

Inleiding

In februari 2005 is het onderwerp Integraal goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht in de commissie behandeld. Deze behandeling vond plaats naar aanleiding van de motie goederenvervoer bij de behandeling van het SMPU in PS.

In deze motie werd gevraagd om veel aandacht te besteden aan hoe we beleidsmatig om moeten gaan met de groei van het goederenvervoer. Daartoe was aan de commissie een plan van aanpak aangeboden.

In het plan van aanpak integraal goederenvervoerbeleid zoals dat 24 februari 2005 in de commissie is behandeld zijn de volgende ambities geformuleerd:

- De Provincie Utrecht beschikt in 2008 over een kwaliteitsnet goederenvervoer
- De provincie Utrecht heeft voor 2008 een knelpuntenoverzicht opgesteld voor de Utrechtse onderdelen van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer als basis voor de instroom van projecten in het UMP
- In 2020 zullen de knelpunten op het bij de Provincie Utrecht in beheer zijnde onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer zijn opgelost.

De acties in 2005 moeten dan ook in het licht van deze ambities geplaatst worden.

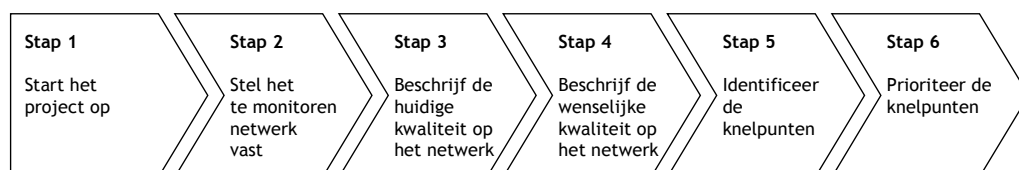
Deze notitie geeft de stand van zaken over de verschillende lopende projecten en wordt een vooruitblik gegeven voor 2006.

De aandacht heeft zich vooral gericht op de totstandkoming van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) en afstemming en input in het kwaliteitsnet goederenvervoer regio Utrecht. Voor beide projecten wordt in deze notitie de stand van zaken aangegeven. De afgeronde studies zullen apart nog aan de commissie worden aangeboden.

Naast de participatie in Govera heeft de provincie Utrecht voor een periode van 3 jaar een financiële bijdrage toegezegd aan het Multimodaal Coördinatie Adviescentrum-West (MCA-West). MCA-West is op 1 oktober 2004 van start gegaan en zet zich in voor een betere benutting van de infrastructuur in de Randstad door actieve stimulering van modal shift, transportefficiency en transportpreventie, gericht op tastbare en waar mogelijk navolgbare resultaten. MCA-West brengt verschillende partijen aan tafel om samen een concreet plan op te stellen en tot uitvoering te brengen. Het begint bij de initiatieven van de logistieke sector zelf. In het Utrechtse zijn inmiddels concrete resultaten geboekt. De jaarrapportage van MCA-West zal apart aan de commissie worden aangeboden.

Stand van zaken Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR)***Het proces***

De provincie Utrecht trekt binnen Govera het project KGR. Het KGR brengt het potentiële goederenvervoernetwerk voor de Randstad in beeld op een niveau passend bij de belangrijkste bovenlokale goederenstromen over wegen, spoor en water. Het proces is landelijk ontwikkeld en onderscheidt de volgende 6 stappen.



In 2005 zijn de stappen 3, 4 en 5 gezet. Dit heeft een eindrapportage met kaartbeelden opgeleverd. Deze eindrapportage gaat hierbij als bijlage. De rapportage bevat onder andere de volgende deelproducten:

- kaartbeeld potentieel KGR voor weg, water en spoor;
- verschillenanalyse tussen huidige en gewenste kwaliteit voor relevante indicatoren;
- kaartbeelden met geconstateerde verschillen tussen huidige en gewenste kwaliteit.

De kwaliteitsindicatoren

De kwaliteit van een netwerk is in beeld te brengen aan de hand van een veelvoud aan factoren. Binnen de scope van het project KGR is binnen enkele hoofdthema's een selectie gemaakt van indicatoren die in het bijzonder belangrijk zijn voor goederenvervoer. De geselecteerde indicatoren zijn aangegeven in onderstaande tabel.

