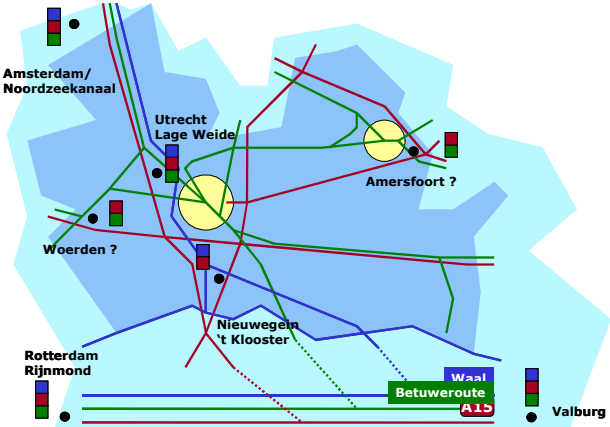


definitief



Goederenvervoersie Provincie Utrecht

Discussienotitie



november 2004



definitief



Goederenvervoervisie Provincie Utrecht

Discussienotitie

dossier W2765.01.001
registratienummer MV-SE20041924
versie 1

november 2004

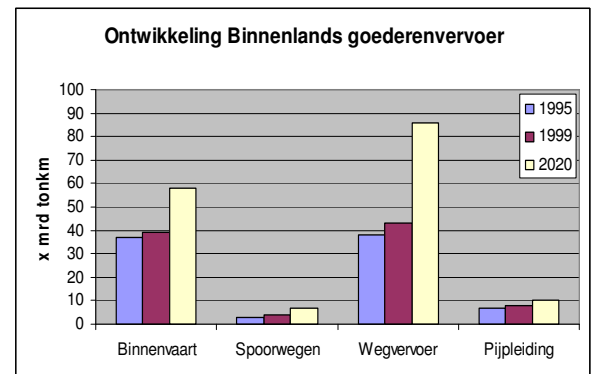
INHOUD	BLAD
1 EEN PROVINCIALE VISIE OP GOEDERENVERVOER IS GEWENST	3
2 HET GOEDERENVERVOER IN DE PROVINCIE UTRECHT NADER BEZIEN	5
2.1 Dienstverlening dominant in productiestructuur	5
2.2 Utrecht om meerdere redenen aantrekkelijke vestigingsplaats	6
2.3 Utrecht, meer dan een doorvoerprovincie	7
3 DE BELEIDSOMGEVING EN INNOVATIEVERMOGEN	8
3.1 Innovatievermogen van het goederenvervoer	8
3.2 Beleidsmatige context (Rijksnota's versus provinciale beleidsnota's)	10
3.3 Het speelveld en de spelers	12
4 VISIE GOEDERENVERVOER PROVINCIE UTRECHT	14
4.1 Eerste aanzet geeft richting	14
4.2 Een eenduidige rolopvatting bestaat niet voor de provincie	15
4.3 Keuzen waar de provincie zich voor gesteld ziet staan	16
5 COLOFON	18

1 EEN PROVINCIALE VISIE OP GOEDERENVERVOER IS GEWENST

Ontwikkeling goederenvervoer baart Utrecht zorgen

In de provincie Utrecht staat het onderwerp Goederenvervoer volop in de belangstelling. Met name de groei van het goederenvervoer zoals die is voorzien, baart de politiek zorgen. Vooral de toenemende dominantie van het wegvervoer in combinatie met het gegeven dat veel van dit goederenvervoer in Nederland via het infrastructuurnetwerk in de provincie Utrecht wordt afgewikkeld.

Deze ‘draaischijffunctie’ van Utrecht als het gaat om goederenstromen, geldt nog sterker als het gaat om het internationale vervoer. Veel van de aan- en afvoerrelaties tussen Nederlandse mainports en achterlandverbindingen lopen van nature via Utrecht. Binnen de zogenaamde Trans Europese Netwerken (TEN’s), die metropolen met elkaar verbinden, neemt Utrecht een centrale plaats in. Via deze netwerken vindt continue een omvangrijke stroom van goederen (eind- en halffabrikaten) plaats waardoor zich netwerken van corridors ontwikkelen.



Figuur 1.1: Ontwikkeling van het goederenvervoer (bron Ministerie VenW 2004)

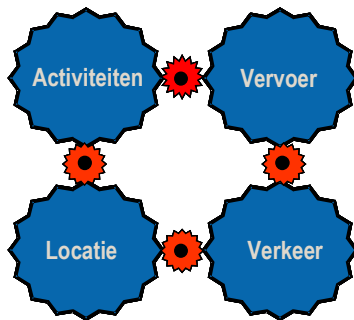
Behoefte aan een visie op Goederenvervoer

Politici en beleidsmakers in de provincie Utrecht zien deze ontwikkelingen op zich afkomen en vragen zich af of, hoe en op welke wijze zij hierop kunnen anticiperen. In het verlengde van deze vraag spelen de beïnvloedingsmogelijkheden en –strategieën van de provincie een rol; hoe en op welke wijze kunnen zij vanuit deze visie een rol vervullen. DHV Ruimte en Mobiliteit ondersteunt de provincie bij dit vraagstuk. Concreet is de opdracht daarbij als volgt geformuleerd:

1. *Ondersteun de provincie bij het ontwikkelen van een visie op een samenhangend en optimaal benut logistiek netwerk voor duurzaam Goederenvervoer in de provincie Utrecht;*
2. *Ondersteun de provincie Utrecht bij het ontwikkelen van zinvolle beïnvloedingsstrategieën (zowel binnen de provincie als daarbuiten) voor het realiseren van deze visie.*

Marktenmodel als analysekader

Het ontwikkelen van een visie vindt plaats vanuit een bepaald perspectief. Het marktenmodel, waarin bedrijfsactiviteiten, ruimtebeslag, vervoer en verkeer aan elkaar gekoppeld worden, biedt een zinvol en handzaam kader om vanuit de samenhang tussen beleidsterreinen een integrale visie op te stellen. Immers goederenvervoer is meer dan alleen vrachtauto’s, containers of snelwegkilometers. Het gaat om een dienstverlenende sector die zich, al naar gelang het ‘samenspel’ tussen bedrijfsactiviteiten en afzetmarkten, de locaties daarvan, de vervoersstromen en -relaties hiertussen en het infrastructuraanbod, in een bepaalde aard en omvang manifesteert.



