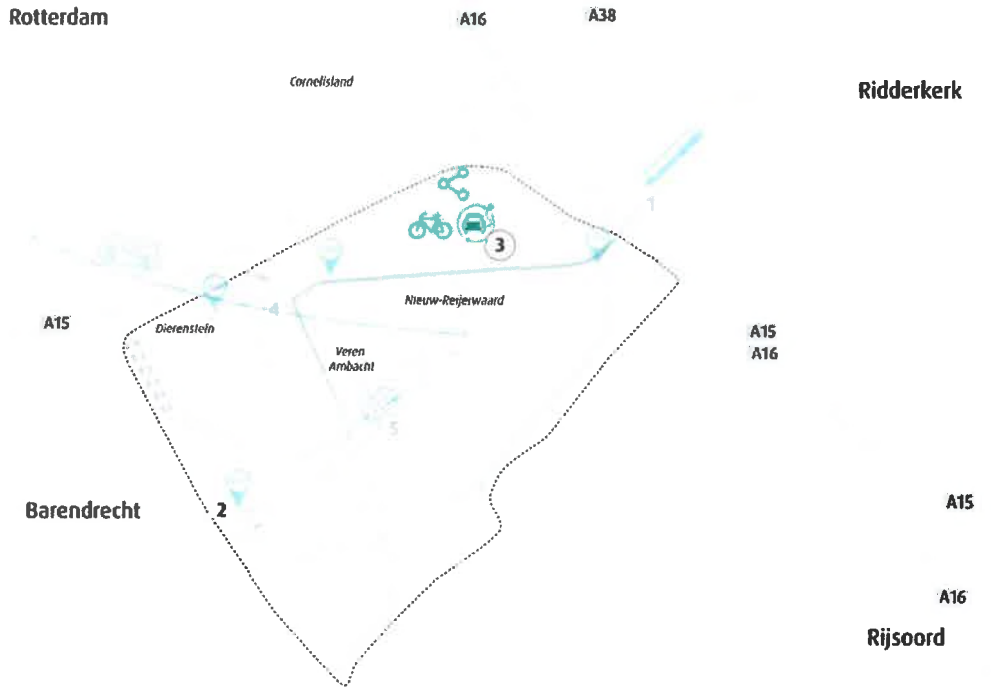
Beschrijving:
- **Deelmobiliteit stimuleren bij bedrijven**

Effecten:
- **Opties tot meerder vervoermiddelen toegenomen:** werknemers, werkgevers en bezoekers zijn niet langer alleen afhankelijk van hun eigen vervoermiddel. Men kan bijvoorbeeld met de fiets naar het werk gaan en voor een zakelijke rit een deelauto gebruiken.

Oplossend vermogen multimodale bereikbaarheid DFP:
- **Multimodale opties:** draagt bij aan het verbeteren van multimodale opties op de DFP. Bedrijven kunnen bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen aanbieden zodat werknemers niet zelf met de auto hoeven te komen.

Complexiteit
Uitvoerbaar door voorwerk dat reeds is uitgevoerd door Park Concepts. Bedrijven werken graag mee om multimodaliteit op de DFP te verbeteren.

Kosten:
Beperkte kosten, gebruik maken van huidige mobiliteitsaanbieders zoals Swapfiets



Figuur 20. Opgave 3: deelmobiliteit

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	Aanbieden van deelmobiliteit in de DFP om werknemers, werkgevers en bezoekers minder afhankelijk van de eigen auto te maken.	Verder ontwikkelen en uitvoeren van deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	KT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossing/kans: Shuttlebusjes van/naar Rotterdam Zuid

Beschrijving:

- **Shuttle busjes van/naar Rotterdam Zuid:** vanuit bedrijven gezamenlijk georganiseerd vervoer van werknemers naar Rotterdam Zuid. Een deel van de werknemers op de DFP woont in Rotterdam Zuid. Veel werknemers werken in shifts of ploegendiensten bij bedrijven op de DFP. Door de werktijden sluit regulier OV niet aan en zijn ze afhankelijk van de fiets of auto.

Effecten:

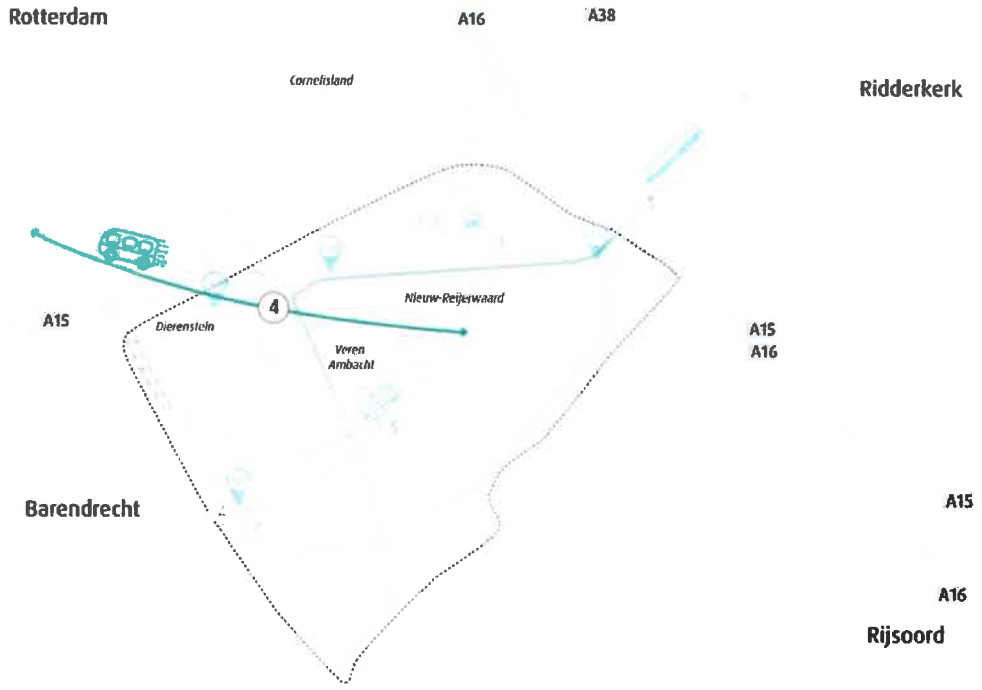
- **Toevoegen van vervoeropties buiten reguliere OV-tijden:** De shuttlebusjes maken het mogelijk dat werknemers, die in shifts werken en niet gebruik kunnen maken van regulier OV, van en naar Rotterdam Zuid vervoerd kunnen worden.

Oplossend vermogen multimodale bereikbaarheid DFP:

- **Multimodale opties:** De shuttlebusjes maken het mogelijk dat werknemers, die in shifts werken en niet gebruik kunnen maken van regulier OV, van en naar Rotterdam Zuid vervoerd kunnen worden.

Complexiteit:
In de regio zijn er mobiliteitsaanbieders die de shuttlediensten kunnen faciliteren. Park Concepts neemt samen met de bedrijven op de DFP het voortouw om de shuttlediensten op te zetten.

Kosten
Beperkte kosten als er genoeg bedrijven meedoen



Figuur 21. Opgave 3: Shuttle busjes van/naar Rotterdam Zuid

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Shuttle diensten	vanuit bedrijven gezamenlijk georganiseerd vervoer van werknemers naar Rotterdam Zuid.	Uitvoeren van de shuttle diensten met mobiliteitsaanbieders	KT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Oplossing/kans: Automatisch vervoer als last mile

Beschrijving:

- **Automatisch vervoer als last mile:** binnen de MRDH is er een werkgroep die kennis verzamelt over de rol van automatische voertuigen in de last mile.

Effecten:

- **Multimodaal:** automatische last mile zorgt voor een extra alternatief vervoermiddel vanaf station Barendrecht naar de DFP

Oplossend vermogen multimodale bereikbaarheid DFP:

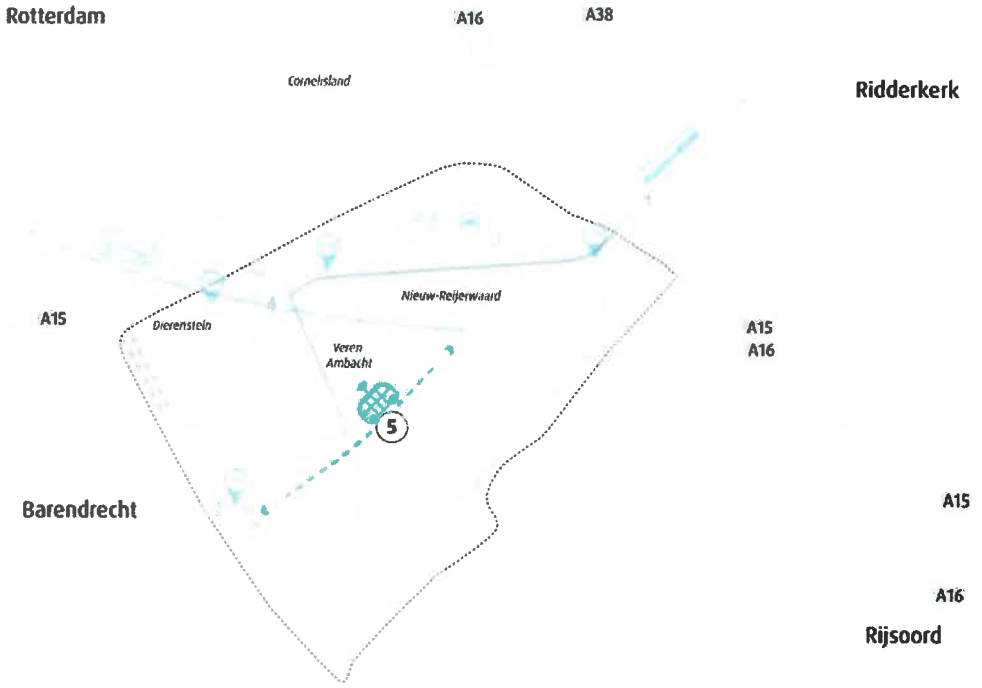
- **Multimodaal:** automatische last mile zorgt voor een extra alternatief vervoermiddel vanaf station Barendrecht naar de DFP

Complexiteit

Inpassing in de huidige bestaande omgeving is complex omdat een zelfrijdend voertuig eigen infrastructuur nodig heeft.

