

# ‘Integraal goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht’

## Plan van aanpak

1 februari 2005

## Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| 1. Inleiding  | 2  |
| 2. Probleemstelling   | 3  |
| 3. Huidige ambities provincie Utrecht op het gebied van goederenvervoer | 4  |
| 4. Activiteiten ten behoeve van het realiseren van huidige ambities     | 5  |
| 4.1. Samenwerking op Randstadschaal via GOVERA                          | 5  |
| 4.2. Activiteiten binnen de provincie Utrecht                           | 8  |
| 5. Formuleren beleidsvisie omgaan met groeiende goederenstromen         | 11 |
| 6. Communicatie   | 12 |

## 1. Inleiding

Provinciale Staten (PS) hebben bij de vaststelling van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) in december 2003 hun bezorgdheid uitgesproken over de verwachte groei van het goederenvervoer in de komende decennia. PS hebben een motie aangenomen waarin zij uitspraken dat de provincie en andere bestuurlijke partners veel aandacht moeten besteden aan de wijze waarop wij beleidsmatig moeten omgaan met de groei van het goederenvervoer. Gevraagd is “om een concreet plan van aanpak te formuleren waarin de provincie een beleidsvisie formuleert op welke manier wij moeten omgaan met de verwachte groei van de diverse vormen van goederenvervoer”. In hoofdstuk 2 wordt aan de hand van de motie van PS de probleemstelling benoemd.

In 2004 is nagegaan hoe kan worden voldaan aan de wens van PS om “een concreet plan van aanpak te formuleren waarin de provincie een beleidsvisie formuleert op welke manier wij moeten omgaan met de verwachte groei van de diverse vormen van goederenvervoer”. Dit heeft geleid tot de discussienotitie ‘Goederenvervoervisie Provincie Utrecht’ (bijlage 1a). De discussienotitie geeft inzicht in goederenvervoerbeleid zoals dat is opgenomen in de jongste generatie strategische plannen op rijks-, landsdeel- en provinciaal niveau. In hoofdstuk 3 vindt u op basis hiervan een inventarisatie van de ambities die de provincie Utrecht heeft vastgelegd in diverse beleidsplannen, voor zover deze raakvlakken hebben met het thema goederenvervoerbeleid. Wat de provincie Utrecht doet om deze ambities op het gebied van goederenvervoerbeleid te helpen realiseren is weergegeven in hoofdstuk 4.

De discussienotitie ‘Goederenvervoervisie Provincie Utrecht’ geeft verder de beperkingen van de huidige strategische plannen aan om te komen tot een beleidsvisie op het omgaan met de verwachte groei van de diverse goederenstromen. De verschillende strategische plannen geven weliswaar richting voor goederenvervoeractiviteiten op de korte termijn<sup>1</sup>. De plannen geven onvoldoende houvast om adequaat in te kunnen spelen op de verwachte groei van goederenstromen op de langere termijn. Hiervoor is in elk geval meer inzicht nodig in de huidige goederenvervoermarkt in de provincie Utrecht, en de verwachtingen voor de toekomst. Daarnaast moet worden geanalyseerd welke knelpunten hierbij gaan optreden, en op welke wijze de provincie kan bijdragen om deze knelpunten te voorkomen of op te lossen. Op basis van deze informatie kunnen duidelijke keuzes gemaakt worden ten aanzien van het te voeren beleid waarbij ook de huidige acties en ambities nog eens kritisch tegen het licht kunnen worden gehouden. Hoofdstuk 5 geeft de stappen weer die moeten worden gezet om te komen tot een toekomstgerichte integrale beleidsvisie.

De discussienotitie bevestigt overigens, evenals de strategische plannen, dat de problematiek rond goederenvervoer geen zorg van aandacht is voor één enkele organisatie, dienst of sector. Goederenvervoer raakt veel maatschappelijke actoren en beleidsvelden. De provincie is slechts één van die actoren en bovendien een actor met beperkte mogelijkheden voor het beïnvloeden van de goederenstromen in en door ons gebied. De mate en de aard van de groei van goederenstromen is niet alleen een Utrechtse aangelegenheid maar is mede afhankelijk van economische keuzes in andere provincies van de Randstad (met name de mainports Rotterdam, Amsterdam en Schiphol). Dat alles pleit er voor om het opstellen van een beleidsvisie op het omgaan met groeiende goederenstromen integraal te benaderen en ook te bezien vanuit een ruimere schaal dan die van de provincie Utrecht. De provincie Utrecht zal zich hier in 2005 op voorbereiden. In dit stuk wordt aangegeven hoe de provincie dat gaat doen.

Het stuk sluit af met het communicatiehoofdstuk 6.

---

<sup>1</sup> voor de provincie Utrecht zijn dit vooral het hoofdstuk goederenvervoer uit het SMPU en ‘Goederenvervoer Verknoot – beleidsvisie op goederenvervoer in de Randstad’ van GOVERA.

