

Oplegnota:

Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR)

en

**Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum
West-Nederland
(MCA-West)**

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	1
2.	KGR: Wat is het?.....	1
3.	KGR: Wat kan het?	2
3.1	Ondersteuning voor locatiekeuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen.....	2
3.2	Indicator voor knelpunten	2
3.3	Kwaliteit bieden aan een economisch belangrijke sector	3
3.4	Instrument voor het geleiden van goederenstromen.....	3
3.5	Beperken van de kosten van beheer en onderhoud	3
3.6	Concentratie van de gevolgen voor de leefomgeving	3
3.7	Extra afwegingskader voor investeringen	3
3.8	Een robuust goederenvervoernetwerk in 2020.....	3
4.	KGR: Wat kan en doet de provincie ermee?.....	3
4.1	Algemeen.....	3
4.2	Ondersteuning bij locatiekeuzes bij ruimtelijke ontwikkeling	3
4.3	Provinciaal wegbeheer	4
4.4	Routing van Goederenvervoerstromen.....	4
4.5	Verdere ontwikkeling van het KGR.....	4
5.	MCA-West.....	4
5.1	Wat is MCA-West?	5
5.2	Conclusies na 1 jaar MCA-West.....	5
6.	Visie Goederenvervoer D66 in relatie tot KGR en provinciaal goederenvervoerbeleid.....	5
6.1	Provinciale rol en taken volgens de minister van Verkeer en Waterstaat.....	6
6.2	Activiteiten volgens vastgesteld provinciaal beleid.....	6
6.3	Het stimuleren van goederenvervoer over water vraagt om meer.....	7
6.4	Mogelijke projectopstart	7
7.	Conclusies.....	7

Bijlagen:

Bijlage 1: Rapportage Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad 2005

Bijlage 2 t/m 5:

Bijlage 2: Kaart Kwaliteitsnet Goederenvervoer BRU

Bijlage 3: Rapportage Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum – West-Nederland 2005

Bijlage 4: Visie D66: De provincie moet goederenvervoer over water stimuleren

Bijlage 5: Overzicht Kansrijke locaties voor watergebonden bedrijvigheid in de provincie Utrecht

1. Inleiding

De mobiliteitsbehoefte en daarmee de vraag naar goede infrastructurele verbindingen is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Dit geldt niet alleen voor het personenvervoer, maar zeker ook voor het goederenvervoer. Helaas is de capaciteit van de infrastructuur niet op elk moment van de dag berekend op de intensiteiten die zich aandienen. Dit geldt overduidelijk voor het wegverkeer, maar ook het spoor en de binnenvaart kampen met enige regelmaat met een capaciteitsgebrek en vertragingen. De verklaring is vrij eenvoudig. Nederland is in een eeuw tijd gaan behoren tot de meest geïndustrialiseerde gebieden ter wereld. De bevolking, het particuliere autobezit en ook het beroepsvervoer zijn sterk gegroeid. De geografische ligging biedt grote potenties als doorvoerhaven en transportsleuven die nog steeds ten volle benutten.

Ondanks de toenemende mobiliteitsbehoefte is onbeperkt uitbreiden van het infrastructurele netwerk geen optie. Dit zou ten koste gaan van de schaarse ruimte, van de leefbaarheid en van natuurwaarden. Bovendien is het onbetaalbaar. Maar het verkeer steeds verder laten vastlopen is ook geen oplossing. De directe economische schade die hierdoor ontstaat, loopt in de miljarden. Bovendien zullen oponthoud en te late leveranties op termijn de concurrentiepositie aantasten.

De oplossing moet dan ook worden gezocht in de optimale benutting van de bestaande netwerken en beperkte, selectieve uitbreiding en verbetering van de infrastructuur waar dat niet anders kan. Van groot belang daarbij is de aandacht voor goederenvervoer. Niet in de laatste plaats omdat goederenvervoer, zoals de branche meer dan eens heeft benadrukt, een grote bijdrage levert aan de nationale economie. Investeren in goede verbindingen voor het goederenvervoer levert in macro-economische termen een hoger rendement op dan investeren in infrastructuur voor andere groepen verkeersdeelnemers.