Kosten

Hoge exploitatiekosten, afhankelijk van subsidies



Figuur 22. Opgave 3: Automatisch vervoer als last mile

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Automatisch vervoer last mile	Automatisch vervoer als verbinding tussen station Barendrecht en bedrijven in de DFP	in samenspraak met MRDH verkennen of er potentie voor een dergelijk systeem in de DFP is	KT

Opgave 3: Creëren van multimodale bereikbaarheid op de DFP

Overzicht ontwikkelingen

Ontwikkeling	Beschrijving	Trekker	Termijn
HOV Ridderkerk-Zuidplein	Realisatie van de HOV-verbinding tussen Zuidplein en Ridderkerk met haltes op de Verbindingsweg	Gemeente Ridderkerk, RET	MLT

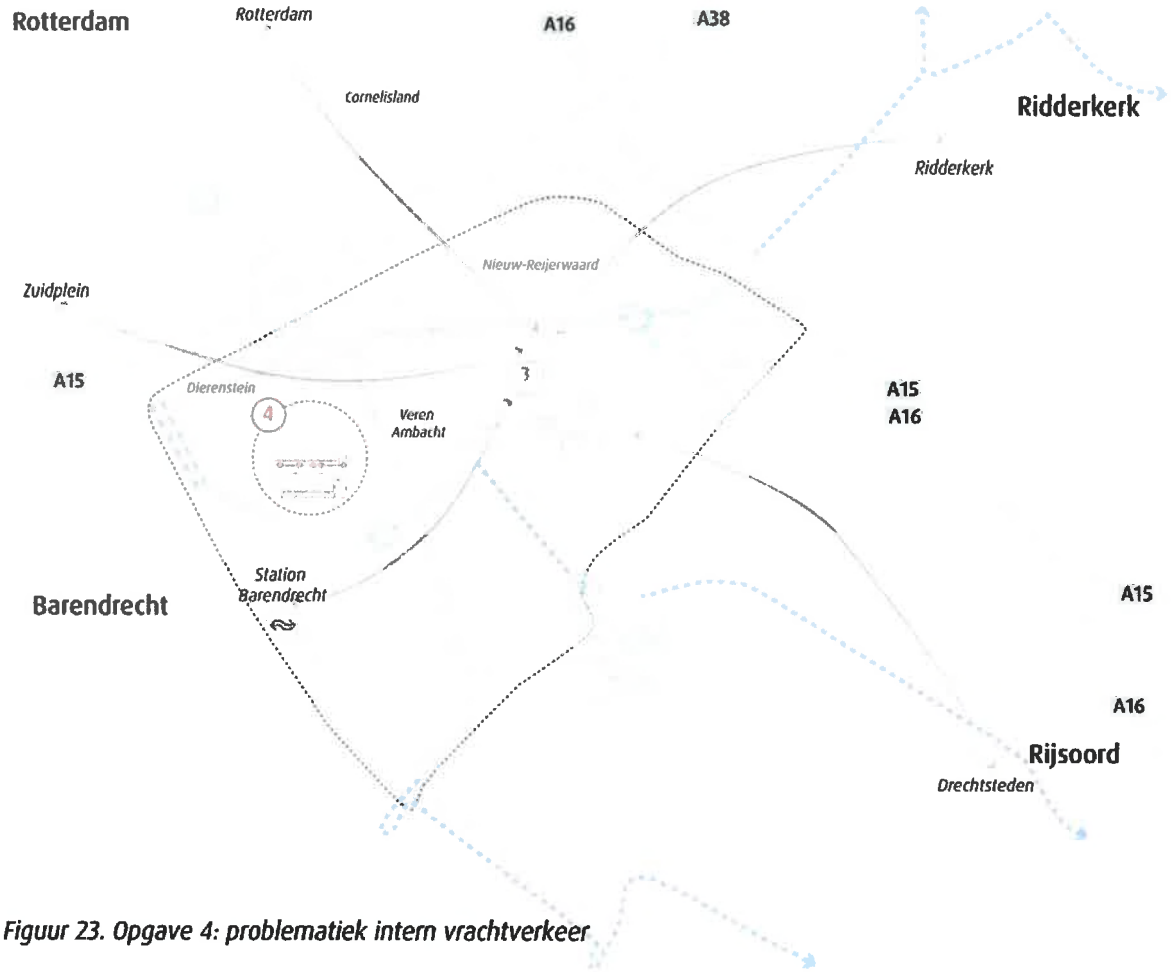
Aanvullende mogelijke maatregelen en acties ter besluitvorming stuurgroep DFP

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
HOV-verbinding Ridderkerk en station Barendrecht	Een HOV-verbinding als aanvulling op de HOV-verbindingen naar Rotterdam (Zuidplein en Kralingsezoom)	Agenderen van een HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht bij RET, MRDH	MLT
Mobiliteitshubs op de DFP	Multimodale bereikbaarheid van DFP verbeteren door overstaphubs te creëren	Studie doen naar mobiliteitshubs op de DFP	KT
Deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	Aanbieden van deelmobiliteit in de DFP om werknemers, werkgevers en bezoekers minder afhankelijk van de eigen auto te maken.	Verder ontwikkelen en uitvoeren van deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	KT
Shuttle diensten	vanuit bedrijven gezamenlijk georganiseerd vervoer van werknemers naar Rotterdam Zuid.	Uitvoeren van de shuttle diensten met mobiliteitsaanbieders	KT
Automatisch vervoer last mile	Automatisch vervoer als verbinding tussen station Barendrecht en bedrijven in de DFP	in samenspraak met MRDH verkennen of er potentie voor een dergelijk systeem in de DFP is	KT

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

De problematiek van het interne vrachtverkeer kenmerkt zich door menging met ander verkeer, parkeren van vrachtwagens en de onderlinge langzaam verkeersstromen (trekkers).

- **Intern verkeer** door uitwisseling transportcapaciteit en opslagcapaciteit over korte afstanden + gebruik maken van de fustcentrale
- **Oneigenlijk gebruik van carpoolplaats** door Post-NL busjes
- **Parkeerproblematiek** lange afstand transporteurs
- **Congestie op wegen** op de bedrijventerreinen door
- **Gevaarlijke kruispunten** door conflict met doorgaand fiets- en autoverkeer

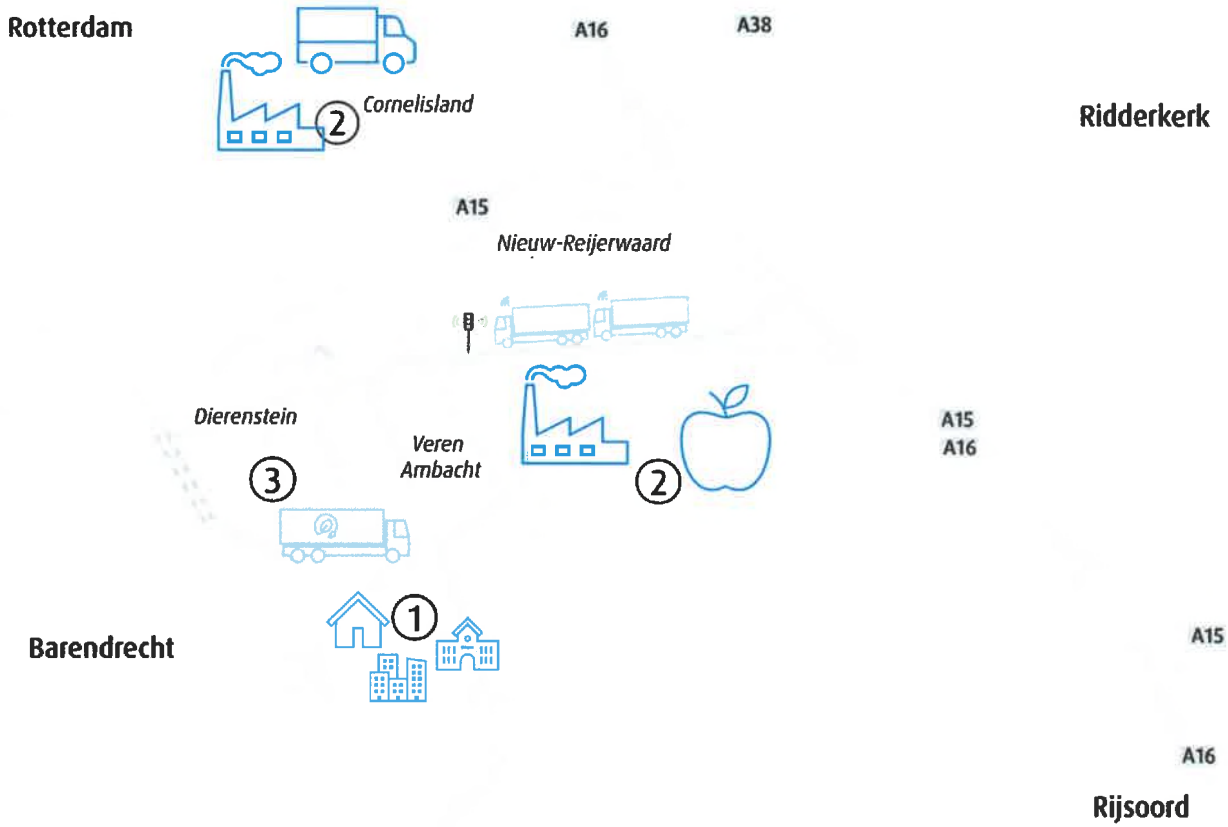


Figuur 23. Opgave 4: problematiek intern vrachtverkeer

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

Ontwikkelingen

1. **Ontwikkeling Stationstuinen**
2. **Ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard**
3. **Ontwikkeling van Cornelisland**
4. **Aansluiten bij ontwikkelingen op het gebied van smart logistics**

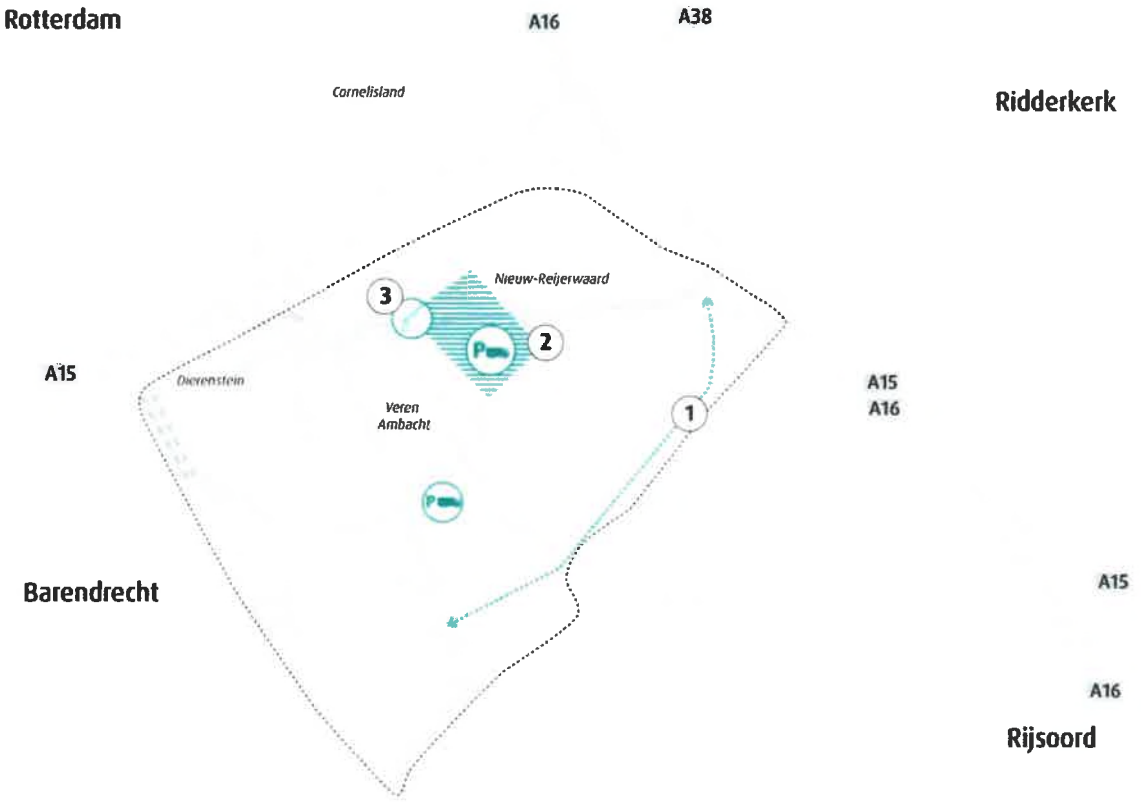


Figuur 24. Opgave 4: Ontwikkelingen

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

Oplossingen en kansen

1. **Derde ontsluitingsweg**
2. **Vrachtwagenparkeerplaats**
3. **Centraal meldpunt**