Figuur 1.2: Marktenmodel

Economische activiteiten, vervoer, verkeer en ruimte zijn nauw verboden. Deze aspecten kunnen gezien worden als onderling verbonden systemen waarin de wisselwerking tussen activiteiten en ruimtebehoefte centraal staat. Alle vier deze elementen beïnvloeden elkaar waardoor ook de aangrijpingspunten voor beïnvloedingsstrategieën voor het goederenvervoer verder rijken dan specifieke verkeer en vervoer maatregelen.

Bij de *activiteitenmarkt* (1) staat de wisselwerking tussen de activiteitenvraag en –aanbod centraal (bv wonen, werken en recreëren). Aan welke activiteiten (soort en omvang daarvan) is behoefte en welke activiteiten worden aangeboden. Binnen de context van dit project manifesteert de (economische) activiteitenmarkt zich in een bepaalde opbouw en omvang van economische clusters binnen Utrecht.

Om deze economische activiteiten te herbergen, is ruimte nodig (locatievraag). In hoeverre de vraag naar locaties overeenstemt met de het locatieaanbod wordt bepaald door de *locatiemarkt* (2). Anders gezegd: “waar in het Utrecht is welke (goederen)ontvanger/verzender gevestigd”.

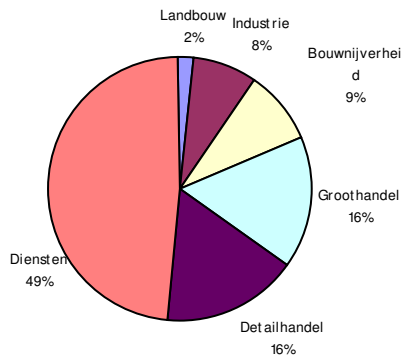
De *vervoersmarkt* (3) wordt bepaald door vraag naar vervoer (welke is afgeleid van de aard en omvang van de activiteitenvraag) en vertaald naar vervoersdiensten. Een vervoersdienst omschrijft de functionele kenmerken van het vervoer (welke modaliteit wordt gebruikt, hoe worden de stromen gebundeld etc). Het centrale element in de vervoersmarkt is het definiëren van de gewenste vervoerskwaliteit en het realiseren van efficiënt vervoer (bv modal shift en transportefficiency).

De *verkeersmarkt* (4) beschrijft hoe vervoersdiensten fysiek worden uitgevoerd, welke voertuigen, overslag- en opslag-middelen worden ingezet, welke werkwijzen worden toegepast, welke infrastructuur nodig is en hoe de infrastructuur wordt benut. Het centrale element is de optimale afwikkeling van de verkeersbewegingen van het goederenvervoer (verkeersefficiency).

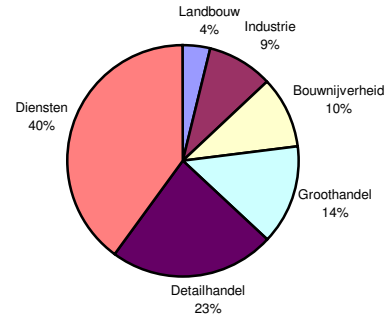
2 HET GOEDERENVERVOER IN DE PROVINCIE UTRECHT NADER BEZIEN

2.1 Dienstverlening dominant in productiestructuur

De dienstverlenende sector is in de provincie Utrecht sterk vertegenwoordigd. Bijna 50% van alle bedrijven in deze provincie zijn in deze sector actief, zie figuur 2.1 en 2.2. Dit geldt niet alleen voor de commerciële diensten (handel, transport en economische diensten) maar ook voor de niet-commerciële quartaire sector. Relatief ondervertegenwoordigd in de provincie Utrecht is de industrie. Het aandeel van de industrie in de Utrechtse productiestructuur bedraagt 8%. Daarnaast heeft Utrecht meer groothandelsbedrijven binnen de provinciegrenzen dan het landelijk gemiddelde.

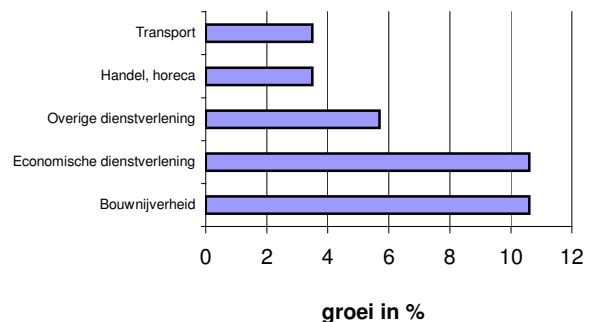


Figuur 2.1: Productiestructuur Utrecht
(Bron: BER Utrecht 1999)



Figuur 2.2: Productiestructuur Nederland
(Bron: BER Utrecht 1999)

De Utrechtse bedrijvigheid kenmerkt zich door onder meer een sterke aanwezigheid van financieel-economische dienstverlening. Diverse hoofdkantoren van bank- en verzekeringsbedrijven (bijvoorbeeld Fortis, Rabobank, PGGM, Reaal en Achmea) en advies en consultancy bureau's (DHV, Grontmij) zijn in de regio Utrecht gevestigd. Met name de economische dienstverlening is de laatste jaren sterk gegroeid, zie figuur 2.3. Daarnaast zijn een aantal hoogwaardige handelsactiviteiten in de regio vertegenwoordigd waarin after sales en opleiding een belangrijk element vormt (bijvoorbeeld Alfa Laval, OPG en Brocacef). De logistieke sector die binnen de provincie Utrecht vertegenwoordigd is, richt zich met name op de beleving van de retail (Schuitema) en de detailhandel (Vendex). De bescheiden *industriële* sector bestaat uit enkele grote bedrijven in de voedings- en genotmiddelen-industrie en de metaal (oa DE Sara Lee, Van Dijk Food Products

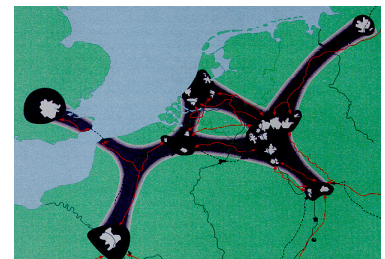


Figuur 2.3: Procentuele groei bedrijven in de provincie Utrecht (1998 t.o.v. 1997, bron beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht)

en Polynorm). Verder is een groot aantal *onderwijs- en researchinstellingen* in de provincie Utrecht gevestigd. Momenteel is in ontwikkeling het bedrijventerrein Papendorp waar met name ICT-bedrijven (Getronics, Cap Gemini, Compaq) zich vestigen.