De provincie Utrecht participeert al jaren in de randstadsamenwerking voor goederenvervoer GOVERA (www.govera.info). In dat verband is door de provincie meegewerkt aan het definiëren en ontwikkelen van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer voor de Randstad (KGR). In de 1^e helft van 2006 is de rapportage KGR opgeleverd. Daarnaast is de rapportage over 2005 van het, mede door de provincie Utrecht ondersteunde, MCA-West opgeleverd en is door D66 een visie t.a.v. goederenvervoer in de commissie IME gepresenteerd. In het vervolg van deze nota wordt verder gesproken over 'de visie Goederenvervoer over Water'.

Omdat het KGR, het rapport van MCA-West en de visie Goederenvervoer over Water allen gaan over het geleiden en faciliteren van goederenstromen, worden KGR, MCA-West en de visie in deze oplegnota behandeld en met elkaar in verband gebracht.

In deze oplegnota wordt beknopt aangegeven wat het KGR is, wat het beoogt en wat de provincie Utrecht voornemens is ermee te doen. In een aparte paragraaf wordt ingegaan op de visie Goederenvervoer over Water t.a.v. goederenvervoer en de relatie met het KGR. Vervolgens wordt de rapportage van het MCA-West kort toegelicht. Tot slot wordt samengevat welke activiteiten de provincie naar aanleiding van de rapportages en de uitgesproken ambitie in de visie Goederenvervoer over Water al oppakt of zal gaan oppakken.

2. KGR: Wat is het?

Door GOVERA is in april 2006 de rapportage Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) 2005 opgeleverd (zie bijlage 1). Dit is het netwerk waarop de Randstadoverheden (gegarandeerde) kwaliteit willen bieden voor de goederenvervoerstromen.

KGR brengt het netwerk in beeld dat de bovenlokale economische centra in de Randstad

(kantorenparken, bedrijventerreinen en greenports¹) ontsluit en verbind. Het bevat de weg-, spoor- en waterwegen die de huidige dominante goederenstromen in de Randstad verwerken. Voor bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid en leefomgeving zijn kwaliteitscriteria benoemd waaraan het netwerk is getoetst. Aangegeven is waar het huidige netwerk afwijkt van de norm.

Het KGR heeft een landsdelig schaalniveau (landsdeel West: Noord-Holland, Zuid Holland, Flevoland en Utrecht) en gaat uit van criteria passend bij een bovenregionaal abstractieniveau.

Het KGR vormt samen met andere landsdelige kwaliteitsnetten goederenvervoer het landelijke kwaliteitsnet goederenvervoer².

Daarnaast is het KGR kader voor nadere, regionale uitwerking door de provinciale overheden en WGR-plus regio's in de Randstad. De provincie Utrecht zal het Utrechtse deel van het KGR toetsen aan de netwerkvisie in het SMPU en nagaan hoe om te gaan met de gesignaleerde aandachtspunten.

Voor het BRU gebied is het wegendeel van het KGR als onderdeel van het voorbeeldproject 'Samen Goed Geregeld' uitgewerkt tot op stedelijk distributieniveau. De kaart van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer BRU is bijgevoegd als bijlage 2.

3. KGR: Wat kan het?

Het KGR is een instrument waarmee we structureel – vanuit verschillende invalshoeken - invulling kunnen geven aan de regionale verantwoordelijkheden t.a.v. het goederenvervoer.

Het KGR biedt handvatten voor verschillende acties. We noemen:

- a. *Ondersteuning voor locatiekeuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen*
- b. *Indicator voor knelpunten*
- c. *Kwaliteit bieden aan een economisch belangrijke sector*
- d. *Instrument voor het geleiden van goederenstromen*
- e. *Beperken van de kosten van beheer en onderhoud*
- f. *Concentratie van de gevolgen voor de leefomgeving*
- g. *Extra afwegingskader voor investeringen*
- h. *Een robuust goederenvervoernetwerk in 2020*

In de volgende paragrafen wordt per punt toegelicht wat hieronder wordt verstaan.

3.1 Ondersteuning voor locatiekeuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen

Naast inzicht in het gebruik van de infrastructuur door goederenvervoer levert het KGR inzicht in welke locaties zich bij uitstek lenen voor:

- a. bovenregionaal goederenvervoer faciliterende / genererende bedrijvigheid (langs hoofdwegen);
- b. trimodale overslag (weg, water en spoor komen hier samen);
- c. duo-modale overslag (weg en water komen hier samen).

In onze provincie is Woerden een voorbeeld van locatie a. Lage Weide is een voorbeeld van locatie b. 't Klooster en bedrijventerreinen langs De Eem zijn voorbeelden van locatie c.