Figuur 25. Opgave 4: Oplossingen en kansen

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

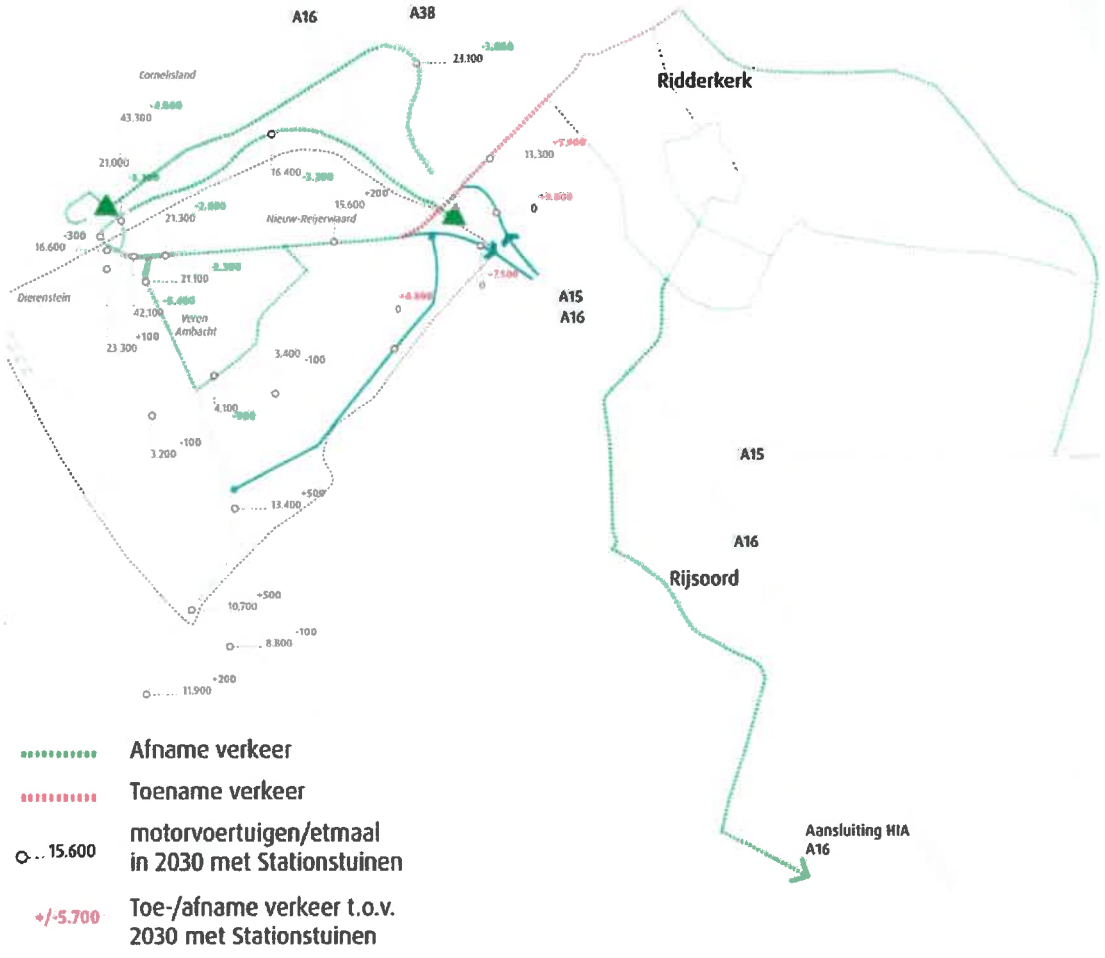
Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16

Beschrijving

3e ontsluitingsweg in combinatie met aansluiting A15/A16: Deze mogelijke weg loopt vanaf de Tuindersweg door de boomgaard en kruist ongelijkvloers met de Rijksstraatweg. Het is een 2x1 weg met 50 km/u als snelheid en sluit direct aan op de eventuele nieuwe aansluiting A15/A16. Bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan Nieuw-Reijerwaard 2012 (PIP 2012) wordt m.b.t. de 3e ontsluitingsweg gesteld dat deze nu niet mogelijk wordt gemaakt, omdat de verkeerskundige noodzaak ervan niet is aangetoond. Om de realisatie van een 3e ontsluitingsweg in de toekomst ook niet onmogelijk te maken is ervoor gekozen om bij de desbetreffende kavels in het zuidelijk deel van het plangebied geen volledig bouwvlak toe te staan, zodat de ruimte beschikbaar blijft. Ten opzichte van het PIP 2012 zijn er in het PIP 2014 geen wijzigingen aangebracht in relatie tot de 3e ontsluiting.

Effecten:

- **Robuuster maken van het interne netwerk:** De derde ontsluitingsweg verbetert de robuustheid van het netwerk op de DFP. Wanneer er elders congestie of calamiteiten zijn, biedt de 3e ontsluitingsweg een alternatief. We zien een afname op de 2e ontsluitingsweg van 55% t.o.v. de variant met alleen de aansluiting A15/A16 en geen 3e ontsluitingsweg.
- **Scheiden van personen- en logistiek verkeer:** De weg biedt ook kansen voor fietsverkeer en OV om niet over het bedrijventerrein te rijden. Met minder menging van zwaar logistiek verkeer en personenverkeer en langzaam verkeer tot gevolg, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid, doorstroming en aantrekkelijkheid van fiets en OV.
- **In combinatie met aansluiting A15/A16:** zijn bovenstaande effecten des te relevanter. Personenverkeer vanuit Barendrecht kan via de 3e ontsluitingsweg naar het Rijkswegennet en belast daarmee niet de interne verkeersstructuur van de DFP.
- **Kruising met Rijksstraatweg:** Inpassing van de 3e ontsluitingsweg gaat ten koste van enkele bestaande woningen aan de Rijksstraatweg. De nieuwe weg kruist de Rijksstraatweg ongelijkvloers, maar kan desalniettemin voor overlast voor omwonenden zorgen.
- **Door het landschap:** De weg zal door of direct langs de boomgaard lopen, dit gebied is onderdeel van het provinciaal landschap.



Figuur 26. Effect aansluiting A15/A16 en 3e ontsluitingsweg

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

1 *Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16*

Oplossend vermogen optimale ontsluiting van de DFP:

- Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP en voor het zoveel mogelijk scheiden van personenverkeer (auto's, OV en fietsers) en (intern en extern) logistiek verkeer. De 3e ontsluitingsweg draagt door die scheiding van stromen bij aan het oplossen van de problematiek met intern vrachtverkeer.
- De aanleg van de weg kent ook nadelige effecten: enkele woningen aan de Rijksstraatweg moeten wijken, de weg kan voor overlast zorgen voor omwonenden en de weg komt langs provinciaal landschap de boogaard te liggen. Dit vraagt om nadere uitwerking waarbij gekeken moet worden naar mogelijkheden voor een goede inpassing, financiering etc.
- Hoe verkeerskundig noodzakelijk een derde ontsluitingsweg is (en in hoeverre de problematiek met intern vrachtverkeer van de DFP ook met alternatieve maatregelen geborgd kan worden), is afhankelijk van met name de volgende – nu nog onzekere – factoren:
    - Komst van een nieuwe aansluiting A15/A16: leidt (in combinatie met de Stationstuinen) tot 75% extra verkeer op Verlengde Voorweg.
    - Ontwikkeling van de Stationstuinen: indien een nieuwe aansluiting A15/A16 wordt gerealiseerd leidt de ontwikkeling van de Stationstuinen tot extra verkeer op Verlengde Voorweg (de 2e ontsluitingsweg) wat tot problemen op die verbinding kan leiden.
    - De ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard: waar vestigt zich welk type bedrijf en hoe wordt met zaken als vrachtwagenparkeren, bufferruimte en de creatie van hub's omgegaan? Dit is nog voor een belangrijk deel onbekend, maar is bepalend voor de hoeveelheid en routering van intern logistiek verkeer. Dat interne verkeer en de mate waarin de vrachtwagen parkeerproblematiek op de ontsluitingswegen nog aan de orde is, is mede bepalend voor de capaciteit om het toekomstig verkeer via de bestaande ontsluitingswegen veilig af te wikkelen.

Complexiteit: enkele bestaande woningen moeten wijken voor de weg en de weg moet ingepast worden in het landschap. Het bouwvlak op Nieuw-Reijerwaard is dusdanig ingetekend dat een 3e ontsluitingsweg niet onmogelijk is gemaakt.

Kosten: Relatief hoge kosten voor de aanleg van de weg vanwege de ongelijkvloerse kruising met de Rijksstraatweg. De kosten van de aanleg zijn wel gereserveerd in de exploitatie van de GRNR.

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

Oplossing/kans: Vrachtwagenparkeerplaats

Beschrijving:

- **Vrachtwagenparkeerplaats lange afstandsverkeer**: Een locatie op de DFP waar vrachtwagens geparkeerd kunnen worden, voor langere tijd. In het PiP is op Nieuw Reijerwaard er ruimte gereserveerd voor een vrachtwagenparkeerplaats van 2 hectare. Dit is geschikt voor lange afstandtransporteurs.

Effect:

- **Geen /minder geparkeerde vrachtwagens in de berm:** dat heeft weer een positief effect op de interne doorstroming

Oplossend vermogen oplossen problematiek intern vrachtverkeer:

- **Geen geparkeerde vrachtwagens** vermindert de problematiek veroorzaakt door geparkeerde vrachtwagens op de DFP. Daarmee betere doorstroming voor het vrachtverkeer. Aandachtspunt is de locatie van de parkeerplaats, dit kan extra verkeer opleveren vanaf de huidige bedrijventerrein naar NR.