## 2. Probleemstelling

De probleemstelling voor dit plan van aanpak 'Integraal goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht' is te herleiden uit de motie van PS. De motie bevat als redenen om beleidsmatig veel aandacht te besteden aan goederenvervoer de volgende overwegingen:

- dat 86% van alle goederen worden vervoerd over de weg;
- dat naar verwachting het goederenvervoer over de weg in 2020 1.5 tot 2.8 keer zo groot is als nu;
- dat de bestaande wegcapaciteit volstrekt onvoldoende is om deze groei op te vangen;
- dat ook het vervoer per spoor 1.3 tot 2 maal zo groot zal zijn als nu;
- dat in het SMPU wordt aangegeven dat het actief stimuleren van goederenvervoer over het spoor vooralsnog geen speerpunt is van beleid vanwege de capaciteitsruimte van het spoorwegennet;
- dat naar verwachting ook het vervoer per binnenvaart in 2020 tussen de 2.1 en 4.2 keer zo groot is als nu.

PS sprak als haar mening uit:

- dat zowel de provincie als de overige bestuurlijke partners veel aandacht moeten besteden aan de wijze waarop wij beleidsmatig moeten omgaan met de groei van het goederenvervoer;
- dat het ongewenst is dat goederenvervoer per spoor vooralsnog geen speerpunt is van provinciaal beleid;
- dat het gewenst is om op korte termijn een concreet plan van aanpak te formuleren waarin de provincie een beleidsvisie formuleert op welke manier wij moeten omgaan met de verwachte groei van de diverse vormen van goederenvervoer;
- dat in dit plan van aanpak ook aandacht moet worden geschonken aan de vraag op welke manier de bestuurlijke aansturing meer politiek en inhoudelijk gewicht kan krijgen;
- dat dit plan moet worden besproken in de commissie IME van de provincie.

De motie van PS vraagt om beantwoording van drie vragen:

1. welke ambities heeft de provincie momenteel op het gebied van goederenvervoerbeleid;
2. wat doet de provincie Utrecht om deze ambities te helpen realiseren;
3. in hoeverre behoeven de ambities bijstelling als het gaat om het opvangen van toekomstige goederenstromen en wat betekent dat voor de inspanningen en acties van de provincie Utrecht.

Een overzicht van de ambities van de provincie Utrecht op basis van landelijke nota's en ontwikkelingen en de provinciale strategische plannen vindt u in hoofdstuk 3.

Wat de provincie Utrecht doet om de huidige ambities op het gebied van goederenvervoerbeleid te helpen realiseren is weergegeven in hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5 bevat het voorstel om naast de lopende acties een plan van aanpak op te stellen om te komen tot een toekomstgerichte integrale visie op de groeiende goederenstromen waarmee de derde vraag kan worden beantwoord.

### 3. Huidige ambities provincie Utrecht op het gebied van goederenvervoer

De discussienotitie 'Goederenvervoervisie Provincie Utrecht' (bijlage 1a) geeft inzicht in goederenvervoerbeleid zoals dat is opgenomen in de jongste generatie strategische plannen op rijks-, landsdeel- en provinciaal niveau. Om daarin opgenomen doelen te helpen realiseren heeft de provincie Utrecht de volgende ambities op het gebied van goederenvervoer:

- *de provincie Utrecht beschikt in 2008 over een Kwaliteitsnet Goederenvervoer zoals bedoeld in het meerjarenprogramma 2005-2007 GOVERA (bijlage 2).*  
Dit wordt bereikt door:
  - actief te participeren in het cluster Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad van GOVERA en daarbinnen de projecten uit het meerjarenprogramma 2005-2007 te helpen uitvoeren. Concreet betekent dit het leveren van een integrale inbreng in deelprojecten, voor zover het het Utrechtse deel van het netwerk van wegen, spoorwegen en vaarwegen aangaat en het meedenken over knelpunten en oplossingen van de andere participanten;
  - nader te bepalen onderdelen van het provinciale wegennet en vaarwegennet te categoriseren als behorend tot het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad;
  
- *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 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Provincie Utrecht (UMP).*  
Dit wordt bereikt door:
  - actief te participeren in het cluster Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad van GOVERA en de projecten uit het meerjarenprogramma 2005-2007 te helpen uitvoeren voor zover deze betrekking hebben op het provinciale wegennet. Concreet betekent dit het leveren van een integrale inbreng in deelprojecten, voor zover het het Utrechtse deel van het netwerk van wegen, spoorwegen en vaarwegen aangaat en het meedenken over knelpunten en oplossingen van de andere participanten;
  
- *in 2020 zullen de knelpunten op het bij de provincie Utrecht in beheer zijnde onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer zijn opgelost.*  
Dit wordt bereikt door:
  - het zelf uitvoeren van projecten door opname in het UMP.
  - door het oplossen van knelpunten in samenwerking met derden (PPS);

Deze ambities zijn vertaald in concrete producten en projecten in het meerjarenprogramma van GOVERA 2005-2007. Zie hoofdstuk 4.1.