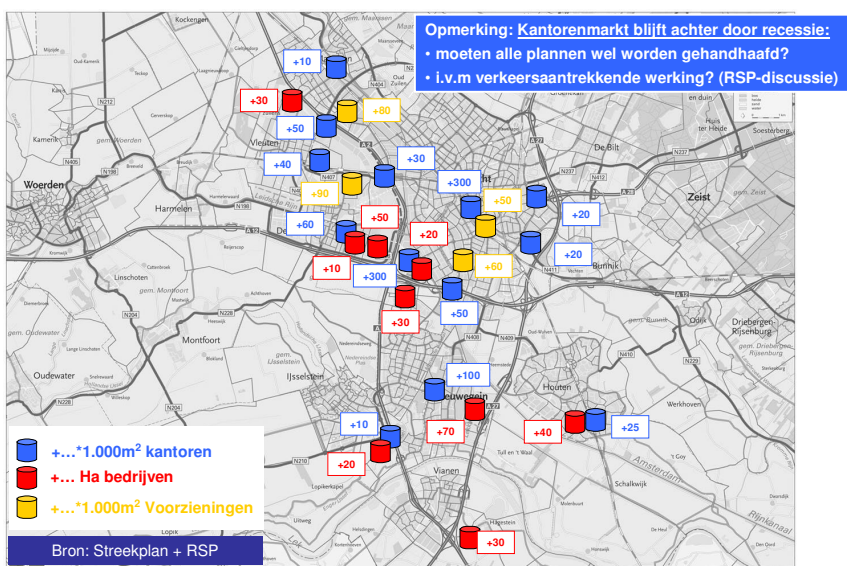
2.2 Utrecht om meerdere redenen aantrekkelijke vestigingsplaats

Utrecht neemt binnen corridors tussen de internationale metropolen en nationale stedelijke centra een centrale positie in. Utrecht bevindt zich, meer dan een gemiddelde andere provincie in Nederland daarmee op het snijvlak van regionale, nationale en internationale stromen. Hiermee is de provincie een aantrekkelijke vestigingsplaats voor internationaal opererende bedrijven. De gebieden tussen deze corridors vormen voor bedrijven aantrekkelijke vestigingsplaatsen. In eerste instantie omdat arbeids- en afzetmarkten zich nabij bevinden. In tweede instantie omdat de mainports binnen handbereik zijn. Op de derde plaats door het al eerder genoemde hoogwaardige infrastructuur-netwerk. Specifiek voor Utrecht geldt daarbij dat het woonklimaat door de nabijheid van een landelijk gebied kwalitatief hoogwaardig is.



Figuur 2.4: Europese economische hoofdstructuur (bron: NREB)

Om de dynamiek van de Utrechtse economie in stand te houden en waar mogelijk te versterken wil de provincie Utrecht de gevestigde bedrijven in de gelegenheid stellen te groeien en zich te verplaatsen. Hiervoor is ruimte nodig, die wordt gerealiseerd door het herstructureren van verouderde bedrijventerreinen en het aanbieden van nieuwe locaties. Het zwaartepunt van het programma voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen en kantoren ligt in het stadsgewest Utrecht en in het gewest Eemland. In totaal is sprake van een opgave van 450 hectare netto.

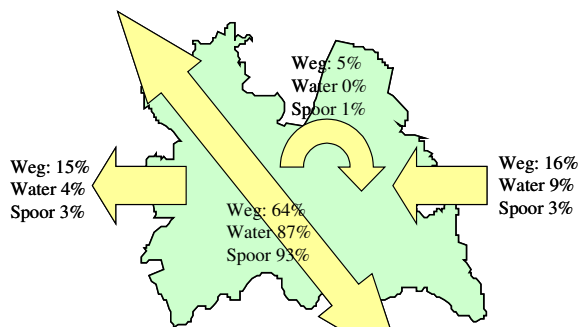


Figuur 2.5: kantoren, bedrijventerreinen en voorzieningen (bron: Streekplan en RSP verwerkt in Luteijn Utrecht)

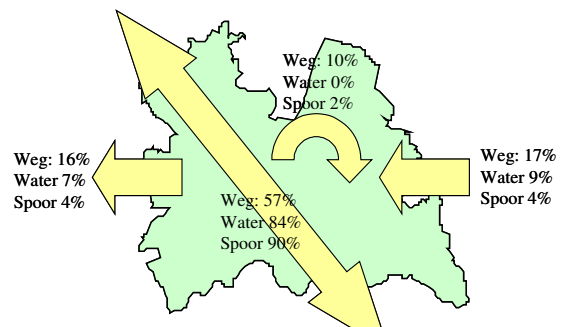
Voor een belangrijk deel, namelijk 350 hectare netto, kan hierin worden voorzien door restcapaciteiten: terreinen die al in het vorige streekplan zijn vastgelegd, waar vastgestelde bestemmingsplannen nog ruimte bieden of waarover de Provinciale Planologische Commissie een positief advies heeft gegeven. Dit betekent dat een opgave resteert van 100 hectare netto nieuw te plannen bedrijventerreinen voor autonome groei en uit te plaatsen bedrijven. Voor kantoren hoeven geen nieuwe locaties gepland te worden.

2.3 Utrecht, meer dan een doorvoerprovincie

De provincie Utrecht vormt een belangrijke doorgaande route voor nationale en internationale vervoerstromen. Utrecht maakt deel uit van de Randstadmetropool en vervult daarmee een belangrijke logistieke functie op regionaal, nationaal en internationaal niveau. Gemeten naar de omvang van de goederenstromen (tonnen) die in de provincie worden vervoerd, ontstaat het beeld van een doorvoerprovincie (figuur 2.6). Uitgaande van het aantal vervoerbewegingen blijkt dat er in verhouding tot het vervoerd gewicht relatief veel goederenvervoerbewegingen binnen de eigen provincie plaatsvinden (figuur 2.7).