Indicatoren voor de kwaliteit van het KGR, onderverdeeld per hoofdthema

Hoofdthema's	Indicatoren
Bereikbaarheid Paragraaf 3.1	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd • Betrouwbaarheid • Verhouding intensiteit – capaciteit • Inhaalverbod vrachtverkeer
Fysieke toegankelijkheid Paragraaf 3.2	<ul style="list-style-type: none"> • Doorrijhoogte • Wegbreedte • Aslasten en tonnagebeperkingen • Rotondes
Verkeersveiligheid Paragraaf 3.3	<ul style="list-style-type: none"> • Ongevallen • Doorsnijding van de bebouwde kom
Leefbaarheid en milieu Paragraaf 3.4	<ul style="list-style-type: none"> • Luchtkwaliteit • Externe veiligheid • Doorsnijding ecologische hoofdzones
Overige thema's Paragraaf 3.5	<ul style="list-style-type: none"> • Alternatieve routes • Onderhoud • Geluid

De resultaten

Het eindrapport bevat per indicator een kaart met aandachtspunten. Op de gemarkeerde locaties voldoet het netwerk volgens de analyse van de door de verschillende wegbeheerders aangeleverde data, niet aan de gewenste kwaliteit. Of een aandachtspunt ook daadwerkelijk een knelpunt vormt voor het goederenvervoer kan op projectniveau bekeken worden. Zo kan een weg van het KGR de bebouwde kom doorsnijden (aandachtspunt), maar als in de feitelijke situatie deze weg zeer goed is ingepast in de omgeving (bijvoorbeeld door voldoende ruim ingerichte rotondes, vrijliggende fietspaden, geluidswallen en ongelijkvloerse kruisingen) dan hoeft het geen knelpunt te vormen. De aandachtspunten moeten daarom deel uitmaken van gebiedsgerichte projecten en netwerk analyses van de verschillende wegbeheerders en daarbinnen nader worden onderzocht. Voor de Provincie Utrecht wordt dit dan ook in relatie tot de netwerk analyses meegenomen.

Het project KGR levert geeft daarmee inzicht in de aandachtspunten die specifiek vanuit goederenvervoer moeten worden meegenomen in de projecten van derden.

In de loop van het project KGR is ook duidelijk geworden dat van verschillende kwaliteitsindicatoren en modaliteiten binnen het KGR (nog) te weinig bekend is. Door het ontbreken van informatie is het bijvoorbeeld niet mogelijk gebleken om:

1. de indicator betrouwbaarheid op de weg te definiëren en te monitoren;
2. de huidige kwaliteit van het spoornetwerk vast te stellen;
3. de huidige kwaliteit van en behoefte aan laad- en losvoorzieningen op het spoor te onderzoeken;
4. de kansen voor het waternetwerk te analyseren.

De vervolgstappen

Om het KGR als instrument te verbeteren en toe te passen, zodat er uiteindelijk in de praktijk sprake zal zijn (en blijven) van een volgens overeengekomen normen functioneren multimodaal infrastructureel netwerk voor goederenvervoer, zijn de volgende acties uitgezet:

Presentatie KGR

Het KGR en de in de rapportage gesignaleerde aandachtspunten moeten worden opgenomen in regionale/ provinciale plannen. Onderzocht moet worden welke oplossingen er voor deze knelpunten mogelijk zijn. De oplossingen worden projecten die moeten instromen in regionale / provinciale uitvoeringsprogramma's. Dit kan niet door Govera worden gedaan. Hiervoor moeten de infrastructuurbeheerders zelf aan de slag. In de herijking van het SMPU die dit jaar plaatsvindt zal dit een plaats krijgen.

Een professionele presentatie van het KGR is een belangrijk hulpmiddel om dit als beleid te implementeren bij de verschillende wegbeheerders. In 2006 wordt een animatie op CD-rom gemaakt. Op deze CD-rom zal tevens veel informatie op detailniveau worden opgenomen.

Het KGR wordt aangeboden als:

- kennisbron voor netwerkanalyses en regionale /provinciale plannen en projecten;
- afwegingskader bij het nemen van investeringsbeslissingen;
- basis voor het monitoren van de resultaten van het goederenvervoerbeleid.

Verder is het KGR een geschikte leidraad bij

- de locatiekeuze van bedrijventerreinen;
- als voorkeursnetwerk voor het geleiden van goederenverkeer bij incidentmanagement;
- als voorkeursnetwerk voor logistieke routeplanners.

Om het KGR ook daadwerkelijk te realiseren, zullen de infrastructuurbeheerders toezeggingen moeten doen. Govera bewaakt dit proces en zal hiervoor rapporteren aan de stuurgroep.

Analyseren spoornetwerk

Govera zal in 2006 nagaan hoe zij een bijdrage kan leveren aan het vervoer van goederen per spoor.