Daarnaast heeft de provincie Utrecht de volgende ambitie op het gebied van goederenvervoer:

- *de provincie Utrecht beschikt in 2006 over een provinciedekkend routenet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.*  
Dit wordt bereikt door:
  - het uitvoeren van de in juli 2003 vastgestelde nota externe veiligheid waarvan de beleidsdoelstellingen zijn overgenomen in het Provinciaal milieubeleidsplan, het Strategische mobiliteitsplan en het Streekplan;

Deze ambities zijn vertaald in concrete producten in de productenbegroting provincie Utrecht 2005. Zie hoofdstuk 4.2.

## 4. Activiteiten ten behoeve van het realiseren van huidige ambities

### 4.1. Samenwerking op Randstadschaal via GOVERA

De provincie Utrecht geeft al meer dan tien jaar gedeeltelijk invulling aan een integrale aanpak van de vorming en uitvoering van goederenvervoerbeleid, door te participeren in de samenwerkingsorganisatie op het gebied van goederenvervoer GOVERA (zie: [www.govera.info](http://www.govera.info)).

GOVERA is een praktisch samenwerkingsverband tussen de vier Randstedelijke provincies en corresponderende Rijkswaterstaatsdirecties, Transport Logistiek Nederland (TLN), de Eigen Verladere Organisatie (EVO), het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) op het gebied van het goederenvervoer. Aangezien geen van deze partijen voor zich in staat is om de goederenvervoerproblematiek op eigen niveau of schaal aan te pakken (dit komt vooral door het regio-overschrijdende karakter van het goederenvervoer), is al in 1993 door provincies en RWS gekozen voor de samenwerking in GOVERA. Sinds enkele jaren zijn ook de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht en de Kamers van Koophandel van Amsterdam en Rotterdam aangesloten.

Inmiddels groeien ook de contacten tussen deelnemers in GOVERA en de Kaderwetgebieden. Duidelijk is dat ook regionale overheden zich meer en meer met goederenvervoer gaan bezighouden. Door bestuurders van de Kaderwetgebieden is interesse getoond in het werk van GOVERA. Ook is contact gelegd met Regio Randstad. Regio Randstad<sup>2</sup> is bezig met het benoemen van een Netwerk Infrastructuur Randstad Holland dat raakvlakken heeft met het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad dat GOVERA aan het ontwikkelen is.

Bestuurders van de samenwerkende organisaties vormen de stuurgroep GOVERA. Voor de provincie Utrecht maakt de portefeuillehouder Infrastructuur en Mobiliteit deel uit van de stuurgroep. Op basis van bestuurlijke keuzes is het meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007 vastgesteld. Het meerjarenprogramma biedt een perspectief op de inhoudelijke projecten tot 2008 en de resultaten die worden verwacht. Het meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007 is bijgevoegd als bijlage 2. Bij het opstellen van het meerjarenprogramma is ingespeeld op de essentiële onderdelen van beleid uit de concept Nota Mobiliteit die betrekking hebben op goederenvervoer. Zo nodig zullen na vaststelling van de Nota Mobiliteit voorstellen worden gedaan voor accentverschuivingen binnen het GOVERA-programma of voor het oppakken van aanvullende projecten.

De stuurgroep stelt jaarlijks een activiteitenprogramma vast dat onder leiding van de programmaleider GOVERA wordt uitgevoerd. Hiervoor stellen de overheidspartners middelen en alle partners menskracht beschikbaar. De GOVERA projecten worden van oudsher sectoraal (verkeer en vervoer) gevoed. Een aantal GOVERA projecten heeft echter een duidelijk horizontaal integraal karakter (raakvlakken met RO, EZ en Milieu). Participanten zouden er goed aan doen deze projecten vanuit een integrale invalshoek te voeden. De provincie Utrecht kiest er dan ook voor om de projecten van GOVERA vanuit een integrale invalshoek te bemensen.

Het accent van de personele inspanning vanuit de provincie Utrecht bij de uitvoering van het meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007 zal de komende jaren liggen bij de totstandkoming van een Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad. De provincie Utrecht hecht veel belang aan de totstandkoming van een Kwaliteitsnet en heeft zich dan ook aangeboden als trekker van dit cluster van

---

<sup>2</sup> Regio Randstad streeft naar een ruimtelijke ontwikkeling die bijdraagt aan een sterke concurrentiepositie van de Randstad in Europa en tegelijkertijd voldoende leefkwaliteit biedt aan bewoners en bedrijven. Regio Randstad doet dit door belangenbehartiging voor randstadoverheden richting de Nederlandse overheid en door de ontwikkeling van gedragen visies en strategieën op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke ordening, wonen en milieu, economie, kennisinfrastructuur en investeringen en groen en water. (zie [www.regio-randstad.nl](http://www.regio-randstad.nl))

projecten (maar ook participatie van de provincie Utrecht in projecten van andere GOVERA clusters kan meerwaarde voor de provincie opleveren).

