



Aan mevrouw Klaver en de heer Lapaer  
p/a griffie

Uw brief van: 11 november 2022  
Uw kenmerk:  
Bijlage(n):

Ons kenmerk: 667956  
Contact: A. Breedveld  
Doorkiesnummer: 0180-451234  
E-mailadres: a.breedveld@ridderkerk.nl  
Datum: 9 december 2022

Betreft: Beantwoording schriftelijke vragen (art. 41, RvO) inzake DFP transport over het water via Containertransferium Ridderkerk

Geachte mevrouw Klaver en de heer Lapaer,

Op 11 november jl. heeft u schriftelijke vragen (art. 41, RvO) gesteld inzake 'DFP transport over het water via containertransferium Ridderkerk'. Onderstaand treft u onze beantwoording aan.

#### **Vraag 1**

Is het college bekend met deze pilot en als dit zo is, steunt men deze?

Antwoord:

Ja, het onderzoeken van mogelijke duurzame mobiliteitsoplossingen zoals een bargelijndienst maakt onderdeel uit van de ambities van DFP. Ridderkerk onderschrijft de ambitie van DFP om te zorgen voor 55% CO2 en stikstof reductie van het vervoer in 2030. DFP wil daarvoor nieuwe vormen van duurzame mobiliteit onderzoeken en aanbieden zoals een reeferhub, Modal Shift, MaaS (Mobility as a Service) en AVL (Automatisch Vervoer Last Mile). Deze ambitie moet bijdragen aan minder vervoerbewegingen in het gebied zelf en het vergroten van de leefbaarheid en leefkwaliteit in omliggende gebieden. DFP richt zich voor de Modal Shift oplossingen naast het onderzoeken van de mogelijkheden via de Container Terminal Ridderkerk ook op de bargelijndienst Maasvlakte 2 naar de Waalhaven.

#### **Vraag 2**

Hoeveel vrachtwagenverkeersbewegingen komen erbij, is de verwachting, in Ridderkerk per jaar op basis van deze pilot?

Antwoord:

In deze pilotfase willen bedrijven op DFP verkennen of deze vorm van mobiliteit kan gaan werken. In deze pilot was de vracht 3 containers. Er wordt in deze fase nog niet opgeschaald. Hoeveel verkeersbewegingen er bij komen als er wel kan worden opgeschaald, kan in dit stadium dus nog niet worden aangegeven. In deze verkenningsfase wordt stilgestaan bij cruciale randvoorwaarden zoals leefbaarheid, verkeersveiligheid, kwaliteit verkeersnet, congestie, etc. Voor Ridderkerk is één van de belangrijke randvoorwaarden dat deze bargelijndienst niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid. Dit transport over een korte afstand moet in verband met de leefbaarheid, stil en schoon plaatsvinden.

Naast het onderzoeken van de randvoorwaarden wordt in deze verkenningsfase ook onderzocht of er voldoende kritische massa gevonden kan worden om te komen tot een business case en daarmee opschaling van deze vorm van duurzame mobiliteit.

Pas na afronding van de verkenningsfase kan worden beoordeeld wat de toename is van het aantal verkeersbewegingen. Op basis daarvan, samen met de uitkomsten van het onderzoek naar de andere randvoorwaarden, wordt uiteindelijk besloten of op een verantwoorde wijze kan worden opgeschaald.

### **Vraag 3**

Is er onderzoek gedaan naar mogelijke risico's t.a.v. de verkeersveiligheid voor de start van deze pilot en wordt e.e.a. gemonitord tot deze is afgerond?

Antwoord:

De pilot is juist bedoeld om onderzoek te doen naar onder meer de verkeersveiligheid en zo meer inzicht te krijgen of aan de gestelde randvoorwaarden kan worden voldaan. In de pilot was het aantal verkeersbewegingen met 3 containers minimaal en daarmee ook het effect op de verkeersveiligheid. Er wordt alleen maar opgeschaald wanneer de randvoorwaarden in orde zijn. Hier is een uitgebreide verkenning voor nodig. Zie hiervoor de beantwoording bij vraag 2.

### **Vraag 4**

Is er onderzoek gedaan naar de milieutechnische gevolgen bij vervoer over het water en hierdoor toenemende verkeersdruk van het transferium naar de DFP?

Antwoord:

De bargelijndienst van de Container Terminal Ridderkerk naar Ridderkerk is opgenomen in de ontwikkelagenda richting de BO MIRT (nov. 2023), ter financiering van de benodigde verkennig. Een extra inspanning moet worden geleverd op het voor- en natransport. Dit transport over een korte afstand moet - in verband met de leefbaarheid - stil en schoon plaatsvinden. Ook zijn er mogelijk aanpassingen aan de kade-infrastructuur en ontsluiting nodig. Deze aspecten moeten in de loop van 2024 worden onderzocht.

### **Vraag 5**

Wordt er gestuurd op een verplichte alternatieve aandrijving (waterstof/elektrisch) voor het transport van- naar om CO2 uitstoot/geluid te verlagen?

Antwoord:

Ja, vanuit DFP en Ridderkerk wordt gestuurd op verduurzaming van voertuigen (vrachtwagens en barges), inclusief een dekkend netwerk van laad-/vulpunten en duurzame brandstoffen (green/ e-fuels).

### **Vraag 6**

Wordt Ridderkerk gecompenseerd door de gebruikers (bedrijven) om onderhoud aan lokale wegen te kunnen uitvoeren?

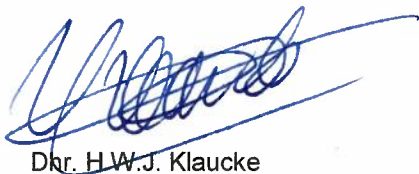
Antwoord:

Nee. Pas na afronding van de verkenningsfase kunnen afspraken worden gemaakt over compensatie.

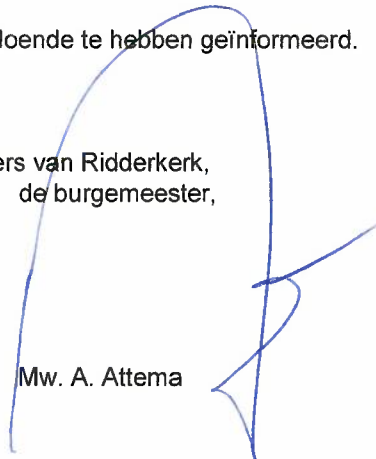
Wij vertrouwen erop u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,  
de secretaris, de burgemeester,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H.W.J. Klaucke', written in a cursive style.

Dr. H.W.J. Klaucke

A large, stylized handwritten signature in blue ink, appearing to be 'A. Attema', written in a cursive style.

Mw. A. Attema