Het vervoer over spoor en/of water kan worden gestimuleerd door het instandhouden dan wel veilig stellen van deze locaties voor tri- en duo-modaal gebruik. In het streekplan is opgenomen dat wij een belangrijke rol zien voor de bedrijventerreinen Lage Weide en 't Klooster. Verder worden er nog ontwikkelingsmogelijkheden gezien voor o.a. de Isselt bij Amersfoort en Langshaven bij Wijk bij Duurstede.

3.2 Indicator voor knelpunten

De KGR-rapportage 2005 benoemt de aandachtspunten ten opzichte van de beoogde kwaliteit van het

¹ Concentratie van agro-industrie (fruit, groenten, bollen, bomen).

² De verschillende landsdelige kwaliteitsnetwerken goederenvervoer zijn hiertoe op elkaar afgestemd.

Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Infrabeheerders hebben met de rapportage gerichte input in handen om in hun meerjarenuitvoeringsprogramma's de eventuele knelpunten aan te pakken. Het betreft hier goederenvervoerspecifieke aandachtspunten op het gebied van doorstroming, fysieke toegankelijkheid van de (vaar)weg, veiligheid en leefbaarheid.

3.3 Kwaliteit bieden aan een economisch belangrijke sector

Op het KGR zal het goederenvervoer op termijn verzekerd zijn van een aanvaardbare bereikbaarheid en betrouwbaarheid. Dit geldt zowel voor de weg als voor water en spoor. Daarbij wordt voldaan aan voorwaarden op het gebied van fysieke toegankelijkheid en veiligheid.

3.4 Instrument voor het geleiden van goederenstromen

Het KGR kan worden ingevoerd in de routeplanners van logistieke bedrijven. Zodra het KGR de gewenste kwaliteit heeft zal het een aantrekkende werking hebben op goederenvervoerders. Immers, op dit deel van de infrastructuur kunnen goederenvervoerders zeker zijn van een op hun specifieke behoeftes afgestemde kwaliteit.

3.5 Beperken van de kosten van beheer en onderhoud

Door het verkeer dat de grootste belasting veroorzaakt te concentreren op een beperkt deel van het wegennet kan elders op onderhoud worden bespaard.

3.6 Concentratie van de gevolgen voor de leefomgeving

Door het verkeer dat een grote bijdrage levert aan uitstoot en geluid te concentreren op een beperkt deel van het netwerk, kunnen de gevolgen geconcentreerd worden aangepakt.

3.7 Extra afwegingskader voor investeringen

Als een infrastructureel knelpunt samen valt met een KGR knelpunt, dan kan een hogere prioriteit aan het oplossen van het knelpunt worden toegekend.

3.8 Een robuust goederenvervoernetwerk in 2020

De KGR-rapportage 2005 geeft geen doorkijk naar de toekomst. Het thans gedefinieerde netwerk dient te worden ontwikkeld tot een netwerk dat voldoende is toegerust om zowel de dominante doorgaande goederenstromen als de versnipperde distributiestromen van de toekomst te verwerken. Daarvoor is nog een doorkijk en doorrekening naar de toekomst nodig.

4. KGR: Wat kan en doet de provincie ermee?

4.1 Algemeen

Het Utrechtse deel van het KGR wordt als basis voor beleidsuitwerkingen goederenvervoer opgenomen in het geactualiseerde SMPU.

4.2 Ondersteuning bij locatiekeuzes bij ruimtelijke ontwikkeling

Het kennisteam³ van de provincie Utrecht gebruikt het KGR bij de advisering van gemeenten als het gaat om keuzes met betrekking tot bedrijventerreinen. De provincie gebruikt het KGR als afwegingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen in haar Ruimtelijke Ordeningsbeleid. In het SMPU is bepaald dat bovenlokale bedrijven gelegen dienen te zijn op regionale bedrijventerreinen met een goede ontsluiting op stroomwegen die onderdeel uitmaken van het KGR.

³ Het kennisteam is in 2006 van start gegaan n.a.v. de ervaringen in het Duurzame Bedrijventerrein Team (DBT).