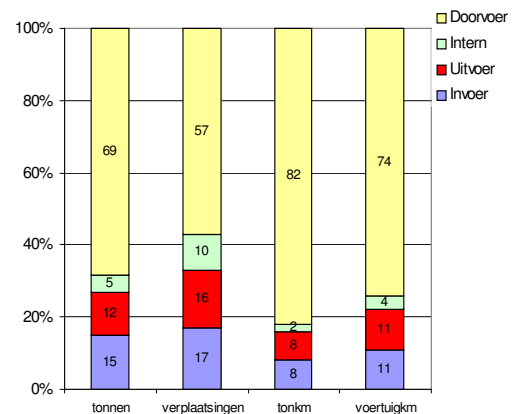
Figuur 2.6: Aandeel modaliteit naar Tonnen in het vervoer van, naar en binnen Utrecht (Bron DHV gebaseerd op Bridge gegevens 1998)



Figuur 2.7: Aandeel modaliteit in aantal bewegingen in het vervoer van, naar en binnen Utrecht (Bron DHV gebaseerd op Bridge gegevens 1998)

Het verschil tussen het aantal vervoerbewegingen en het vervoerd gewicht toont aan dat er op regionaal niveau in verhouding tot het vervoerd gewicht relatief veel verkeer is (kleine zendingen die relatief veel vervoerbewegingen opleveren). Het gaat dan om vervoer van beperkte ladingpakketten over korte afstanden, distributievervoer, waarvoor kleine voertuigen gebruikt worden. Voorbeelden hiervan zijn pakket- en expressevervoer, serviceverkeer, bouwverkeer en stadsdistributie.

Maar ook de bevoorrading van kernwinkelgebieden, kantoorcomplexen en congrescentra, evenementen (Jaarbeurs) genereren relatief veel verkeer. De provincie Utrecht is dus meer dan alleen een ‘doorvoerprovincie’ waardoor goederenvervoerbeleid voor de regio zich niet enkel op transitostromen maar zeker ook op regionaal goederenvervoer dient te richten. Figuur 2.8 laat zien dat uitspraken omtrent het belang van regionaal goederenvervoer en het belang van doorgaand goederenvervoer sterk samenhangen met de grootheden waarin verkeersprestaties gemeten worden.



Figuur 2.8: Vervoersprestaties in Utrecht

3 DE BELEIDSOMGEVING EN INNOVATIEVERMOGEN

Binnen het goederenvervoersysteem doen zich diverse logistieke en beleidsmatige ontwikkelingen voor. Zo beschrijft de recent uitgekomen Nota Mobiliteit een nadrukkelijke rol voor decentrale overheden op gebieden die eerder tot de verantwoordelijkheid van het Rijk behoorden (bijvoorbeeld verkeersveiligheid). Ook wordt in de Nota Mobiliteit veel verwacht van innovaties op het gebied van Mobiliteit.

Bij het opstellen van deze discussienotitie van de Goederenvervoervisie in de provincie Utrecht vormen ontwikkelingen in beleid en het innovatievermogen van de markt een belangrijk aandachtspunt.

3.1 Innovatievermogen van het goederenvervoer

De innovatiekracht van de logistieke sector is relatief gering. Het aandeel innovatieve bedrijven in de sector ligt met circa 25% ruim 10% lager dan het landelijk gemiddelde. Innovatie betreft veelal productinnovatie gericht op efficiency en concurrentievoordelen voor vervoerders en verladers. Het aantal procesinnovaties in de sector is zeer beperkt. Interessante innovaties vinden meestal plaats op niches of deeltereinen. De aandacht voor daadwerkelijke systeeminnovaties vanuit de sector is gering. Dit hangt in sterke mate samen met de relatief grote afstand (zowel in kennis als in belangen) tussen het vervoerend en verladend bedrijfsleven enerzijds en kennisinstututen en overheden anderzijds. Het bedrijfsleven verwacht van de overheid een integrale visie op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer en daaraan consistente wet- en regelgeving. Zij zien het gebrek hieraan als de grootste belemmering voor een echte systemsprong. Bij de overheid en bij kennisinstututen ontbreekt het aan voldoende gebiedsspecifieke kennis van de vervoersvraag om tot de gewenste visieontwikkeling over innovatie te komen.

Concrete voorbeelden van recente innovaties

Productinnovaties zien we vooral in het wegvervoer en het vervoer over water. ICT is de belangrijkste innovatietool. Voorbeelden van recente productinnovaties zijn:

- Uitschuifbaar bumpersysteem (veiligheid);
- Radar-sensorsysteem voor binnenvaart (efficiency en veiligheid);
- Boordcomputers (efficiency);
- Dynamische voertuigrouting op basis van logistiek proces en verkeersinformatie (efficiency);
- Cargo- / stadsbox (alternatief transportsysteem);
- Nieuwe vuilinzamel- en sorteersystemen (efficiency);
- In-Car-systemen ten behoeve van veiligheid zoals Lane Departure Warning Assistant, Achteruitrijcamera's, Ongevalsdatarecorder, afstanddetectie;
- Langere en zwaardere voertuigen .

Concrete voorbeelden van recente procesinnovaties zijn:

- Samenwerking van vervoerders door bundeling van het vervoer van diepvriesproducten (project KOUD);

- Samenwerking van vervoerders door vrachttuitwisselingen in diverse deelmarkten zoals:
 - Foodnet (voedingsproducten);
 - Distribouw (bouwproducten);
 - Retourladingen (Teleroute).
- Factory-Outlet ontwikkelingen detailhandel (voorbeeld Factory Outlet Village Lelystad).
- Distrivaart (bier- en frisdrankdistributie vanuit een continue varende binnenvaartschip) .

