HAVEN GREENPORT CLUSTER

STRATEGISCHE VERKENNING VAN DE LOGISTIEKE RELATIE TUSSEN HAVEN ROTTERDAM EN GREENPORT WEST-HOLLAND VOOR EEN TOEKOMSTBESTENDIG VERSCLUSTER

MOVE/PROVINCIE ZUID-HOLLAND/GREENPORT WEST-HOLLAND

APRIL-JULI 2021

MICHIEL JAK

Finale versie: 01-09-21

MoVe Mobiliteit & Verstedelijking

provincie Zuid-Holland

FINALE VERSIE

GREENPORT West-Holland

SAMENVATTING EN LEESWIJZER

Het strategisch infrastructuurnetwerk binnen en naar de Greenport West-Holland staat onder druk. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de groeiende en veranderende capaciteitsbehoefte van de agrologistiek zelf, anderzijds door de groei in de mobiliteitsbehoefte in de komende jaren door extra bewoners en forensen in dit gebied en nieuwe economische activiteiten. In combinatie met de grootschalige Vervangings- en Renovatieopgave door Rijkswaterstaat in de komende decennia is er sprake van 'a perfect storm'.

Er is en wordt fors geïnvesteerd in extra capaciteit van het hoofd- en onderliggende wegennetwerk. Vanuit het Goederenvervoercorridors programma wordt de verbetering van het achterlandnetwerk gecoördineerd. Om de kwaliteit van het strategisch netwerk in de Greenport West-Holland toekomstbestendig te houden, zijn extra interventies noodzakelijk. Deze zijn in te delen in vier oplossingsrichtingen:

1. Verlagen van de capaciteitsvraagpieken
2. Slim benutten van de infrastructuur
3. Verminderen wegkilometers
4. Verbeteringen infrastructuur

In alle vier de oplossingsrichtingen worden de pijlers (digitale) infrastructuur, hubs, keuring&inspectie en informatievoorziening meegenomen. Dit resulteert in een aantal concrete projectideeën dat bijdraagt aan het doel: een toekomstbestendig strategisch netwerk ontwikkelen waarin het economisch belang van een optimaal functionerende logistiek tussen de mainport Rotterdam en de Greenport West-Holland wordt gewaarborgd tegen minimale externe (maatschappelijke) kosten.

De projectideeën of interventies zijn niet nieuw en een aantal is al geruime tijd onderwerp van ingewikkelde discussies. Deze analyse is bedoeld om de kansrijke projecten vanuit een strategisch netwerk gedachte te benaderen. In het licht van een groter perspectief en belang kunnen deze opnieuw worden gewaardeerd in plaats van ze enkel op project niveau te wegen. De projectideeën zijn 'rijp en groen' door elkaar en kennen een verschillende impact en tijdshorizon.

Duurzaamheid en leefbaarheid zijn in deze drukke delta randvoorwaardelijk, maar worden niet vanzelfsprekend geborgd. Kwaliteitscriteria voor zowel de economische als de maatschappelijke componenten zijn noodzakelijk. Hierbij is het van belang om de strategische kwaliteitscriteria van zowel de Greenport West-Holland als die van de mainport Rotterdam te kennen om zo –in co-creatie- een gezamenlijke visie op te stellen. Het belang van versreefers voor Rotterdam als preferente 'first port of call' is zo'n wederzijds voordeel om verder uit te nutten.

Deze co-creatie moet nog beginnen. Deze beknopte analyse is slechts de eerste worp om de visie op het (gewenste) strategisch netwerk vanuit de Greenport West-Holland op te tekenen vanuit een 25-tal studies en rapporten van de afgelopen paar jaar aangevuld met de inzichten van een 20-tal betrokkenen uit zowel de publieke als de private sector.

De droom van een Greenport die mensen gezond, gelukkig en welvarend houdt, stoelt op hele tastbare en concrete voorzieningen in een internationaal competitief infrastructuurnetwerk!

OPDRACHT EN SCOPE

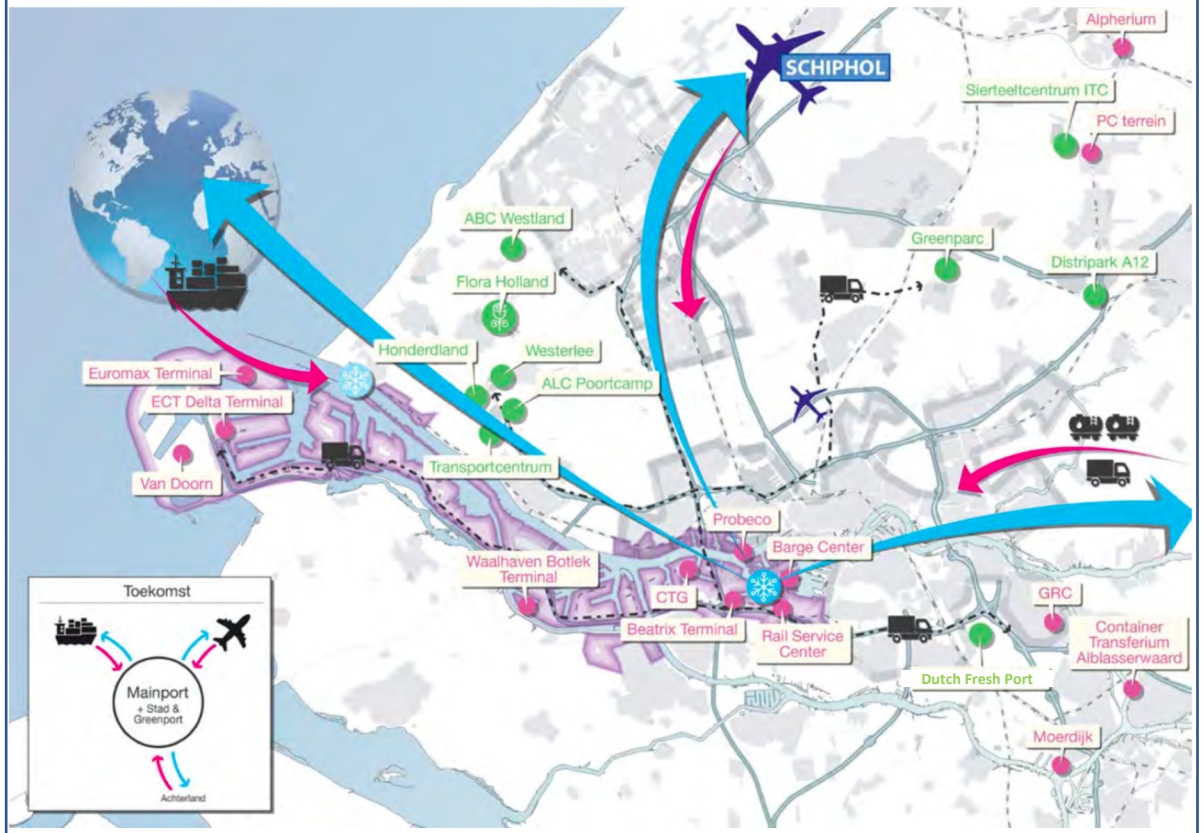
De samenwerkende partijen in MoVe* - Rijk, Provincie Zuid-Holland, Metropool Regio Rotterdam-Den Haag (MRDH) - willen samen met Greenport West-Holland (GPWH)** een gezamenlijk perspectief ontwikkelen voor efficiëntere, slimmere en schonere logistiek binnen en tussen de Mainport Rotterdam en de Greenport West-Holland. Dit perspectief bevat een visie en ambitie en moet helpen om de dialoog aan diverse tafels uniform en consequent te kunnen voeren. Voor de GPWH is het perspectief gericht op een netwerk voor versimport en -export met vier pijlers 1. (digitale) infrastructuur, 2. hubs, 3. keuring & inspectie en 4. informatievoorziening.

Deze fase betreft het inventariseren en operationaliseren van lopende of te ontwikkelen projecten die GPWH en MoVe in 2021-2023 samen kunnen uitvoeren of intensiveren en het ontwikkelen van een 'storyline'. Dit rapport bevat een synthese van de recente relevante studies en projecten en is nadrukkelijk geen onderzoek. Hieruit wordt een eerste perspectief geschetst, bestaande uit een visie met ambitie en storyline, een bijbehorende strategie voor versnelling van projecten die potentie hebben om structureel te zijn en kunnen worden opgeschaald.

De resultaten zullen worden getoetst bij een 20-tal relevante stakeholders uit zowel het publieke als het private deel van het ecosysteem. De samenhang met het Rijksprogramma Goederenvervoercorridors is geborgd in de scoping en afstemming gedurende de studie.

*https://www.move-rdh.nl/ **https://greenportwestholland.nl/

Belangrijkste economische verscentra GPWH en de Mainports
De scope beperkt zich nadrukkelijk tot de stromen die beginnen of eindigen in de GPWH en relateren aan de Mainport Rotterdam. De stromen van en naar Schiphol/ Aalsmeer worden hierin meegenomen omdat ze effect hebben op het strategisch netwerk en de economische activiteiten van de Greenport West-Holland.

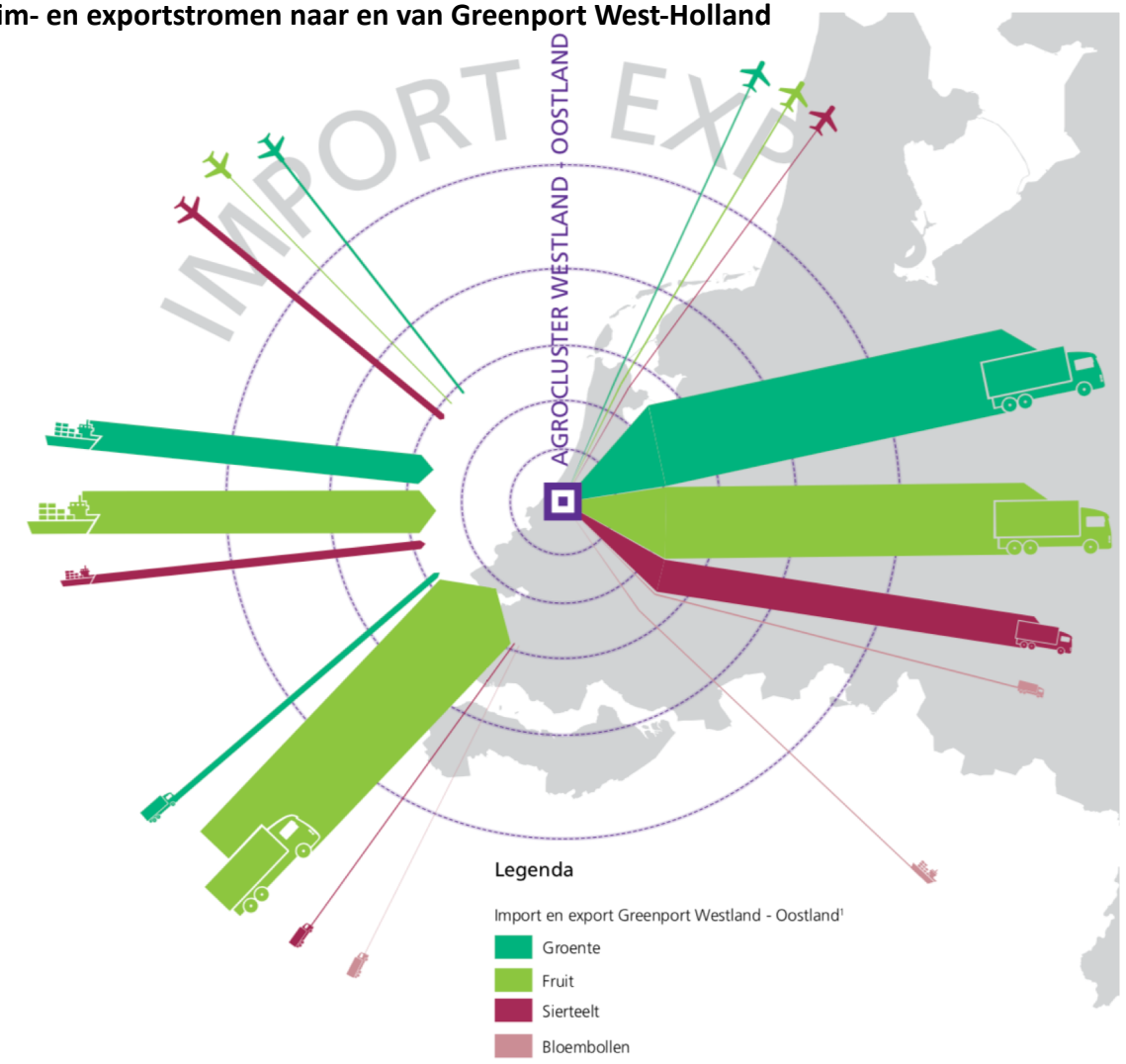


Bron: Figuur uit 5

INHOUDSOPGAVE

1. Profielschets en data Greenport West-Holland (GPWH)
    A. Profielschets GPWH
    B. Data sierteelt
    C. Data groente en fruit
2. Huidig strategisch netwerk Greenport West-Holland
    A. Verschillen netwerk Westland
    B. N-wegen Westland en Oostland
    C. Huidig strategisch netwerk
    D. Geprognotiseerd capaciteitstekort 2030
3. Bouwstenen visievorming
4. Strategische uitgangspunten
    A. Uitdagingen en oplossingsrichtingen
    B. Kansen en ambities: Groslijst
5. Kansen geconcretiseerd voor de Greenport West-Holland
6. Impact kansen op strategisch netwerk
    1. Verlagen pieken
    2. Slim benutten
    3. Verminderen wegkilometers
    4. Infrastructurele verbeteringen
7. Relevante spelers ecosysteem
8. Afwegingskaders strategisch netwerk GPWH en haven Rotterdam
9. Storyline in pitchvorm en inschatting kansen
10. Vervolgstappen
11. Bronnen
12. Belang van het Greenport Cluster

im- en exportstromen naar en van Greenport West-Holland



Bron: Figuur uit 17 (2015). Data incl DFP en FruitPort (Merwe- Vierhavens), RoRo ferry vervoer wordt als vrachtwagenvervoer beschouwd.