4.3 Provinciaal wegbeheer

De provincie toetst het KGR aan de wegvisie van het SMPU. In het kader van de actualisatie van het SMPU is deze actie al in gang gezet. We gaan na welke provinciale wegvakken uit het KGR door de provincie Utrecht als onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer worden erkend, welke goederenvervoerknelpunten op dit netwerk aanwezig zijn en welke oplossingen daarbij passen. Het KGR is uitgewerkt op randstedelijk niveau. Toch komen al enkele actuele aandachtspunten in de Utrechtse regio naar voren. Momenteel gaan we dus na in hoeverre deze aandachtspunten op onze provinciale wegen aanleiding geven tot het opnemen van projecten in het UMP.

Bij het huidige verkeersbeeld zijn op onze wegen geen aandachtspunten te melden op het gebied van bereikbaarheid, fysieke toegankelijkheid en veiligheid. Een doorkijk op de lange termijn biedt het KGR in zijn huidige uitwerking nog niet. Wel is er op zes trajecten een aandachtspunt voor leefbaarheid. Het KGR doorsnijdt daar de bebouwde kom. Het betreft de wegvakken:

- N199, N221 – A1
- N221, A1 – A27
- N224, N226 – provinciegrens
- N226, A12 – N224
- N230, A2 – A27
- N408, A12 – N409

De nadere uitwerking van het KGR voor het BRU-gebied (KG-Utrecht) heeft aanvullend op de KGR rapportage enkele lokale aandachtspunten opgeleverd op provinciale wegen. Ook deze aandachtspunten onderzoeken we momenteel. Het onderzoek of de aandachtspunten ook knelpunten zijn en zo ja, hoe deze kunnen worden opgelost wordt in de loop van 2006 afgerond.

4.4 Routing van Goederenvervoerstromen.

De provincie bevordert dat het KGR wordt opgenomen in logistieke routeplanners. Dit doen we samen met andere partijen op landelijk niveau. De provincie neemt hiertoe deel aan de samenwerking tussen de verschillende regionale initiatiefnemers van Kwaliteitsnetten Goederenvervoer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGTL). DGTL vervult de trekkersrol.

4.5 Verdere ontwikkeling van het KGR

Niet alle indicatoren die wenselijk zijn voor het vaststellen van de kwaliteit van het KGR hebben een meetbare kwaliteit. Zo moet de indicator 'betrouwbare reistijd' worden uitgewerkt, zal het KGR getoetst worden aan het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en dient er voor de modaliteiten spoor en water nog het een en ander te worden uitgewerkt.

De provincie ondersteunt GOVERA in het verder uitwerken van het instrument KGR.

5. MCA-West⁴

Voor een betere benutting van de infrastructuur in de Randstad door actieve stimulering van modal shift, transportefficiency en transportpreventie, is door de in GOVERA samenwerkende Randstadprovincies en de regionale Rijkswaterstaatsdiensten, voor een looptijd van minimaal 2 jaar, MCA-West opgericht (www.mcawest.nl). MCA-West zet zich in voor een betere benutting van de infrastructuur in de Randstad; met name de verschuiving van goederenstromen naar vervoer over water en spoor. MCA-West is er voor het verladende en vervoerende bedrijfsleven, incl. op- en overslagbedrijven, expediteurs, rederijen en logistieke dienstverleners, voor samenwerkingsorganisaties van bedrijven (bijv. bedrijvenverenigingen), en voor lokale en regionale overheden.

⁴ Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum West-Nederland

5.1 Wat is MCA-West?

MCA-West is een onafhankelijke, kleine en slagvaardige organisatie, gericht op tastbare en waar mogelijk navolgbare resultaten. MCA-West is een vervolg op eerdere geslaagde praktijkervaring van het MCA in Brabant. MCA-West brengt verschillende partijen aan tafel om samen een concreet plan op te stellen en tot uitvoering te brengen. MCA-West begint bij de initiatieven van de logistieke sector zelf. MCA-West is op 1 oktober 2004 van start gegaan.

De provincie Utrecht heeft twee maal (voor 2005 en 2006) een subsidie toegekend van € 22.500 voor de jaaractiviteiten van het MCA-West. De in bijlage 3 opgenomen 'Eindrapportage eerste jaar MCA-West' geeft weer welke activiteiten er in 2005 hebben plaatsgevonden en tot welk resultaat die hebben geleid. Hieronder volgt een beknopt overzicht.

De inzet van MCA-West heeft de volgende resultaten opgeleverd: voorlichting, signalering van kansen en knelpunten, adviezen, hulp bij subsidieaanvragen, initiëring en ontwikkeling van projectsuggesties, promotion van GOVERA-successen.