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) is een instrument om te komen tot betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, passend in een gezonde, veilige leefomgeving. Het KGR moet bijdragen aan een duurzame groei van de economie door het verkeer van en naar economische centra zoals binnensteden, havens, bedrijventerreinen en winkelcomplexen, optimaal te faciliteren en in te passen. Hiermee heeft het KGR de potentie om bij te dragen aan doelstellingen met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Door het realiseren van een KGR beschikken we over een netwerk waarover het overgrote deel van het goederenvervoer op een maatschappelijk verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld. Het KGR bestaat uit verbindingen die geschikt zijn, of geschikt worden gemaakt, om goederenvervoer te accommoderen. Landelijk hebben een aantal verkennende onderzoeken plaatsgevonden (onderzoek naar kwaliteitscriteria, netwerkdimensies en het instrumentarium) die een eerste stap zijn geweest om te komen tot een handleiding kwaliteitsnetwerk goederenvervoer. Met deze handleiding heeft GOVERA een handreiking om een KGR voor de Randstad te definiëren.

In de regio Utrecht werkt GOVERA onder de vlag van Luteijn (samenwerking van gemeentelijke, regionale en landelijke wegbeheerders)<sup>3</sup> samen met het BRU aan de ‘pilot Goederenvervoer regio Utrecht’. In aansluiting op het kwaliteitsnet voor de gehele Randstad wordt hier gewerkt aan een stedelijk kwaliteitsnet voor de regio Utrecht. De pilot regio Utrecht sluit ook aan bij het advies dat de heer Lemstra op verzoek van de Minister van V&W heeft uitgebracht voor een nationaal proceskader stedelijke distributie<sup>4</sup>.

Inmiddels kunnen de GOVERA partners ook gebruik maken van de diensten van het Multimodaal Coördinatie Adviescentrum West (MCA-West) dat in het najaar van 2004 van start is gegaan. MCA-West zet zich in voor een betere benutting van de infrastructuur in de Randstad en richt zich met name op de verschuiving van goederenstromen naar vervoer over water. Maar ook transportefficiency en transportpreventie krijgen aandacht. Het MCA-West kan belangstelling voor kostenbesparing en betrouwbaarheid bij partijen, met hen in actie omzetten door samen projecten te initiëren, cofinanciering voor een haalbaarheidsstudie te zoeken of de weg naar een projectsubsidie te wijzen. Het MCA-West begint bij initiatieven van de logistieke sector zelf (verladende en vervoerende bedrijfsleven, incl. op- en overslagbedrijven, expediteurs, rederijen en logistieke dienstverleners, voor samenwerkingsorganisaties van bedrijven) of bij initiatieven van lokale en regionale overheden. De GOVERA partners wijzen het MCA op kansrijke locaties (in Utrecht zijn dat met name: Lage Weide in Utrecht, 't Klooster in Nieuwegein, de Isselt in Amersfoort en Langshaven in Wijk bij Duurstede, maar ook andere gemeenten met laad- en loswallen). De provincie Utrecht ondersteunt het MCA-West gedurende drie jaar (2004 t/m 2006) met een geldelijke bijdrage.

Met de samenwerking in GOVERA overbruggt de provincie het probleem dat de provincie in het ‘beleidsnetwerk’ van actoren verschillende posities heeft. Vaak is de verantwoordelijkheid van de provincie indirect. Als probleemhebbers er zelf niet goed uit komen kijken ze de provincie (mede) aan voor oplossingen:

- voor problemen op regionaal schaalniveau worden de provincies tegenwoordig vaak aangekeken als aanjager. Op nationaal niveau spreekt men over empowerment: hoe breng je aanjagers in een geloofwaardige positie;
- voor sommige problemen is de provincie een natuurlijke partner doordat zij over essentiële middelen of bevoegdheden beschikt (bijvoorbeeld ontsluiting van bedrijventerreinen);

---

<sup>3</sup> De “pilot goederenvervoer Utrecht” gaat uit van dezelfde samenwerkingsvorm als Luteijn. Bovendien wordt in deze pilot invulling gegeven aan de twee genoemde ontbrekende schakels in "Luteijn Utrecht", namelijk het aspect goederenvervoer en de rol van het bedrijfsleven (althans voor het aspect goederenvervoer).

<sup>4</sup> dit advies is het gevolg van het convenant “*een gezamenlijke aanpak van de bereikbare binnenstad*” dat is gesloten tussen Minister van Verkeer en Waterstaat, detailhandel, verladers en vervoerders 23 oktober 2003.

- voor sommige regionale problemen worden op hogere schaalniveaus voorwaarden geschapen, zoals Europese richtlijnen voor voertuigen. Hier kan de provincie met andere provincies samen lobbyen in Brussel. Voor de besluiten over de hoofdinfrastructuur moet dat in Den Haag;
- voor stedelijke problemen die niet altijd in één stad kunnen worden aangepakt. In samenwerking met andere steden is soms meer mogelijk vanwege het schaalniveau van vervoersrelaties of de minimumschaal van experimenten met vervoerssystemen. De provincie kan samenwerking op gang helpen brengen als facilitator van een leeromgeving;
- de regionale schaal kan ideaal zijn voor het uitvoeren van vervoersexperimenten die een bijdrage leveren aan het oplossen van problemen op hogere schaalniveaus; soms wel tot op het niveau van het klimaatprobleem.