1A) Profielschets Greenport West-Holland

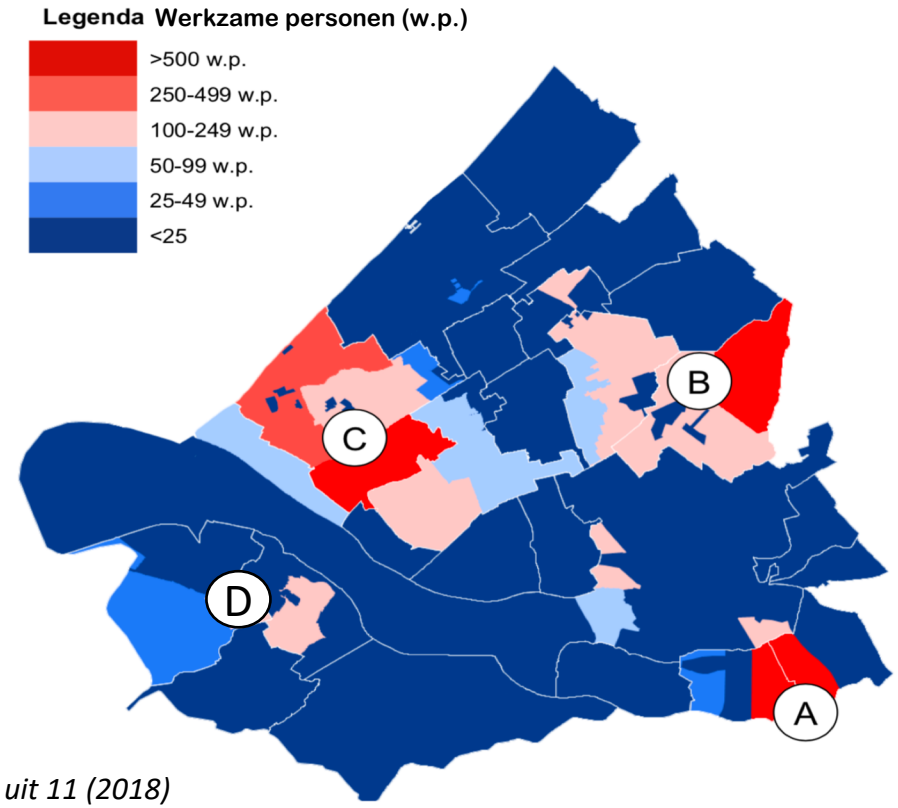
A: Barendrecht-Ridderkerk (Dutch Fresh Port, DFP):
- Groenten en fruit, sterke relatie tot retail en verbreding naar voeding
- Veel agrologistiek, relatief weinig teelt
- Sterke relatie Rotterdamse haven (neemt toe) en Zuid-Europa (neemt af) (import, eenrichting): 30% versimportvolume haven en 70% van het Zuid-Europese fruit gaat naar DFP
- Voldoende bedrijventerrein beschikbaar

B: Oostland (OL):
- Logistiek cluster met enkele agrologistieke bedrijven
- Veel supermarktretail (distributiecentra (DC), maar niet voor vers)
- Sierteelt en groenteteelt
- Voldoende bedrijventerrein beschikbaar

C: Westland (WL):
- Polycentrisch: 4 agrologistieke bedrijventerreinen (ABC Westland, Honderdland, Transportcentrum en Westerlee) met sterke link haven Rotterdam (import, eenrichting) en 1 sierteeltcluster (Royal FloraHolland) met sterke link Schiphol-Aalsmeer (tweerichting)
- Sierteelt met sterke concentratie rond veiling. Groenten en fruit met sterke verbinding teelt, veel value added logistics op bedrijventerreinen
- Schaarse ruimte bedrijventerrein, trend naar minder maar grotere en krachtigere bedrijven (schaalvergroting)
- 60% van de directe en indirecte economische waarde van GPWH in WL

D: Voorne-Putten (VP):
- Groenteteeltlocaties

Het 'geheim' van de Greenport West-Holland (GPWH) is dat een grote versimportstroom wordt verrijkt met lokale teelt en wordt verwerkt tot hoogwaardige eindproducten, met name voor de (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 gebonden is aan de GPWH regio en ecosysteem. De totale toegevoegde waarde van de GPWH (incl toeleveranciers) is zo'n 12 miljard euro. GPWH exporteert aan directe versproducten voor 8,5 mld naar 51 landen en ±300 miljoen consumenten. Dit is bijna 50% van alle Nederlandse versexport.
Verdere facts&figures in sectie 12.



Bron: 6,7,8. Figuur uit 11 (2018)

1B) Sierteelt Data Greenport West-Holland

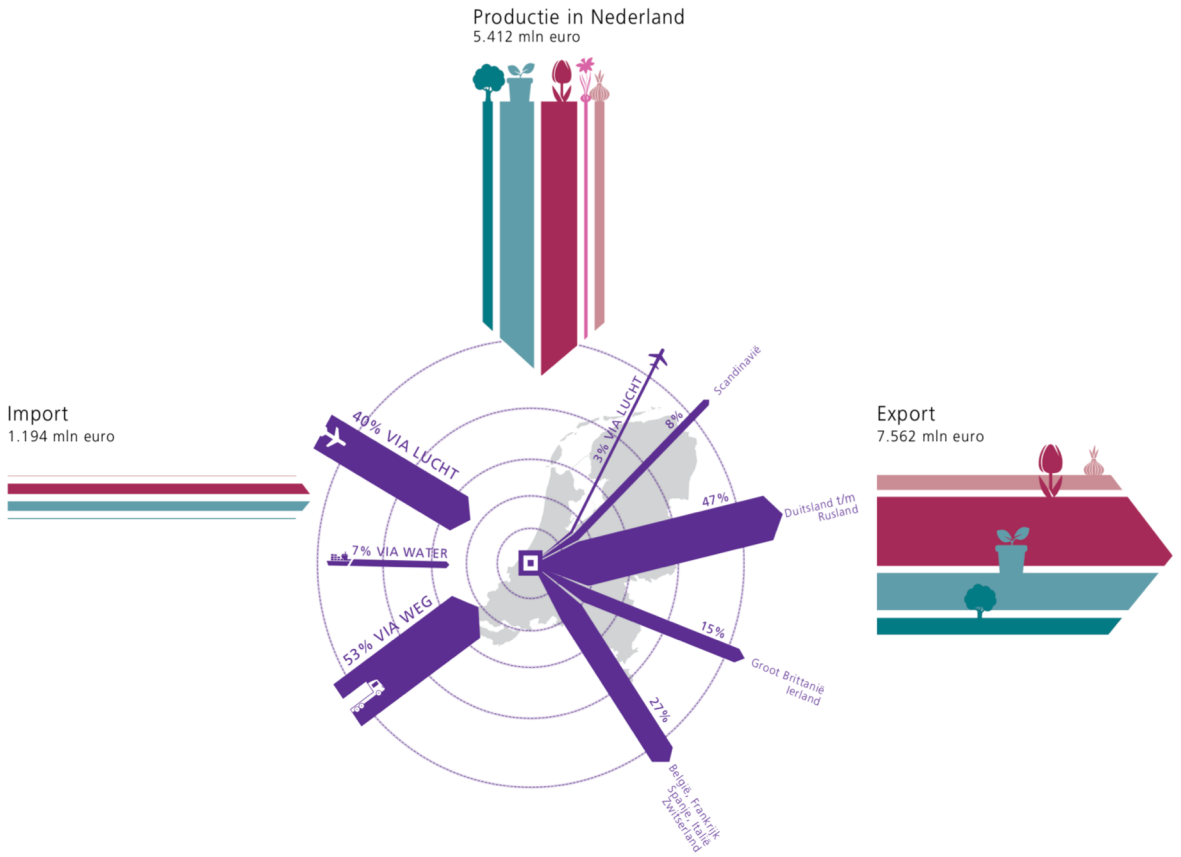
Sierteelt kent voor heel Nederland een relatief laag aandeel import ten opzichte van de eigen productie. De import vindt ongeveer 50% plaats via luchtvracht (dominant zijn Kenia en Ethiopië) en betreft met name snijbloemen. De verdeling van de luchtvracht bestemd voor Nederland is 1/3 via Schiphol, 1/3 Maastricht, rest Brussel, Luik en Frankfurt.

Van de export gaat 96% via de weg (2% luchtvracht, 2% trein). Ook tussen de Greenport Clusters Aalsmeer, Westland en Oostland is er veel onderling transport overdag en ’s nachts van zowel verkocht als onverkocht product van en naar de veiling- en handelslocaties. Naar het Westland toe zit ook een deel directe import bij dat via Schiphol binnenkomt.

De sierteeltproductie op GPWH is met ruim 2 mld euro veruit het grootste van Nederland. Het belang van GPWH voor de sierteelt wordt duidelijk uit de cijfers voor de im- en export:
Import heel NL (2018): sierteelt 1,7 mld euro (UN Comtrade)
Import GPWH (2016): sierteelt 0,4 mld euro (9) = ±25%
Export heel NL (2018): sierteelt 6,2 mld euro (UN Comtrade)
Export GPWH (2016): sierteelt 2,4 mld euro (9) = ±40%

De Haven van Rotterdam is geen speler van betekenis in de sierteelt keten. Alleen bloembollen worden per schip geëxporteerd en hulpmaterialen voor de sierteelt en verpakking komen deels via de haven. De im- en export van groente en fruit (G+F) kent een hele andere dynamiek dan die van de sierteelt (zie 1C)

Data voor heel Nederland (sierteelt plus bomen)



Bron: 9, Royal FloraHolland. Figuur uit 17 (2015)

1c) Groente en Fruit Data Greenport West-Holland

De eigen productie van fruit (F) is relatief laag ten opzichte van de import, terwijl die van groente (G) relatief hoog is ten opzichte van de import. Opvallend voor de import van G+F is dat Schiphol vrijwel geen rol speelt en de haven van Rotterdam juist een grote rol speelt. Voor de export spelen beide mainports een marginale rol:

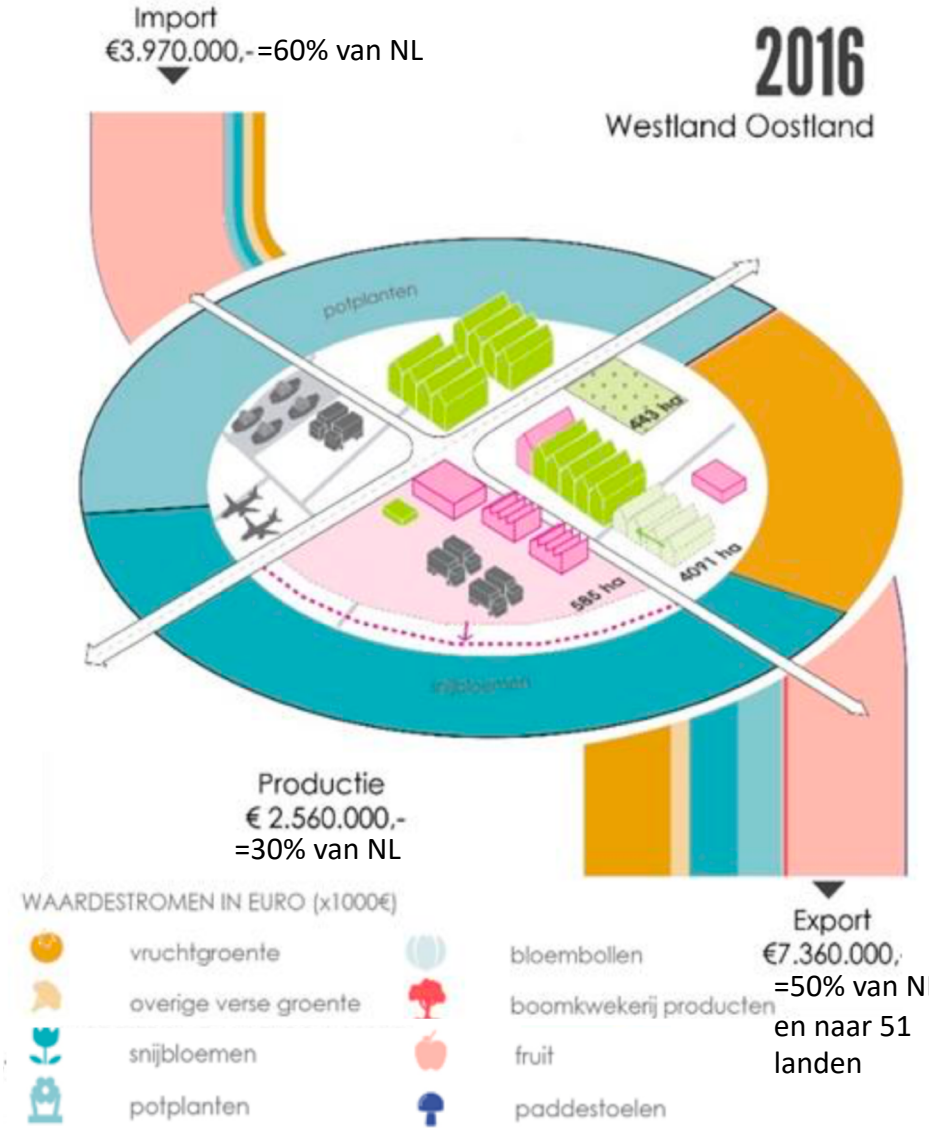
- Import heel NL (2017) G+F = 11,1 mld euro (8)
  ➜2015 (4): 4,7 mld euro G+F via haven R'dam (80% fruit, 20% groente)
- Import GPWH (2016) G+F = 3,6 mld euro (9) = ±30%
- Export heel NL (2017) G+F = 17,3 mld euro (8)
- Export GPWH (2016) G+F = 5 mld euro (9) = ±30%

Productiewaarde GPWH = 2,4 mld euro (2015, 3 mld euro in 2026):
40% sierteelt, 40% potplanten, 20% groente (4)

In Rotterdam worden 140.000/jaar reefercontainers met vers via deepsea geïmporteerd (2021, 26) en behandeld met veel toegevoegde waarde (inpakken, verpakken, combineren producten, verzendklaar maken naar retail, etc.) voor heel Nederland. Hiervan zijn 100.000/jaar importreefers (=72%) voor GPWH (2021, 26). Export via Rotterdam slechts 650 reefers/jaar (excl. RoRo naar VK via de ferries).

- WL: 26.000=35% (9.650=13% ABC, 16.350=22% Westerlee)
- OL: 8.500=11%
- DFP: 24.000=30% (+1.500 uit Antwerpen)
- Fruitport: 20.000=25% (+1.500 uit Antwerpen)

5-15% stromen door haven Rotterdam is agrofood (11), aardappelen en uien worden wel via Rotterdam geëxporteerd, maar komen niet uit GPWH.