Voor de Utrechtse regio is het MCA-West onder andere actief geweest op de volgende onderwerpen:

- Participatie bijeenkomst Nederlandse Vereniging Binnenhavens n.a.v. het rapport "Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie";
- In samenwerking met Industrievereniging Lage Weide opzetten van een platform samenwerking multimodale bedrijven en organiseren van bedrijven-contactdagen;
- Goederenvervoerfunctie van de Eem;
- Kade voor overslag afvalglas in de Provincie Utrecht voor Maltha Glasrecycling;
- RAAK (limonade) Distributiecentrum kan wellicht meedoen met KOUD;
- Mogelijke spin off's van acties betreffende investeringen in Lage Weide;
- Bijeenkomst van Railforum in 2006: "vestigingslocaties voor bedrijven aan het spoor".

5.2 Conclusies na 1 jaar MCA-West

In 2005 heeft de stuurgroep van GOVERA geconcludeerd dat het 1^e jaar succesvol is geweest en besloten ook het 2^e jaar door te gaan. Vanuit de agenda waren er ruim voldoende aanleidingen om MCA-West in 2006 voort te zetten. Het bevorderen van multimodaliteit (en wijzigingen in de modal split) blijkt niet van vandaag op morgen tot grote resultaten te leiden. Ingeburgerde werkwijzen moeten veranderen, vooroordelen moeten worden weggelaten en organisaties moeten op een andere manier met elkaar leren omgaan. Vanwege concurrentieaspecten speelt vertrouwen een grote rol. Het MCA-West kan hierbij als onafhankelijke organisatie als katalysator functioneren.

Voor 2007 is het voortbestaan van het MCA-West onzeker door wegvallende Rijksbijdrage. Dit najaar wordt bezien hoe (of) de activiteiten van MCA-West na 2006 worden gecontinueerd.

6. Visie Goederenvervoer Goederenvervoer over Water in relatie tot KGR en provinciaal goederenvervoerbeleid

De Utrechtse Statenfractie van D66 heeft een visie op Goederenvervoer over Water opgesteld. Toegezegd is dat bij het aanbieden van het KGR aan de Cie IME, ingegaan zou worden op deze visie. De volledige tekst van de visie treft u aan in bijlage 4. Hieronder is de kern van de visie in cursief opgenomen.

In de visie wordt de doelstelling geformuleerd om de verwachte groei van het vrachtverkeer over de weg tegen te gaan. De oplossing daarvoor is volgens D66 het beïnvloeden van de "modal split". De huidige "modal split" weg/spoor/water is (afgerond en op basis van "vrachtonkilometers") 50/5/45. Ervan uitgaande dat de verwachte groei van het goederenvervoer tussen nu en 2020 100% is en dat het

percentage goederenvervoer per spoor gelijk blijft, valt dan te berekenen dat de “modal split” in 2020 25/5/70 moet zijn. D66 beseft dat dit een zeer ambitieuze doelstelling is.

Om dit te effectueren zal de overheid moeten investeren in de hiervoor noodzakelijke infrastructuur. Er zullen regionale “blue ports” moeten worden aangewezen, binnenvaarhavens die erop ingericht zijn om de overslag van de goederen van schip naar wagen (of trein/tram) snel en efficiënt te verwerken. Bij voorkeur maken deze havens deel uit van een bedrijventerrein en liggen ze in de buurt van de snelweg. Voor de provincie Utrecht kan bijvoorbeeld gedacht worden aan Utrecht Lage Weide en Nieuwegein Het Klooster en misschien ook aan de bedrijventerreinen bij Baarn, Breukelen en Wijk bij Duurstede.

6.1 Provinciale rol en taken volgens de minister van Verkeer en Waterstaat

Ook in Noord-Holland zijn initiatieven genomen om goederenvervoer over water te stimuleren. In de Tweede Kamer zijn naar aanleiding van het Noord-Hollandse initiatief vragen gesteld aan de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft hierop geantwoord per brief van 8 augustus 2006 (kenmerk DGTL/06.008674).