Binnen GOVERA kan de provincie de verschillende posities vanuit de gezamenlijk geformuleerde projecten afwisselend innemen.

Een eenduidige rolopvatting ten aanzien van goederenvervoerbeleid bestaat dus niet voor de provincie. De provincie moet daarom keuzes maken; niet alles kan en ook niet alles is even kansrijk of effectief. Een pragmatische aanpak is gewenst om van beleid tot uitvoering te komen. Een aantal voorwaarden is noodzakelijk om pragmatisch invulling te kunnen geven aan een rol in een goederenvervoervraagstuk in de regio:

- een inhoudelijke aanleiding met een helder belang voor de provincie;
- gevoel van urgentie in de economische sector in de regio;
- door andere partijen gezien worden als partij die voor een bijdrage kan zorgen.

Dit gaat echter ook op voor de andere overheden. De problemen op het gebied van goederenvervoer spelen vaak op een groter schaalniveau dan dat van één overheidspartij. Naast een integrale aanpak in eigen huis, waardoor de provincie met één gezicht naar buiten treedt, is vaak een bovenprovinciale aanpak de aangewezen weg. In GOVERA zijn de verschillende overheden en andere actoren op het gebied van goederenvervoer verenigd zodat veel rollen binnen GOVERA op een pragmatische manier kunnen worden opgepakt.

De volgende activiteiten worden in 2005 in GOVERAverband uitgevoerd.

| Activiteit   | <b>GOVERA / Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad</b>  |
|--------------|---|
| Doelstelling | Uitvoeren van projecten op het gebied van goederenvervoerbeleid binnen het kader van de Nota Ruimte en de Randstedelijke regionale en (groot)stedelijke verkeers- en vervoersplannen. |
| Resultaat    | De deelprojecten uit het cluster Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR) in het activiteitenplan 2005 GOVERA zijn uitgewerkt (plannen van aanpak) en uitgevoerd c.q opgestart.   |
| Risico's     | De participanten in GOVERA leveren onvoldoende input (formatie, gebiedskennis, gegevens) voor het bemensen en uitvoeren van de projecten.   |

| Activiteit   | <b>Participatie in regiopilot goederenvervoer Utrecht en Haaglanden</b>   |
|--------------|---|
| Doelstelling | De pilot heeft als doel om het economisch functioneren van de regio te verbeteren via het verbeteren van bereikbaarheid van de economische belangrijke centra voor het goederenvervoer. |
| Resultaat    | Afstemming tussen de regioprojecten en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Regio Randstad   |
| Risico's     | Doorlooptijd afhankelijk van beschikbare tijd van verschillende participanten.  |



## 4.2. Activiteiten binnen de provincie Utrecht

Naast de participatie in GOVERA voert de provincie langs andere wegen het goederenvervoerbeleid zoals dat is opgenomen in provinciale plannen uit. Vanuit verschillende invalshoeken, beleidsvelden en producten zijn aan goederenvervoer gerelateerde activiteiten geformuleerd. De Provinciale productenbegroting 2005 bevat de volgende aan goederenvervoer gerelateerde activiteiten:

| Programma                                    | Product   | Omschrijving   |
|--|---|--|
| 2.1 Ruimtelijke ontwikkeling                 | Strategische ruimtelijke ontwikkeling               | Overleg met partners over realisatie van de grootschalige woon- en werklocaties en de ontsluiting daarvan.   |
| 3.1 Water                                    | Vaarwegen   | In 2015 voldoen de vaarwegen uit de provinciale Scheepvaartverordening aan de normen ten aanzien van vaardiepte, die mede gebaseerd worden op de klasse indeling van de Conferentie van Europese Ministers van Transport (CEMT) en de richtlijnen van de Commissie Vaarwegbeheerders (CVB). In 2015 is het percentage van de bruggen en sluisen met een voldoende ruime en onderling goed afgestemde bediening, gestegen van 60 naar 70%.  |
| 3.2 Milieu                                   | Vervoer gevaarlijke stoffen                         | We werken aan de beheersing van het vervoer van gevaarlijke stoffen per 2005, maken een provinciedekkend routenet en andere transportmogelijkheden worden afgewogen. Dit is compleetair aan de doelstelling van de rijksoverheid om voor de rijkswegen een basisnet aan te wijzen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ketenstudie naar probleemstoffen waarin afgewogen wordt welke transportmodaliteiten het beste ingezet moeten worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. |
| 3.2 Milieu                                   | Automobiliteit                                      | De provincie spant zich in om vermijdbare automobiliteit te voorkomen en duurzaam gebruik van de auto te bevorderen.   |
| 4.1 Verkeer en vervoerbeleid                 | Goederenvervoer                                     | Omdat goederenvervoer een groot aandeel heeft in de mobiliteit in brede zin en groot beslag legt op het wegennet, willen wij een visie ontwikkelen over hoe hiermee om te gaan. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het bevorderen van goederenvervoer per rail en over het water. Wij leveren een bijdrage aan het ontwikkelen van beleid en ontplooiing van activiteiten in GOVERA-verband. Ook hebben wij een inbreng in de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen.      |
| 5.1 Economische zaken, recreatie en toerisme | Programmering bedrijventerreinen en kantoorlocaties | Ontwikkeling regionale bedrijventerreinen en stimulering multimodale terreinen.  |