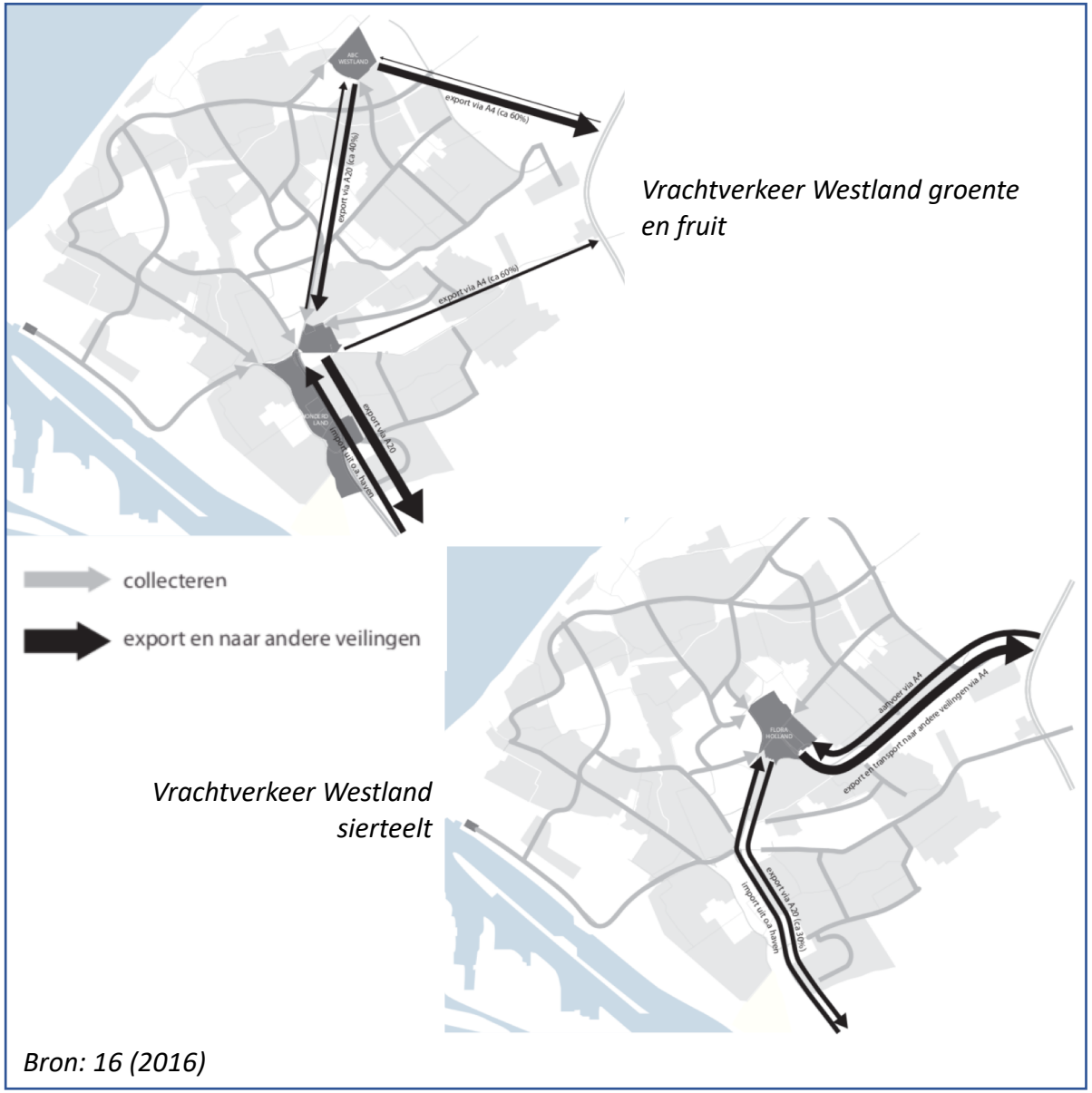
Bron: 4,8,11,17,18,26. Figuur uit 9 (2016)

2A) VERSCHILLEN STRATEGISCH NETWERK WESTLAND

Het strategisch netwerk voor de agrologistiek in en rond de GPWH wordt bepaald door de ligging van de agrologistieke bedrijventerreinen en de mainports Schiphol en Rotterdam. Im- en exportstromen, samen met de onderlinge uitwisseling van lading tussen de bedrijventerreinen van GPWH laden het strategische netwerk. Het besproken verschil in dynamiek tussen groente/fruit (G+F) en sierteelt komt ook tot uiting in de verschillende vrachtstromen op het strategisch netwerk. De vrachtstromen op het huidige strategisch netwerk zijn uitsluitend wegvervoer. Spoor en binnenvaart zijn nauwelijks ontwikkeld en zijn daarmee geen onderdeel van het strategisch netwerk.

In de kaarten hiernaast is het verschil tussen de G+F en sierteeltstromen goed zichtbaar. De aanvoer naar het Westland van G+F vindt plaats via de A20 vanuit met name de haven, Coolport, FruitPort, Voorne-Putten, DFP en (Zuid-)Europa en komt aan op het Westerlee cluster. (ps: de import uit Zuid-Europa gaat voor 70% naar DFP). De afvoer van het Westland loopt ongeveer 50-50 via de A20 en de A4 en vertrekt vanaf ABC Westland (N211) en vooral Westerlee. Voor de sierteelt is het Royal FloraHolland terrein het centrale aan- en afvoerterrein. 30% van de afvoer gaat via de A20 en 70% via N222 naar de A4. De aanvoer gaat voor het grootste deel via de A4 vanaf Schiphol/Aalsmeer.

De belangrijkste wegen op het hoofdwegennetwerk (HWN) zijn de A4, A12, A15/16 en A20. De belangrijkste N-wegen (OWN) in het Westland en het Oostland zijn op de volgende pagina weergegeven.



Vrachtverkeer Westland groente en fruit

Vrachtverkeer Westland sierteelt

Bron: 16 (2016)

2B) Strategisch OWN netwerk Westland en Oostland

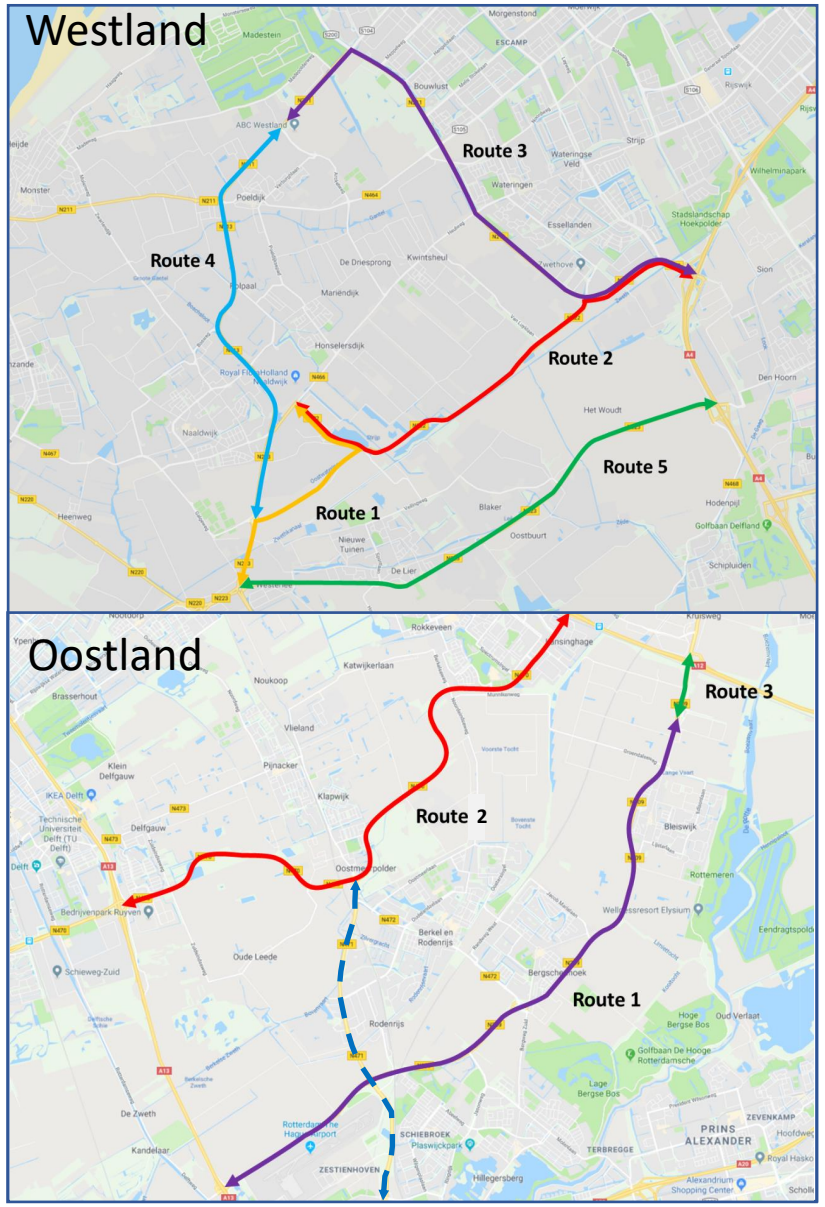
Westland:

- **route 1:** Flora Holland – N213: geen data bekend van de Provincie Zuid-Holland en het NDW.
- **route 2:** Flora Holland – A4 (via N222 en N211): Op deze route zijn hoge intensiteiten aanwezig, tussen de 2300 en 2500 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag. Het grootste deel van de vrachtwagens tussen Royal FloraHolland en de A4 volgt deze route.
- **route 3:** ABC Westland – A4 (via N211): Op deze route zijn ook hoge intensiteiten aanwezig, tussen de 2200 en 2500 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag. Het grootste deel van de vrachtwagens tussen ABC Westland en de A4 volgt echter deels niet deze route; het grootste deel gaat via de N464 in plaats van via de Lozerlaan.
- **route 4:** ABC Westland – N213 (via N211 en N213): Op deze route zijn tussen de 900 en 1800 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag aanwezig. De grootste intensiteiten zijn te vinden bij Royal FloraHolland.
- **route 5:** Westerlee – A4 (via N223): Bij Westerlee zijn hoge intensiteiten aanwezig van 2400 en bijna 3000 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag. Op de rest van deze route liggen de intensiteiten wat lager, tussen de 1400 en 1900 vrachtwagens.

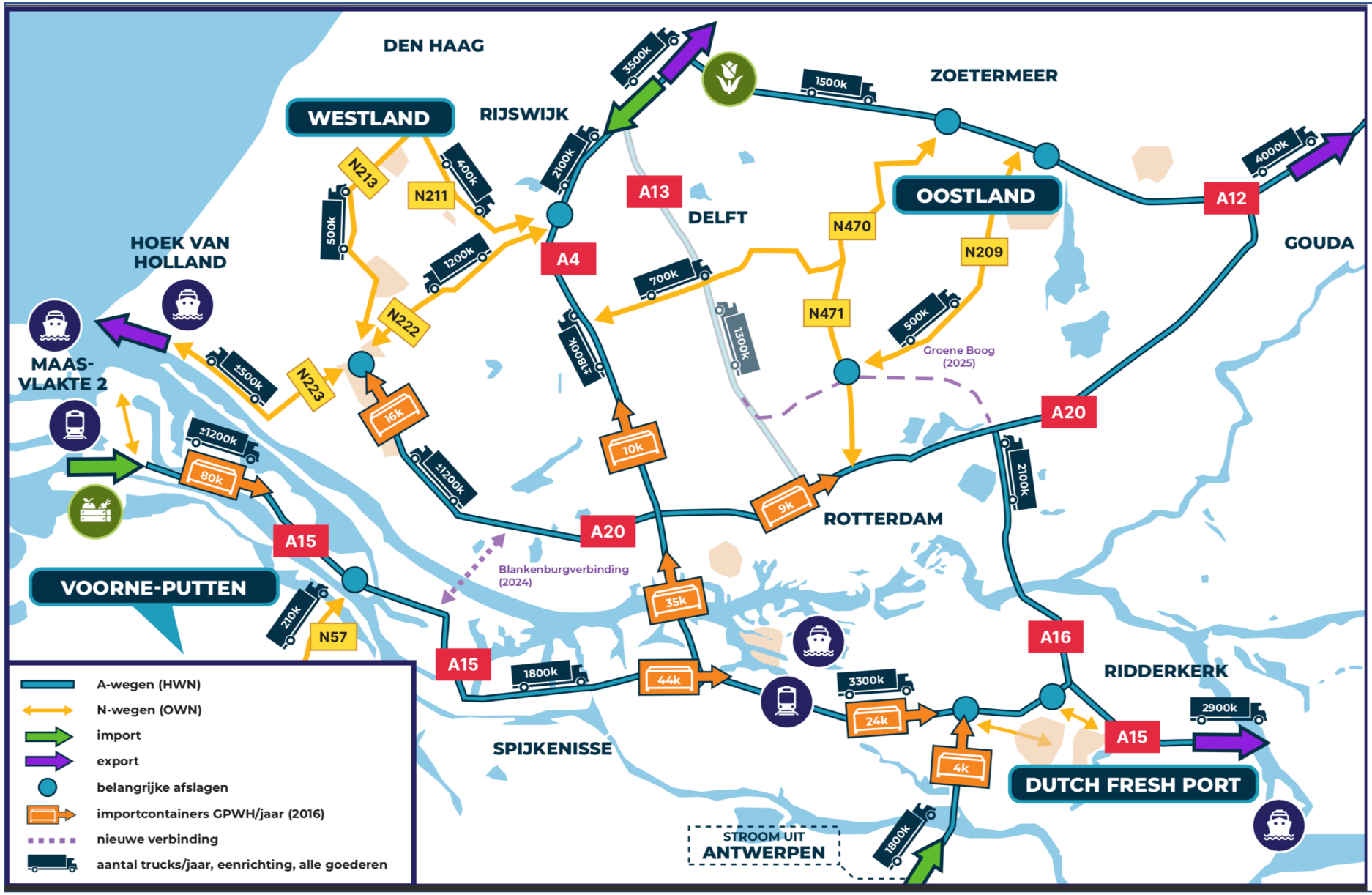
Oostland:

- **route 1:** N209 Klappolder – A13 (via N209): Op deze route zijn hoge intensiteiten zichtbaar van circa 1700 – 2000 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag. Volgens het MRDH-model volgt het grootste deel van de vrachtwagens tussen Royal Lemkes en de A13 ook deze route.
- **route 2:** A12 – A13 (via N470): Op deze route zijn tussen de 1000 en 2400 vrachtwagens aanwezig per richting per gemiddelde werkdag, met de hoogste intensiteiten bij de A12 en A13. De N471 (verbinding route 1 en 2 en de A20/A16) zal ook in drukte en belang toenemen.
- **route 3:** N209 Klappolder – A12 (via N209): Hier zijn hoge intensiteiten zichtbaar tussen de 3000 en 3400 vrachtwagens per richting per gemiddelde werkdag. Dit zijn duidelijk meer vrachtwagens dan bij route 1, richting de A13.

Bron: 25 (2019)



2c) Huidig strategisch netwerk GPWH



Op de kaart zijn de belangrijkste A- en N-wegen voor verslogistiek weergegeven. De vrachtwagens geven het totaal van alle vrachtwagens (dus ook niet-vers) weer (in duizenden per rijrichting per jaar) en de containers geven het aantal maritieme import reefers (in duizenden per jaar) weer.