De minister is van mening is dat provincies een rol hebben bij het stimuleren van een strategisch netwerk van binnenhavens en regionale vaarwegen. De minister schrijft: “Rijksmaatregelen zijn beperkt effectief als niet ook de provinciale vaarwegen op orde zijn en het bestaan en de uitbereiding van binnenhavens planologisch gefaciliteerd wordt. Regionale overheden spelen in het ruimtelijke ordeningsbeleid een essentiële voorwaardenscheppende rol. Zij zijn bevoegd om locaties de bestemming te geven (of te laten houden) van bedrijventerreinen en/of overslagpunt dat geschikt is voor ontsluiting via meerdere modaliteiten. Dan wordt vervoer per binnenvaart tot in de haarvaten mogelijk en concurrerend.”

6.2 Activiteiten volgens vastgesteld provinciaal beleid

In het vastgestelde provinciale goederenvervoerbeleid van de provincie Utrecht zijn de volgende activiteiten benoemd en uitgevoerd:

- De provincie beheert de in het KGR opgenomen rivier De Eem. De rivier is geschikt voor schepen tot duizend ton. Jaarlijks vervoeren die bijna een miljoen ton aan goederen. Om de benodigde vaardiepte (-3,8 meter) te garanderen wordt de Eem eens per 10 jaar uitgebaggerd. Om schommelingen in het waterpeil tengevolge van de windrichting en windsterkte op te vangen zijn voor het vrachtvervoer twee wachtplaatsen ingericht.
- Voor overslag via water zien het streekplan naast Lage Weide en het Klooster ontwikkelingsmogelijkheden bij Wijk bij Duurstede (Langshaven) en Amersfoort (Isselt). Het bedrijventerrein Lage Weide functioneert al als multimodaal overslagpunt(weg/water/spoor).Het bedrijventerrein Isselt wordt in de streekplanperiode geherstructureerd. In het streekplan heeft de provincie Utrecht de bedrijvenlocaties Lage Weide te Utrecht, 't Klooster te Nieuwegein opgenomen als watergebonden bedrijvenlocaties. Verder zien we nog ontwikkelingsmogelijkheden voor Wijk bij Duurstede (Langshaven) en Amersfoort (Isselt)
- De provincie probeert in het kader van het Streekplan het havengebied op 't Klooster in Nieuwegein gerealiseerd te krijgen. Nagegaan wordt of de vestiging van een bio-energie installatie op 't Klooster mogelijk is. Bio-massa kan worden aangevoerd over water. De gemeente Nieuwegein en het BRU hebben twijfels geuit bij de behoefte aan een haven. In het kader van het Regionaal Structuur Plan (RSP) van het BRU is in maart 2006 afgesproken dat de provincie en het BRU de behoefte aan een haven op t'Klooster onderzoeken. Het BRU heeft hierin het initiatief.

De provincie werkt binnen haar reguliere taken als beheerder van de Eem en als autoriteit op het gebied van ruimtelijke ordening aan het mogelijk houden en maken van vervoer over water. Daarnaast investeert de provincie als subsidieverstrekker in het kader van het revitaliseren van bedrijventerreinen onder andere ook in bedrijventerreinen zoals Lage Weide. Bovendien werkt de provincie actief mee aan

de totstandkoming van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Al deze activiteiten worden uitgevoerd binnen de in de provinciale begroting opgenomen capaciteit en middelen. De provincie voldoet hiermee aan wat de Minister van Verkeer en Waterstaat in deze van een provincie verwacht.

6.3 Het stimuleren van goederenvervoer over water vraagt om meer

De vraag ligt voor of de in de begroting opgenomen provinciale inspanningen voldoende zijn om stimulansen te geven aan extra goederenvervoer over water. Om er zorg voor te dragen dat geplande watergebonden bedrijventerreinen daadwerkelijk tot de gewenste ontwikkeling komen en om te zorgen dat bestaande watergebonden terreinen hun functie behouden, is meer nodig, zoals een actieve regierol op de ontwikkeling van Blue Ports binnen de provincie Utrecht.