Completeren waternetwerk

Aan de belangenvertegenwoordigers van de binnenvaart verzoekt Govera het kwaliteitsnet water verder vorm te geven.

Kaartbeeld laad- en losplaatsen en (potentiële) multimodale knooppunten

Om een richtinggevende rol te kunnen vervullen bij de locatiekeuze van bedrijven en bedrijventerreinen moet het kaartbeeld van het potentiële KGR worden gecompleteerd met een kaartbeeld met de al aanwezige laad- en losplaatsen en multimodale knooppunten en met locaties die geschikt zijn om voor de uitwisseling van lading tussen weg, spoor en water te ontwikkelen. Dankzij goed ingerichte knooppunten op strategisch gekozen locaties, kunnen de drie netwerken (weg, water en spoor) optimaal als integraal netwerk worden gebruikt. Het KGR inclusief bestaande knooppunten en geschikte te ontwikkelen locaties, vormt een geschikt afwegingskader voor keuzes in streek- en omgevingsplannen.

Opvang groei lange termijn

Voor de lange termijn moet onderzocht worden waar als gevolg van de economische ontwikkelingen een toename aan goederenstromen kan worden voorzien, welke aard deze stromen zullen hebben en hoe de groei van deze stromen binnen het KGR kan worden gefaciliteerd, binnen de randvoorwaarden voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Govera gaat in 2006 na hoe de randstadoverheden en het bedrijfsleven zich op toekomstige goederenstroomontwikkelingen kunnen voorbereiden.

De acties zijn opgenomen in het jaarprogramma 2006 van Govera zoals dat op 21 december 2005 door de Stuurgroep is vastgesteld.

Stand van zaken kwaliteitsnet goederenvervoer BRU-gebied

Als onderdeel van het Utrechtse voorbeeldproject 'Samen Goed Geregeld' (zie ook www.samengoedgeregeld.nl) is het wegennet van KGR voor de tien BRU gemeenten nader uitgewerkt tot een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer op gemeentelijk distributieniveau. Dit heeft de volgende deelproducten opgeleverd:

- een kaartbeeld met het potentiële kwaliteitsnet goederenvervoer BRU-gebied;
- een overzicht van de onderzochte relevante kwaliteitsindicatoren voor het netwerk op distributieniveau;
- per indicator een norm voor de gewenste kwaliteit;
- kaartbeelden met geconstateerde verschillen tussen huidige en gewenste kwaliteit;
- een inventarisatie van mogelijke maatregelen om te komen tot een kwalitatief goed kwaliteitsnet.

Op 16 december 2005 zijn de resultaten 2005 van 'Samen Goed Geregeld' aangeboden aan de minister. Het verslag van 'De eerste etappe van Samen Goed Geregeld' gaat ter kennisneming bij deze notitie.

Voor 2006 zijn vervolgstappen afgesproken. In 2006 zal het BRU de resultaten aanbieden aan de verschillende wegbeheerders in haar gebied en bij hen aandringen op het oplossen van de gesignaleerde knelpunten door middel van concrete projecten. Het BRU stelt BDU-gelden beschikbaar ter ondersteuning van deze projecten.

De provincie is als medewegbeheerder in dit gebied betrokken bij dit project. Daarnaast dient het project ons als voorbeeld voor eventuele navolging in andere regio's.

Overige werkzaamheden Goederenvervoer

De volgende noties zijn van belang voor het bepalen van de aandachtsgebieden in 2005:

- de nota mobiliteit is eind 2005 vastgesteld. In bijlage 1 is kort aangegeven wat er over goederenvervoer aangegeven wordt in de Nomo
- de verstedelijkingsvisie is dit jaar ontwikkeld door de NV-Utrecht.
- de verkenning 'ring Utrecht' wordt uitgevoerd
- In 2006 vindt er een herijking van het SMPU plaats

Hierna wordt aangegeven wat de relatie van deze noties is met het goederenvervoer. Dit wetende hebben we ons in 2005 geconcentreerd op de werkzaamheden in Govera verband en op het maken van een inhaalslag in de kennisontwikkeling op goederenvervoergebied. Ook is een aantal operationele projecten uitgevoerd. Met behulp van deze informatie kunnen we in 2006 voorsorteren op een lange termijn visie op het goederenvervoer, en op korte termijn implementeren van de Govera werkzaamheden.