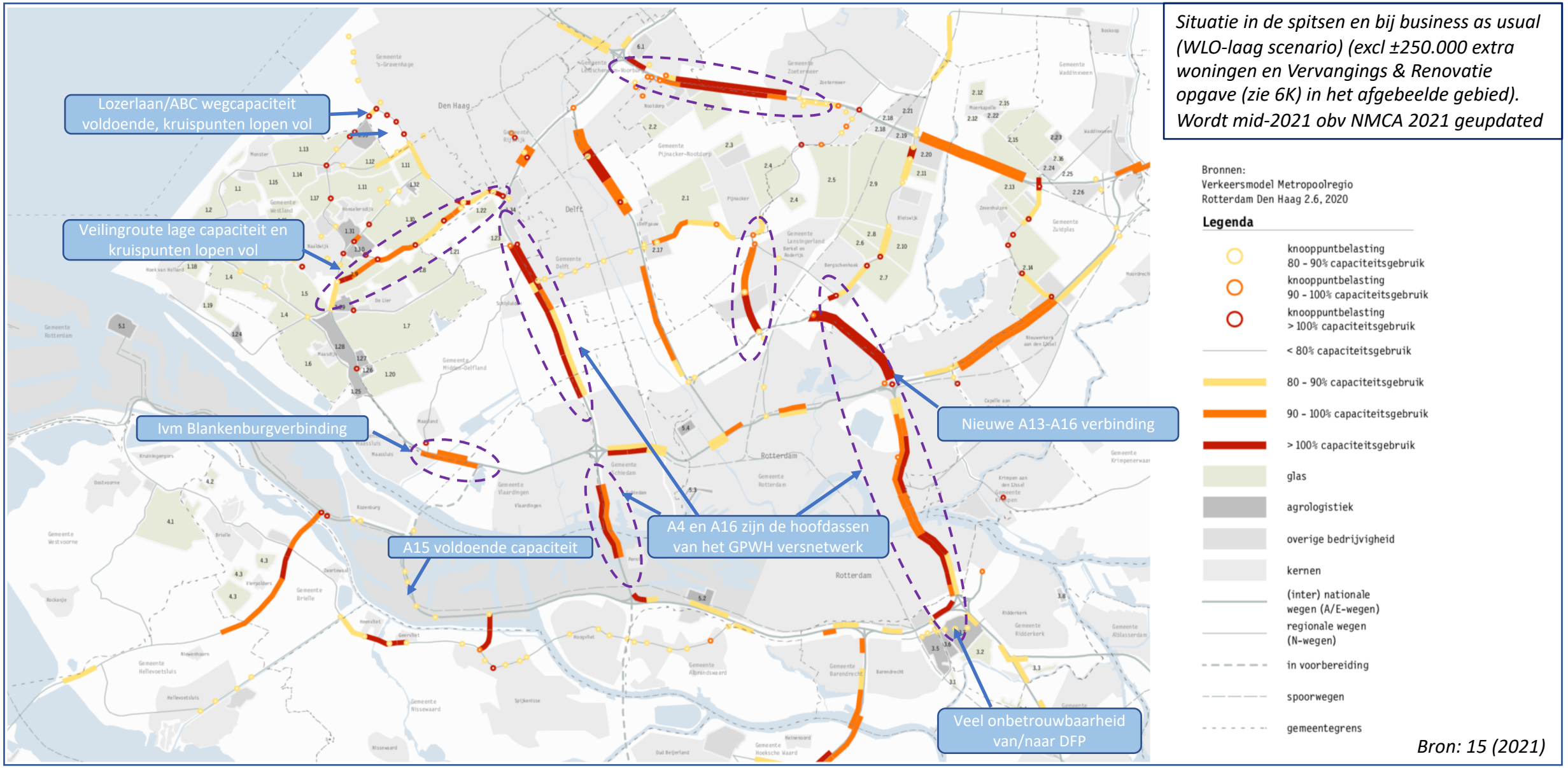
De oranje vlekken geven de belangrijkste agrologistieke bedrijventerreinen weer.

Pictogrammen van schepen en treinen staan voor de belangrijkste scheeps- en spoorterminals die voor verslogistiek gebruikt (kunnen) worden.

De A13 is licht weergegeven omdat deze voor de verslogistiek minder belangrijk is, maar een belangrijke A-weg is in het generieke kernnetwerk.

Bron: 4,15,16,17, 25, Rijkswaterstaat (2019)

2D) GEPROGNOTISEERD CAPACITEITSTEKORT 2030

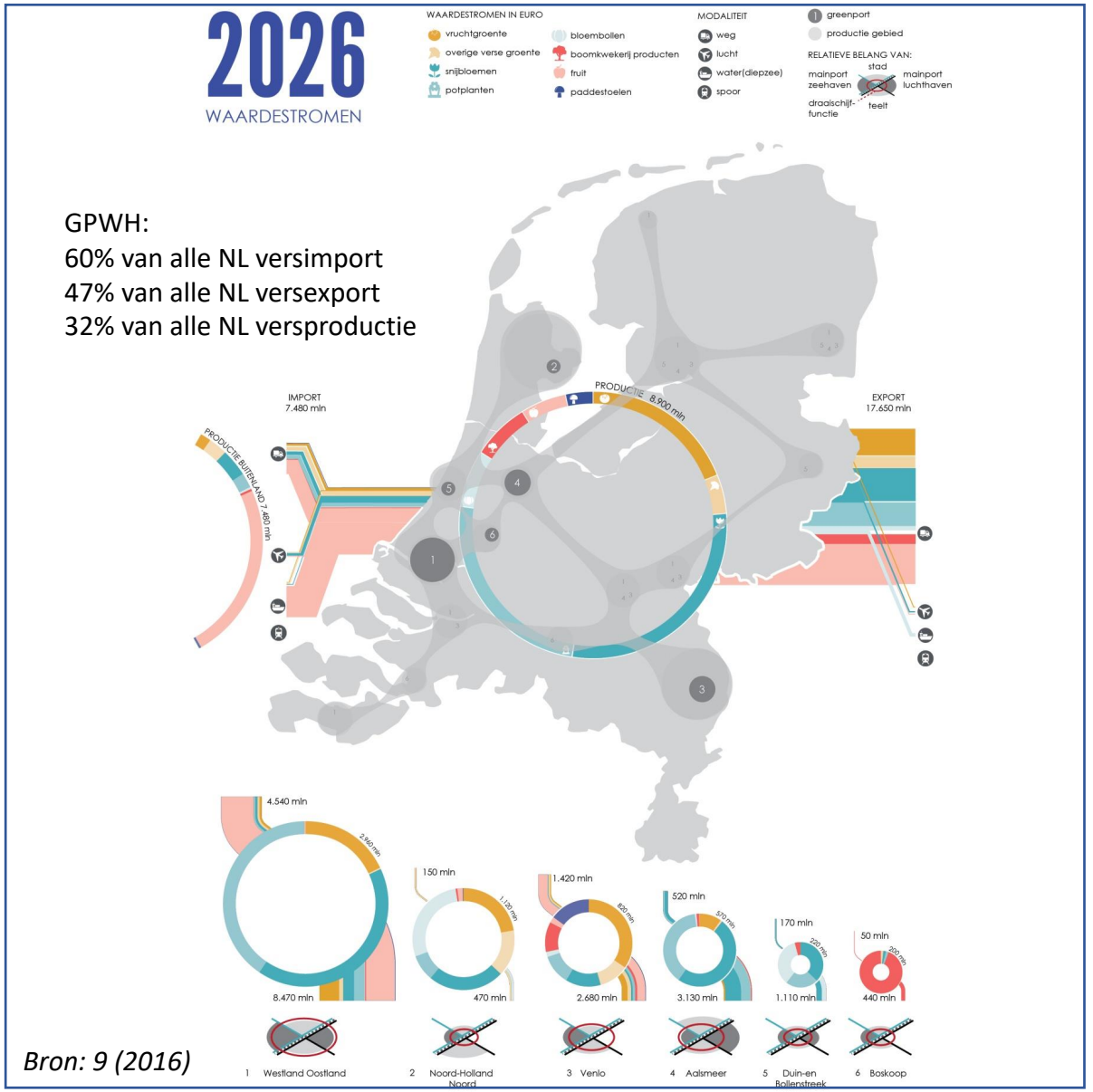


Bron: 15 (2021)

3) Bouwstenen visievorming

Bouwstenen voor de visievorming op agrologistiek en haar infrastructuur:

- Op de meeste wegen van het strategisch netwerk laten de verkeersmodellen voor 2030 een sterke toename in voertuigverliesuren zien, zowel hoofd- als onderliggend wegennetwerk.
- Evolueer tot een geïntegreerd cluster van haven- en versactiviteiten met seamless connections van infrastructuur en processen
- Een toekomstbestendige en concurrerende draaischijf die versimportstromen verrijkt met lokale versproductie tot hoogwaardige retaileindproducten voor heel Europa
- En een logistieke topregio op basis van excellente VAL/VAS (Value Added Logistics/Services) en transportstromen met minimale externe kosten (veilig, schoon, duurzaam, snel en betrouwbaar)
- Met collectieve voorzieningen passend bij een collectieve ambitie en ruimte voor groei
- Publiek Private Wederkerigheid op basis van vermeden externe kosten
- Versimport en toegevoegde waarde van reefers als belangrijke reden voor 'first port of call' uitnutten (72% van alle import deepsea versreefers is voor GPWH)
- Onderken het verschil in G+F (zeevracht) en sierteelt (luchtvracht)
- Er vindt relatief vrijwel geen export via mainports en binnenvaart of spoor plaats. >96% gaat via de weg
- Fijnmazig 'intern transport' in de Greenport heeft een hele andere dynamiek dan de grote dikke stromen naar het achterland. Betrouwbaar (importstromen) vs snel (18h na oogst/bewerking in het DC)
- Modal Shift vereist bundeling, consolidatie en afstemming: lastig voor vers



Bron: 9 (2016)

4A) UITDAGINGEN EN OPLOSSINGSRICHTINGEN

1) **Groei en toenemende eisen van de verssector**:
- hogere omloopsnelheid en betrouwbaarheid gewenst
- kleinere en frequentere orders
- emissie- en veiligheidseisen
- 'reorganisatie' en herbestemming glastuinbouw
- chauffeurstekort

2) **Toenemende congestie**:
- groei mobiliteitsbehoefte logistieke bedrijven
- woningbouwopgave
- veel werknemers wonen buiten de GPWH kernen
- veel mensen uit de GPWH werken elders
- Vervanging en Renovatieopgave Rijkswaterstaat

3) **Tegenwerkende omstandigheden**:
- strenge(re) inspectie, keuring en douane in Nederland
- afhandeling bij diepzeeterminals
- Brexit
- matige OV ontsluiting
- beperkte multimodale mogelijkheden
- CO_2 en NO_x reductie

oplossingsrichting

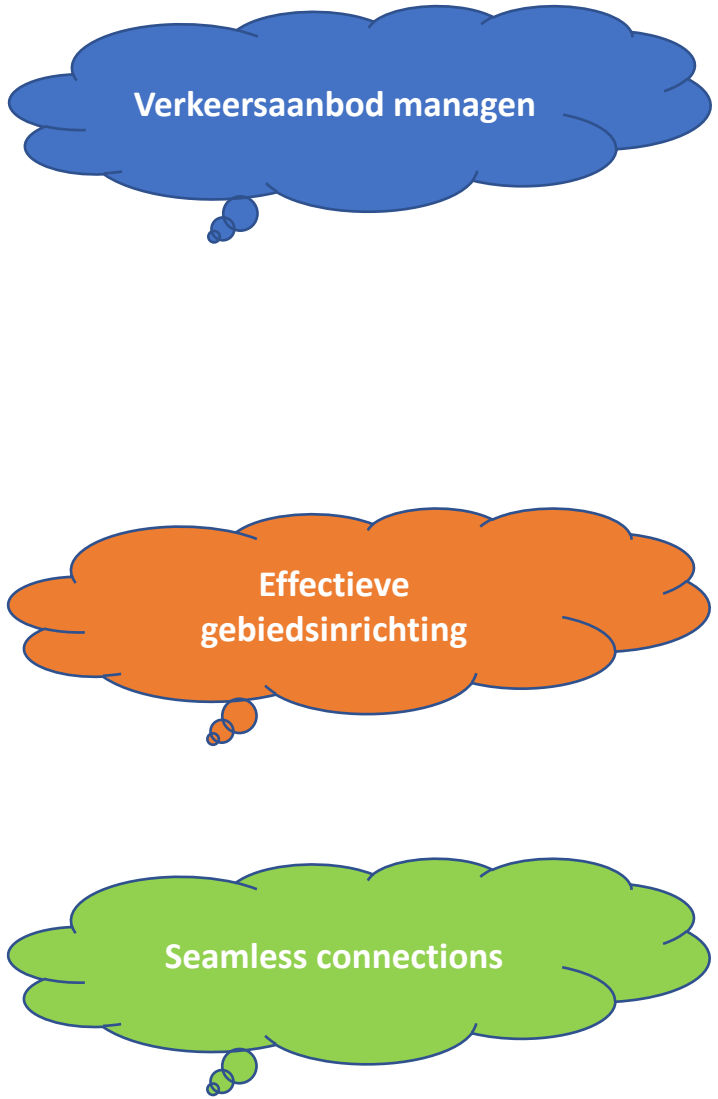
Verkeersaanbod managen

Effectieve gebiedsinrichting

Seamless connections

Welke acties, interventies en investeringen moeten de overheden gaan doen ism private sector?
(en welke consequenties gaan die dan hebben?)

4b) Kansen en Ambities: groslijst van ideeën uit de inventarisatie



x aantal vrachtwagens van de weg/buiten de spits (geen groei in Voertuig Verlies Uren (VVU))
- spitsmijden (flexibele tolheffing Maasdeltatunnel, iVRI prioriteit (Intelligente VerkeersRegelInstallatie), venstertijden)
- dedicated lanes vrachtverkeer (icm OV-bus)
- doelgroep verkeersmanagement (iVRI prioriteit, tijdslots, flexibele doelgroepstroken, control tower)
- slim consolideren (reeferhub, coolhub), nachttransport faciliteren
- elektrische consolidatieshuttles, ook op route MV2-DFP
- modal shift vereist bundeling bonte lading (genoemde mogelijke spooropstappunten: Hoek van Holland (inmiddels achterhaald), Rail Service Center, Holland Rail Terminal Bleiswijk)
- Super Eco Combi's
- datauitwisseling obv wederkerigheid (wat levert datadelen op?)

x% afname ton.wegkilometers binnen de Greenport
- hotspots goed ontsloten, van polycentrisch naar samenhangend geheel
- woon-werkverkeer gescheiden van vrachtverkeer in ruimte of tijd
- concentraties van wonen en bedrijvigheid
- tunnel, brug, Cargoloop of bargeshuttle Hoek van Holland-MV2
- hoogwaardig OV voor werknemers én forensen, werknemersvervoer (incl. deelmobiliteit, e-bike)
- strategische consolidatiepunten (coolhubs, reeferhubs, truckparking, groupage/containerisatie)

x% kostenverlaging en verhoging omloopsnelheid
- organiseren green lanes van Haven naar consolidatiepunten (pushing out the border)
- extended gates (Joint Inspection Centra) voor douane, keuring en inspectie
- snellere en 24/7 douane activiteiten icm fytosanitaire keuringen
- effectieve datauitwisseling en informatievoorziening over het importproces
- efficiëntere reeferafhandeling Rotterdam