Complexiteit
Te realiseren vanwege de reservering in het PiP uit 2014. De locatie van de vrachtwagenparkeerplaats is wel afhankelijk van kabels en leidingen die langs de Verbindingsweg lopen

Kosten
onbekend



Figuur 27. Opgave 4: vrachtwagenparkeerplaats

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Vrachtwagenparkeer plaats	Een locatie op de DFP waar vrachtwagens geparkeerd kunnen worden, voor langere tijd.	Mogelijkheden onderzoeken van een vrachtwagenparkeerplaat s op meerdere locaties	MLT

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

Oplossing/kans: Centraal meldpunt

Beschrijving

- **Centraal meldpunt vrachtwagenchauffeurs, overstap van vracht naar andere verkeer:** Locatie op de DFP waar chauffeurs zich melden en daar wachten tot een slot bij een dock er is. Daarmee staan de vrachtwagens niet onnodig geparkeerd op ongewenste locaties en kan het overig (vracht)verkeer beter doorstromen.

Effect:

- **Geen /minder geparkeerde vrachtwagens in de berm:** dat heeft weer een positief effect op de interne doorstroming

Oplossend vermogen oplossen problematiek intern vrachtverkeer:

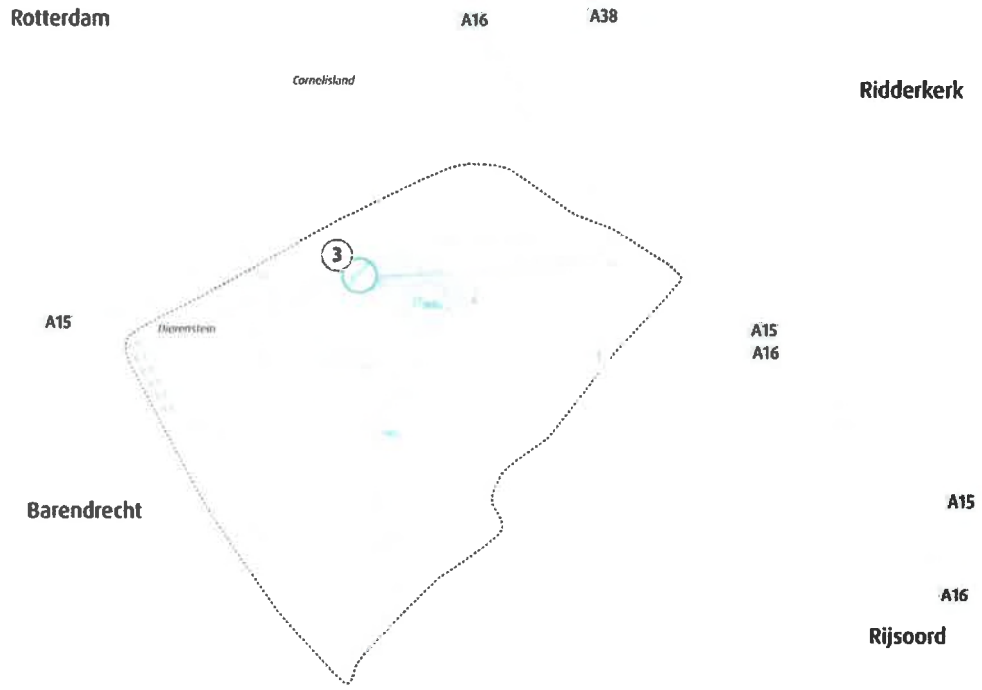
- vermindert het aantal verkeerd geparkeerde vrachtwagens en verbetert daarmee de doorstroming van het overige (vracht)verkeer

Complexiteit

Complex, met name om de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs te bereiken.

Kosten

Onbekend



Figuur 28. Opgave 4: centraal meldpunt chauffeurs

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Centraal meldpunt	Locatie waar chauffeurs zich melden en wachten tot zij naar de bedrijven kunnen rijden om te voorkomen dat vrachtwagens niet onnodig parkeren op ongewenste locaties.	Verkennen van mogelijkheden en locaties centraal meldpunt vrachtwagens	MLT

Opgave 4: Oplossen problematiek intern vrachtverkeer

Overzicht ontwikkelingen

Ontwikkeling	Beschrijving	Trekker	Termijn
Ontwikkeling Stationstuinen voor wonen, werken en onderwijs	Mogelijke ontwikkeling van 3.000 woningen nabij het stationsgebied van Barendrecht + onderwijs en werkruimte	Gemeente Barendrecht	KT - MLT
Smart logistics	Aansluiten bij ontwikkelingen smart logistics	VBO, gemeente Rotterdam	KT
Nieuw-Reijerwaard	Ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard zorgt voor meer verkeer in de DFP	GRNR	KT - MLT
Ontwikkeling Cornelisland	Ontwikkeling van het bedrijventerrein Cornelisland zorgt voor intern vrachtverkeer	Gemeente Ridderkerk	KT

Aanvullende mogelijke maatregelen en acties ter besluitvorming stuurgroep DFP

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT
Vrachtwagenparkeerplaats	Een locatie op de DFP waar vrachtwagens geparkeerd kunnen worden, voor langere tijd.	Mogelijkheden onderzoeken van een vrachtwagenparkeerplaats op meerdere locaties	MLT
Centraal meldpunt	Locatie waar chauffeurs zich melden en wachten tot zij naar de bedrijven kunnen rijden om te voorkomen dat vrachtwagens niet onnodig parkeren op ongewenste locaties.	Verkennen van mogelijkheden en locaties centraal meldpunt vrachtwagens	MLT

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Het is van groot belang dat naast dat de DFP bereikbaar is, dit ook veilig kan gebeuren. Dit gaat op voor zowel werknemers/werkgevers als voor mensen die door de DFP reizen bijvoorbeeld naar station Barendrecht.



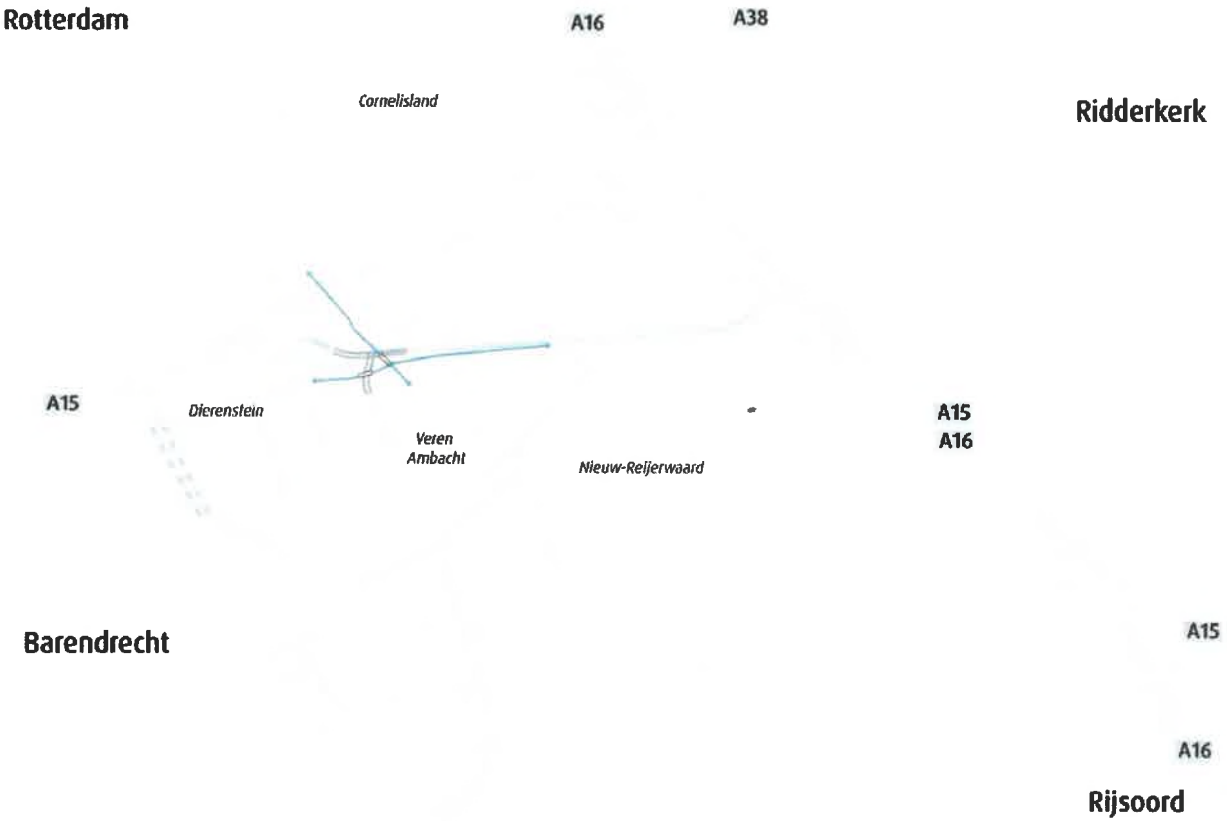
Figuur 29. Opgave 5: verkeersveiligheid op de DFP

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Ontwikkelingen

- Realisatie van trajecten van de snelfietsroutes F15 en F16 door de DFP

- Fietstunnels onder de IJsselmondse knoop. Noord-zuid als onderdeel van F16 en oost-west als onderdeel van F15



Figuur 30. Opgave 5: Ontwikkelingen

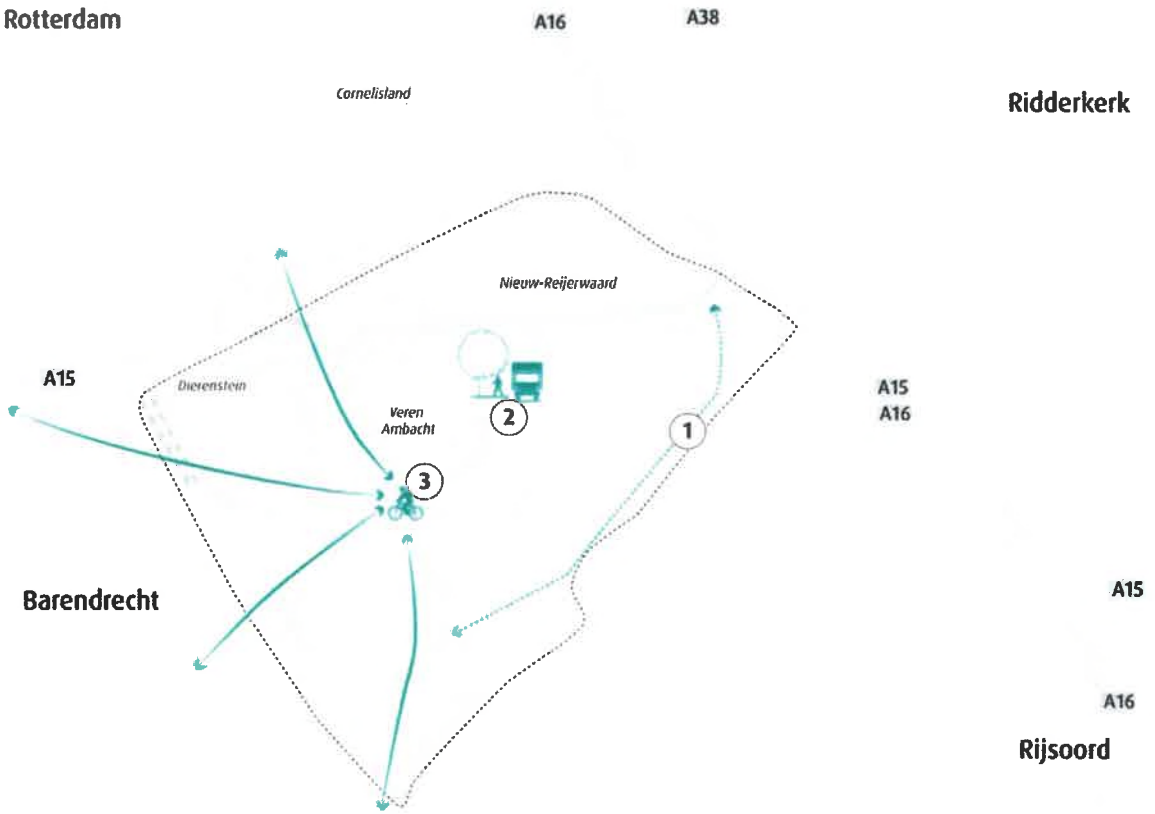
Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Oplossingen en kansen