In haar brief aan de Tweede Kamer legt de minister de verantwoordelijkheid deels bij het bedrijfsleven. De minister schrijft: *“Daarnaast kan aan de orde komen bestaande, maar in onbruik geraakt, fijnmazige ontsluitingen (binnenhavens) nieuw leven in te blazen. Het initiatief daartoe ligt primair bij de betrokken bedrijven, die expliciet moeten aangeven dat concrete behoefte bestaat aan vervoer over water vanaf de bestaande gereactiveerde ontsluiting.”*

Bezien we de activiteiten van de provincie in relatie tot de visie Goederenvervoer over Water dan is het gerechtvaardigd dat de provincie, om in de komende decennia een echte impuls te kunnen geven aan meer goederenvervoer over water, slagkracht ontwikkelt. Een visie en een krachtige regierol op de ontwikkeling van een netwerk van Blue Ports in de provincie Utrecht is noodzakelijk. Gezien het feit dat de aangrijpingspunten voor het stimuleren van vervoer over water verdeeld zijn over verschillende beleidsvelden en uiteenlopende invalshoeken vraagt dit om een concernbreed programma, bij voorkeur door het PMB in opdracht van een directeur uit de DR>

6.4 Mogelijke projectopstart

Om een aanzet te geven voor een concrete aanpak hebben we in kaart gebracht welke Utrechtse gemeenten voldoen aan voorwaarden om vervoer over water te faciliteren. Daarbij is gebruik gemaakt van het TNO-rapport ‘Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie – onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens’. Dit rapport is in het voorjaar van 2005 verschenen. De in het TNO-rapport genoemde Utrechtse locaties hebben we bestudeerd op kansen en belemmeringen. Dit heeft geresulteerd in een overzicht van kansrijke locaties voor watergebonden bedrijvigheid (zie bijlage 5). Een aantal gemeenten beschikken over kansrijke locaties voor het stimuleren van goederenvervoer over water.

Er kan een bijeenkomst worden georganiseerd met waterwegbeheerders, kansrijke gemeenten en deskundigen op het gebied van vervoer over water (Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, TNO) om het Blue Port gedachtegoed te delen en na te gaan hoe de bestaande en potentiële capaciteit voor watertransport voor de toekomst behouden kan blijven. Hierbij kunnen externe experts en het MCA-West (zie hoofdstuk 6) worden betrokken. Op basis van de resultaten van de bijeenkomst met de partners uit de regio zou een breed gedragen visie en meerjarenprogramma kunnen worden opgesteld.

7. Conclusies

- 1) Op basis van het GOVERA rapport KGR 2005 doet de provincie Utrecht in 2006 het volgende:
 - We nemen het KGR op in het geactualiseerde SMPU (in gang gezet – vaststelling geactualiseerde SMPU door Provinciale Staten: zomer 2007). Een relatie wordt gelegd met de eveneens op te nemen kaart met routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
 - We gebruiken het KGR als afwegingskader bij de advisering van gemeenten over locatiekeuzes voor bedrijvigheid (in gang gezet - effectief per start adviserende werkzaamheden kennisteam);

- We toetsen het KGR aan de netwerkvisie van het SMPU, het Provinciaal Milieu Plan (PMP) en het Waterhuishoudingsplan (WHP). Op basis van de bevindingen stellen we vast welke Utrechtse provinciale wegen definitief onderdeel van het KGR uitmaken. Knelpunten op provinciale wegen lossen we op met projecten in het UMP. (project is opgestart –gereed november 2006. Resultaat ter kennisname in Cie. IME: januari/februari 2007);
- 2) In samenwerking met anderen (GOVERA, DGTL, CROW) blijft de provincie zich inzetten voor:
- Het opnemen van de KG in logistieke routeplanners (doorlopende actie afgestemd op de vorderingen van het realiseren van het KG (samenwerking op nationale schaal);
 - Het verder ontwikkelen van het KGR als instrument (op landsdelige schaalniveau, GOVERA).
- 3) In relatie tot de visie Goederenvervoer over Water is het gerechtvaardigd dat de provincie slagkracht ontwikkelt om in de komende decennia een echte impuls te geven aan goederenvervoer over water.
- Het oppakken van een actieve regierol op het stimuleren van goederenvervoer over water in de komende jaren vergt een programmatische, dienstoverstijgende aanpak.
- Als programma-opstart kan een bijeenkomst met belanghebbenden worden georganiseerd.
Doel:
met input van externe partners een programma opstellen om watergebonden bedrijvigheid in de provincie Utrecht te faciliteren en te stimuleren.
Onderdeel van dit programma zal dan een uitvoeringsprogramma zijn om bestaande voorzieningen (havens, kades, loswallen) voor vervoer over water te behouden en/of verbeteren en geplande voorzieningen (‘t Klooster) te realiseren.
Dit kan o.a. resulteren in een voorstel voor een investeringsprogramma voor het verbeteren van de kwaliteit van bestaande voorzieningen.
 - In de huidige provinciale begroting is hierin niet voorzien.