De verschillende diensten verrichten hun inspanningen op het gebied van goederenvervoer in eerste instantie vanuit de sectorale invalshoek. Tussen de verschillende disciplines is ad hoc sprake van ambtelijke samenwerking. Van een geïnstitutionaliseerde integrale samenwerking is geen sprake. Het is inmiddels echter duidelijk dat doorlopende integrale afstemming en samenwerking meerwaarde voor allen opleveren.

De volgende activiteiten worden in 2005 in eigen huis uitgevoerd:

| Activiteit   | Duurzame Bedrijventerreinen (DBT)  |
|--------------|--|
| Doelstelling | Het team ondersteunt gemeenten en bedrijven bij het duurzaam (het)ontwikkelen en beheer van bedrijventerreinen.  |
| Resultaat    | Aspecten van duurzaam goederenvervoer komen goed aan bod in de adviestaak van de provincie aan gemeenten.  |
| Risico's     | Het ambitieniveau om als integraal adviseur op te treden voor gemeenten en bedrijven is hoog. De provincie moet voldoende inhoudelijke kennis en expertise in huis hebben/halen om de ambitie waar te maken. |

|              |  |
|--------------|--|
| Activiteit   | <b>Vernieuwing verkeerskundige informatievoorziening</b>   |
| Doelstelling | Verbeteren van de informatievoorziening op het gebied van goederenvervoer als basis voor beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsevaluatie.  |
| Resultaat    | Er komen meer gegevens beschikbaar over de hoeveelheid vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar verkeer) op provinciale wegen. Het aantal meetpunten voor vrachtverkeer is/wordt uitgebreid.) |
| Risico's     | De informatie geeft geen inzicht en herkomst en bestemming van goederenstromen.  |

|              |  |
|--------------|--|
| Activiteit   | <b>Baggerwerk Eem en Eemmond</b>   |
| Doelstelling | Het mede door het baggeren verkrijgen en behouden van een open, natuurlijke, toegankelijke en bevaarbare rivier.<br>Voor het beroepsgoederenvervoer geldt dat de Eem bevaarbaar gemaakt moet worden en behouden in overeenstemming met de geldende normen voor schepen die toelaatbaar zijn voor vaarwateren tot klasse III CVB-norm, en maximaal 1.000 ton vervoeren. |
| Resultaat    | Baggerwerk in de Eem en Eemmond uitgevoerd overeenkomstig de Eemvisie en met behulp van het meerjarenprogramma onderhoud vaarwegen, zodat gekomen wordt tot een open, natuurlijke, toegankelijke en bevaarbare rivier  |
| Risico's     | De met baggeren gemoeide procedures zijn tijdrovend. De kosten zijn hoog.<br>De kwaliteitsklasse van de bagger is bepalend voor het aantal m3 dat tegen het beschikbare bedrag kan worden afgevoerd.   |

|              |   |
|--------------|---|
| Activiteit   | <b>Uitvoering activiteiten PMP 2004-2008</b>  |
| Context      | In het PMP zijn, onder een tiental operationele doelen, activiteiten opgenomen die zich richten op milieuproblemen die <i>mede</i> een gevolg zijn van goederenvervoer; de activiteiten zijn gericht op emissies of hinder door verkeer en vervoer in het algemeen, op emissies door diverse bronnen of door het verduurzamen van bedrijvigheid en bedrijventerreinen.  |
| Doelstelling | Het gaat in ieder geval om de volgende gerelateerde operationele doelen:<br>3. De grenswaarden voor de in het Besluit luchtkwaliteit vermelde stoffen zijn in de daarvoor gestelde termijnen gerealiseerd en gewaarborgd.<br>9. In 2006 hebben wij een saneringsplan voor risicovolle activiteiten opgesteld, gebaseerd op de saneringsplannen van de gemeenten.<br>11. In 2005 is er een totaalbeeld van routing van transport, knelpunten en maatregelen om het transport veiliger te maken. In de planperiode wordt een provinciedekkend routenet gerealiseerd voor het wegverkeer.<br>14. In 2010 is het aantal woningen langs provinciale wegen dat te maken heeft met geluidhinder van 65 dB(A) of meer gereduceerd tot 500. De ernstige hinder die inwoners van de provincie ervaren door wegverkeer van overige wegen, waaronder spoorwegen, en bedrijven reduceren wij in samenwerking met onze partners ten opzichte van de huidige situatie. Verder streven wij naar het niet laten toenemen van geluidhinder door vliegverkeer in onze provincie.<br>19. Wij initiëren en ondersteunen voorbeeldprojecten om samen met partijen CO2 reductie te bewerkstellingen in de provincie Utrecht.<br>28. Alle overschrijdingen van de normen langs infrastructuur in de provincie Utrecht dienen op termijn gesaneerd te worden. Knelpunten worden geïnventariseerd en een saneringsplan wordt opgesteld. Voorkomen moet worden dat nieuwe knelpunten ontstaan.<br>29. De provincie stimuleert schone technologie en innovatieve maatregelen. |