5) KANSEN GECONCRETISEERD: STRATEGISCHE PERSPECTIEVEN

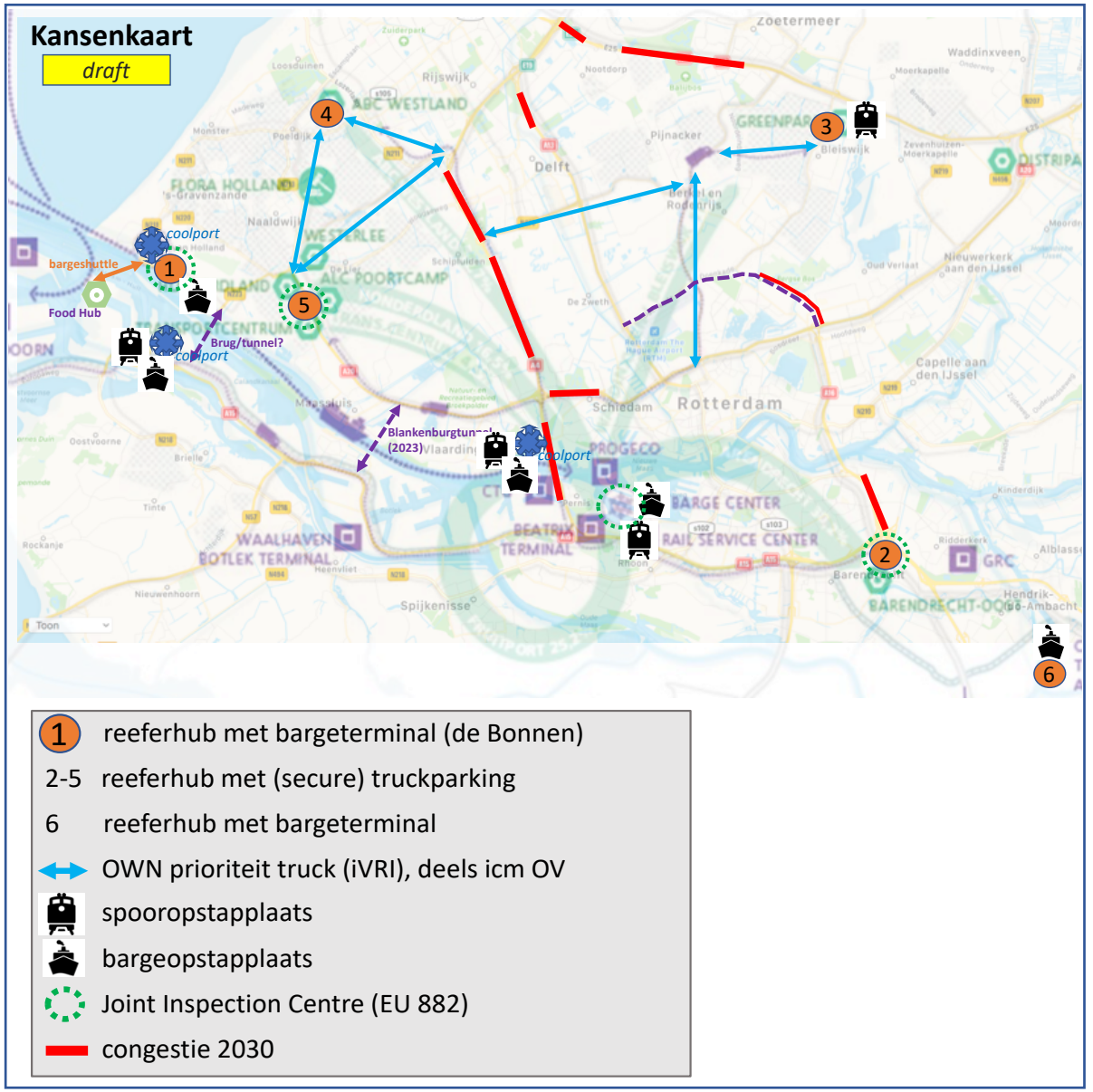
Vanuit vier strategische perspectieven kunnen de kansen worden geconcretiseerd om het strategisch netwerk robuuster te maken. Startpunt voor de strategische perspectieven is de verwachte congestie in 2030 op het strategisch netwerk (zie 2D). In volgorde van aandacht in deze analyse:

1. **Verlagen pieken**
   - a. Joint Inspection Centers en 24/7 fytosanitair keuring en inspectie diensten
   - b. Reeferhubs import (nachtdistributie) icm secure truckparking
   - c. Variabel toltarief Maasdeltatunnel (Blankenburgverbinding)
   - d. Hotspots zoals Coolport(s) en Rotterdam Food Hub

2. **Slim Benutten**
   - e. Flexibele doelgroepstroken op bepaalde tijdslots op OWN: OV (personeel en forenzen) ism logistiek
   - f. Smart mobility: Connected Transport Corridors

3. **Verminderen wegkilometers**
   - g. Modal shift en opstapplaatsen barge/trein (icm bundeling)
   - h. Oversteek Nieuwe Waterweg: bargeshuttle, tunnel/brug, Cargoloop (evt icm Coolport HvH en/of Rdam Food Hub)
   - i. Verticale ketenintegratie verslevering aan retail

4. **Uitbereidingen infrastructuur**
   - j. Infrastructuur verbeteringen
   - k. Vervangings- en Renovatieopgave



6A) Verlagen Pieken: Joint Inspection Centers (JIC)

Wat? Veel keuringen vinden plaats bij de importeurs zelf, zoals kwaliteits-controles en plantgezondheid (fytosanitair). Bij selectie voor voedselveilig-heidsinspectie moet deze zending naar een officieel keurpunt en worden monsters genomen door de NVWA en naar het NVWA lab gestuurd. Deze controles zouden ook bij de bedrijven zelf kunnen worden uitgevoerd door de KCB. Dit is sneller en goed voor het proces en product. Er bestaan twee EU verordeningen (882 en 669) die het proces van keuringen en inspecties van versimportstromen kunnen verbeteren. Door de druk van inspectie te verleggen van de havenkade naar de bedrijven (terreinen) van de GPWH kan de importlogistiek beter en voorspelbaarder worden georganiseerd.

Welk probleem lost het op? In JIC's op de agrologistieke bedrijventerreinen kunnen alle monsternamen, keuringen, tests en inspecties op locatie (en eventueel 24/7) worden uitgevoerd, zodat piekvorming op de weg en onvoorspelbaarheid wordt verminderd en de mogelijkheid voor modal shift toeneemt. Verhoogt ook de efficiëntie voor keuringsinstanties. No-regret is het verbeteren van de informatiestroom tussen de douane, inspectie- en keuringsdiensten, de vervoerders en de importeurs.

Stakeholders? NVWA, EZK, VWS (voedselveiligheid), LNV, GroentenFruit Huis, HbR, Portbase, alle versimporteurs en handelshuizen

Status? Schiphol heeft sinds 2016 een JIC waar 24/7 op 1 locatie wordt samengewerkt. Toepasbaarheid en voordelen in GPWH moet verder worden onderzocht. Portbase, HbR en GroentenFruit Huis zijn recent een pilot gestart om de informatievoorziening te stroomlijnen. De benodigde stappen zijn hiernaast door de ondernemers geformuleerd:

- Gewenst is een ruimere mogelijk om goederen binnen te brengen, hetzij een grotere regio voor BIP's (Buitengrens Inspectie Posten) of de mogelijkheid tot het verleggen van goederen, zoals dat voor andere toepassingen nu evengoed onder logische voorwaarden, voor de toezichthouder en de lidstaten risicoloos kan. Verordening 882 bepaalt dat niet alle fytosanitaire inspecties moeten plaatsvinden op het punt van aanlanding in de haven. (deels EU / deels nationale inregeling)
- Een snelle afhandeling van fysieke monstername en analyse. In het bijzonder bij kwetsbare goederen (<24uur, nu vaak 3 werkdagen). Dit kan bijvoorbeeld door samen te werken met (geaccrediteerde) commerciële labs. De wetgeving biedt hier ruimte voor en wordt in bv België toegepast, met nota bene inzet van Nederlandse commerciële labs). Monstername kan geoptimaliseerd worden door samenwerking met het KCB, een ZBO waarbinnen de medewerkers zijn aangesteld als onbezoldigd ambtenaar in functie van de NVWA. Verordening 669 (veiligheidsrisico labtest) wordt in Nederland uitgevoerd in het Nationaal Referentielaboratorium in Wageningen. (Nationale inregeling)
- Een risk-based regeling waarbij in het inspectiepercentage rekening wordt gehouden met inspanningen en prestaties van marktpartijen (EU issue).
- Dat aangifte uit de fytosanitair georiënteerde keten in dit kader kan plaatsvinden middels het sector eigen Client Import systeem en niet in een veterinair systeem, waardoor extra investeringen en handelingen plaats moeten vinden. Door de steeds wijzigende (iedere 3 maanden een update / Verordening) product – land combi's worden nog steeds nieuwe bedrijven met deze situatie geconfronteerd. (Nationale inregeling)
- Operationele kostenstructuur en informatievoorziening blijven aandachtpunten. Privaat kan dit sneller, effectiever en tegen lagere kosten. (Nationale inregeling)

Bron: 10, interview GroentenFruit Huis

6b) Verlagen Pieken: Reeferhubs

Wat? De deepsea terminals lossen 24/7 koelcontainers (reefers) maar de vrachtwagens met reefers kunnen pas ‘s ochtends bij de versimporteurs in o.a. DFP terecht. Hierdoor ontstaat er met name in de ochtendspits een grote druk op de A15, maar ook een grote onbetrouwbaarheid bij de versimporteurs. Een reeferhub met 24/7 toegang als consolidatiepunt in combinatie met secure truck parking dicht bij de eindgebruikers. Op de reeferhub komen elektriciteitsaansluitpunten om de reefers te kunnen koelen die voortaan ‘s nachts kunnen worden aangeleverd op het bedrijven- terrein. Concept kan op meerdere locaties in GPWH worden onderzocht.

Welk probleem lost het op? De congestie veroorzaakt hoge economische en maatschappelijke kosten. Met de reeferhub neemt de betrouwbaarheid toe, wachttijden en VVU’s (VoertuigVerliesUren) nemen af en emissies (CO2, NOx en fijnstof) verlagen door minder VVU’s. De aansluitpunten kunnen overdag worden gebruikt om elektrische voertuigen te laden en de ontkoppeling van conventioneel naar Zero-Emission last mile (DFP van/naar MV2?) te doen. Ook is er behoefte aan veilige parkeervoor-zieningen om chauffeurs die wachten op retourlading te accommoderen.

Stakeholders? Vervoerders, versimporteurs, wegbeheerder, exploitant truck parking. Combinatie met Joint Inspection Centers kan de business case verder verbeteren (zie verder).

Status? De maatregel combineert de eerste reeferhub met de beveiligde truckparking die in 2022 op Nieuw-Reijerwaard komt. De truckparking krijgt 150 plaatsen, de 20 reeferplaatsen komen daar bovenop. KTA aanvraag gehonoreerd, aanbesteding voor de exploitatie wordt nu gedaan.

A6: Reeferhub Nieuw Reijerwaard (Green Energy Hub)

PROBLEEM: 1) De deepsea terminals lossen 24/7 koelcontainers (reefers) maar de vrachtwagens met reefers kunnen pas ‘s ochtends bij de versimporteurs in Barendrecht en omgeving terecht. Hierdoor ontstaat er met name in de ochtendspits een grote druk op de A15, maar ook een grote onbetrouwbaarheid bij de versimporteurs. Deze congestie veroorzaakt hoge economische en maatschappelijke kosten. Voor de logistieke uitvoeringsagenda is het belangrijkste: 2) Er is geen ontkoppelpunt aan de stadsrand(en) om conventioneel langeafstandstransport over de weg om te zetten in ZE emission last mile transport.

OPLOSSINGSRICHTING: Los beide problemen tegelijkertijd op door een reeferhub als consolidatiepunt op Nieuw Reijerwaard te ontwikkelen op de nieuw te bouwen secure truck parking. Op de reeferhub komen elektriciteitsaansluitpunten om de reefers te kunnen koelen die voortaan ‘s nachts kunnen worden aangeleverd op het bedrijventerrein. Overdag kunnen deze aansluitpunten worden gebruikt om elektrische voertuigen te laden en de ontkoppeling van conventioneel – ZE te doen. De afstand van de reeferhub tot de centra van Rotterdam, Barendrecht en Ridderkerk is 5-10 km.

PROBLEEMEIGENAAR: gemeenten Rotterdam (Adriaan van der Giessen), Ridderkerk en Barendrecht die een Zero Emission toegangseis voor stedelijke logistiek hebben.

STAKEHOLDERS: naast de gemeenten ook de GRNR, de versimporteurs (Dutch Fresh Port), havenbedrijf Rotterdam (Joop Verdoorn), vervoerders die ZE last mile oplossing zoeken, reefervervoerders, exploitant truck parking.

STATUS: De secure truckparking wordt in 2021-2022 gebouwd. Voor de aanvullende 20 reeferparkeerplaatsen en multi-use elektriciteitsaansluitingen is 300kEuro MoVe KTA subsidie aangevraagd door de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard (Frans-Maarten den Breejen). Q4 2020 kan deze toegekend zijn.

VALUECASE: minder congestie dus minder emissies en overlast. Belangrijk dat er geen extra overlast ‘s nachts ontstaat voor de omwonenden. Hogere betrouwbaarheid, minder VVU’s en minder wachttijd = lagere kosten.

ACTIE(S): Stel vanuit MoVe een projectleider (PL) aan die het reeferhub deel gaat realiseren in samenwerking met GRNR. Na goedkeuring KTA subsidie moet de PL een concreet projectplan maken voor de reeferhub en input leveren voor de aanbesteding van de exploitatie (door GRNR). In het projectplan moet de ontkoppelfunctie aandacht krijgen: wie kan het potentieel gaan gebruiken, wanneer, hoe werkt dat in de praktijk, welke kosten en wat voor voorzieningen? Ook de uitrolbaarheid naar de regio in het projectplan meenemen en bij deze potentiele locaties de interesse van overheid en bedrijfsleven vaststellen. De PL zorgt er voor dat na de aanbesteding de projectleider van Nieuw Reijerwaard zelf de uitvoering van de truck parking en de reeferhub kan doen.

Bron: KTA aanvraag Reeferhub en Logistieke Uitvoeringsagenda MoVe (2020)

6c) Verlagen Pieken: Flexibel tarief Blankenburgverbinding

Wat? Differentiëren in dag/nachttarief om nachtdistributie (of in ieder geval buiten de spits) te stimuleren. Nu is het beoogde tarief 7,50 euro per enkele rit voor een vrachtwagen. Verkeersmodellen laten op de A20 bij de aansluiting van de Blankenburgverbinding (met daarin de Maasdeltatunnel) een significante toename in congestie zien (zie 2D). Het tolvrij maken van de tunnel voor vrachtwagens 's nachts maakt de doorstroming eenvoudiger op het tolplein en stimuleert daarmee nachtdistributie. Korting voor zero-emission vrachtwagens is ook denkbaar.

Welk probleem lost het op? Middels een daltarief/vrijstelling wordt vrachtverkeer gestimuleerd om buiten de spits de tunnel te gebruiken. Hiermee wordt congestie verminderd en kunnen logistieke processen meer buiten de spitsen plaatsvinden. Als beloning moet er een significant lager of liefst nultarief buiten de spits worden geheven. De totale tolopbrengsten mogen niet lager worden en de overlast voor omwonenden moet minimaal zijn.