Gewenste innovatie-ontwikkeling

Vanuit Transumo wordt intermodaliteit gezien als het voornaamste beleidsthema voor de toekomst. Zo zijn de Betuwelijn en de HSL-zuid – door het vooruitzicht van onderbenutte infrastructurele capaciteit – interessante kandidaten. Intermodaliteit leidt tot nieuwe alternatieven, wat door de logistieke sector gezien wordt als een absolute voorwaarde om succes te verwachten van betalen voor mobiliteit. Ook ontwikkelingen in de binnenvaart worden als zeer relevant gezien maar door de focus van de sector op vrachtverkeer en vervoer over spoor lijkt dit een vergeten potentieel. De binnenvaart wordt herontdekt, maar een echte herwaardering vraagt tijd omdat de logistieke knopen en ketens niet meer georganiseerd zijn rondom binnenvaart. Wel worden in toenemende mate Multimodale vervoeroplossingen ontwikkeld voor binnenlands vervoer. Producten waarvoor betrouwbare reistijden belangrijker zijn dan snelle reistijden worden meer en meer via het steeds fijnmaziger netwerk van binnenvaartterminals in Nederland afgewikkeld. Een steeds groter wordende variëteit aan stukgoederen wordt via binnenvaartschepen gedistribueerd of gecollecteerd (dranken, elektronica-producten) waar dit traditioneel gezien meer was voorbehouden aan bulkclading (afval, zand, grind, veevoederproducten, natte bulkgoederen).

Senternovem verkent in het kader van Energiebesparing in Transport (EBIT) samen met overheden en bedrijfsleven de mogelijkheden voor verladerssamenwerking en bundeling op bedrijventerreinen. Door Senternovem wordt de integratie van Ruimtelijke Ordening en Locatiebeleid met verkeers- en vervoersbeleid als het voornaamste thema gezien.

Het Directoraat Generaal Goederenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat richt haar pijlen op ‘dubbele ont koppeling’: het nastreven van zowel minder vervoer bij economische groei, als van minder overlast door vervoer in een hoogwaardige leefomgeving. Deze combinatie vraagt om een innovatief transportsysteem. Voor Verkeer en Waterstaat is de huidige drijfveer niet zozeer innovatie om de concurrentiepositie te versterken, als wel innovatie om achterliggende doelen zoals duurzaamheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te realiseren. Deze doelstellingen zijn in principe wél complementair met versterking van innovatie- en concurrentiekracht.

Innovaties in de logistieke keten en het logistieke systeem zijn dringend gewenst maar vragen medewerking van vele partijen. Zelfs voor majeure verladers kan het lastig zijn om al deze partijen tot samenwerking te verleiden in een innovatieproject. De provincie moet een positie kiezen ten aanzien van deze gewenste innovatie. De te kiezen rol hangt uiteindelijk sterk samen met de ambitievraag: hoe zwaar wil de provincie nadruk leggen op de concurrentiekracht in de logistieke sector.

3.2 Beleidsmatige context (Rijksnota's versus provinciale beleidsnota's)

De afgelopen periode zijn drie grote rijksnota's verschenen die gerelateerd zijn aan het onderwerp Goederenvervoer, het zijn de 'Nota Mobiliteit', de 'Nota Ruimte' en 'Pieken in de delta; Gebiedsgericht Economische Perspectieven'. Deze rijksnota's kennen ieder hun evenknie op provinciaal niveau. Interessant is te zien hoe de 'Nota Ruimte' zich verhoudt tot het streekplan, hetzelfde geldt voor de 'Nota Mobiliteit' en het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht en het RVVP van het BRU. Het provinciaal beleid op economisch gebied is vastgelegd in het Economisch Beleidsplan. In deze pragraaf volgt een weergave van onze bevindingen naar aanleiding van de confrontatie van de rijks- en provinciale nota's. Deze bevindingen zijn beschreven in kernachtige bewoordingen in de vorm van bullets om op die manier 'de sfeer' het 'beeld' van de documenten te schetsen.

Nota Ruimte versus Streekplan

In de tabel is puntgewijs de boodschap uit de twee nota's weergegeven.

Nota Ruimte	Streekplan Utrecht
<ul style="list-style-type: none"> • Economie, veiligheid, leefbaarheid, aantrekkelijkheid • Ruimtelijke ontwikkeling > beheer • Ontwikkeling steden, bedrijventerreinen • Netwerken tussen centra ontwikkelen en beheren • Samenwerking tussen overheden op verschillende schaal- en sectorniveau • Decentrale opgave om mobiliteitsontwikkeling op te vangen 	<ul style="list-style-type: none"> • Evenwicht in leefkwaliteit en ruimtelijke druk door duurzame ontwikkeling • Beheerste groei, zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik • Economische ontwikkelingen faciliteren • Opgave bedrijventerreinen 470 ha, 15% intensivering, 100 ha nieuw • Groei mobiliteit in Utrecht > rest van NL • Bereikbaarheid daalt, hinder neemt toe • Capaciteitsuitbreiding HWN moet knelpunten oplossen • Zeer beperkt nieuwe infra onderliggend wegennet

Het meest opvallende verschil is dat in de Nota Ruimte meer dan in het Streekplan de nadruk op de economische ontwikkeling ligt. Het streekplan spreekt van faciliteren terwijl de Nota Ruimte een sterke economie centraal stelt. Daarnaast is beide nota's aandacht voor leefkwaliteit en duurzaamheid. De nota Ruimte vindt aandacht voor ruimtelijke ontwikkeling belangrijker dan aandacht voor beheer van de ruimte. Het Streekplan legt de nadruk op beheerste groei en zorgvuldigheid. De nota Ruimte legt de verantwoordelijkheid voor de mobiliteitontwikkeling bij de decentrale overheid neer. Daarvoor moeten de verschillende lagere overheden samenwerkingsverbanden aangaan. Beide nota's hebben gemeen dat zij weinig uitspraken over goederenvervoer doen.

Nota Mobiliteit versus de regionale/provinciale vervoer plannen

De nota Mobiliteit is een uitwerking van de nota Ruimte op het gebied van verkeer en vervoer. Het is dan ook voor de hand liggend dat evenals in de nota Ruimte de nadruk in de nota Mobiliteit meer op economische ontwikkeling ligt dan in het SMPU aan de orde is.