|          |   |
|----------|---|
|          | <p>30. De provincie spant zich in om vermijdbare automobiliteit te voorkomen en duurzaam gebruik van de auto te bevorderen.</p> <p>36. In 2006 is flankerend beleid ontwikkeld om bedrijfstakgewijs vergunningverlening en handhaving te ondersteunen.</p> <p>37. Het provinciale aandeel in het landelijke preventieprogramma<sup>5</sup> is gerealiseerd. Duurzaam ondernemen is geïntegreerd in ons beleid en in vergunningverlening en handhaving.</p> <p>41. Wij bieden aan een selectie van projecten ter (her)ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen procesmatige en inhoudelijke ondersteuning.</p> |
| Risico's | Het is op dit moment in de meeste gevallen nog niet mogelijk effecten – en daarmee resultaten – toe te schrijven aan specifiek het goederenvervoer.   |

Naast de integrale samenwerking met andere organisaties is het van belang om de integraliteit in eigen huis structureel te organiseren. Hiervoor zal worden overgegaan tot het instellen van een Programmagroep Goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht die zorg moet dragen voor een integrale uitvoering van goederenvervoerbeleid. Onder leiding van een programmamanager worden de sectorale activiteiten met elkaar in verband gebracht en worden afspraken gemaakt voor het waarborgen van de integraliteit van activiteiten.

De volgende activiteit wordt hiertoe in 2005 uitgevoerd boven al bestaande activiteiten.

| Activiteit         | <b>Integrale uitvoering goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht</b>   |
|--------------------|---|
| Doelstelling       | De resultaatgerichtheid van de organisatie vergroten door een integrale afstemming van goederenvervoer gerelateerde activiteiten binnen de eigen organisatie. |
| Resultaat          | Activiteiten op het gebied van goederenvervoerbeleid worden in samenhang met elkaar verricht.   |
| Fasen en mijlpalen | September 2005: Voortgangsrapportage 2005 in Pho-WVV en DR  |

<sup>5</sup> Met preventie naar duurzaam ondernemen, een programma voor en door overheden, 2001-2005; IPO, VNG, UvW, VROM

## 5. Formuleren beleidsvisie omgaan met groeiende goederenstromen

Om te voldoen aan de wens van PS om te komen tot een beleidsvisie op de manier waarop we in de komende decennia moeten omgaan met de verwachte groei van de diverse vormen van goederenvervoer is meer nodig dan het uitvoeren van bestaand beleid. De discussienotitie 'Goederenvervoervisie Provincie Utrecht (bijlage 1a) geeft een eerste aanzet op zo'n beleidsvisie, maar geconcludeerd is tevens dat het ons ontbreekt aan voldoende inzicht in de specifieke Utrechtse goederenvervoermarkt zowel nu als in de toekomst, om een gedegen toekomstgerichte visie op goederenvervoerbeleid te kunnen formuleren. Het zal een extra inspanning boven al lopende activiteiten vergen om dit inzicht te verwerven. Vragen die moeten worden beantwoord zijn onder andere (maar niet uitsluitend):

- *hoe moeten we omgaan met de verwachte toename van het goederenvervoer over de weg tot 2020 (1.5 tot 2.8 keer zo groot als nu);*
- *hoe kunnen we de overlast van goederenvervoer op de leefomgeving in de provincie Utrecht beperkt houden en waar mogelijk terugdringen;*
- *Is het zinvol om goederenvervoer per spoor binnen de provincie Utrecht tot speerpunt van beleid te maken.*

In de discussienotitie 'Goederenvervoervisie Provincie Utrecht' (bijlage 1a) is geconcludeerd dat om een visie op goederenvervoerbeleid te kunnen formuleren, meer inzicht in de specifiek Utrechtse goederenvervoermarkt nodig is dan op dit moment beschikbaar is. **Het formuleren van een beleidsvisie op het omgaan met de verwachte groei van de diverse vormen van goederenvervoer, is zonder nader onderzoek niet mogelijk.** In elk geval is meer inzicht nodig in de huidige goederenvervoermarkt in de provincie Utrecht, en de verwachtingen voor de toekomst. Daarnaast moet worden geanalyseerd welke knelpunten gaan optreden en op welke wijze de provincie kan bijdragen om deze knelpunten te voorkomen of op te lossen. Op basis van deze informatie kunnen duidelijke keuzes gemaakt worden ten aanzien van het te voeren beleid waarbij ook de huidige acties en ambities nog eens kritisch tegen het licht kunnen worden gehouden.