1. **Derde ontsluitingsweg** voor de scheiding van intern logistiek verkeer en personenverkeer

2. **Loopvoorzieningen**

3. **Fietsinfrastructuur**



Figuur 31. Opgave 5: Oplossingen en kansen

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

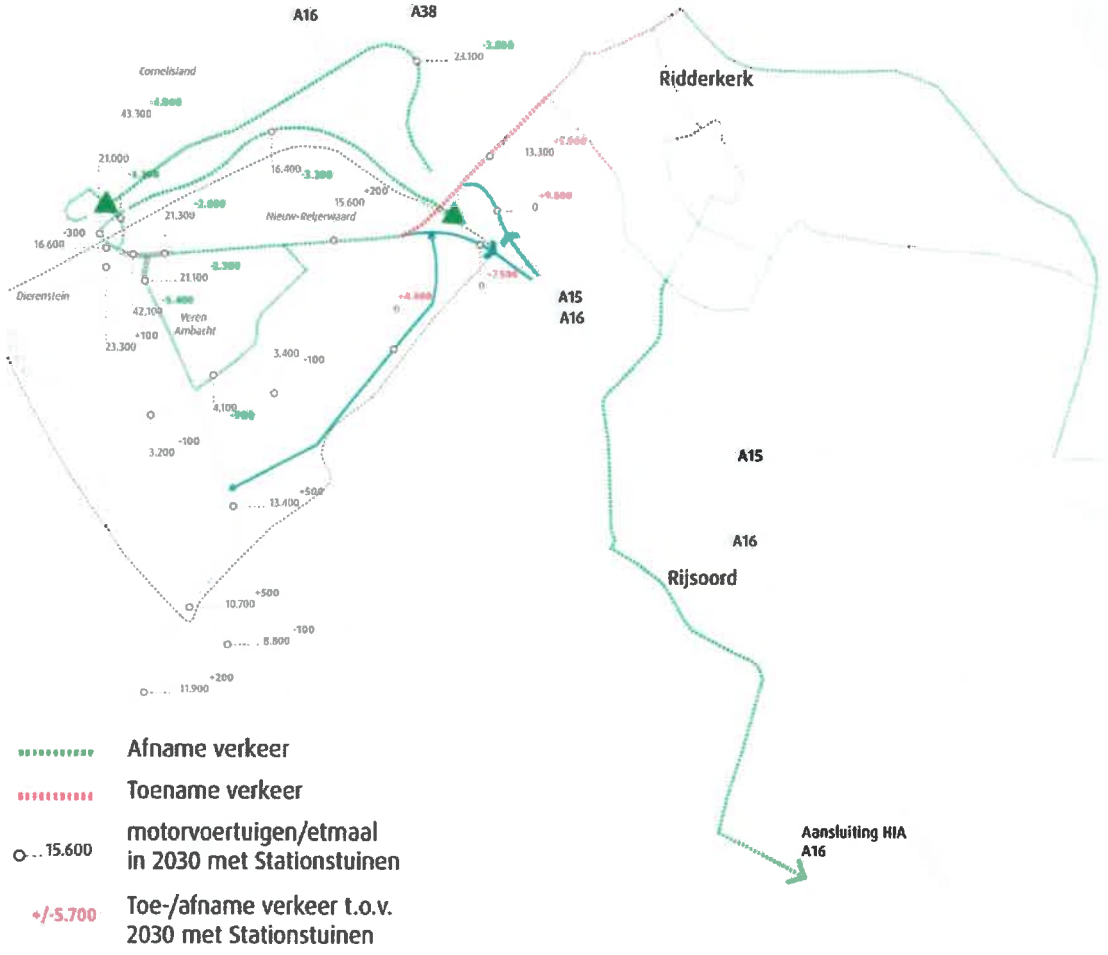
Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16

Beschrijving

3e ontsluitingsweg in combinatie met aansluiting A15/A16: Deze mogelijke weg loopt vanaf de Tuindersweg door de boomgaard en kruist ongelijkvloers met de Rijksstraatweg. Het is een 2x1 weg met 50 km/u als snelheid en sluit direct aan op de eventuele nieuwe aansluiting A15/A16. Bij de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan Nieuw-Reijerwaard 2012 (PIP 2012) wordt m.b.t. de 3e ontsluitingsweg gesteld dat deze nu niet mogelijk wordt gemaakt, omdat de verkeerskundige noodzaak ervan niet is aangetoond. Om de realisatie van een 3e ontsluitingsweg in de toekomst ook niet onmogelijk te maken is ervoor gekozen om bij de desbetreffende kavels in het zuidelijk deel van het plangebied geen volledig bouwvlak toe te staan, zodat de ruimte beschikbaar blijft. Ten opzichte van het PIP 2012 zijn er in het PIP 2014 geen wijzigingen aangebracht in relatie tot de 3e ontsluiting.

Effecten:

- **Robuuster maken van het interne netwerk:** De derde ontsluitingsweg verbetert de robuustheid van het netwerk op de DFP. Wanneer er elders congestie of calamiteiten zijn, biedt de 3e ontsluitingsweg een alternatief. We zien een afname op de 2e ontsluitingsweg van 55% t.o.v. de variant met alleen de aansluiting A15/A16 en geen 3e ontsluitingsweg.
- **Scheiden van personen- en logistiek verkeer:** De weg biedt ook kansen voor fietsverkeer en OV om niet over het bedrijventerrein te rijden. Met minder menging van zwaar logistiek verkeer en personenverkeer en langzaam verkeer tot gevolg, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid, doorstroming en aantrekkelijkheid van fiets en OV.
- **In combinatie met aansluiting A15/A16:** zijn bovenstaande effecten des te relevanter. Personenverkeer vanuit Barendrecht kan via de 3e ontsluitingsweg naar het Rijkswegennet en belast daarmee niet de interne verkeersstructuur van de DFP.
- **Kruising met Rijksstraatweg:** Inpassing van de 3e ontsluitingsweg gaat ten koste van enkele bestaande woningen aan de Rijksstraatweg. De nieuwe weg kruist de Rijksstraatweg ongelijkvloers, maar kan desalniettemin voor overlast voor omwonenden zorgen.
- **Door het landschap:** De weg zal door of direct langs de boomgaard lopen, dit gebied is onderdeel van het provinciaal landschap.



Figuur 32. Effect aansluiting A15/A16 en 3e ontsluitingsweg

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

1 *Oplossing/kans: Derde ontsluitingsweg i.c.m. aansluiting A15/A16*

Oplossend vermogen optimale ontsluiting van de DFP:

- Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP en voor het zoveel mogelijk scheiden van personenverkeer (auto's, OV en fietsers) en (intern en extern) logistiek verkeer. De 3e ontsluitingsweg draagt door die scheiding van stromen bij aan het de verkeersveiligheid op de DFP.
- De aanleg van de weg kent ook nadelige effecten: enkele woningen aan de Rijksstraatweg moeten wijken, de weg kan voor overlast zorgen voor omwonenden en de weg komt langs provinciaal landschap de boogaard te liggen. Dit vraagt om nadere uitwerking waarbij gekeken moet worden naar mogelijkheden voor een goede inpassing, financiering etc.
- Hoe verkeerskundig noodzakelijk een derde ontsluitingsweg is (en in hoeverre de verkeersveiligheid op de DFP ook met alternatieve maatregelen geborgd kan worden), is afhankelijk van met name de volgende – nu nog onzekere – factoren:
    - Komst van een nieuwe aansluiting A15/A16: leidt (in combinatie met de Stationstuinen) tot 75% extra verkeer op Verlengde Voorweg.
    - Ontwikkeling van de Stationstuinen: indien een nieuwe aansluiting A15/A16 wordt gerealiseerd leidt de ontwikkeling van de Stationstuinen tot extra verkeer op Verlengde Voorweg (de 2e ontsluitingsweg) wat tot problemen op die verbinding kan leiden.
    - De ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard: waar vestigt zich welk type bedrijf en hoe wordt met zaken als vrachtwagenparkeren, bufferruimte en de creatie van hub's omgegaan? Dit is nog voor een belangrijk deel onbekend, maar is bepalend voor de hoeveelheid en routering van intern logistiek verkeer. Dat interne verkeer en de mate waarin de vrachtwagen parkeerproblematiek op de ontsluitingswegen nog aan de orde is, is mede bepalend voor de capaciteit om het toekomstig verkeer via de bestaande ontsluitingswegen veilig af te wikkelen.

Complexiteit: enkele bestaande woningen moeten wijken voor de weg en de weg moet ingepast worden in het landschap. Het bouwvlak op Nieuw-Reijerwaard is dusdanig ingetekend dat een 3e ontsluitingsweg niet onmogelijk is gemaakt.

Kosten: Relatief hoge kosten voor de aanleg van de weg vanwege de ongelijkvloerse kruising met de Rijksstraatweg. De kosten van de aanleg zijn wel gereserveerd in de exploitatie van de GRNR.

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Oplossing/kans: Voorzieningen voor voetgangers

Beschrijving:
- **Voorzieningen voor voetgangers** Aanleggen van voorzieningen voor voetgangers langs de bedrijfslanen op de DFP.

Effect:
- **Veiliger lopen:** Door de aanleg van voorzieningen wordt het veiliger om door de DFP te lopen
- **Aantrekkelijker voor voetgangers als last-mile:** Door de aanleg van voorzieningen voor voetgangers wordt de multimodale bereikbaarheid van de DFP verbeterd. Het wordt aantrekkelijker om lopend door de DFP te gaan, bijvoorbeeld vanaf een bushalte.