Stakeholders? Rijkswaterstaat (tolexploitant), HbR, vervoerssector, verladers (importeurs) die te maken kunnen krijgen met gewijzigde aanlevertijden.

Status? De mogelijkheid van een gedifferentieerd tarief moeten met de exploitant worden verkend. Daarna moeten de effecten op de wegintensiteit (prijselasticiteit) worden berekend en met de sector worden besproken. Deze zogenaamde vraaguitval (=omrijders) moet acceptabel zijn om de problemen niet elders in het netwerk te verleggen.

Bron foto: Blankenburgverbinding.nl

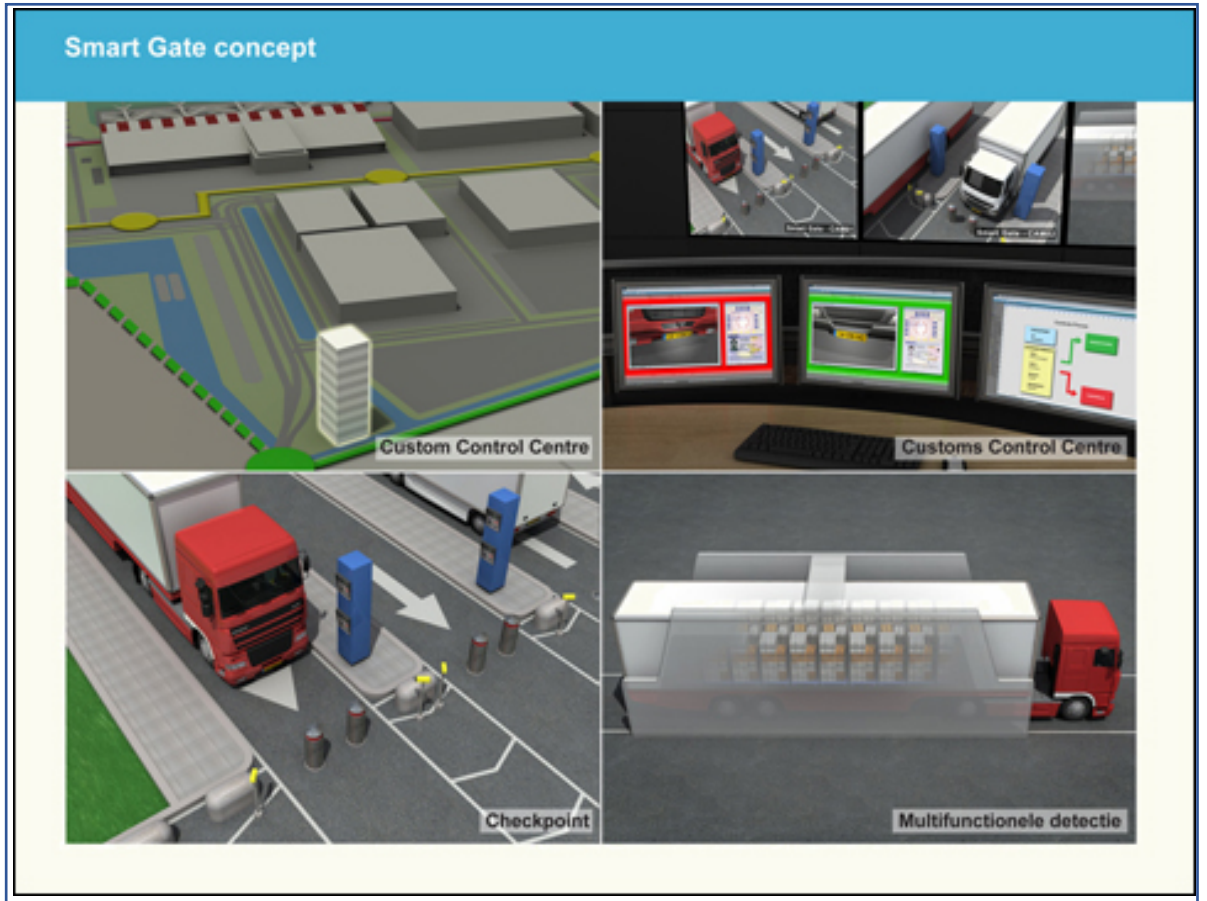
6A+B+C) Verlagen Pieken: Joint Inspection Centers icm Reeferhub

Welk probleem lost het op? Processen en openingstijden van douane, keuring- en inspectiediensten en versimporteurs lopen niet synchroon. Dit leidt tot wachttijden, capaciteitspieken op de wegen en onvoorspelbaarheid in de logistieke keten. Hoge kosten voor de sector en de maatschappij.

Wat? Verbeter het proces van versimportstromen door buffering en afstemming. Joint Inspection Centers (douane, inspectie, monstername) op de strategische agrologistieke bedrijventerreinen in combinatie met de reeferhubfunctie en beveiligde truck parkings faciliteren nachtdistributie, verlagen congestie en kosten en verhogen de betrouwbaarheid en duurzaamheid. Nachttransport kan verder middels een lager toltarief (nu vast ±€7,50/vrachtwagen) voor de Blankenburgtunnel worden gestimuleerd. Een functionele informatiestroom geeft inzage in het proces voor alle betrokkenen. Door de druk van inspectie te verleggen van de havenkade naar de bedrijventerreinen van de GPWH kan de importlogistiek veel beter worden georganiseerd.

Stakeholders? NVWA, minEZK, minVWS, douane, KCB, alle versimporteurs en handelshuizen, exploitant Maasdeltatunnel, wegbeheerders, Havenbedrijf Rotterdam, vervoerders, GPWH, agrobedrijventerreinen. Informatiepilot gestart door Portbase, HbR en GroentenFruit Huis.

Acties? Onderzoek de mogelijkheden op dit gebied voor het Haven Greenport Cluster met het Havenbedrijf, GroentenFruit Huis en Green meets Port consortium en benchmark met bv Antwerpen en Hamburg. De integrale casus met valuecase aan de verschillende instanties voorleggen.



Bron: Joint Inspection Center Schiphol

6D) Verlagen Pieken: Coolports en Rotterdam Food Hub

Wat? Een Coolport is een consolidatiehub voor versproducten. Een gedeeld koelhuis bespaart kosten en kan dienen als buffer en consolidatiepunt voor gebundeld (multimodaal) vervoer. In de Greenport West-Holland is een drietal locaties onderzocht als Coolport. Rotterdam Food Hub is een ontwikkeling van het havenbedrijf waar koelfaciliteiten en kadefaciliteiten voor schepen met gekoelde lading worden gebouwd voor met name importstromen. Multimodale ontsluiting zou een groot voordeel zijn. Vanuit Hoek van Holland een interessante locatie voor de bargeshuttle (zie 6H).

Welk probleem lost het op? Coolport WaalEemhaven is een groot succes en wordt nu met Coolport II uitgebreid. De multimodaal ontsloten Coolport is een belangrijk consolidatiepunt voor treinen met exportladingen diep Europa in. De bufferfunctie van een Coolport verlaagt de druk op de weginfrastructuur maar extra verkeer dat wordt aangetrokken moet wel geaccommodeerd kunnen worden. Combinatie met een Joint Inspection Center vergroot de aantrekkelijkheid.

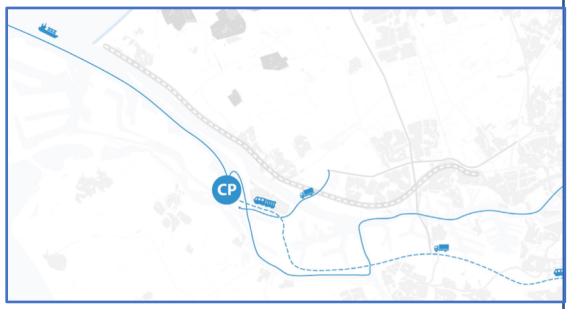
Stakeholders? Exploitanten koelhuizen, versimporteurs en –exporteurs, Havenbedrijf Rotterdam, grondeigenaren (DFDS en StenaLine).

Status? Hoek van Holland wordt het vaakst genoemd als potentieel, ook in combinatie met een bargeshuttledienst (zie 6A). Er is echter weinig plek aan kade de Bonnen en StenaLine moet hiervoor uitbreiden. Rond de locatie Vlaardingen is het al een paar jaar stil. Rozenburg is een nieuwe ontwikkeling. Fruithunters (kleinere zeeschepen met alleen versreefers) kunnen direct naar de watergebonden Coolports.

Overslag van producten uit het Westland krijgt een belangrijkere rol op de huidige DFDS locatie (Vlaardingen, naast Benelux tunnel). Dit is de dichtstbijzijnde overslaglocatie van het Westland naar het Verenigd Koninkrijk.

Hoek van Holland kan een extra (aanvullend op de coolport van DFDS) of alternatieve coolport krijgen voor de overslag van voedingswaren uit het Westland om de afzetmarkt te vergroten.

Zuidelijke oever van de maas, nabij Rozenburg. Deze zal met de nieuwe Blankenburg verbinding veel beter bereikbaar worden vanuit het Westland. Hier ligt ook de Rotterdam Food Hub waar verschillende versimporteurs zitten (met name frisdrank en sappen).



Rotterdam Food Hub: sinds 2019 wordt 60 ha ontwikkeld op de Kop van de Beer. Koelfaciliteiten en kadefaciliteiten voor schepen met gekoelde lading.

Bron: 16, Figuur Food Hub = PortofRotterdam.com

6E) Slim Benutten: Flexibele Doelgroepstroken

Wat? De benodigde logistiek krijgt een eigen netwerk middels flexibele doelgroepstroken. De doelgroepstroken zijn op bepaalde tijden en onder bepaalde voorwaarden exclusief voor de logistiek en/of OV (bus). Middels beleid wordt de de logistiek gestimuleerd om over te gaan op duurzame alternatieven zoals elektrisch, waterstof en groen gas om gebruik van de doelgroepstrook te mogen maken. Talking Traffic en Connected Transport Corridor (zie 6F) vormen de digitale basisinfrastructuur. Ongestoorde verbindingen, vergelijkbaar met de Zuidtangent of met groen licht prioriteit zijn groeivormen. Ook de A4 Aalsmeer-GPWH en A15 MV2-DFP zijn een interessante routes met veel doelgroepverkeer.

Welk probleem lost het op? Het grote voordeel is dat de logistieke en OV stromen minder hinder hebben van de andere vervoersstromen. Tevens kan er beleidsmatig op verduurzaming en datadelen in de logistiek worden gestuurd als voorwaarden voor het gebruik van dit privilege. Uitbreiding tot lightrail, tram of metro is ook mogelijk in deze kans. Dit is een grotere investering, maar wel met meer capaciteit en mogelijk een hogere frequentie. De ontsluiting voor scholieren, studenten en met name werknemers neemt enorm toe waardoor er minder autoverkeer nodig is.

Stakeholders? Vervoerders, OV partijen, wegbeheerder, werkgevers (OV en personeelsvervoer), MRDH

Status? De digitale infrastructuur en standaarden zijn binnen Talking Traffic reeds ontwikkeld en op de markt beschikbaar. Ervaringen met Connected Transport Corridors zijn er ook in het Westland en Oostland.

Mogelijke tracés in het Westland. In het Oostland zijn verbindingen naar NS stations (Zoetermeer) en Randstadrail mogelijk.

Bron: 20

6F) Slim Benutten: Connected Transport Corridors

Wat? Connected Transport gaat over het verbinden van logistiek met verkeersmanagement. Vrachtwagens communiceren met wegkantsystemen (iVRI) en vice versa. Het samen slimmer gebruik maken van de infrastructuur door data met elkaar te delen om te kunnen sturen. Belangrijke functies zijn prioriteit verlenen aan verschillende doelgroepen (o.a. logistiek en OV), in-car informatie over adviessnelheden (oa om groen licht te krijgen) en route-informatie.

Welk probleem lost het op? Structurele bijdrage aan een schoner (brandstofbesparing door minder stops), veiliger (minder snelheidsverschillen) en betrouwbaarder (betere doorstroming door minder stops) verkeerssysteem. Datadelen om wegbeheerders inzicht en stuurinformatie te geven om het geheel te optimaliseren. Verder kunnen flexibele doelgroepstroken optimaal worden ingezet omdat de behoefte aan capaciteit goed kan worden ingeschat ivm gedeelde data en communicatie. Zo kan de gebruiker ook in-car worden geïnformeerd.

Stakeholders? Wegheerders, vervoerders, verkeersindustrie, OV partijen, MRDH. Verladers bepalen de rijtijden.

Status? Eerste fase van 2 jaar uitgevoerd op 10 routes en 35 verkeerslichten in Westland en Oostland met tientallen connected vrachtwagens. Technisch is er veel opgelost en is het systeem implementeerbaar. De business case voor de gebruiker wordt veel interessanter als er naast prioriteit bij het verkeerslicht ook van doelgroepstroken gebruik kan worden gemaakt. Ook gestart in o.a. Aalsmeer-Schiphol en uitrol naar DFP en WaalEemhaven.

Bron: 25, onderste figuur uit kick-of presentatie 12/12/'19 M.Jak

6G) VERMINDEREN WEGKILOMETERS: MODAL SHIFT EN OPSTAPPUNTEN

Wat? Opstappunten voor binnenvaart buiten het havengebied zijn mogelijk in Gouda, Alpherium, Bergambacht en Alblasserdam. Een potentiële locatie is Hoek van Holland, die tevens kan worden ingezet voor de bargeshuttle naar MV2 (zie 6H). Voor spoor is het Rail Service Center (Waalhaven) beschikbaar en op termijn mogelijk Holland Rail (RoRo) Terminal Lansingerland (OL)). Met modal shift wordt een aanzienlijk deel van de uitgaande vrachtwagens vervangen en qua import kan er een directe lijndienst met MV2 (en stromen van VP) worden opgezet.

Welk probleem lost het op? Een van de grootste oorzaken van de congestie en dus onbetrouwbaarheid in bereikbaarheid is het feit dat vrijwel al het transport binnen, van en naar de GPWH over de weg gaat. Vervoer per spoor en binnenvaart vindt vrijwel niet plaats. Om een modal shift te bereiken zijn 3 aspecten van belang: bundeling van bonte lading, goed bereikbare opstappunten en een concurrerend tarief incl maatschappelijke kosten (oa duurzaamheid en congestie).

Stakeholders? Rail(terminal) operators, verladers, overheden (HvH, Lansingerland, PZH, IenW), Prorail, bargeoperators, RWS/StenaLine (kadecapaciteit)

Status? De Holland Rail Terminal Lansingerland is voorlopig door IenW on hold gezet met de gedachte dat eerst het RSC maximaal ingezet moet worden. De HRT blijft een interessante opstaplocatie omdat het de exportstroom van de GPWH niet eerst via de Ruit van Rotterdam naar het RSC hoeft te worden getrucked, maar direct het gebied uit kan. Barge-terminal HvH is afhankelijk van (extra) kadecapaciteit op de Bonnen (6H).