De discussienotitie bevestigt verder, evenals de strategische plannen, dat de problematiek rond goederenvervoer geen zorg van aandacht is voor één enkele organisatie, dienst of sector. Goederenvervoer raakt veel maatschappelijke actoren en beleidsvelden. De provincie is slechts één van die actoren en bovendien een actor met beperkte mogelijkheden voor het beïnvloeden van de goederenstromen in en door ons gebied. Bij de vorming en uitvoering van goederenvervoerbeleid is het dan ook van belang om zoveel als kan zorg te dragen voor een integrale samenwerking. Elke actor kan binnen die samenwerking specifieke rollen vervullen en organisatie-eigen taken oppakken. Zo ook de provincie Utrecht. Het gaat daarbij zowel om horizontale integratie (tussen diensten en sectoren) als om verticale integratie (tussen verschillende overheden en tussen overheden en het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties). **De provincie Utrecht kiest voor een integrale aanpak van de uitvoering van bestaand goederenvervoerbeleid en de voorbereiding op en het formuleren van toekomstig beleid, zowel binnen de eigen organisatie als in de samenwerking met externe partners.**

Het faciliteren van veranderende goederenstromen als gevolg van Utrechtse economische, ruimtelijke en consumptieve ontwikkelingen, is van een andere orde dan het omgaan met de groeiende goederenstromen als gevolg van economische keuzes voor de Randstad (de ontwikkeling van de mainports Rotterdam, Amsterdam en Schiphol in het kader de ontwikkeling van de Randstad als Europese economische regio). Een beleidsvisie op het omgaan met groeiende goederenstromen in Utrecht dient handvatten te bieden voor het opvangen van beide goederenstromen. **De provincie Utrecht zal in 2005 in aanvulling op de lopende beleidsuitvoering een plan van aanpak opstellen om te komen tot een toekomstgerichte integrale visie hoe om te gaan met de groeiende goederenstromen als gevolg van en afgestemd op specifiek Utrechtse ontwikkelingen.** Het plan van aanpak zal basis zijn voor de besluitvorming over vervolgacties. Daarnaast zal de provincie Utrecht in Randstadverband (GOVERA) aandringen op het opstellen van een toekomstgerichte

integrale visie op het omgaan met de groeiende goederenstromen als gevolg van de ontwikkeling van de Randstad als Europese economische regio.

De volgende activiteit wordt in 2005 uitgevoerd boven al bestaande activiteiten op.

|              |   |
|--------------|---|
| Activiteit   | <b>Plan van aanpak om te komen tot een goederenvervoervisie op de groeiende goederenstromen als gevolg van en afgestemd op specifiek Utrechtse ontwikkelingen.</b>  |
| Doelstelling | De programmagroep goederenvervoer stelt een plan van aanpak op om te kunnen komen tot het formuleren van een integrale visie hoe om te gaan met de groeiende goederenstromen als gevolg van en afgestemd op specifiek Utrechtse ontwikkelingen. |
| Resultaat    | Een plan van aanpak als basis voor besluitvorming over vervolgacties (incl. inzet van personele en financiële middelen).  |
| Mijlpaal     | Juli 2005   |

|              |  |
|--------------|--|
| Activiteit   | <b>In Randstadverband aandringen op het opstellen van een toekomstgerichte integrale visie op het omgaan met de groeiende goederenstromen als gevolg van de ontwikkeling van de Randstad als Europese economische regio.</b>         |
| Doelstelling | Het opstellen van een toekomstgerichte integrale visie op het omgaan met de verwachte goederenstromen als gevolg van de ontwikkeling van de Randstad als Europese economische regio wordt opgenomen in het meerjarenplan van GOVERA. |
| Resultaat    | Geformuleerd project in het meerjarenprogramma GOVERA 2006-2008  |
| Mijlpaal     | December 2005  |

## 6. Communicatie

Het plan van aanpak 'Integraal goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht' wordt ter bespreking aangeboden aan de commissie Infrastructuur, Maatschappij en Economie (cie. IME).

Het plan van aanpak 'Integraal goederenvervoerbeleid Provincie Utrecht' wordt na bespreking in de cie. IME ter kennisneming toegezonden aan de leden van de stuurgroep GOVERA, de programmagroep GOVERA, het Platform Stedelijke Distributie, het BRU, het bureau Regio Randstad en het IPO vakberaad goederenvervoer.

Z.s.m. na afloop van elk begrotingsjaar zal door de portefeuillehouder Infrastructuur en Mobiliteit een integrale rapportage worden vastgesteld dat inzicht geeft in de inspanningen die de provincie Utrecht in het afgelopen jaar heeft geleverd op het gebied van de uitvoering van goederenvervoerbeleid.

De rapportage zal in GS worden vastgesteld en ter kennisneming worden aangeboden aan de cie. IME.