Oplossend vermogen borgen verkeersveiligheid:
- **Veiligheid voor voetgangers:** Door het aanleggen van aparte infrastructuur voor voetgangers neemt de verkeersveiligheid voor voetgangers toe.

Complexiteit
Veel wegen op de DFP zijn al ingericht. De wegen op Nieuw-Reijerwaard zouden nog anders ingericht kunnen worden.

Kosten
Beperkt



Figuur 33. Opgave 5: Voorzieningen voor voetgangers

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Voorzieningen voor voetgangers	Voetgangersvoorzieningen langs de bedrijfslanen op de DFP	Inpassing van voetpaden bij de aanleg van wegen in Nieuw Reijerwaard	MLT

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Oplossing/kans: Fietsinfrastructuur

Beschrijving:

- **Verdere ontwikkelingen van fietsinfrastructuur** Aanleggen van voorzieningen voor fietsers. Voor ontbrekende schakels in de DFP, en de fietsverbindingen van en naar de DFP naar de omgeving. De trajecten van de snelfietsroutes F15 en F16 zijn (deels) gerealiseerd of worden op de korte termijn aangelegd. In sommige windrichtingen kan de fietsbereikbaarheid verbeterd worden, bijvoorbeeld richting Zuidplein, Barendrecht-Centrum (via de hoofdentree van het station) en de verbinding over de Rijksstraatweg (tussen Noldijk en IJsselmondseknoop / Rotterdam).

Effect:

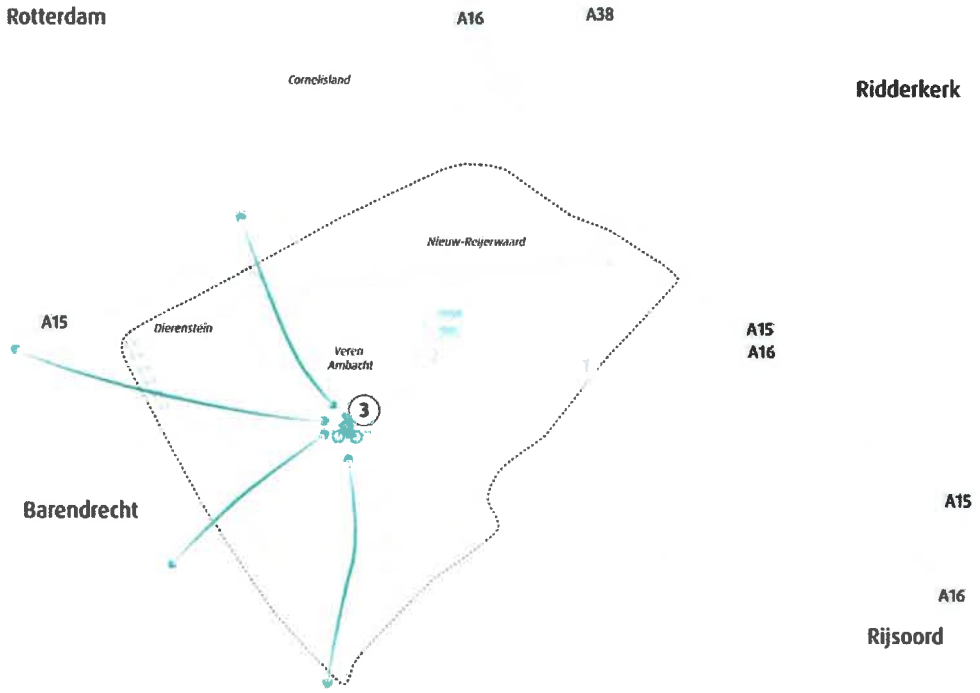
- **Veiliger fietsen:** betere infrastructuur voor fietsers, bijvoorbeeld niet mengen met vrachtverkeer
- **Minder conflicten met overig verkeer:** vermijden van kruisingen met ander verkeer, met name vrachtverkeer.
- **Beter multimodaal bereikbaar:** Door de verbetering van de fietsinfrastructuur wordt het aantrekkelijker om met de fiets van en naar de DFP te gaan.

Oplossend vermogen borgen verkeersveiligheid:

- **Verbetert de verkeersveilige routes voor fietsers** Daarmee wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

Complexiteit
Lastig in te passen op sommige wegen, veel fysieke barrières.

Kosten
Afhankelijk van de barrieres, grootschalige infrastructuur als tunnels of bruggen kan nodig zijn, waarmee de kosten oplopen.



Figuur 34. Opgave 5: Fietsinfrastructuur

Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
Fietsinfrastructuur	Fietsbereikbaarheid verbeteren door de aanleg van goede en veilige fietspaden.	Borgen dat de fietsroutes niet conflicteren met vracht- en personenverkeer	MLT

Opgave 5: Borgen van de verkeersveiligheid op de DFP

Overzicht ontwikkelingen

Ontwikkeling	Beschrijving	Trekker	Termijn
Snelfietsroutes F15 en F16	realisatie van traces van de snelfietsroutes F15 en F16 op de DFP	GRNR, BAR	KT
Fietstunnels IJsselmondse knoop	Fietstunnels onder de IJsselmondse knoop. Noord-zuid als onderdeel van F16 en oost-west als onderdeel van F15	GRNR	KT

Aanvullende mogelijke maatregelen en acties ter besluitvorming stuurgroep DFP

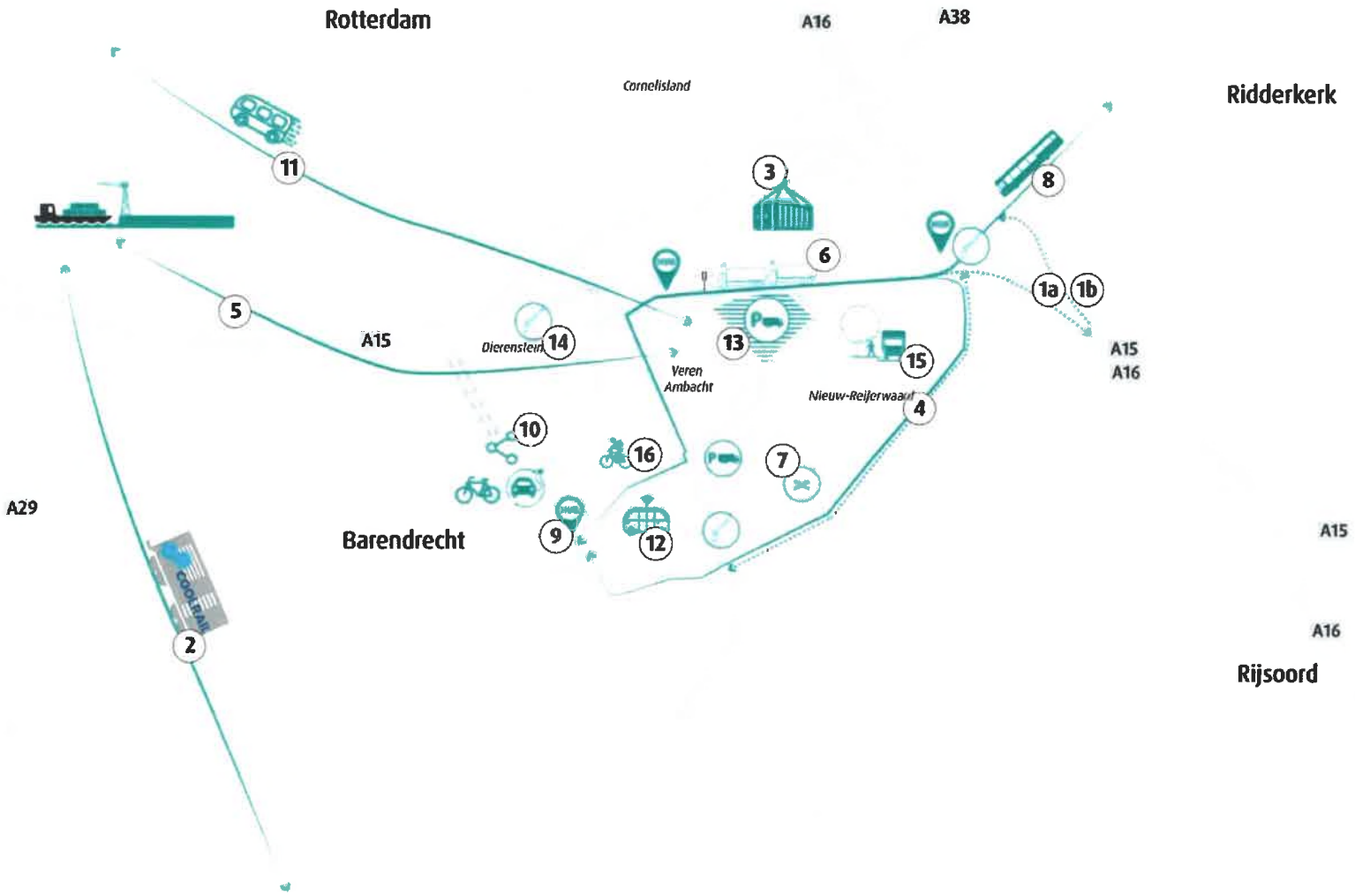
Maatregel	Beschrijving	Actie	Termijn
3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	KT
Voorzieningen voor voetgangers	Voetgangersvoorzieningen langs de bedrijfslanen op de DFP	Inpassing van voetpaden bij de aanleg van wegen in Nieuw Reijerwaard	MLT
Fietsinfrastructuur	Fietsbereikbaarheid verbeteren door de aanleg van goede en veilige fietspaden.	Borgen dat de fietsroutes niet conflicteren met vracht- en personenverkeer	MLT

Conclusie en mogelijke maatregelen mobiliteitsagenda DFP

In de voorgaande paragrafen is per opgave de problematiek geanalyseerd en zijn kansen en oplossingsrichtingen verkend om aan deze opgaven te werken. Daarbij is per opgave aangegeven welke maatregelen en daaraan gekoppelde concrete acties op dit moment mogelijk zijn. Hierbij zijn de op dit moment meest voor de hand liggende maatregelen meegenomen in het onderzoek. Het is aan de stuurgroep Dutch Fresh Port om de voor- en nadelen van deze maatregelen tegen elkaar af te wegen en te besluiten over de verdere uitwerking en verdeling van acties.

Op de pagina's hierna is het totaaloverzicht aan verkende maatregelen gepresenteerd op kaart en in een tabel. Sommige maatregelen dragen aan meerdere opgaven tegelijk bij. Dit is aangegeven in de tabel. Daarnaast hangen sommige acties nauw met elkaar samen of versterken ze de effectiviteit van elkaar.