Relatie noties met goederenvervoer

Nota mobiliteit

Vanuit de nota mobiliteit zijn voor de provincie drie punten van belang, namelijk:

- de prioriteit bij ontsluiting mainports, greenports en stedelijke netwerken
- aandacht voor nationale en stedelijke bereikbaarheid
- en inzet op duurzaam en veilig goederenvervoer

Deze aspecten komen voor de huidige situatie vooral tot uiting in het kwaliteitsnet goederenvervoer en voor de toekomst in de verkenning/netwerkanalyse 'ring Utrecht'. In het kwaliteitsnetwerk en in de verkenning wordt aangegeven welke wegen (in brede zin, dus ook spoor- en vaarwegen) vooral voor het goederenvervoer (en bijvoorbeeld ook voor vervoer van gevaarlijke stoffen) worden gebruikt en welke kwaliteiten daarbij horen en in welke mate wordt voldaan aan die kwaliteitseisen. Voor zowel de huidige situatie als de toekomst (2020 en verder) worden daar dan ook de maatregelenpakketten bij geformuleerd.

Verstedelijkingsvisie

In de verstedelijkingsvisie richt de aandacht zich op zoeklocaties voor woningbouw en bedrijventerreinen. In dit stadium is slechts impliciet gekeken naar de gevolgen voor goederenvervoer van de locaties. In 2006 wanneer ook de gegevens uit de verkenning in het proces worden geïntegreerd zal dit explicieter meegenomen worden. Het gaat dan om het principe van de juiste bedrijven op de juiste plek. Handvatten om dit goed vorm te geven worden in de CROW-publicatie aangegeven. (Zie verderop)

Verkenning Ring Utrecht/netwerkvisie

In dit project dat getrokken wordt door RWS wordt gestudeerd op mogelijke projecten die in het MIT 2007 moeten komen. Hierbij wordt in de oplossingsrichtings sfeer specifiek ingegaan op goederenvervoer. De resultaten hiervoor zullen voor de zomer 2006 bekend zijn.

Actualisering SMPU

Na vaststelling van de NoMo zal het SMPU geactualiseerd moeten worden waarbij door de rijksoverheid aangegeven beleidslijnen in het SMPU verwerkt moeten worden.

In de herijking van het SMPU zal op het gebied van goederenvervoer naar verwachting weinig bijgesteld moeten worden, omdat de nota mobiliteit spoort met onze beleidsdoelen. In de uitwerkingsfeer wordt wel een slag gemaakt die verwerkt kan worden. Vooral het kwaliteitsnet kan een plaats krijgen met daarbij een pakket aan maatregelen. Maar ook de resultaten uit de verkenning zullen verwerkt worden waardoor een toekomstgericht perspectief aangegeven wordt. Als beleidsuitwerking wordt dan ook een lange termijn visie goederenvervoer opgenomen. Op grond van de gegevens van de kwaliteitsnetwerken en de verkenning, maar ook van de innovatieve impuls die we algemeen aan het beleid willen geven, kan een meer concrete samenhangende visie opgenomen worden.

2005 kennisontwikkeling en operationele punten

Aandacht is gericht geweest op inzet in Govera en kennisontwikkeling ten behoeve van het voorsorteren op 2006. Naast de kwaliteitsnetwerken wordt binnen Govera kennis ontwikkeld op het gebied van stedelijke distributie, bundeling van stromen, agrologistiek, bouwlogistiek etc. Deze volgen wij ook op de voet en mochten deze relevant zijn voor ons, kunnen wij de kennis uit deze projecten gebruiken om deze binnen onze provincie toe te passen.

Kennisontwikkeling

Daarnaast heeft het CROW een speciale uitgave gemaakt over hoe om te gaan met goederenvervoer in planprocessen (voor een korte samenvatting zie bijlage 2). Waarbij ook kerncijfers voor berekeningen voor het aantal te verwachten verplaatsingen worden gegeven teneinde grip op goederenvervoerproductie te krijgen voor toekomstige bedrijventerreinen. De provincie heeft ook een bijdrage geleverd aan deze brochures van het CROW, daarvoor hebben wij informatie verzameld binnen de provincie.

Ook is in ons monitoringsprogramma een verbeteringsslag aangebracht waardoor specifiekere doelgroepen geteld kunnen worden. Dit betekent dat vrachtverkeer in een aantal categorieën uitgesplitst kan worden. Met kennis over de gemiddelde bezettingsgraad kan daarmee meer grip gekregen worden op het goederenvervoer (wat dus direct gerelateerd is aan het vrachtverkeer).

De verkeersmodellen die we gebruiken zijn in 2006 ook zodanig aangepast dat met grotere nauwkeurigheid de goederenvervoerstromen in beeld gebracht kunnen worden.