2025	2030	2040
40% aanvoer van buiten Nederland (West-Europa?) per schip	60% aanvoer van buiten Nederland per schip	80% aanvoer van buiten Nederland per schip
5% afvoer via trein of binnenvaart	15% afvoer via trein of binnenvaart	25% afvoer via trein of binnenvaart

Bron: Nieuwsblad Transport 13/5/'20, Tabel uit 8, Figuur uit AGF.nl, 9/7/'19

6H) VERMINDEREN WEGKILOMETERS: OVERSTEEK NIEUWE WATERWEG

Wat? De afstand Maasvlakte 2 tot Hoek van Holland is hemelsbreed minder dan 10 km, maar via de weg ruim 60 km. Deze 60 km omvat de meest drukke en economisch belangrijke snelwegen (A15 en A20). Verschillende mogelijkheden met verschillende tijdshorizon verbinden MV2 (of Food Hub zie 6D) met HvH variërend van een bargeshuttle, tunnel/brug tot een Cargoloop.

Welk probleem lost het op? Congestie/onbetrouwbaarheid, zware wegbelasting, veiligheid, emissies. Over de A20 gaan zo'n 1,2 miljoen trucks per jaar naar het Westland, waarvan een significant deel uit de haven komt. De oversteek haalt deze vrachtwagens van de A15 en de A20. Belangrijk is dat de G+F stroom met name import is en er óf een eenrichtingsoplossing (1 tunnelbuis) óf retourvracht moet zijn. Het potentiële Coolport Westland in HvH zou een logisch aanlandings- en consolidatiepunt zijn. Noodzaak oversteek neemt iets af door Blankenburgverbinding na 2024.

Stakeholders? verladers (importeurs), vervoerders (bargeoperator), wegbeheerders (RWS, PZH), Cargo Hyperloop Holland Convenant (=o.a. HbR, APMT, PZH, PNH, Schiphol, gemeente Westland, ABC Logistics, Dutch Flower Group, The Greenery, GroentenFruithuis, Hardt)

Status? Bargeshuttle (ZES?) is afhankelijk van kadebeschikbaarheid in HvH. StenaLine (kade de Bonnen) heeft de mogelijkheid om ruimte te creëren, maar er moet een stuk kademuur worden gebouwd m.m.v. RWS. De tunnel of brug is voorlopig niet in beeld door de aanleg van de Blankenburgtunnel. Cargoloop: Haalbaarheidsstudie route MV2-Schiphol begin 2021 gestart. Realisatie eerste fase niet voor 2030.

Bron: Trouw 18/7/'18 en Hyperloop development program

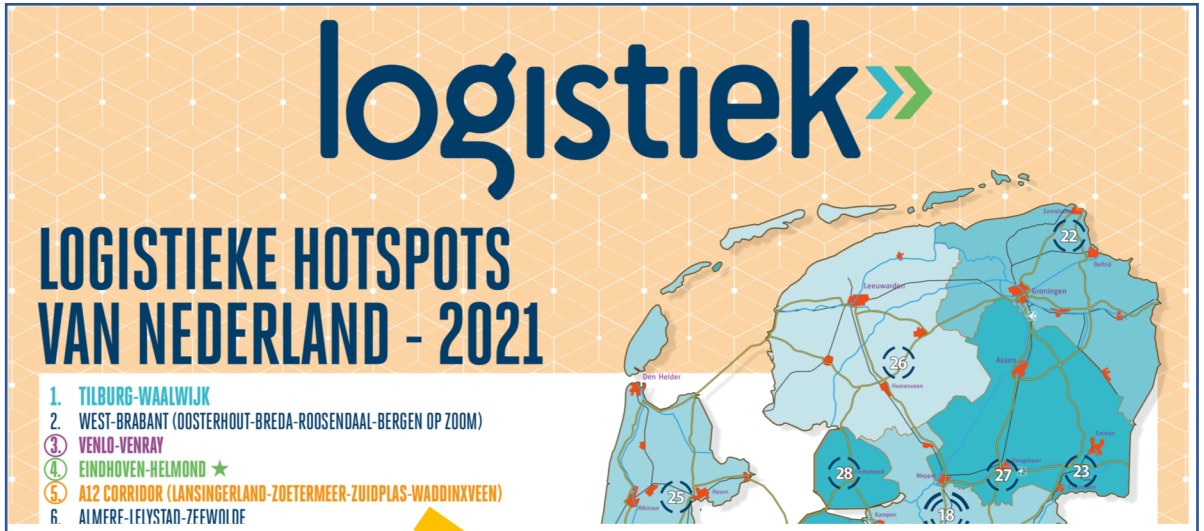
6i) Verminderen Wegkilometers: Verticale integratie

Wat? Westland (WL) wordt gekenmerkt door het verrijken van import met eigen G+F en sierteelt productie. De bedrijventerreinen in het Oostland (OL) worden gekenmerkt door de aanwezigheid van bijna alle grote supermarkt DC's. Verticale ketenintegratie = integratie van de keten: producent (WL)-groothandel (WL/OL)-retail (OL). De retaillogistiek van de supermarkt DC's zorgt voor de verdere distributie naar de winkels (8 miljoen Nederlandse consumenten binnen 1 uur reistijd).

Welk probleem lost het op? Voorkomen van veel kilometers tussen de bedrijventerreinen. Telers, kwekers en handelshuizen hebben een directe en korte lijn naar de afnemers op OL. Hierdoor is er een directe afstemming van vraag en aanbod met de retail mogelijk en wordt de bestaande retail-logistiek ingezet. Ook stromen uit Aalsmeer, Voorne-Putten en in mindere mate DFP kunnen direct naar de supermarkt DC's op het Oostland toe ipv via het Westland. De relatie met de stad wordt hiermee concreet ingevuld.

Stakeholders? Telers, kwekers, handelshuizen, supermarkt DC's, wegbeheerders

Status? PicNic doet dit al in hoge mate, verder op dit moment niet bekend in hoeverre dit actief wordt gedaan of verkend. Vast gesteld is in de interviews dat er geen vers DC's in Oostland zijn behalve Hoogvliet en Dirk vd Broek. Wel op DFP (bv Bakker Barendrecht voor Albert Heijn). Er gaan dus vrijwel geen versproducten uit de GPWH naar de retail DC's op Oostland.



NATIONALE E-FULFILMENT HOTSPOT/
NATIONALE DISTRIBUTIE HOTSPOT NR. 1

Bron: Figuur uit Logistiek.nl mei 2021

6J) INFRASTRUCTURELE AANPASSINGEN

Wat? Voor de korte (2025) en middellange termijn (2030) heeft het agrologistieke cluster behoefte aan excellente bereikbaarheid en snelle verbindingen met de Rotterdamse haven, Schiphol en goed functionerende interne verbindingen. Voor de (middel)lange termijn zijn multimodale oplossingen en inzet van technologische innovaties in beeld om de bereikbaarheid van het cluster op peil te houden (8). Voor Oostland zijn verdubbelingen van de N470 en N471 belangrijk om voldoende capaciteit en robuustheid te geven.

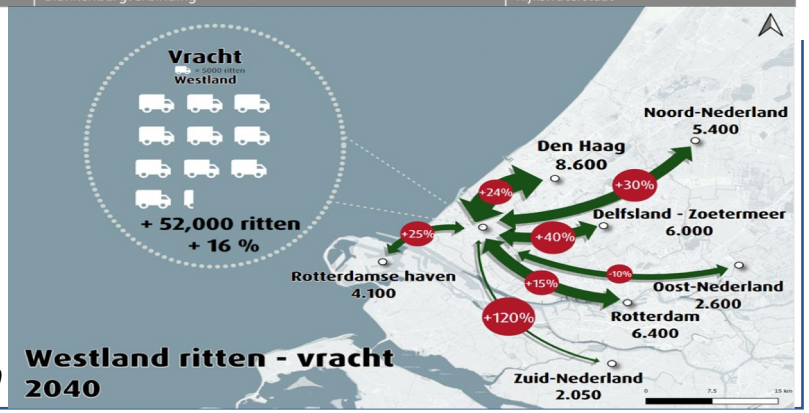
Welk probleem lost het op? Door de groei aan vracht- en autoritten zullen er knelpunten op de weg ontstaan, waardoor de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Deze knelpunten zorgen voor vertraging, in het Westland is deze toename in 2025 in de ochtendspits 30% VVU en in de avondspits 50% VVU (20). Voor DFP is het aanpassen van de IJsselmondse Knoop, toerit A15, aansluiting A16 en interne verbinding van belang. Voor Oostland gaat het bijvoorbeeld over de aansluiting op de A12 (extra afrit).

Stakeholders? Wegvervoerders, verladers, bedrijventerreinen, wegbeheerders, overige weggebruikers (forenzen)

Status? Zie tabel hiernaast voor de uitvoering en plannen van infrastructurele werken voor het Westland. De belangrijkste weg (en water) werkzaamheden van RWS in Zuid-Holland tot 2030 in het kader van de Vervangings- en Renovatieopgave (VenR) zijn op de volgende pagina weergegeven.

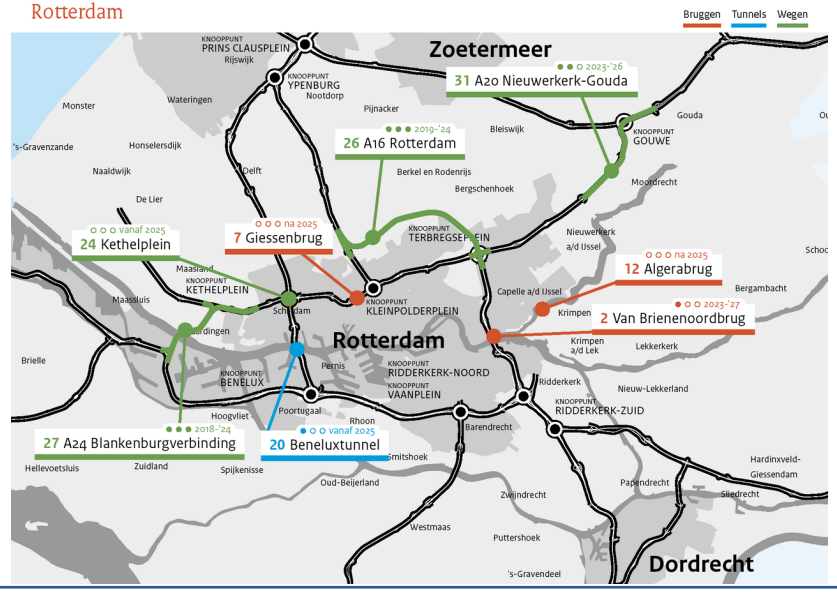
In uitvoering/lopend
Harde plannen
Onderzoek/idee

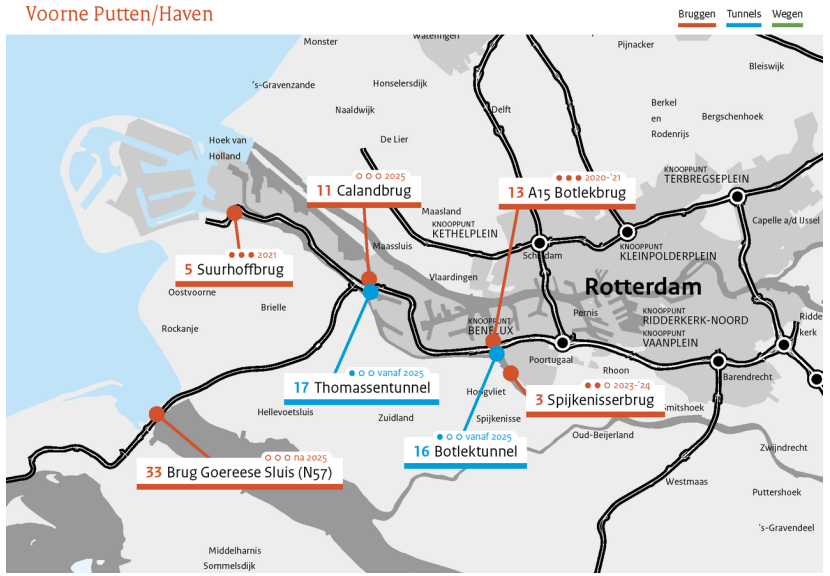
Greenport-Mainport / Coolport West	PPS: realiseren kade voor vervoer van Groente en Fruit vanuit Maasvlakte per boot naar HvH en vervolgens per vrachtwagen naar Westlandse agro logistieke bedrijventerreinen	Provincie Zuid-Holland
Centrale as (N213-N211)	Verbreding 2x2 N213 Middelbroekweg – Dijkweg – groot onderhoud N213 vanaf Dijkweg tot N211 (o.a. vervangen keer/damwanden). Beter Benutten project	Gemeente Westland / Provincie Zuid-Holland
Veilingroute N222	2x2 tussen N466 en Verlengde Veilingroute, inclusief opheffen bajonet en uitbreiding rotonde TPW (aanpassing kruisingen FloraHolland)	Gemeente Westland / Provincie Zuid-Holland
N211 Wippolderlaan tussen Harnaschknoop - Veilingroute	O.a. verbreding en ongelijkvloerse kruisingen. Komt voort uit MIRT verkenning Haaglanden als zgn. inprikker	Provincie Zuid-Holland
GO N222	Go + capaciteitsvergroting rotonde Zwethlaan (issue met vergoten en ongelijkvloers fietskruising. Gedeeltelijk opgepakt in andere projecten. Restant z.s.m. groot onderhoud	Provincie Zuid-Holland
Rotonde N211/Emmastraat	Veiligheid/doorstroming verbeteren door aanleg rotonde	Gemeente Westland / Provincie Zuid-Holland
N223/Rotonde Noord-Lierweg	Veiligheid/doorstroming verbeteren kruispunt Noordlierweg	Provincie Zuid-Holland
Oostelijke randweg De Lier	Aanleg nieuwe verbinding N223 - Veilingroute N222. IKV Wegenproject Westland wordt deze aangesloten op de N223 en op N222 (VRI)	Gemeente Westland
Rotonde en Tweede ontsluitingsweg Teylingen	Aanleg nieuwe verbinding tussen bedrijventerrein Teylingen en N466. Ontlasting Rotonde Naaldwijks weg, nieuwe woonwijk krijgt tijdelijke ontsluiting	Gemeente Westland
Verbinding Maasdijk	Aanleg korte route Maasdijkplein naar de Maasdijk. Relatie met ontwikkeling Honderdland, mogelijk qua planning in elkaars vaarwater	Gemeente Westland
GO N467	Regulier groot onderhoud en vervanging Galgebrug	Provincie Zuid-Holland
HOV Den Haag – Naaldwijk – R'dam, verbinding met Delft	Structurerende werking OV voor ontwikkeling Westland. Bijv. busbanen of tramlijn. Weinig ruimte op tracé. R-Net. Concessiegebied vergroten MRDH/Vervoersautoriteit	Gemeente Westland
A4 Passage poorten en inprikkers	Afspraken MIRT verkenning Haaglanden,, onderdeel Harnaschknoop en Parallelstructuur A4	Rijkswaterstaat
Uitbreiding rotonde N211/ABC-Westland	Vergroten capaciteit rotonde in de N211 bij ABC-Westland	Provincie Zuid-Holland
Blankenburgverbinding	Blankenburgverbinding	Rijkswaterstaat