Nota Mobiliteit	SMPU
<ul style="list-style-type: none"> • Betrouwbare reistijden • PPS en Innovatie stimuleren • Bundelen verkeersstromen en Ontwikkeling economische centra • Netwerken tussen centra ontwikkelen en beheren • Decentrale taken uitwerking Goederenvervoerbeleid, veiligheid, stedelijke toegang, locatiebereikbaarheid • Specifieke aandacht voor de Triple A: A2, A4 en A12 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid en kwaliteit leefomgeving bepalen woon- en werkklimaat van de provincie Utrecht • Goederenvervoer onmisbaar deel van de samenleving • Efficiënt functionerend vervoersysteem noodzakelijk • Goederenvervoer is vooral een marktaangelegenheid: Rol overheid initiërend en stimulerend • Realiseren efficiënt, veilig verkeer- en vervoersysteem met minimale hinder • Groei goederenvervoer opvangen met modal-shift in samenwerking met het bedrijfsleven

De Nota Mobiliteit legt de uitwerking van het goederenvervoer beleid bij de decentrale overheid neer. Het SMPU constateert dat goederenvervoer vooral een marktaangelegenheid is met voor de overheid een initiërende en stimulerende rol. De specifieke aandacht voor de Triple A: A2, A4 en A12 is voor de provincie Utrecht van belang omdat twee van de drie hoofdverbindingroutes door de provincie lopen.

Het RVVP van het BRU is meer op uitwerking gericht. De nota wijst op concrete problemen die aangepakt moeten worden en komt met een pakket van soorten maatregelen die het netwerk kunnen ontlasten.

Nota Mobiliteit	RVVP BRU
<ul style="list-style-type: none"> • Betrouwbare reistijden • PPS en Innovatie stimuleren • Bundelen verkeersstromen en Ontwikkeling economische centra • Netwerken tussen centra ontwikkelen en beheren • Decentrale taken uitwerking Goederenvervoerbeleid, veiligheid, stedelijke toegang, locatiebereikbaarheid • Specifieke aandacht voor de Triple A: A2, A4 en A12 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid • Intensieve ruimtelijke ontwikkelingen nabij infraknopen • Aanpak black spots • Ontlasting netwerk tijdens spits: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prijsmaatregelen ▪ Snelheidsverlaging ▪ Gebiedsgerichte aanpak ▪ Dynamisch verkeersmanagement • Focus op Ring Utrecht en Nieuwegein • Goederenvervoer: logistieke routes, modal shift, stedelijke distributie

Op het gebied van goederenvervoer hebben het SMPU en het RVVP dezelfde boodschap. Beide nota's spreken nadrukkelijk over een te bereiken modal-shift.

De economische nota's

De hoofdpunten voor de provincie Utrecht uit de nota 'Pieken in de delta; Gebiedsgerichte Economische Perspectieven' en het Economisch Beleidsplan van de provincie Utrecht zijn in navolgende tabel weergegeven.

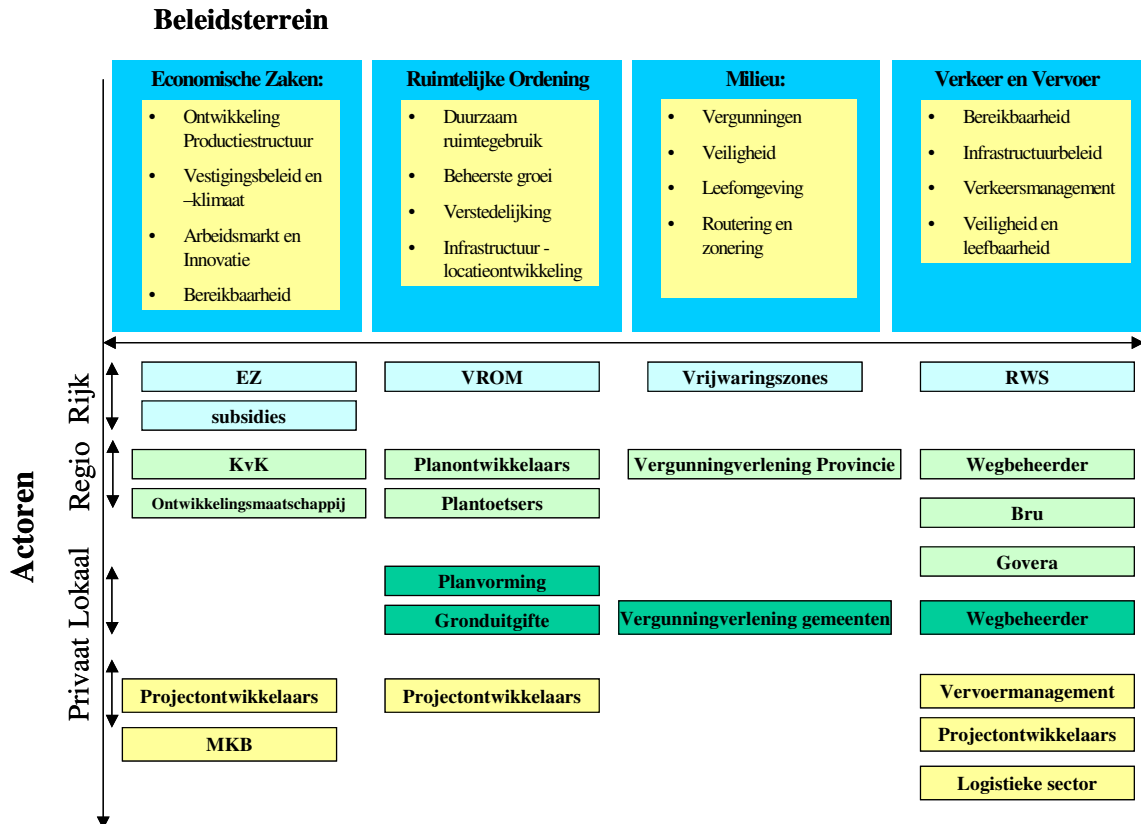
GEP	Economisch beleidsplan
<ul style="list-style-type: none"> • Bij ontwikkelingen regiospecifieke kansen benutten • Uitwerking decentraal • Basiskwaliteit is verantwoording Rijk • Een veranderde fysieke omgeving kan leiden tot verplaatsing van economische activiteiten • Specifieke aandacht voor de mainports en de economische stedelijke netwerken • Op goederenvervoergebied wordt naast faciliteren van groei, veiligheid belangrijk gevonden 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale economie ondersteunen • Verbetering vestigingsmilieu • Verantwoord omgaan met schaarse ruimte • Samenwerking tussen bedrijven en overheid bij oplossen knelpunten in de bereikbaarheid

Op het niveau van de uitwerking heeft de GEP-Nota voor Utrecht de volgende boodschap:

- Utrecht behoort tot één van de zes nationale stedelijke netwerken;
- Lage Weide behoort tot één van de nationale top-bedrijventerreinen;
- Utrecht moet als nationaal georiënteerd dienstverleningscentrum en als draaischijf goed bereikbaar blijven.