Operationeel

Op meer operationeel vlak zijn calamiteiten routes vastgesteld die bij blokkades van rijbanen de omleidingsroutes aangeven, vooral ook voor vrachtverkeer. Ook wordt er nu een incidentmanagement pilot in Utrecht-west uitgevoerd teneinde eventuele calamiteiten ook zo snel mogelijk opgelost te hebben.

2006

Daarnaast houden wij ons bezig met de (on)mogelijkheden van een indicator rond goederenvervoer. Dit in relatie tot de doelstellingen maar ook in relatie tot de andere partners in de regio. Dit zal in 2006 verder vorm gegeven moeten worden.

In 2006 zullen wij de aandacht richten op de genoemde projecten verkenning ring Utrecht, verstedelijkingsvisie, afronden bestuurlijke besluitvorming kwaliteitsnetwerken. Belangrijkste is deze elementen bij elkaar te laten komen in een lange termijnvisie goederenvervoer. Deze verwachten we na de resultaten van de verkenning (dus zomer 2006) aan de commissie te kunnen aanbieden. Deze lange termijn visie bevat dan een actieprogramma voor de langere termijn waarmee we, ondanks onze beperkte invloed, grip krijgen op de groei van het goederenvervoer.

Bijlage 1.

Concept kaartbeeld van het potentiële Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (Govera project)



Goederenvervoer : inzet op vergroting van maatschappelijke meerwaarde

Het goederenvervoer is van groot belang voor de bevoorrading en het facilitering van economische bedrijvigheid. Goederenvervoer is hiermee van grote betekenis voor de nationale economie. Het grootste deel van het vrachtvervoer heeft een binnenlandse herkomst en bestemming. Het merendeel van de wegritten is zelfs korter dan 50 km. Bevoorrading van binnensteden en bedrijventerreinen maakt dan ook een belangrijk deel uit van het binnenlands vervoer. Regelmatig zal het vervoerstraject ook deel uitmaken van een internationale transportketen. Invoer, maar ook uitvoer en doorvoer wordt gekenmerkt door stromen tussen mainports en andere economische centra zoals greenports. Alle modaliteiten worden hiervoor ingezet, maar (short-sea) zeevaart en binnenvaart voeren in dit internationale transport de boventoon. Goederenvervoer is primair een zaak van marktpartijen maar de overheid is verantwoordelijk voor: het verantwoord opvangen van de groei van het goederenvervoer en het vervorderen van onze concurrentiepositie. Het beleid is erop gericht Nederland als vestigingsplaats op de kaart te houden en de belangrijke bijdrage van transport aan de nationale economische ontwikkeling veilig te stellen. De distributie- en productiefunctie vormen daarbij belangrijke oriëntatiepunten.

Het kabinet wil de groei van het goederenvervoer accommoderen met veiligheid en duurzaamheid als belangrijke randvoorwaarden. Innovatief accommoderen, op zo'n manier dat de economische groei die Nederland nastreeft niet automatisch leidt tot een even grote groei van het goederenvervoer, laat staan dat de groei van het goederenvervoer leidt tot een evenredige groei van externe effecten. De volgende beleidsuitgangspunten kenmerken de inzet van het rijk ten aanzien van goederenvervoer.

- Prioriteit bij (internationale) ontsluiting van mainports, greenports en stedelijke netwerken.
- Aandacht voor nationale en stedelijke bereikbaarheid
- Alle goederenvervoersmodaliteiten maximaal benutten
- Bevorderen eerlijke concurrentie in het goederenvervoer
- Verhogen efficiëntie van logistieke ketens
- Verbeteren logistieke innovatiecapaciteit
- Inzet op duurzaam en veilig goederenvervoer.

Goederenvervoer en bedrijventerreinen

Bij de vorming van ruimtelijke plannen speelt vrachtverkeer een voornamelijk rol. Dat geldt voor de ontwikkeling van zowel bedrijventerreinen als centrumgebieden of woongebieden.

De manier waarop er met personen- en goederenvervoer wordt omgegaan, is zeer bepalend voor de kwaliteit van de plannen. Het bepaalt een groot deel van de milieubelasting, de veiligheid van het verkeer, maar ook de economische aantrekkelijkheid, de financiële haalbaarheid en het draagvlak. In de praktijk wordt vaak gekeken naar de totale verkeersintensiteiten. Er is echter meerwaarde te halen in het tijdig meenemen van goederenvervoer in de planvorming. Deze publicatie geeft antwoord op deze vragen en op mogelijkheden om het goederenvervoer expliciet en op een aantrekkelijke manier in ruimtelijk plannen in te passen.