Mogelijke maatregelen mobiliteitsagenda DFP: op kaart



Mogelijke maatregelen mobiliteitsagenda DFP (1/2)

#	Maatregel	Beschrijving	Actie	Bijdrage opgaven	Termijn
1	Nieuwe aansluiting A15 / A16	Nieuwe halve aansluiting op A15 / A16 in zuidelijke richting	• Agenderen in de MIRT Oeververbindingen als te onderzoeken maatregel om knelpunten op A15/A16 op te lossen. Daarnaast koppeling leggen met programma MoVe. • Visievorming over effecten van deze maatregel op de interne verkeersstromen in Ridderkerk. • Uitwerken ruimtelijke en verkeerskundige inpasbaarheid.	1, 2	KT
2	Treinverbinding van leveranciers met de haven van Rotterdam	Vervoer van goederen per trein in plaats van per vrachtwagen via de Coolport.	Verder uitwerken van de mogelijkheden om via rail de DFP te bevoorraden. De verbinding van Coolrail uitbreiden naar andere landen	1	KT
3	Reefer hub op de DFP	Een hub op de DFP waar 's nachts reefers kunnen worden gebracht om overdag over de DFP te verspreiden. Daarmee kan de druk op de A15 overdag worden beperkt.	Onderzoek naar aantal reefers vervoer tussen haven en DFP, locatie van de hub en bij positief resultaat: uitvoering	1, 4	KT
4	3e ontsluitingsweg	Een 3e ontsluitingsweg zorgt voor een robuustere ontsluitingsstructuur van de DFP waarmee personenverkeer en logistiek verkeer zoveel mogelijk van elkaar gescheiden kunnen worden. De weg heeft echter nadelige effecten voor leefbaarheid (Rijksstraatweg) en moet worden ingepast in provinciaal landschap de boogaard.	Besluit nemen en daarin de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen	1, 2, 3, 4, 5	KT
5	Modal shift goederenverbinding DFP en haven van Rotterdam	Modal shift verbinding tussen haven en de DFP realiseren met een nieuwe railverbinding.	Railverbinding tussen haven en DFP agenderen / onderzoeken	1	KT
6	Connected transport	Doorstroming op de Verbindingsweg verbeteren met verkeersmanagement oplossingen	Pilot uitvoeren van connected transport op de Verbindingsweg	1, 4	KT
7	Knips	Tijdelijke en/of gedeeltelijke afsluiting van wegen om sluipverkeer daar tegen te gaan.	Monitoren overlast door sluipverkeer. Als verkeer en overlast toeneemt, op korte termijn tijdelijke afsluitingen verkennen.	2	KT
8	HOV-verbinding Ridderkerk en station Barendrecht	Een HOV-verbinding als aanvulling op de HOV-verbindingen naar Rotterdam (Zuidplein en Kralingsezoom)	Agenderen van een HOV-verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht bij RET, MRDH	3	MLT

Mogelijke maatregelen mobiliteitsagenda DFP (2/2)

#	Maatregel	Beschrijving	Actie	Bijdrage opgaven	Termijn
9	Mobiliteitshubs op de DFP	Multimodale bereikbaarheid van DFP verbeteren door overstaphubs te creëren	Studie doen naar mobiliteitshubs op de DFP	3	KT
10	Deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	Aanbieden van deelmobiliteit in de DFP om werknemers, werkgevers en bezoekers minder afhankelijk van de eigen auto te maken.	Verder ontwikkelen en uitvoeren van deelmobiliteit (auto's, fietsen en scooters)	3	KT
11	Shuttle diensten	vanuit bedrijven gezamenlijk georganiseerd vervoer van werknemers naar Rotterdam Zuid.	Uitvoeren van de shuttle diensten met mobiliteitsaanbieders	3	KT
12	Automatisch vervoer last mile	Automatisch vervoer als verbinding tussen station Barendrecht en bedrijven in de DFP	in samenspraak met MRDH verkennen of er potentie voor een dergelijk systeem in de DFP is	3	KT
13	Vrachtwagenparkeerplaats	Een locatie op de DFP waar vrachtwagens geparkeerd kunnen worden, voor langere tijd.	Mogelijkheden onderzoeken van een vrachtwagenparkeerplaats op meerdere locaties	4	MLT
14	Centraal meldpunt	Locatie waar chauffeurs zich melden en wachten tot zij naar de bedrijven kunnen rijden om te voorkomen dat vrachtwagens niet onnodig parkeren op ongewenste locaties.	Verkennen van mogelijkheden en locaties centraal meldpunt vrachtwagens	4	MLT
15	Voorzieningen voor voetgangers	Voetgangersvoorzieningen langs de bedrijfslanen op de DFP	Inpassing van voetpaden bij de aanleg van wegen in Nieuw Reijerwaard	5	MLT
16	Fietsinfrastructuur	Fietsbereikbaarheid verbeteren door de aanleg van goede en veilige fietspaden.	Borgen dat de fietsroutes niet conflicteren met vracht- en personenverkeer	5	MLT

Bijlage 1: Modelstudie

- Uitgangspunten
  - SEG's
  - netwerk
- Modelresultaten:
  - Effect van de ontwikkeling stationstuinen
  - Effect van aansluiting A16
  - Effect van aansluiting A16 en 3e ontsluitingsweg
- Conclusies

Voor deze studie hebben we gebruik gemaakt van het verkeersmodel V-MRDH 2.6. In dit verkeersmodel zijn voor alle gemeenten in de omgeving de meest recente ontwikkelingen opgenomen voor 2030. Het model wordt namelijk ook gebruikt voor de modelstudie Oeververbindingen regio Rotterdam.

We hebben de volgende varianten gebruikt:

- Referentie 2030: De autonome ontwikkeling in 2030
- Variant 1 = 2030 situatie met ontwikkeling van de Stationstuinen
- Variant 2 = 2030 met Stationstuinen EN met toe- en afrit A15/A16
- Variant 3 = 2030 met Stationstuinen EN met toe- en afrit A15/A16 EN 3e ontsluitingsweg

Bijlage 1: Modelstudie

Uitgangspunten Uitgangspunten Referentie 2030

Wegennet:

- Alle gekleurde wegen zijn opgenomen in het verkeersmodel voor de referentiesituatie in 2030 (zonder Stationstuinen). Ten opzichte van het model voor basisjaar 2016 zijn de volgende meest opvallende wijzigingen doorgevoerd:
    - Wegenstructuur aangevuld op nieuwe bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard
    - 2e ontsluitingsweg (Voorweg) toegevoegd
    - Aanpassing vormgeving IJsselmondse Knoop
    - Veilingweg alleen voor intern verkeer van de Greenery
- Regionaal zijn de meest recente inzichten van nieuwe projecten in het model opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn de Blankenburgtunnel en de verlengde A16.



Ruimtelijk Programma:

- Ten opzichte van basisjaar 2016 is de grootste toename in arbeidsplaatsen zichtbaar in Nieuw-Reijerwaard.
- Daarnaast toenames van arbeidsplaatsen in Cornelisland en in beperktere mate op BT-oost. De arbeidsplaatsen op Cornelisland zijn daarbij gecorrigeerd op basis van de meest recente inzichten.
- In het regionale verkeersmodel zijn voor alle gemeenten in de omgeving de meest recente ontwikkelingen opgenomen voor 2030.

Bijlage 1: Modelstudie

Uitgangspunten Variant 1 2030 met Stationstuinen

Wegennet:
- Zoals in de referentie 2030
- Behalve voor de wegen in de Stationstuinen: het gebied direct vóór het station wordt autovrij (zie inzet).
- OV kan wel van dezelfde routes gebruik maken.

Ruimtelijk Programma:
- Zoals in variant 1
- Behalve voor het gebied in de Stationstuinen:
  - Beperkte afname van bestaande arbeidsplaatsen voor Hagé terrein en Handelscentrum.
  - Daarnaast een toename van:
    - 983 woningen;
    - 2.017 appartementen;
    - 5.000m2 commerciële voorzieningen (horeca/supermarkt);
    - 3.500m2 onderwijs (ROC, basisschool en kinderdagverblijf);
    - 6.000m2 bedrijven;
    - 6.000m2 kantoren.
  - Dit programma is gebaseerd op meest recente versie van Gebiedsvisie De Stationstuinen.
  - Verdeling van het programma over de ontsluitingswegen.



Bijlage 1: Modelstudie

Uitgangspunten Variant 2 alleen aansluiting A16

Wegennet:

- Zoals in variant 1 (dus incl. wegenaanpassingen Stationstuinen)
- Plus een aansluiting op de A16
    - alleen in zuidelijke richting een oprit
    - Alleen in noordelijke richting een afrit
    - Aansluitend op parallelbaan van/naar A16 en A15.
- Exclusief 3e ontsluitingsweg

Ruimtelijk Programma:

- Programma inclusief de ontwikkeling van de Stationstuinen (zie variant 1)



Bijlage 1: Modelstudie

Uitgangspunten Variant 3 aansluiting A16 EN 3e ontsluitingsweg

Wegennet:
- Zoals in variant 2 (dus incl. wegenaanpassingen Stationstuinen en aansluiting A16)
- Plus een derde ontsluitingsweg:
  - ongelijkvloerse kruising met Rijksstraatweg
  - 50 km/h
  - 2 x 1 rijstrook

Ruimtelijk Programma:
- Programma inclusief de ontwikkeling van de Stationstuinen (zie variant 1)



Bijlage 1: Modelstudie

Effect ontwikkeling Stationstuinen

Door de ontwikkeling van het programma van de Stationstuinen zien we een toename van verkeer. We hebben de effecten op het wegennet onderverdeeld in:

Rijkswegen Ridderster

- Kleine toenames verkeer op de Rijkswegen ronde de Ridderster tussen de 1 en 3%

IJsselmondse knoop

- Toename van ongeveer 10% verkeer op de Veren Ambachtseweg
- Toename van ongeveer 15% op de Dierensteinweg
- Kleine toename op de IJsselmondse Randweg van ongeveer 3%

Intern in Ridderkerk en Barendrecht

- Nauwelijks effect op interne verkeer in Ridderkerk
- Toenames van verkeer op de ontsluitingswegen van de Stationstuinen:
  - Spoorlaan ongeveer 50%
  - Donk: ongeveer 40%
  - Gebroken Meeldijk: ongeveer 30%

Dus: extra verkeer op de rondwegen van Barendrecht: vooral op de Dierensteinweg en Veren Ambachtseweg (10-15%) zorgt voor een extra druk op de IJsselmondse Knoop die in de huidige situatie al druk is.