3.3 Het speelveld en de spelers

De provincie Utrecht wil vanuit dit brede perspectief haar rol vervullen in het speelveld van het goederenvervoer. Daartoe wil zij een integrale visie opstellen. Deze visie 'raakt' zowel beleidsterreinen van diverse sectorale overheidsdiensten als diverse actoren die in deze beleidsterreinen een rol spelen. Gezamenlijk vormen zij het speelveld waarbinnen de provinciale visie op goederenvervoer gestalte moet krijgen en haar uitwerking moet vinden, zie figuur 3.1. Op het niveau van de beleidsterreinen zijn in kaders enkele (niet uitputtende) taakvelden beschreven.



Figuur 3.1.: 'Speelveld' voor de visie Goederenvervoer

De actoren variëren van publieke partijen die zich op verschillende niveaus bevinden tot private partijen. Aan de verschillende beleidsterrein zijn verschillende actoren gekoppeld. In figuur 3.1 zijn een aantal belangrijke actoren weergegeven. Van belang is vast te stellen dat er horizontaal tussen de beleidsterreinen en diagonaal geen actoren zijn die op meerdere terreinen actief zijn of actief zijn op terreinen die niet direct tot 'hun' beleidsterrein behoren.

Van Speelveld naar visie

Eerder is aangetoond dat Goederenvervoer samenhangt met meerdere beleidsterreinen. Goederenvervoer is niet in één beleidsterrein te 'vangen'. Echter kijkend naar het speelveld en de spelers blijkt dat er weinig interactie of kruisverbanden tussen actoren en beleidsterreinen op verschillend niveau aanwezig is. De visie zou dus niet aan één beleidsterrein of één actor of één overheidslaag moeten refereren wil je aansluiting hebben bij de werking en dynamiek van het goederenvervoer (en verschuiving van beleidsuitgangspunten) en de daarmee samenhangende aspecten. Dit spreekt voor een integrale aanpak. Met andere woorden: "Als je een rol en ambities hebt ten aanzien van Goederenvervoer zul je initiatief moeten nemen om de bestaande grenzen tussen beleidssectoren en de actoren die op dit terreinen actief zijn, te doorbreken. Goederenvervoerbeleid, en dus ook visie, vergt daarmee een initiërende en pro-actieve rol die niet vanuit een meer traditionele sectorale en toetsende overheidsrol toetsend gestalte wordt gegeven. Dit beeld wordt versterkt vanuit het beeld dat de 'Grote nota's' vertonen. Deze spreken de decentrale overheden immers aan op beleidsvorming met betrekking tot goederenvervoer en het boeken van resultaten (bijvoorbeeld voor veiligheid het reduceren van slachtoffers).

4 VISIE GOEDERENVERVOER PROVINCIE UTRECHT

4.1 Eerste aanzet geeft richting

Vanuit integraal overleg met afgevaardigden van diverse sectoren van de provincie Utrecht is een ambitie geformuleerd op het gebied van goederenvervoer. Uitgangspunt hierbij is dat de ambities van meerdere beleidsterreinen hierbij zijn geïntegreerd. Dit heeft geleid tot de volgende visieformulering.

De provincie Utrecht wil een efficiënt, veilig, betrouwbaar logistiek netwerk realiseren dat economisch gezien toegevoegde waarde voor de provincie Utrecht, de Randstad en overige (inter)nationale regio's genereert en tegemoetkomt aan de duurzaamheideisen van milieu en ruimtegebruik.

Logistiek netwerk vanuit twee (misschien wel drie) invalshoeken

Het goederenvervoersysteem van de provincie Utrecht kenmerkt zich enerzijds door de draaischijffunctie en daarmee doorvoerfunctie van de Randstad naar de overige (inter)nationale regio's. Anderzijds kenmerkt het goederenvervoersysteem zich door de regionale bevoorradingsfunctie van stedelijke gebieden, waarbij het voor de provincie zinvol is om een onderscheid te maken in de bevoorradingsfunctie van (kern)winkelgebieden en, door het hoge gehalte aan zakelijke dienstverlening, de bevoorradingsfunctie van kantoorlocaties.

Vanuit een breed gedragen beredeneerlijn

De provincie dient zich bij de uitwerking van de ambitie te richten op:

- *Minder vervoer bij economische groei.* Dit kan de provincie oppakken door actief transportbesparing na te streven. Transportbesparing enerzijds door goed locatiebeleid (het juiste bedrijf op de juiste locatie) als transportbesparing anderzijds door het stimuleren van bundelingconcepten, verminderen transportvolumes etc.
- *Minder overlast door vervoer.* Dit kan de provincie oppakken door actief modal shift te bevorderen (door bijvoorbeeld intermodale bedrijventerreinen zoals Lage Weide actief te promoten voor intermodaal vervoer) en de sector te stimuleren de beladingsgraad van voertuigen te verhogen en leegrijden te voorkomen.
- Ongeacht het succes van bovenstaande initiatieven zal het merendeel van het huidige goederenvervoer en de groei van het toekomstig goederenvervoer plaats vinden over de weg. Permanente aandacht moet er zijn voor de optimale benutting van het logistiek netwerk door bijvoorbeeld *transportefficiency* en in toenemende mate aandacht voor *steeminnovaties* (en zelfs mogelijk transities).

Sectorale belangen meegenomen

In de visie zijn de sectorbelangen meegenomen. Inzicht in deze belangen geven handvaten om verdere invulling aan deze visie te geven.

Economie:

- Economische groei die in eerste instantie toegevoegde waarde levert voor de Utrechtse gemeenschap
- Vanuit het besef dat Utrecht een verbindende schakel binnen de Randstad en tussen de Randstad en het achterland is, dient ook toegevoegde waarde voor deze regio's geboden te worden
- Dynamische stedelijke netwerken
- Nadruk op ontwikkeling en exploitatie van kantoorlocaties (dienstverlening).