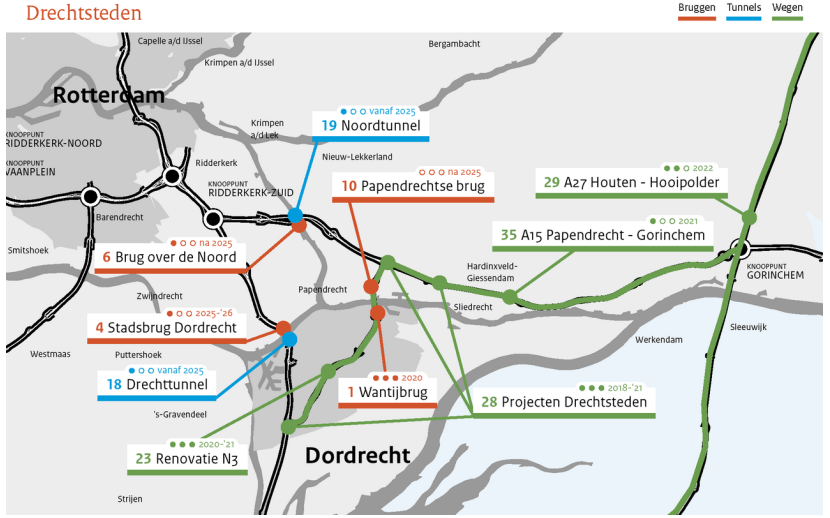


Bron: 8, Tabel=16, Figuur=20

6k) Infrastructurele aanpassingen: Vervangings- en Renovatieopgave







Bron: https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/samen-werken-aan-een-bereikbaar-zuid-holland/projecten

7) Relevante spelers ecosysteem

Sector/brancheorganisaties:
Royal FloraHolland
GroentenFruit Huis
Greenport West-Holland, GreenportsNL
Evo/Fenedex
TLN
Deltalinqs

Gemeenten:
Westland, BAR/Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard, Lansingerland, Hoek van Holland, Vlaardingen, Schiedam, Rotterdam, Den Haag, Voorne aan Zee i.o. (Westvoorne, Brielle), omwonenden

Regio:
PZH
MoVe
MRDH
HbR
VerkeersOnderneming/Bereikbaar Zuid-Holland
Goederenvervoercorridors

Bedrijfsleven:
Verladers, importeurs, vervoerders, logistieke dienstverleners

Modal shift incl barge shuttle: StenaLine, Danser, HbR (incl Rotterdam Food Hub), IenW/Connekt, RWS, verladers, vervoerders, gemeenten, PZH

Joint Inspection Center: EZK, VWS, JenV, LNV, KCB, Douane, NVWA, GroentenFruit Huis, HbR, Portbase, versimporteurs, verladers, transitietafel Verslogistiek GreenportsNL (ondernemers verenigd in Green meets Port), Topsector Logistiek

Maasdeltatunnel: RWS/tolexploitant, IenW, HbR, verladers en vervoerders, gemeente Maasland (?)

Reeferhubs: truckparking exploitanten, versimporteurs DFP en Westland, vervoerders, GRNR, gemeenten

Flexibele doelgroepstroken en Connected Transport:
Wegbeheerders (gemeenten, PZH), vervoerders, verkeersindustrie, IenW/Talking Traffic.

8) Afwegingskaders Strategisch Netwerk GPWH en Haven Rotterdam

In de vervolgfase wordt dit in detail uitgewerkt. Hier een eerste opsomming.

Greenport West-Holland

- Emissiereductie CO_2 en NO_x door de genoemde interventies
- Bijdrage aan ambitie Slimme & Efficiënte Logistiek door digitalisering
- Sociale innovatie: verandering in samenwerkingsvormen, verdienmodellen en bij/omscholing personeel (Human Capital Agenda)
- Capaciteitseis uitgedrukt in maximale VVU per route/wegvak en aantal voertuigen bij vrije doorstroom
- Modal shift in % of aantal vermeden wegkilometers
- Versnelling afhandeling importproces (% tijdwinst)
- Verlaging emissies door transport (in % tov benchmark)
- Aantal vrachtwagens dat data deelt in het ecosysteem
- Uitdrukken maatschappelijk belang in een valuecase (publieke en private belangen kwantificeren en toekennen)

Dit wordt verder in overleg met HbR uitgewerkt in de vervolgfase.

Haven(bedrijf) Rotterdam

- Aantal afgehandelde reefers
- First port of call effect: gerelateerde omzet door aanwezigheid reefers
- Aantal ton versproducten geïmporteerd
- Aantal TEU versproducten geïmporteerd
- Afhandelsnelheid aan de kade en havengebied uit
- Call-size
- Modal split transportstromen
- Gebruik van havenfaciliteiten (o.a. hubs)
- Effect van ‘fruithunters’ op de haven, kleinere zeeschepen met alleen versreefers aan boord

9) Storyline in pitchvorm en inschatting kansen

De Greenport West-Holland is een economisch cluster dat zijn kracht ontleent aan de nabijheidheid van de twee mainports Rotterdam en Schiphol, de eigen lokale productie- en handelscluster een kapitaalkrachtig en goed bereikbaar West-Europees achterland. Innovaties in processen en voorzieningen zijn kansrijk in een uniek gebied met zó veel economische waarde en activiteit. De wederzijdse afhankelijkheid van enerzijds de Rotterdamse haven (totale toegevoegde waarde 45 mld) en de Greenport West-Holland (totale toegevoegde waarde 12 mld) op het gebied van groente en fruit en anderzijds tussen de luchthaven Schiphol (totale toegevoegde waarde 10 mld) en de Greenport op het gebied van de sierteelt vereist het gezamenlijk optrekken in agendering, roadmap en investerings-agenda. Dit moet leiden tot een symbiotisch Haven Greenport Cluster analoog aan het Haven Industrieel Cluster. De logistiek van aanvoer, afvoer en onderling transport tussen de agrologistieke bedrijventerreinen is verregaand geoptimaliseerd voor de huidige situatie, maar is niet per se toekomstbestendig. Dat komt door de grote vraag naar fysieke ruimte en mobiliteit in het gebied. Een toekomstbestendige situatie, met een extra groei-impuls, kan worden gerealiseerd indien er nog slimmer wordt georganiseerd en er een aantal collectieve netwerkfuncties wordt ontwikkeld. De cruciale importfunctie van de Haven van Rotterdam moet worden gestroomlijnd, zowel door het verkorten van de afstand tussen de haven en het Westland, het verlagen van pieken in het transport en het ontwikkelen van een aantal consolidatiehubs in de gehele Greenport West-Holland. Deze kunnen –als toegangspoorten tot de belangrijke gebieden in de Greenport West-Holland- worden gecombineerd met reeferbuffering, effectievere keuring en inspectie voorzieningen in Joint Inspection Centers en veilige truckparkings.

De tabel toont een aantal van de beschreven kansen inclusief een 1e inschatting van kansrijkheid, kosten, invoering, impact op strategisch netwerk en prioriteit. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fase.

🟢 *hoge prioriteit*
🟡 *middel*
🔴 *lage prioriteit*

Kans	kansrijk-heid/kosten	invoer-ing	impact op netwerk
Oversteek Nieuwe Waterweg: bargeshuttle	middel / €€	direct	middel 🟢
Modal Shift/opstapplaatsen barge: (excl bargeshuttle)	middel / €	2025	middel 🟢
Joint Inspection Centers	middel / €	2025	groot 🟢
Reeferhubs/Coolports	hoog / €	2025	middel 🟢/🔴
Flexibele doelgroep stroken/CTC	middel / €€	2030	groot 🟡
Flexibel toltarief Blankenburgverbinding	hoog / €	2024	middel 🟢

- De Cargoloop wordt in een separate, reeds lopende verkenning verder uitgewerkt.
- Een vaste oeververbinding over de Nieuwe Waterweg is de komende jaren niet aan de orde.
- Verticale integratie lijkt geen winst op te leveren.
- HOV Westland wordt in de GebiedsUitwerking Westland 3.0 onderzocht, ook de flexibele doelgroepstroken passen daarin.

10) VERVOLGSTAPPEN

Draagvlak:

- Akkoord 1e concept en PvA Algemeen Bestuur GPWH (25/6)
- Presentatie MoVe directieoverleg (8/7)
- Programmateam en Ambtelijk overleg GPWH (7/9 – 23/9)
- Vaststelling rapportage in MoVe directieoverleg (16/9)
- Vaststelling rapportage in Algemeen Bestuur GPWH (18/9)
- Getoetst bij 16 smaakmakers incl HbR (zie lijst hiernaast)

Vervolg vanuit MoVe-GPWH:

- Uitwerken van programma van eisen netwerk (kwaliteitseisen van het netwerk en afwegingskader voor projecten), dit als bouwsteen voor de in ontwikkeling zijnde netwerkstrategie MoVe.
- Opstellen van valuecases om de stakeholders en publieke en private belangen te kwantificeren.
- Samen met TOP-corridors kijken naar mogelijke locatie intermodaal railopstappunt in zoekgebied rond Coolport Waal-Eemhaven
- Verkennen van Joint Inspection Centra icm Reeferhub, variabel toltarief Blankenburgtunnel, bargeshuttle en modal shift in co-creatie met HbR, overheden en ondernemers, inclusief joint fact finding
- No-regret projecten: vervolg Connected Transport Corridors en Reeferhub Nieuw-Reijerwaard
- Uitwerken meest kansrijke ideeën met het doel om eerste afspraken daarover te maken in BO-MIRT 2021

Interviews smaakmakers:

1) Ben Maelissa en Marco Zwaap (Danser)
2) Fred Compeer (Kloosterboer)
3) Michel Janssen (Total Produce/Green meets Port/GreenportsNL)
4) Mart Valstar (Best Fresh Group)
5) Irma Kenter (PZH)
6) Luc de Vries (IenW)
7) Joop Verdoorn (HbR)
8) Jan-Willem Immerzeel (MRDH)
9) Eric de Winter (de Winter Logistics)
10) Wolter Leisenboer en Rik Zweers (EZK)
11) Daco Sol (GroentenFruit Huis)
12) Johan in ‘t veld (DFP/GPWH)
13) Michiel van Veen (Royal Lemkes)
14) Gerard Wesseling (PZH)
15) Bart Kuipers (Erasmus Universiteit) en Amsterdam Consultants
16) Anne Saris (HbR)

Stuurgroep:

17) Jolanda Heistek (GPWH)
18) Eline van den Berg (GPWH/Royal FloraHolland)
19) Peter Verbon (MoVe/PZH)
20) Han van der Steen (MoVe/I&W)

11) Bronnen

1. Uitvraag BCI actualisatie Agrologistiek.pdf
2. Brief ruimtelijke- economische strategie.pdf
3. Offerte-uitvraag GPWH - analyse en inventarisatie.pdf
4. handelingsperspectiefgreenportwo.pdf
5. ruimtelijkeverdiencapaciteitengreenportwo.pdf
6. Management rapport Agrologistieke Bedrijventerreinen Greenport Westland-Oostland.pdf
7. agrologistiekebedrijventerreinen.pdf
8. visie-agrologistiek-2018-versie-def-2
9. Koersnotitie MIRT Greenports en de samenwerking met de Mainport.pdf
10. Green Meets Port Manifest ondernemers.pdf
11. 20171313_AgrofoodketensMRDH 17-05-2018.pdf
12. Verkenning Internationale Positionering Agrofood Cluster MRDH - 31 mei 2....pdf
13. Uitbreiding en toelichting Logistieke knooppunten - 6 april 2020 -update 1 april
14. Uitbreiding en toelichting Logistieke knooppunten - voor sessie 3 - 22 april 2021 -update 16 april
15. Bijlage 5 Rapportage invent en analyse data GPWH 20210406
16. werkboek_westland_okt16_def.pdf
17. gebiedsfoto16092015.pdf
18. Greenport-Mainport-2015
19. pitchcorridora4-a20.pdf
20. Atlas Bouwstenen en Perspectieven Westland3.0
21. Greenports Nederland_Nationale Tuinbouwagenda boekje 2019-2030_LR
22. 20211016_Verkenning logistieke knooppunten ZH sessie 1 verslag 18 maart - definitief.pdf
23. programma2019-2025greenport.pdf
24. 20191339_Quickscan Infrastructurele Knelpunten Greenport Netwerk
25. BG7314 Rapportage Verkenning Konvooi Rijden - 26062019 definitief (2)
26. 210330 Versstromen voor transitietafel.pdf
27. Green Ways 210612.pptx

12) Belang van het Greenport West-Holland Cluster voor de economie

Het tuinbouw productie – en handelscluster in Greenport West-Holland (GPWH) loopt wereldwijd voorop. Het Greenport cluster bestaat uit excellente veredeling en teelt, hoogstaande technologische toeleveranciers, de nabijheid van twee Mainports (Rotterdam haven en Schiphol), een efficiënt logistiek systeem en de inzet op kennis en innovatie, met een hoogstaand kenniscluster. De Provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) hebben mede hierdoor een toppositie binnen het internationale veld als productie- en handelsland voor vers- en sierteeltproducten. Daarnaast dient het als gebied waar nieuwe innovatieve technieken worden ontwikkeld, voor (inter)nationale vraagstukken.

De toegevoegde waarde van de productie tuinbouw is ca 2 miljard (50% van totale landelijke productie) , handelswaarde zaden en uitgangsmaterialen ca 2 miljard, technische toeleveranciers ca 2 miljard en het verslogistiek cluster draagt ca 6 miljard bij, waar 80% van de totale landelijke omzet wordt gehaald. We hebben het hier dus over een hightech productie- en handelscluster in Zuid-Holland/MRDH van ca 12 miljard per jaar, 75.000 directe en ca 40-60% indirecte banen en zo'n 10.000 bedrijven. Ter vergelijking, de directe + indirecte toegevoegde waarde van Mainport Rotterdam is ±45 mld (350.000 fte), Schiphol ±10 mld (90.000 fte) en GPWH ±12 mld (75.000 fte).

Binnen de Greenport zijn systemisch denken en handelen van cruciaal belang en vormen ondernemers, overheden en kennisinstellingen – de triple-helix door middel van samenwerking en verbinding - de basis van de organisatie. Op dit moment bestaat de Greenport uit 50 partners, waarvan 11 gemeenten ook verenigd zijn in de MRDH. De gedeputeerde van Provincie Zuid-Holland is de voorzitter.

Het gebied is het meest complete tuinbouwgebied ter de wereld, tussen de grote steden Rotterdam en Den Haag in. Niet alleen vindt in het gebied ruim 70% van de nationale productie van groenten, bloemen en planten plaats en 50% van de West-Europese handel in agro/vers/food. De agrologistieke bedrijven in de Greenport vormen een onlosmakelijke schakel in de diverse handel- en productieketens van plant en zaadje tot aan product bij consument en retailer. En het tech- en kenniscluster biedt kennis voor de internationale maatschappelijke (Sustainable Development Goals) vraagstukken.