Bijlage 1: Modelstudie

Effect aansluiting A15/A16

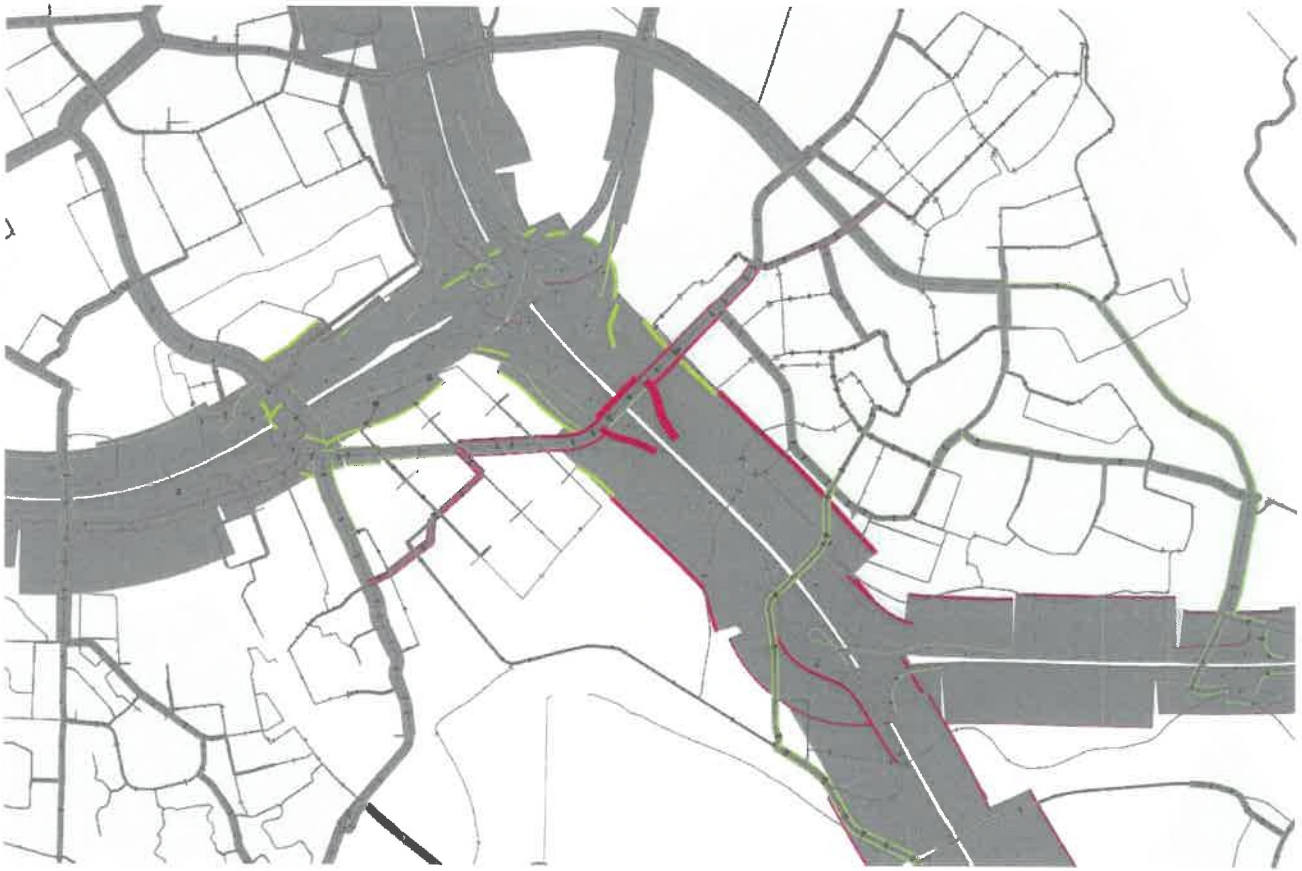
Door de ontwikkeling van het programma van de Stationstuinen zien we een toename van verkeer. We hebben de effecten op het wegennet onderverdeeld in:

Rijkswegen Ridderster
- 15% richting A15 uit Zuidelijke richting
- 17% vanuit A15 richting zuiden
- 19% vanaf A38 richting zuiden

IJsselmondse knoop
- Afname van verkeer op de Verbindingsweg 15%
- Afname van verkeer op de Veren Ambachtseweg: 10%
- Afname van verkeer op de Oprit naar de A15: 13%
- Afname van verkeer op de IJsselmondse Randweg: 9%

Intern in Ridderkerk en Barendrecht
- Grote toename verkeer op 2e ontsluitingsweg: 76%
- Toename Verbindingsweg thv Voorweg: 21%
- Toename verkeer op Populierenlaan: +43%
- Afname verkeer Geerlaan: 40%
- Afname op interne wegen, o.a. Vondellaan en Vlietlaan: 15%
- Afname verkeer Rotterdamseweg richting A15: 14%

Dus: afname van wegen rond de IJsselmondse knoop en op het Rijkswegennet. Wel meer dan verdubbeling van het verkeer op de 2e ontsluitingsweg. In Ridderkerk zien we verschuivingen op de hoofdwegen. Vooral een toename op de Populierenlaan en een afname op de Geerlaan.



Bijlage 1: Modelstudie

Effect aansluiting A15/A16 EN 3e ontsluitingsweg

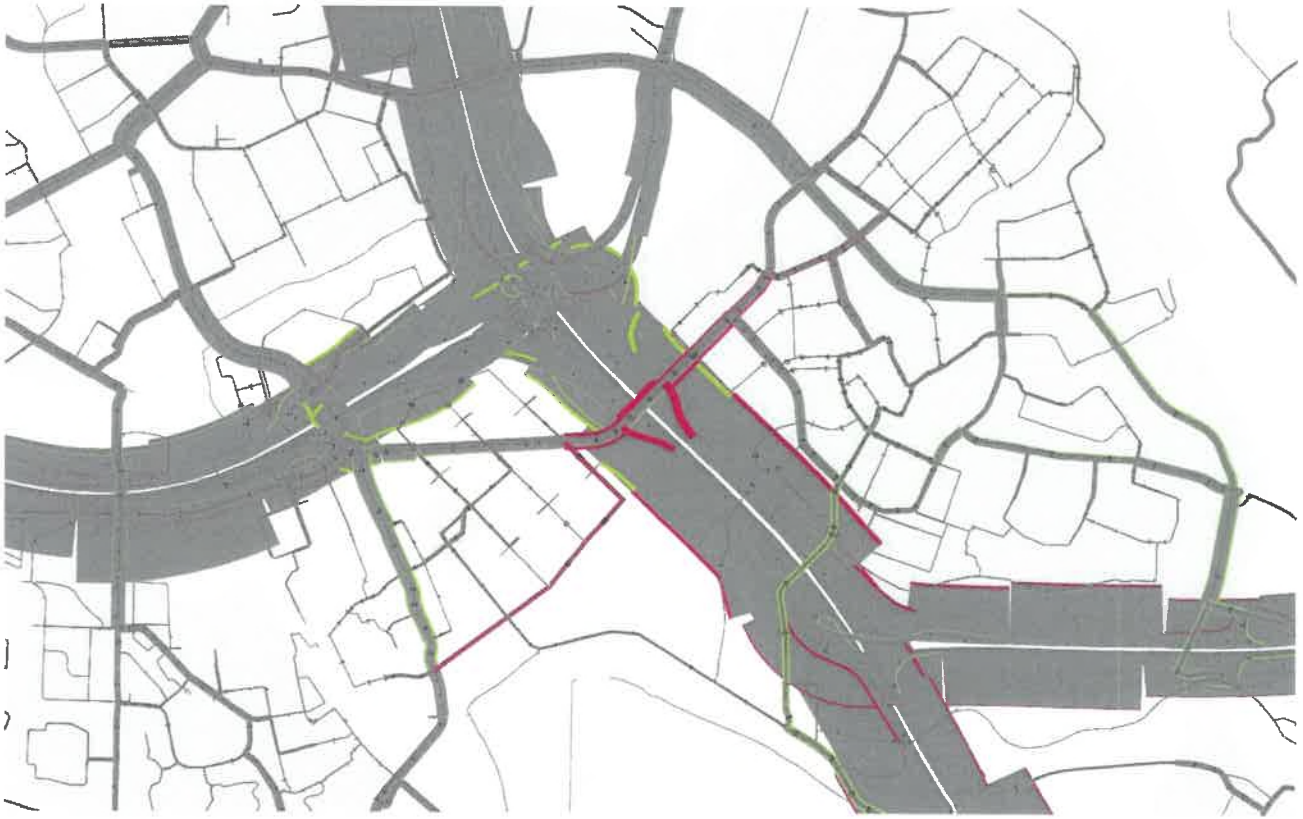
Door de ontwikkeling van het programma van de Stationstuinen zien we een toename van verkeer. We hebben de effecten op het wegennet onderverdeeld in:

Rijkswegen Ridderster
- 17% richting A15 uit Zuidelijke richting
- 20% vanuit A15 richting zuiden
- 18% vanaf A38 richting zuiden

IJsselmondse knoop
- Afname van verkeer op de Verbindingsweg 13%
- Afname van verkeer op de Veren Ambachtseweg: 11%
- Afname van verkeer op de Oprit naar de A15: 16%
- Afname van verkeer op de IJsselmondse Randweg: 9%

Intern in Ridderkerk en Barendrecht
- Afname verkeer op 2e ontsluitingsweg: -22%
- Toename verkeer op Populierenlaan: +44%
- Afname verkeer Geerlaan: 40%
- Afname op interne wegen, o.a. Vondellaan en Vlietlaan: 15%
- Afname verkeer Rotterdamseweg richting A15: 14%

Dus: ongeveer even grote afname op wegen van de IJsselmondse knoop en op het Rijkswegennet.
Door de 3e ontsluitingsweg neemt het verkeer over de 2e ontsluitingsweg af. In Ridderkerk zijn dezelfde verschuivingen te zien als bij variant 2



Bijlage 1: Modelstudie

Conclusies

Voor het opstellen van de mobiliteitsagenda voor de DFP hebben we modelanalyses uitgevoerd. Belangrijkste reden hiervoor was om in kaar te brengen wat het effect van de ontwikkeling van de Stationstuinen op het wegennet en in het bijzonder op de IJsselmondse knoop. Daarnaast hebben we in het verkeersmodel doorgerekend wat het effect is van een aansluiting op de A16 en de 3e ontsluitingsweg op de DFP. De belangrijkste conclusies staan hieronder weergegeven.

Effect ontwikkeling Stationstuinen
De ontwikkeling van de Stationstuinen zorgt voor een extra druk op de IJsselmondse Knoop. De Veren Ambachtseweg en de Dierensteinweg hebben een toename in verkeer tussen de 10% en 15%. Dit kan voor extra problemen zorgen voor de ontsluiting van de DFP op het Rijkswegennet. Verder zien we nauwelijks effect op het Rijkswegennet of op interne wegen in Barendrecht en Ridderkerk.

Effect aansluiting A16
Afname van wegen rond de IJsselmondse knoop en op het Rijkswegennet. Wel meer dan verdubbeling van het verkeer op de 2e ontsluitingsweg. In Ridderkerk zien we verschuivingen op de hoofdwegen. Vooral een toename op de Populierenlaan en een afname op de Geerlaan.

Effect aansluiting A16 in combinatie met 3e ontsluiting
Verdere afname op wegen van de IJsselmondse knoop en op het Rijkswegennet, ongeveer een paar procent meer vergeleken met variant 2. Door de 3e ontsluitingsweg neemt het verkeer over de 2e ontsluitingsweg af. In Ridderkerk zijn dezelfde verschuivingen te zien als bij variant 2.