Ruimte:

- Meervoudig ruimtegebruik
- Intensivering van bedrijfsterreinen
- Bepaalde nieuwe bedrijfslocaties
- Stedelijke inbreidingslocaties
- Beheerste groei
- Ontwikkelingen faciliteren welke langdurige houdbaarheidsdata kennen.

Milieu:

- Veiligheid (extern en intern)
- Aandacht voor leefbare omgeving
- Vrijwaringszones en daar aan gekoppelde routing
- Stimulering om milieuvriendelijk te produceren
- Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Verkeer en Vervoer:

- Realisering van netwerk dat efficiënt, veilig en betrouwbaar is
- Slachtofferreductie realiseren
- Opvang Mobiliteitsgroei via capaciteitsvergroting Hoofdwegenet
- Bereikbare bedrijventerreinen en stedelijke centra
- Modal shift ontwikkelingen stimuleren.

4.2 Een eenduidige rolopvatting bestaat niet voor de provincie

De verschillende elementen van de ambitie en beredeneerlijn bevinden zich op verschillende schaalniveaus. Daarnaast heeft de provincie in het 'beleidsnetwerk' van actoren rond deze problemen verschillende posities. Vaak is de verantwoordelijkheid van de provincie indirect. Toch zal het soms zo zijn dat probleemhebbers er zelf niet goed uit komen en de provincie (mede) aankijken 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);
- 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 vervoerexperimenten die een bijdrage leveren aan het oplossen van problemen op hogere schaalniveaus; soms wel tot op het niveau van het klimaatprobleem.

Een eenduidige rolopvatting bestaat niet voor de provincie. De provincie zou zelf bewuste keuzes moeten maken naar inhoudelijke vraagstukken; niet alles kan en ook niet alles is even kansrijk of effectief. Bovendien kan de provincie inhoudelijk gelijk hebben, de vraag is of de rolinvulling ook leidt tot gelijk krijgen. Een pragmatische aanpak is gewenst. Een aantal minimale voorwaarden zijn 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 een geloofwaardige partij die voor een bijdrage kan zorgen. Dit hangt sterk samen met de competenties van provinciale medewerkers en de natuurlijke positie door belangen en middelen.

4.3 Keuzen waar de provincie zich voor gesteld ziet staan

Een gezegde ‘je kan niet van de vloer op het dak springen’ gaat ook op voor de eerste aanzet van bovenstaande visie van de provincie Utrecht. Een geleidelijk ontwikkelingstraject is reëel. Als men de bovenstaande visie (ook bestuurlijk) onderschrijft zal een zwaardere inzet nodig zijn van het provinciaal apparaat.

In eerste instantie kan gekozen worden een soort programmagroep goederenvervoer in het leven te roepen over de verschillende sectoren heen.

In deze programmagroep kan men dan starten met het gezamenlijk gedachtegoed van de goederenvervoervisie beter te verankeren in de sectorale beleidsstukken. Het project ‘Verantwoord ondernemen in de Transportsector’ vanuit de sector Milieu is een goed voorbeeld. Zo zou bijvoorbeeld verder specifieke aandacht gevraagd kunnen worden voor het vestigingsbeleid van de logistiek sector in de nota’s bedrijventerreinen en detailhandel.

Een tweede stap is het goederenvervoerbeleid sectoroverschrijdend verder uit te werken richting de nieuwe concernstrategie. Hierbij kan de beredeneerlijn (zie paragraaf 4.1), en dus niet meer de sectorale thema’s, centraal staan.

De programmagroep moet wel een bestuurlijke opdracht meekrijgen met een benoemde programmacoördinator en duidelijk te realiseren opdrachten.

Vanuit deze programmagroep kan als vervolgstap een actievere rol gespeeld worden naar de verschillende overlegstructuren waarin de provincie Utrecht participeert. Een actieve opstelling richting het landsdelige samenwerkingsverband GOVERA is al een speerpunt maar zou verder ingevuld kunnen worden door meer initiërend en (project)leidend op te treden.

Hetzelfde geldt richting het samenwerkingsverband in de pilot Utrecht. De provincie kan soortgelijke pilots ook initiëren of stimuleren in andere stedelijke gebieden binnen de provinciegrenzen (bv Amersfoort en Woerden).

De inbreng richting dit soort overlegstructuren zou juist niet alleen vanuit de sector Verkeer en Vervoer moeten komen. Een multidisciplinaire insteek vanuit het gedachtegoed van de goederenvervoervisie zou goed passen.

Bovenstaande keuzen (programmagroep goederenvervoer en actievere rol richting overlegstructuren) liggen redelijk in het verlengde van bestaande initiatieven. Dit verandert echter als de provincie Utrecht ook andere onderwerpen wil oppakken. Hierbij kan gedacht worden aan het verdiepen van de kennis op het gebied van de logistieke netwerken met meer feeling voor de regionale sector. Eerste onderdeel van de eerder geschetste bereideerlijn was het 'verminderen van vervoer bij economische groei'. Het met het verladend en vervoerend bedrijfsleven oppakken (of aanjagen van dit proces) van transportbesparingsmogelijkheden is nieuw. Ook inzichten in logistieke patronen (niet alleen weten waar vrachtauto's rijden maar ook weten wat er in zit en waar de wagen vandaan komt en naartoe gaat) vraagt meer inzicht. Verder zijn de bevoorradingseffecten van kantoorlocaties of verkeerseffecten van grote bouwprojecten nauwelijks in beeld maar wel relevant voor de provincie Utrecht. Deze thematische onderwerpen vergen een andere benadering, andere kennis/kundes en een verruiming van de personele en financiële middelen.

5 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Utrecht
Project	: Goederenvervoervisie Provincie Utrecht
Dossier	: W2765.01.001
Omvang rapport	: 18 pagina's
Auteur	: Jeroen Wiercx en Robert Boshouwers
Bijdrage	: Astrid Gijtenbeek, Hans Marinus, Sander van der Eijk
Projectleider	: Robert Boshouwers
Projectmanager	: ir. W. Korf
Datum	: 9 november 2004
Naam/Paraaf	:
