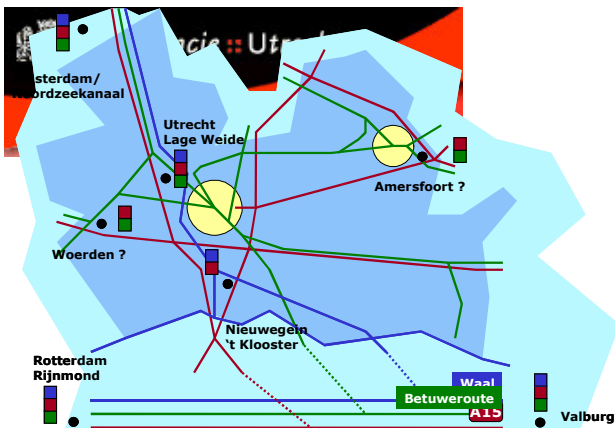


Goederenvervoersvisie Provincie Utrecht

Achtergronddocument



november 2004



Goederenvervoervisie Provincie Utrecht

Achtergronddocument

dossier W2765-01.001
registratienummer MV-SE20042005
versie 1

november 2004

© DHV Ruimte en Mobiliteit BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Ruimte en Mobiliteit BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Ruimte en Mobiliteit BV is gecertificeerd volgens NEN-EN ISO 9001

INHOUD	BLAD
1 VOORWOORD	5
2 BEVINDINGEN INVENTARISATIE LITERATUUR	7
3 ANALYSE GROTE NOTA'S	15
4 BEVINDINGEN INVENTARISATIE PROJECTEN	23
5 BEVINDINGEN INVENTARISATIE SAMENWERKINGSVORMEN	25
6 MARKTENMODEL	27
6.1 Korte toelichting marktenmodel	27
6.2 Activiteitenmarkt	28
6.3 Locatiemarkt	30
6.4 Vervoermarkt	32
6.5 Verkeersmarkt	32
7 ANALYSE VERNIEUWENDE OMGEVING	35
8 COLOFON	39
Bijlage 1 Beleidsdocumenten	
Bijlage 2 Overzicht gesprekken	
Bijlage 3 Meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007	
Bijlage 4 Deelnemers	workshops

1 VOORWOORD

Dit document vormt het achtergronddocument bij de “Discussienotitie Goederenvervoersie Provincie Utrecht” van 9 november 2004 met als kenmerk MV-SE20041924.

Het document is samengesteld aan de hand van de basisdocumenten voor beide workshops.

Leeswijzer

De analyse van de diverse beleidsdocumenten, projecten en samenwerkingsverbanden staan beschreven in de hoofdstukken 2, 3, 4 en 5. Hoofdstuk 6 gaat in op het marktenmodel en hoofdstuk 7 bestaat uit een analyse van de vernieuwende omgeving.

2 BEVINDINGEN INVENTARISATIE LITERATUUR

In deze paragraaf worden de belangrijkste beleidsdocumenten besproken die betrekking hebben of kunnen hebben op het thema Goederenvervoer binnen de provincie Utrecht. Het betreft de volgende documenten:

➤ (concept) Streekplan	Tabel 1
➤ PVVP: Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU)	Tabel 2
➤ RVVP BRU	Tabel 3
➤ Govera Beleidsvisie Goederenvervoer	Tabel 4
➤ Economisch Beleidsplan	Tabel 5
➤ Beleidsnota Externe Veiligheid	Tabel 6
➤ Studie multimodaal bedrijventerrein Lage Weide	Tabel 7
➤ Beheersvisie Eem	Tabel 8

In bijlage 1 is een overzicht gegeven van beleidsdocumenten die gedurende dit project zijn verwerkt en waarvan we gebruik kunnen maken.

In deze paragraaf worden bovenstaande documenten besproken. Steeds wordt daarbij per document een indeling gemaakt in de onderdelen: Visie, Ruimte, Mobiliteit en Goederenvervoer.

Tabel 1: (concept) Streekplan

Visie	<p>Realiseren van een duurzame omgeving door evenwicht te brengen in leefkwaliteit en ruimtelijke druk. Beheerste groei, zorgvuldig ruimtegebruik en creatieve en intelligente oplossingen realiseren waarbij ruimtelijke functies gecombineerd worden zijn daarbij vereist.</p> <p>en door ontwikkelingen en omgeving. Via een aantal hoofdbeleidslijnen wordt invulling gegeven aan deze visie: 1) zorgvuldig ruimtegebruik, 2) Water, 3) infrastructuur, 4) Verstedelijking, 5) Landelijk gebied. Uitwerking van deze beleidslijnen vindt plaats via een 'lagen benadering': laag 1: fysieke ondergrond, laag 2: infrastructuur, laag 3: gebruikslaag.</p>
Ruimte	<p>Uitgangspunt bij de uitwerking van de ruimtelijke beleidslijn is het credo: "niet de kwantitatieve vraag maar de ruimtelijke mogelijkheden zijn bepalend voor nieuwe ontwikkelingen". De opgave voor ruimtelijke ontwikkeling is om met uitgekiend, inventief en meervoudig ruimtegebruik tegemoet te komen aan de vraag naar hoogwaardige woon- en werkmilieu's en een groen en vitaal buitengebied.</p> <p>De centrale ligging van Utrecht, het kwalitatief hoogwaardige infrastructuur-netwerk en de economische activiteiten en kenniscentra hebben een bovengemiddeld positief effect op de economische groei (43% ten opzichte van 23% landelijk). Met name de dienstverlenende sector is gegroeid, de industrie is stabiel en de landbouw is gedaald. Ondanks de economische groei is de werkgelegenheid de laatste jaren gedaald. Vanuit deze optiek wil de provincie ruimte blijven bieden aan duurzame economische ontwikkelingen.</p>

	Voor bedrijventerreinen ligt er een opgave van 470 ha netto. Via een ambitieuze intensiveringopgave van 15% voor nieuwe locaties resteert een opgave van 400 ha plus een reservering van 50 ha voor de uitplaatsing van bedrijven. Reeds 350 ha is gereserveerd in de vorige planperiode, waardoor een opgave van 100 ha blijft bestaan. Voor kantoren worden geen nieuwe locaties voorzien.
Mobiliteit	<p>De mobiliteit is in Utrecht de laatste jaren sterker gegroeid dan in de rest van Nederland. De provincie constateert hiermee dat de bereikbaarheid afneemt en luchtverontreiniging, geluidhinder en externe veiligheidsrisico's toenemen. Op het gebied van Mobiliteit ziet de provincie zich voor de opgave gesteld om de bereikbaarheid binnen de provincie op een acceptabel niveau te brengen en daarmee een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de Randstad. Daarbij moeten tegelijkertijd de gevolgen voor het leefmilieu aanvaardbaar blijven en de verkeersveiligheid verbeteren.</p> <p>Ten aanzien van de aanleg van vrijliggende infrastructuur voor de auto is de provincie zeer terughoudend. Enkel als dit de leefbaarheid van kernen ten goede komt is dat acceptabel. Bestaande infrastructuur moet de toename in mobiliteit opvangen, waar nodig via uitbreiding met spitsstroken of parallelstructuren. Verondersteld wordt dat bestaande knelpunten op het provinciale wegennet (vooral bij aansluitingen op het hoofdwegennet) door capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet zullen afnemen.</p>
Goederen- vervoer	Geen specifieke informatie

Tabel 2: SMPU

Visie	Het vervoer van goederen is een onmisbaar onderdeel van het economisch en maatschappelijk functioneren van Nederland en de provincie Utrecht. Voor het effectief vervoeren van goederen is het van belang dat het verkeers- en vervoersysteem als geheel voldoende functioneert. Ten aanzien van goederenvervoer zijn ook de veiligheid van de burgers en de leefkwaliteit aan de orde. Door middel van ruimtelijke ordening, (inter)regionale samenwerking en uitvoering van maatregelen willen wij een bijdrage leveren aan het goederenvervoer. Omdat goederenvervoer vooral een marktaangelegenheid is, zal onze inzet vaak initiërend en stimulerend van aard zijn.
Ruimte	De aantrekkelijkheid van de provincie om te wonen en te werken en voor bedrijven om zich te vestigen wordt behalve door bereikbaarheid ook bepaald door de kwaliteit van de leefomgeving. De kwaliteit staat onder druk door onder meer hinder van geluid, luchtverontreiniging, risico door vervoer van gevaarlijke stoffen, versnippering van het landschap en de leefgebieden van dieren, slechte oversteekbaarheid en sociale onveiligheid. Onze inspanningen richten zich op meer dan 'behoud van het bestaande'. De hinder van het verkeer voor omwonenden en voor flora

	en fauna is op diverse plaatsen in de provincie zo groot dat gewerkt moet worden aan verbeteren van de situatie. Gezien de verwachte groei van de mobiliteit is dit een lastige opgave.
Mobiliteit	Drie hoofddoelen staan centraal in het verkeers- en vervoerbeleid. Het eerste hoofddoel is het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen. Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden. Het derde hoofddoel is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.
Goederen-Vervoer	Ook het goederenvervoer over de weg zal de komende jaren sterk toenemen. Dit draagt bij aan het (verder) dichtslibben van de wegen in de provincie Utrecht. Het is dan ook aan te bevelen aan de provincie om, samen met het bedrijfsleven, na te gaan of er meer goederen via binnenvaart, het spoor en/of buisleidingen vervoerd kunnen worden.

Tabel 3: RVVP BRU

Visie	Het BRU-beleid concentreert zich op de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. BRU constateert dat mobiliteitsproblemen toenemen (30% meer autokilometers in 2015) en dat uitbreiding van infrastructuur is uit ruimtelijke en financiële optiek niet gewenst. BRU kiest voor selectieve bereikbaarheid waarbij de bereikbaarheid van economische kerngebieden prioriteit krijgt. Het BRU-beleid spijst zich toe op: 1) ontlasting van het netwerk op de spitsuren, 2) verbetering verkeersveiligheid door toepassing van het Duurzaam Veilig Concept, 3) leefbaarheid als randvoorwaarde bij maatregelen, 4) Prijsmaatregelen welke onmisbaar zijn als sturingsinstrument zijn in voorbereiding, 5) nadruk op benuttingmaatregelen, 6) verbindingen binnen de Deltametropool worden verbeterd, 7) problemen worden via een gebiedsgerichte aanpak opgelost, 8) nieuwe technologieën worden toegepast, 9) integrale visie.
Ruimte	Om een optimale ontsluiting van kerngebieden te realiseren vormen knooppunten van vervoersnetten zeer geschikte locaties voor intensieve ruimtelijke ontwikkelingen. De ruimtelijke opgave voor wonen (ruimtelijke behoefte bedraagt 16.000 woningen periode 2005 – 2030 en 37.500 periode 2015 - 2030) en werken (300 ha bedrijventerreinen periode 2005 - 2015 en 330 ha periode 2015 - 2030). De extra woningen en bedrijventerreinen genereren extra verkeer (3% tot 5% uitgaande van het extra aantal woningen) hoewel volgens het BRU de mobiliteitstoename bij economische voorspoed (jaarlijks 3%).
Mobiliteit (netwerk)	Het beleid richt zich op verbetering van de nationale, randstedelijke en regionale kerngebieden. Vertaald naar het netwerk betekent dit dat prioriteit ligt bij de netwerkdelen Ring Utrecht en ring Nieuwegein. Van belang is voor het BRU dat de verschillende netwerken in onderlinge

	<p>samenhang worden gezien en er op deze niveaus beleidsafstemming is. Als maatregelen om knelpunten te ontlasten worden genoemd: dynamisch verkeersmanagement, een aansluitingenplan, maatregelen ter verbetering van de doorstroming op de ring (snelheidsverlaging¹, externe snelheidsbeïnvloeding, platoons, navigatiesystemen, DRIPS), en prijsbeleid (km-heffing, toegangsheffing, verblijfsheffing). Met de bouw van nieuwe infrastructuur wordt omzichtig omgegaan. Alleen ter ontlasting van knelpunten en ter verbetering van leefbaarheid (weg om kernen om deze te ontlasten) is dit een optie Bundeling van infrastructuur is dan het uitgangspunt.</p> <p>Op het gebied van verkeersveiligheid is het streven om via Duurzaam Veilig 2 een reductie van 35% verkeersdoden en 25% ziekenhuisgewonden te bewerkstelligen in 2015. Educatie, voorlichting en handhaving zijn hiervoor de instrumenten. Wat betreft de inrichting van infrastructuur vormen functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid sleutelbegrippen. Naast Duurzaam veilig worden blackspots aangepakt.</p>
Goederen-Vervoer	<p>Voorzien wordt dat de groei van vrachtverkeer vier maal zo groot wordt dan het personenverkeer.</p> <p>Beleid richt zich op ‘het bevorderen van de waarde van het goederenvervoer en vermindering van hinder en overlast’. Een pragmatische aanpak staat daarbij centraal. De aandacht richt zich in dit verband op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ontwikkeling van logistieke routes: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mogelijk in combinatie met doelgroepstroken / medegebruik busbanen ○ Vrachtwagenvriendelijke inrichting (boogstralen, drempels, breedte) • Bevordering vervoer over water en spoor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Via gerichte locatiekeuze ○ Koppeling aan de ontwikkeling van Unitnet(containers), Bulknet, Flownet en distrivaart. • Bevorderen systemen voor efficiënte bevoorrading <ul style="list-style-type: none"> ○ Illegaal parkeren op laad- en losplaatsen tegen gaan ○ Overlast voor vervoerders bij werkzaamheden beperken ○ Initiatieven als stadsbox, Via-collect(op de route meenemen van goederen op vaste afhaalpunten), homoneet (bundeling van Fijndistributie van internetbestellingen aan stadsrand) stimuleren

Tabel 4: Beleidsvisie Govera

Visie	Vervoerbeleid is een samenspel tussen ruimtelijke ordening en
-------	---

¹ Gerefereerd wordt aan de proef van Rijkswaterstaat op de A4 bij Overschie, de luchtkwaliteit is daar verbeterd met 10 tot 15% door een snelheidsverlaging naar 80 km/h.

	<p>infrastructuur. Om de Randstad als vestigingsklimaat aantrekkelijk te houden is bereikbaarheid essentieel. Een integraal logistiek beleid is nodig om 'weglekken' van bedrijvigheid uit Nederland te voorkomen. Om dit te realiseren zijn de volgende kernelementen van belang:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Goede bereikbaarheid bedrijventerreinen voor personen en goederen • Multimodale logistieke knooppunten (nabij stedelijke centra) die met elkaar verbonden zijn door hoogwaardige infrastructuur • Betere aansluiting van hoofdinfrastructuur op onderliggende infrastructuur • Toegankelijkheid van stedelijk gebied voor de afgifte van goederen. <p>Als randvoorwaarden gelden daarbij: 1) draagvlak in de markt, 2) duurzame oplossingen, 3) verhoging van de veiligheid.</p>
Ruimte	<p>Vervoersefficiëncy, transportbesparing en nieuwe vervoersconcepten zijn nauw gerelateerd aan ruimtelijke ordening. Immers: de keuze en inrichting van bedrijventerreinen Beïnvloed de aard en omvang van goederenstromen. Binnen de Randstad variëren de prognoses voor nieuwe bedrijventerreinen van 4000 tot 11.400 ha tot 2020. Geconfronteerd met de hoge druk op de ruimte in de Randstad is de realisering van ruimtebesparende logistieke concepten een aandachtspunt waarbij de kwaliteit van nieuwe en bestaande bedrijventerreinen van groot belang is.</p>
Mobiliteit (netwerk)	<p>Binnen de visie van Govera vormt de realisering van een netwerk van met elkaar verbonden logistieke knooppunten een belangrijk uitgangspunt. Deze knopen vormen draaischijven binnen enkele logistieke concepten (netwerken) die die Govera heeft gedefinieerd: Unitnet (containers), flownet (pallets en pakketten), bulknet (bulkgoederen) en homenet (e-commerce bestellingen in stedelijk gebied).</p>
Goederenvervoer	<p>Het goederenvervoerbeleid van Govera richt zich op het koppelen van markten (goederen-, vervoers-, en verkeersmarkt) aan de fysieke omgeving (verbindingen, knooppunten) en in het verlengde hiervan de organisaties en processen die hierbij betrokken zijn (beheerders, gebruikers, logistieke concepten, proces van locatie-toewijzing). Bedrijfslocaties spelen een cruciale rol binnen dit beleid. Het gaat hierbij om 3 schaalniveaus (afzonderlijke bedrijven, bedrijventerreinen, clusters). Wat betreft de ontwikkeling van bedrijventerreinen lanceert Govera zich op Logistieke Stadsparken voor fijndistributie (flownet), regionaal georiënteerde terreinen voor productie en bulkbedrijven (bulknet) en terreinen aan rijks-, vaar- en spoorwegen (unitnet). Daarnaast richt Govera zich op clusters: agriclusters, mainport Rotterdam en Mainport Schiphol.</p>

Tabel 5: Economisch Beleidsplan

Visie	<p>Het provinciaal bestuur wil komende periode alle zeilen bijzetten om de regionale economie in deze provincie te ondersteunen en verdere toename van de werkloosheid te voorkomen. Er zijn een aantal concrete projecten ontwikkeld o.a. op het gebied van bedrijfsontwikkeling en innovatie,</p>
-------	---

	kwalitatieve en kwantitatieve aspecten van bedrijfshuisvesting en op arbeidsmarktterrein. Centrale doelstelling is het stimuleren van een duurzame economische ontwikkeling van de provincie Utrecht.
Ruimte	Wij staan voor een ruimtelijk economisch beleid dat verantwoord omgaat met de schaarse ruimte in de provincie en dat verbetering van het Utrechts vestigingsmilieu te weeg brengt. Uitgangspunt daarbij is voldoende en geschikte ruimte om de dynamiek van het Utrechtse bedrijfsleven te accommoderen.
Mobiliteit	De congestie is niet verminderd, ondanks de aanleg van spitsstroken en de aanpak van de A2 tussen Oudenrijn en Vianen. Tot het begrip 'duurzaam' behoort ook samenwerking tussen bedrijven en overheid bij de oplossing van knelpunten (op het gebied van huisvesting en bereikbaarheid door o.a.parkmanagement en vervoersmanagement)
Goederen- vervoer	Geen specifieke informatie

Tabel 6: Externe Veiligheid

Visie	Externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van activiteiten voor de omgeving. Het gaat daarbij om risico's verbonden aan het gebruik, opslag en transport van gevaarlijke stoffen en de risico's die verbonden zijn aan het vliegverkeer.
Ruimte	Over het spoor en het water gaan nu transporten met grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen door dichtbebouwd stedelijk gebied in de provincie. De rijksoverheid is begonnen met het indelen van het spoornet in baanvakken waarvoor afhankelijk van de ligging meer of minder beperkende voorwaarden worden gesteld aan het transport van gevaarlijke stoffen.
Mobiliteit	De Provincie Utrecht is een knooppunt van verkeerswegen en spoorlijnen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Er vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats via het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek en door de lucht (Schiphol, Soesterberg, Hilversum). Een aanzienlijk deel van die gevaarlijke stoffen heeft zijn herkomst en bestemming buiten de provincie Utrecht.
Goederen- vervoer	Geen specifieke informatie

Tabel 7: Multimodaal bedrijventerrein Lage Weide

Visie	Een duidelijke visie ontbreekt. Het rapport is een studie met ontwikkelingsmogelijkheden.
Ruimte	<p>uitgangspunten economie en ruimte:</p> <ul style="list-style-type: none"> de ruimte op bedrijventerreinen in de regio vooral benutten voor lokale en regionale verzorgende (logistieke) activiteiten. Echter, het multimodale karakter van Lage Weide heeft een bovenregionale functie. Daarom kunnen ook nationale logistieke activiteiten op Lage Weide geacommodeerd worden. Essentieel hierbij is wel dat een duidelijke relatie bestaat met de aanwezige multimodale voorzieningen. Met andere woorden: wanneer bedrijven voor de aanvoer en/of afvoer van goederen gebruik maken van het water of het spoor, kunnen ook deze bedrijven in aanmerking komen voor een kavel op Lage Weide. goederenvervoer heeft ook een economische functie. Een betrouwbare bereikbaarheid en een hoge efficiency binnen logistieke ketens bepalen mede de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor bedrijven.
Mobiliteit	<p>uitgangspunten verkeer en vervoer:</p> <ul style="list-style-type: none"> erkenning van Lage Weide als multimodaal bedrijventerrein voor goederenvervoer door alle lokale en regionale overheden <p>verplaatsen van goederenstromen van de weg naar andere modaliteiten zoals water en spoor (modal shift) om het goederenvervoer zo efficiënt en veilig mogelijk te laten verlopen</p>
Goederen-Vervoer	<p>Met behulp van de bedrijven en de betrokken overheden is een aantal mogelijke bedrijfsprojecten geselecteerd om de strategie op multimodaal Lage Weide te kunnen realiseren.</p> <ul style="list-style-type: none"> uitbreiding containeroverslag bouwlogistiek distrievaart rail terminal Utrecht overslagcentrum houtafval en huishoudelijk afval <p>3 mogelijke ontwikkelingsrichtingen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> versterken bestaande bedrijvigheid aantrekken nieuwe (multimodale) bedrijvigheid internationaal logistiek centrum

Tabel 8: Beleidsvisie Eem

Visie	Doel is het ontwikkelen van een integrale beheersvisie voor de rivier de Eem waarbij het beheer en onderhoud zo optimaal mogelijk wordt afgestemd op de wensen van de gebruikersgroepen. Bijzondere aandacht hebben de scheepvaart, waterhuishoudkundige aspecten (waaronder de waterkeringen), natuur en de recreatieve en cultuurhistorische waarden.
Ruimte	Geen specifieke informatie
Mobiliteit	Geen specifieke informatie
Goederen-vervoer	De positie van het goederenvervoer speelt een belangrijke rol in de discussie rond mobiliteit en leefbaarheid. Interprovinciaal (o.a. provincies

	<p>Overijssel, Noord-Holland, Zuid-Holland) is er een tendens om vervoer te water zoveel mogelijk te stimuleren. Daarvoor wordt door provincies beleid ontwikkeld. De provincie Utrecht heeft over dit item nog geen beleid vastgesteld</p> <p>Gezien de economische ontwikkelingen is de verwachting van het Rijk dat het goederenvervoer in Europa nog sterk zal groeien. Het meeste goederenvervoer vindt nu over de weg plaats. Het containervervoer is toegenomen. Het is de bedoeling dat het vervoer van goederen over water de groei van het wegverkeer enigzins kan opvangen.</p>
--	--

Samenvattende bevindingen:

Bij het trekken van conclusies naar aanleiding van de beleidsdocumenten dient rekening gehouden te worden met de verschillen in ‘scope’ wat betreft de onderwerpen die zij behandelen. Het Streekplan, het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht het RVVP en de Govera Beleidsvisie Goederenvervoer zijn documenten met een ‘brede’ benadering in een beleidsmatige context. De beleidsnota externe veiligheid, Multimodaal bedrijventerrein Lage Weide en Beleidsvisie Eem gaan direct in op één specifiek onderwerp.

Wat betreft visie zijn het Streekplan, SMPU, RVVP uniform. Zorg voor een duurzame omgeving, waarbij bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid verbeteren, vormt het gezamenlijke uitgangspunt van deze documenten. Duidelijk is dat het mobiliteitsbeleid in Utrecht, gezien de ligging, een nationaal belang vertegenwoordigd. Uitbreiding van infrastructuur is enkel mogelijk in de vorm van spits- en doelgroepstroken langs bestaande infrastructuur of door de aanleg van rondwegen om kernen te ontlasten. Verwacht wordt dat capaciteitsuitbreiding de groei van de mobiliteit niet kan opvangen. Deze bedraagt naar schatting 30%, voornamelijk veroorzaakt door economische groei en ruimtelijke ontwikkelingen (ruimtelijke opgave wonen en werken en intensiveringsdoelstellingen). Het RVVP noemt concrete maatregelen op om mobiliteitsdruk weg te nemen zoals snelheidsverlaging, prijsmaatregelen. Specifiek voor Goederenvervoer worden modal shift maatregelen, logistieke routes, efficiënte bevoorradingsystemen en gerichte maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening genoemd. Binnen Utrecht ligt er een opgave om, naast herstructurering circa 100 ha bedrijventerreinen te realiseren. De GOVERA-visie biedt op dit gebied concrete aanknopingspunten voor de locatietoewijzing van fijnmazige distributie- en productieterreinen alsmede containergerelateerde bedrijfsactiviteiten. Lage Weide speelt op dit gebied als bovenregionaal trimodaal knooppunt een belangrijke rol. Wat betreft externe veiligheid en leefbaarheid dienen verbeteringen gerealiseerd te worden. Via stimulering van vervoer per water en spoor kan dit deels gerealiseerd worden.

3 ANALYSE GROTE NOTA'S

In deze stap zijn een drietal grote rijksnota's bestudeerd: de 'nota Mobiliteit', de 'nota Ruimte' en 'Pieken in de delta; Gebiedsgericht Economische perspectieven'. In dit hoofdstuk volgt een weergave van onze bevindingen.

Nota Mobiliteit

Visie

Het versterken van economische centra staat centraal in de nota. Niet het oplossen van files is hierbij het streven, maar wel een acceptabele en voorspelbare reistijd. Hiervoor moet worden geïnvesteerd in achterstallig onderhoud op weg, water- en spoorwegen (met name tot 2010) en vervolgens in het aanleggen van wegen. Het beprijzen van autogebruik wordt als onvermijdelijk gezien bij het aanpakken van het mobiliteitsvraagstuk. Thema's die in de nota worden behandeld zijn 1)Wegverkeer, 2)Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en fiets 3)Luchtvaart en luchthavens, 4)Scheepvaart en havens, 5)Veiligheid, 6)Leefomgeving.

In het toekomstige mobiliteitsbeleid krijgen regionale en lokale initiatieven de ruimte om met eigen, specifieke oplossingen te komen: 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Van de in totaal 80 miljard euro voor het verkeers- en vervoersbeleid in de periode 2010-2020, trekt het kabinet 20 miljard uit voor regionale en lokale plannen.

Innovatie en het van de grond trekken van publiek-private samenwerking (pps) wordt van groot belang geacht.

Ruimte:

De nota mobiliteit werkt de nota ruimte uit. Hierbij is met name de locatiebereikbaarheid van economische functies op lokaal en regionaal niveau van belang en de toegankelijkheid van steden. Het bundelen van verkeersstromen staat hierbij centraal.

Hierin staat met name het bundelingprincipe centraal. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen. Provincies concretiseren het integrale locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen in het ruimtelijke en verkeers- en vervoersplan. (zie verder nota Ruimte)

Mobiliteit:

De hoofdambitie voor het hele vervoerssysteem is een acceptabele en voorspelbare reistijd. Hierbij ligt de (financiële) prioriteit op de hoofdverbindingssassen (wegen, spoor- en vaarwegen), stedelijke netwerken en economische kerngebieden (mainports Schiphol en Rotterdam, greenports, Brainport Eindhoven).

Voor spoor- en waterwegen wordt vooral ingezet op onderhoud- en benuttingsmaatregelen. Voor het wegverkeer wordt tot 2020 in totaal zo'n 1000-1200 km asfalt aangelegd. Hierbij wordt prioriteit gegeven aan het hoofdwegen, met name de triple

A (A2, A4 en A12) heeft een hoge prioriteit in het investeringsbeleid. Ook in wegen rondom Utrecht wordt geïnvesteerd, waaronder de A2 Amsterdam - Utrecht, de ring rond Utrecht en de A27 Lunetten - Hooijpolder. Deze knelpunten worden voor 2015 aangepakt. Voor de komende jaren wordt beprizen van mobiliteit onontkoombaar geacht.

Het groei van het verkeer en vervoer wordt gefaciliteerd binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor veiligheid en leefomgeving.

Goederenvervoer:

Het belang van logistiek voor het functioneren van Nederland wordt in de Nota erkend. Bij het ministerie van VenW wordt uitgegaan van een groeiprognose voor het goederenvervoer tussen nu en 2020 van 15 tot 80 procent.

Veel beleid op het gebied van goederenvervoer wordt overgelaten aan regionale overheden. Het Rijk concentreert zich met name op de bereikbaarheid van hoofdverbindingssassen en veiligheid en faciliteert bij op andere punten.

Op decentraal niveau moeten knelpunten voor goederenvervoer worden geïnventariseerd (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en worden gestimuleerd dat goederenvervoer zoveel mogelijk gebundeld gebruik maakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur.

Op het gebied van goederenvervoer dragen decentrale overheden zorg voor de locatiebereikbaarheid van vitale economische functies en de toegankelijkheid van steden. Hiervoor staat een juridisch instrumentarium ter beschikking om een bijdrage te laten leveren vanuit het bedrijfsleven. Voor de toegankelijkheid van steden wordt van regionale en lokale overheden een plan van aanpak verwacht voor stedelijke distributie. Hierbij is regionale afstemming en het vastleggen in het verkeers- en vervoersplan van belang.

De vier WGR-plusgebieden in de Randstad geven binnen hun regionaal OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met in de spits een hoge vervoerwaarde. Voor het hoofdvaarwegennet worden regionale gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van eigen vaarwateren geformuleerd. Hierbij moet expliciet rekening worden gehouden met multi-modale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen.

Op het gebied van veiligheid wordt decentraal een maatregelenpakket geformuleerd voor goederenvervoer, waarbij in ieder geval veiligheid van vracht- en bestelauto's, tunnelveiligheidsbeleid en het transport van gevaarlijke stoffen een expliciet rol moet krijgen in regionale en lokale verkeers- en vervoersplannen.

In de nota is geen standpunt geformuleerd mbt het gecombineerd personen- en goederenvervoer per spoor.

Nota Ruimte

Visie

Centraal staat een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De ruimte voor ontwikkeling heeft hierbij de overhand –boven het stellen van beperkingen – met duidelijk ook een verantwoordelijkheid voor regionale en lokale overheden. De nota richt zich met name op het ‘hoe’ in plaats van het ‘wat’. Algemene uitgangspunten hierbij zijn ontwikkelingsplanologie, decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid. Ook de internationale context speelt hierbij een rol.

Voor heel Nederland worden een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer ‘basiskwaliteit’ die moeten zorgen voor een ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Daarnaast is de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur gepresenteerd als in belangrijke mate ruimtelijk structurerend voor Nederland met een grote verantwoordelijkheid voor het Rijk.

Het nationale ruimtelijke beleid richt zich met name op: 1) versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, 2) bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, 3) borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en 4) borging van de veiligheid.

Ruimte

Ruimtelijke knelpunten voor economische groei zijn vooral gelegen in de grote steden en de stedelijke gebieden van Nederland. Deze knelpunten worden zoveel mogelijk weggenomen mbv herstructurering, stedelijke vernieuwing, transformatie en ontwikkeling van stedelijke centra. Een goede regionale bereikbaarheid en de beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit is hierbij essentieel voor het stedelijk vestigingsklimaat en de kracht van de steden. Dit betekent dat er ruimte voor bedrijven nodig is in de grootstedelijke gebieden en rond de mainports. Voor de ontwikkeling van stedelijke centra is daarnaast ook het aanbod van woningen, voorzieningen en woonmilieus van belang. Een goed evenwicht tussen krachtige steden en een vitaal platteland, belangrijke internationale ruimtelijke waarden en veiligheid moeten hierbij gewaarborgd worden.

Een belangrijke doelstelling van de nota Ruimte is het faciliteren van economische groei en daarvan afgeleide ruimtelijke ontwikkelingen. Het rijk wijst met het oog hierop een zestal 'nationale stedelijke netwerken' en veertien 'economische kerngebieden' aan. De regio Utrecht behoort tot een van de zes nationale stedelijke netwerken met een belangrijke economische functie. Het gebied is met name van belang als belangrijk centrum voor de zakelijke dienstverlening en voor de bereikbaarheid van beide mainports met het achterland en. De ontwikkeling van infrastructuur en het stationsgebied zijn dan ook van belang voor Utrecht.

Mobiliteit

Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Dit betekent

dat de groei van de mobiliteit grotendeels op bepaalde, voor het overgrote deel bestaande, hoofdverbindingen wordt geconcentreerd. Ook capaciteitsuitbreiding zal zoveel mogelijk daar tot stand komen.

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Daarbij hecht het rijk grote waarde aan samenwerking tussen gemeenten bij gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en vervoer.

Goederenvervoer

Weinig informatie over (zie Nota Mobiliteit).

De provincie wordt gevraagd een bundelingsbeleid te formuleren voor verstedelijking en economische activiteiten. Hierin wordt locatiebeleid ontwikkelt voor bedrijven en voorzieningen, met als essentiële elementen tenminste voldoende waarborgen voor beschikbaarheid van specifieke en multi-modale bedrijventerreinen. Hiervoor moet ook worden voorzien in een goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem; m.n. benutting van een aansluiting op bestaande structuur en potenties knooppunten.

Pieken in de delta; Gebiedsgericht Economische perspectieven

Visie

Het stimuleren van de economische groei in de regio's door regio-specifieke kansen van nationaal belang te benutten. Hierbij wordt zoveel mogelijk decentraal gedaan, maar is het Rijk verantwoordelijk voor een basiskwaliteit: een minimaal kwaliteitsniveau -ook van economische randvoorwaarden- dat voor alle delen van Nederland moet gelden. In de ruimtelijke Hoofdstructuur zijn economische kerngebieden genoemd. Er zijn een zestal pieken in de delta geïdentificeerd die de basis vormen voor onze internationale concurrentiekracht: 1) internationaal concurrerende mainports, 2) Economische kerngebieden, 3) topprojecten bedrijventerreinen 4) Prioritaire hoofdverbindingen 5) Gebiedsgericht innovatiebeleid 6) stedelijke economie en toerisme.

Ruimte:

Utrecht behoort tot een van de zes nationale stedelijke netwerken die centraal staan bij het stellen van nationale economische prioriteiten.

In een goed vestigingsklimaat zijn voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit. Bedrijven kunnen niet meer altijd goed functioneren op de huidige plek door de ontwikkelingen in de omgeving. Hierdoor kan het uitgeven/inrichten van nieuwe bedrijventerreinen en verplaatsing van het bedrijf uitkomst bieden. Het rijk ziet erop toe dat provincies dit aspect van de ruimtelijke basiskwaliteit goed borgen. Hiervoor is een expliciete keuze gemaakt voor 50 topprojecten. In de regio Utrecht is één bedrijventerrein die hier onderdeel van uitmaakt: Lage weide.

Mobiliteit:

De behoefte aan mobiliteit neemt toe. De verkeersdoorstroming moet daar verbeteren waar de economische schade van congestie het grootst is. Knelpunten op de hoofdverbindingssassen krijgen hierbij voorrang, en daarbinnen vooral de A2,A4,A12 (zie nota mobiliteit).

Utrecht is een centrum voor nationaal georiënteerde dienstverlening en moet – als draaischijf voor het nationale verkeer en vervoer- goed bereikbaar blijven.

Goederenvervoer

Geen informatie beschikbaar.

Samenvatting:

De drie nota's vertonen grote samenhang op het gebied van verkeer en vervoer. Er wordt sterk ingezet op het faciliteren van de economische groei, waarbij de hoofdlijnen op centraal overheidsniveau zijn uitgezet en de invulling van het beleid op decentraal niveau gebeurt.

Het Rijk neemt met name de verantwoordelijkheid op het gebied van de (basis)kwaliteit van hoofdverbindingssassen. Op de weg ligt hierbij de prioriteit bij de tripple-A wegen; A2,A4,A9. Hierbij wordt met name geïnvesteerd in onderhoud en benutting voor spoor- en vaarwegen. Tot 2010 geldt dit ook voor het hoofdwegennet, na deze periode wordt vooral geïnvesteerd in nieuw asfalt.

De provincie is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de regionale infrastructuur -met prioriteit voor het hoofdwegennet-. Daarnaast moeten een bundelingsbeleid worden geformuleerd waarbij economische activiteiten en hieraan gekoppelde vervoersstromen zoveel mogelijk worden gebundeld. Hierbij wordt met name ruimte gegeven aan de ontwikkeling van de mainports en economische stedelijke netwerken (waartoe ook gemeente Utrecht behoort) en op meer lokaal niveau ook bedrijventerreinen (waaronder bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht).

Op het gebied van goederenvervoer wordt naast het faciliteren van de groei met name aandacht besteed aan het veiligheidsaspect.

Concrete maatregelen voor provincies/regio's:

Nota Ruimte;

Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.

Provincies formuleren een bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten waarin wordt voorzien in onder andere;

lokaal georiënteerde bedrijvigheid.

Tijdige en voldoende beschikbaarheid van een bij de vraag aansluitend aanbod van ruimte voor wonen, bedrijven en voorzieningen, en van ruimte voor alle overige aan de verstedelijking verbonden functies;

Goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem; met name benutting van en aansluiting op bestaande structuur en potenties knooppunten;

Ontwikkelen van een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, met als essentiële elementen tenminste voldoende waarborgen voor beschikbaarheid van specifieke en multimodale bedrijventerreinen;

Begrenzen bundelingsgebieden en invullen samenwerking verstedelijkingsbeleid in deze gebieden

Provincies en gemeenten beperken in hun streek- respectievelijk bestemmingsplannen de ruimtelijke ontwikkelingen rond de betuweroute, inclusief de Havenspoorlijn, en de daaraan gerelateerde vervoerknooppunten mbt vervoer van gevaarlijke stoffen;

Provincies nemen de feitelijke ligging van buisleidingen tracés inclusief de veiligheidszones over in de streekplannen;

Nota Mobiliteit:

Provincies hebben de taak een aantal punten uit de nota's te concretiseren in het provinciale ruimtelijke en verkeers- en vervoerbeleid. Afstemming met betrokken partijen is hierbij van belang.

Provincies en WGR-plusregio's alsmede de (samenwerkende) gemeenten inventariseren specifieke knelpunten voor goederenvervoer (bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving) en stimuleren dat goederenvervoer zoveel mogelijk gebundeld gebruik maakt van de beschikbare weg-, water- en spoorinfrastructuur.

Provincies schenken in het bijzonder aandacht aan de locatiebereikbaarheid van de vitale economische functies op lokaal en regionaal niveau en de toegankelijkheid van de steden. Bovendien maken overheden op regionaal en lokaal niveau afspraken met het bedrijfsleven, die ertoe leiden dat ook zij hun bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid (bijv. mbv het juridisch instrument)

Stedelijke distributie

Het rijk stelt minimum proceseisen aan de samenwerking tussen overheden en bedrijven rond stedelijke distributie:

1. Gemeenten en WGR-plusregio's hebben de zorg voor voldoende mogelijkheden voor stedelijke distributie en regionaal goederenvervoer;
2. Indien gemeenten regels stellen ten aanzien van tijdsvensters en voertuigeisen, zijn zij verplicht deze in regionaal overleg af te stemmen met buurtgemeenten, verladers, vervoerders en detailhandel;
3. In dit regionaal overleg wordt tevens in ieder geval aandacht besteed aan de fysieke beperkingen voor het geldtransport, de mogelijkheden voor een (regionaal) ontheffingenbeleid en de activiteiten die zowel het vervoerend, verladend als ontvangend bedrijfsleven neemt om de bevoorrading te verbeteren;
4. Het overleg moet leiden tot bindende afspraken tussen de deelnemende partijen die worden opgenomen in de regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede in het gemeentelijk beleid.

Openbaar vervoer

De vier WGR-plusgebieden in de Randstad geven binnen hun regionaal OV-netwerk prioriteit aan verbindingen met in de spits een hoge vervoerwaarde.

Vaarwegen

De regionale overheden formuleren in de PVVP's en RVVP's op basis van de streefbeelden voor de hoofdverbindingssassen gebiedsgerichte doelen voor onderhoud, bediening en ontwikkeling van hun eigen vaarwegen en zorgen voor afstemming met het hoofdvaarwegennet. De regionale overheden houden bij hun ruimtelijke ordeningsbeleid expliciet rekening met multimodale ontsluiting en ontwikkeling van natte bedrijventerreinen.

Veiligheid

De provincies en WGR-plusregio's werken veiligheidsdoelen uit in regionale maatregelpakketten, die zowel maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig als infrastructuur bevatten en waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan het goederenvervoer (vracht- en bestelwagens).

Voor veiligheid op het water geldt voor decentrale overheden:
houden rekening met de voor de scheepvaartveiligheid benodigde ruimte langs de vaarweg;
faciliteren alternatieve routes voor de recreatievaart zoals is aangegeven in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland;
realiseren River Information Services op vaarwegen vanaf klasse IVa in decentraal beheer;
zorgen voor adequate capaciteit, geoefendheid en inzetbaarheid van hulpverlening en rampbestrijding op gemeentelijk ingedeelde wateren.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nemen decentrale overheden de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico op in hun verkeers-, vervoers- en ruimtelijke plannen:
in nieuwe situaties zijn kwetsbare bestemmingen binnen de 10^{-6} -contour niet toegestaan. Voor minder kwetsbare bestemmingen is dit het streven (richtwaarde);
in bestaande situaties streven naar geen bebouwing binnen de 10^{-6} -risicocontour;
in bestaande situaties geen bebouwing binnen de 10^{-5} -risicocontour (grenswaarde).
Het groepsrisico speelt ook een grote rol. De provincie hanteert 0,1 keer de oriënterende waarde. Daarnaast heeft de provincie Utrecht een ambitie waarde van 10^{-8} contour bij het plaatsgebonden risico.

Op gebiedsniveau benoemen de provincies, WGR-plusregio's en gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen en voeren een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement.
Ook de classificatie van wegen, routing, zonering en de maatregelen in de Ketenstudie zijn zeker de moeite waard.

Pieken in de delta:

Ontwikkeling bedrijventerrein Lage Weide (Utrecht);
Stimuleren stadseconomie Utrecht;
Verbreden en verbinden innovatieactiviteiten UNIE Utrecht.

4 BEVINDINGEN INVENTARISATIE PROJECTEN

Tijdens de gesprekken zijn de volgende projecten naar voren gekomen:

- Integrale wegennetvisie
- Strategische toekomstverkenning
- Pilot Utrecht (project in voorbereiding)
 - Logistieke routes/kwaliteitsnet
 - Afstemming regelgeving/venstertijden
 - Pilots bundeling goederenstromen in sectoren (mode/horeca)
- Project Duurzame bedrijventerreinen
- GOVERA Kwaliteitsnet goederenvervoer
- Multimodaal bedrijventerrein Lage Weide (herstructurering)
- Multimodaal bedrijventerrein 't Klooster (nieuw terrein)
- Multimodaal bedrijventerrein De Isselt (?); 'watervervoer over de Eem'
- Visie Vrachtverkeer (DGG project)
- Grootschalig vrachtverkeersonderzoek HWN (RWS-DUT)
- Bevoorradingsplan Utrecht

Deze projecten zijn nog niet verder uitgewerkt naar de aspecten (1) doel/ambitie, (2) actoren en (3) gewenst effect. Wel is duidelijk dat de GOVERA-projecten (zie voor een overzicht van de GOVERA-projecten bijlage 3) en de pilot Utrecht de belangrijkste goederenvervoerprojecten vormen.

5 BEVINDINGEN INVENTARISATIE SAMENWERKINGSVORMEN

Er zijn drie samenwerkingsverbanden geïdentificeerd. Op landsdeling niveau (landsdeel West Nederland) is de programmagroep GOVERA actief. Op provinciaal niveau is het PGU actief en op het stedelijke niveau het CABU.

GoederenVervoer in de Randstad (GOVERA)

GOVERA is een praktisch samenwerkingsverband tussen de vier Randstedelijke provincies en corresponderende Rijkswaterstaatsdirecties, de G4, TLN, EVO, BVB en de KvK's Amsterdam en Rotterdam op het gebied van goederenvervoer. Aangezien geen van de partijen voor zich in staat was en is om de goederenvervoerproblematiek op regionaal niveau aan te pakken (dit komt door het regio-overschrijdende karakter van het goederenvervoer), is al in 1993 door provincies en RWS gekozen voor de samenwerking in GOVERA. GOVERA zoekt naar concreet toepasbare oplossingen voor problemen op het gebied van het goederenvervoer. De missie van GOVERA is te komen tot een betere bereikbaarheid van de economisch belangrijke centra in de Randstad door een betere benutting van aanwezige infrastructuur, vervoersdiensten en ruimte. Beter benutten in de ruimste zin des woords.

Belangrijke structurerende documenten van GOVERA zijn:

- Naar een logistieke visie voor de Randstad, 1997;
- Goederenvervoer verknoopt, 2003;
- Concept meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007, 2004.

Platform Goederenvervoer Utrecht (PGU)

Het doel van het PGU is het onder de aandacht brengen van de bereikbaarheidsproblemen voor het goederenvervoer in de provincie Utrecht (en de gewesten daarbinnen) bij bedrijven en overheid, door middel van lobby, overleg en projecten. Dit alles ten behoeve van het verbeteren van het economisch vestigingsklimaat incl. bereikbaarheid.

De werkwijze bestaat uit:

- Informeren van elkaar over actuele zaken op het gebied van verkeer en vervoer, met name gericht op het goederenvervoer
- Waar mogelijk gezamenlijke standpuntbepaling
- Waar mogelijk, gezamenlijke actie (variërend van brief tot project)
- Klankbord en aanspreekpunt zijn voor overheden in het werkgebied van het PGU

De *deelnemers* aan het PGU zijn: KvK Amersfoort (voorzitter), KvK Utrecht, EVO – Zoetermeer, KNV, VNO-NCW midden (kantoor Apeldoorn), TLN (secretaris)

Ambtelijke gasten bij PGU-vergaderingen zijn: RWS-Utr, Prov. Utr, BRU, Gewest Eemland (kantoor Amersfoort).

Commissie van Advies inzake Bevoorradingaangelegenheden in Utrecht (CABU)

De commissie is een bij B&W besluit (19 oktober 1993) ingesteld adviesorgaan en kan (on)gevraagd het college adviseren. De teamsamenstelling is: KvK-Utrecht (voorzitter), Gem Utrecht DSO-Verkeer en Vervoer (secretaris), Gem Utrecht DSO-Econ. Zaken,

Gem Utrecht Dienst Stadsbeheerbureau bereikbaarheid, Gem Utrecht DSO-verkeer en Vervoer, EVO, KNV, Centrum Utrecht (winkeliersvereniging) en TLN.

De commissie voert geen project uit maar adviseert wel over de oa de volgende projecten:

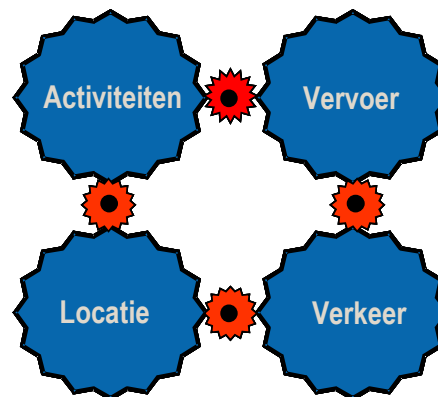
- Bevoorradsingsplan binnenstad Utrecht,
- Bevoorrading nieuw te ontwikkelen winkelcentra in Leidsche Rijn
- Bevoorrading in te revitaliseren winkelcentra als Overvecht en
- Kanaleneiland,
- Bevoorrading nieuw te ontwikkelen stationstraverse Utrecht-CS
- Bevoorrading Hoogcatharijne tijdens de vernieuwing en in de uiteindelijke situatie (moet nog op ons afkomen)

6 MARKTENMODEL

Centraal analysekader vormt het 4 marktenmodel. In dit hoofdstuk is de eerste aanzet gegeven om dit marktenmodel concreet voor de provincie Utrecht te ‘vullen’. Deze 1^e aanzet wordt in de workshop verder uitgewerkt.

6.1 Korte toelichting marktenmodel

Economische activiteiten, vervoer en ruimte zijn nauw verbonden. Deze aspecten kunnen gezien worden als onderling verbonden systemen waarin de wisselwerking tussen activiteiten en ruimtebehoefte centraal staat. In het ruimtelijk systeem gaat het om de locaties waar activiteiten plaatsvinden en de ruimtebehoefte die daarmee samenhangt. In het transportsysteem gaat het om de ruimte die personen en goederen geboden wordt om de locaties waar activiteiten plaatsvinden te kunnen bereiken.



Figuur 2: Marktenmodel

Vier markten

Op grond van een systeem-beschrijving kunnen vier markten gedefinieerd worden (zie figuur 2):

1. de activiteitenmarkt;
2. de locatiemarkt;
3. de vervoersmarkt, en;
4. de verkeersmarkt.

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 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).

De kracht van het marktenmodel ligt in het feit dat vanuit één benadering de ‘werelden’ van de economie, logistiek/-goederenvervoer, ruimtelijke ordening en verkeer verenigd kunnen worden.

6.2 Activiteitenmarkt

De dienstverlenende sector is in de provincie Utrecht sterk vertegenwoordigd. Bijna 50% van alle bedrijven in deze provincie zijn in deze sector actief, zie tabel 9. Dit geldt niet alleen voor de commerciële diensten (handel, transport en economische diensten) maar ook voor de niet-commerciële quataire sector. Relatief sterk ondervetegenwoordigd 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.

Tabel 9: Verdeling in procenten van de bedrijven per sector in Utrecht en Nederland

	UTRECHT	NEDERLAND
Landbouw	2	4
Industrie	8	9
Bouwnijverheid	9	10
Groothandel	16	14
Detailhandel	16	23
Diensten	49	40

Bron: Beleids-effectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht 1999

Kenmerkend voor de Utrechtse productiestructuur:

- De aanwezigheid van een omvangrijke hoeveelheid bedrijvigheid en werkgelegenheid in de *financieel-economische* hoek (oa Fortis, Rabobank, PGGM en Achmea)
- Een sterke concentratie van *ICT*-bedrijven (oa Cap Gemini, ATOS Origin en Oracle)
- De aanwezigheid van hoogwaardige *handelsactiviteiten* met de nadruk op opleidingen en after sales (oa GlaxoSmithKline, Alfa Laval, OPG en Brocacef)
- Een *logistieke* sector, die ook vooral gericht is op toelevering op de detailhandel (os Schuitema en Vendex)
- Een bescheiden *industriële* sector bestaande uit enkele grote bedrijven in de voedings- en genotmiddelenindustrie en de metaal (oa DE Sara Lee, Van Dijk Food Products en Polynorm)

- Een groot aantal *onderwijs- en researchinstellingen* (oa Universiteit Utrecht, Hogeschool van Utrecht, RIVM, KNMI en TNO)
- Talrijke op nationaal niveau opererende *belangengroepen, overlegorganen en samenwerkingsverbanden* zoals vakbonden (bv FNV Bondgenoten), werkgeversorganisaties (bv Metaalunie), sportbonden (bv KNVB) en koepelorganisaties in de gezondheidszorg
- Verschillende landelijke *advies- en ingenieursbureaus* (oa DHV, Grontmij, TG en Berenschot)

Het aantal bedrijven dat zich vestigt in de regio Utrecht groeit. Gemiddeld is het aantal vestigingen in de periode 1997 - 1998 gestegen met gemiddeld 6,8%. Deze groei heeft zich in verschillende sectoren voorgedaan, waarbij opvalt dat met name in de economische dienstverlening het aantal vestigingen sterk is gestegen, zie tabel 10.

Tabel 10: *Groei in procenten van het aantal vestigingen per sector in de Provincie Utrecht (1998 t.o.v 1997)*

	UTRECHT
Bouwnijverheid	10,6
Handel, Horeca en reparatiebedrijven	3,5
Transportsector	3,4
Economische diensten	10,6
Overige diensten	5,7

Bron: Beleidseffectrapportage Verkeer en Vervoer Utrecht, 1999

Ruimtelijke spreiding bedrijvigheid

Binnen de provincie is de bedrijvigheid met name geconcentreerd rondom de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Deze regio's vertegenwoordigen respectievelijk circa 58 en 21 % van de bedrijvigheid in de regio. De regio's West Utrecht en Zuidoost Utrecht hebben een aandeel van respectievelijk ongeveer 11 en 10%. Met name de regio rondom Utrecht en Amersfoort maakt een sterke groei door. Verder ontwikkelt de bedrijvigheid zich richting het Noordoostelijke deel van de provincie.

Bedrijfsbeleid

De provincie Utrecht streeft naar een 'evenwichtige' bedrijfsstructuur. Een belangrijk aspect hierbij is dat de aard van de bedrijfsactiviteiten moet aansluiten bij de karakteristieken van Utrecht. De provincie Utrecht wil bedrijven die actief zijn in kennisintensieve sectoren aantrekken. De provincie richt zich met name op bedrijven die werkzaam zijn in de Informatie Technologie en Life Science Products (medisch-biologische producten). Deze sectoren sluiten goed aan bij Utrecht: hoog opleidingsniveau van personeel, kennisbundeling met de universiteit, weinig behoefte aan ruimte.

Naar verwachting zal het geringe aantal bedrijven dat actief is in de industrie- en productiesector verder afnemen in de komende tijd. Ruimtegebrek, en dientengevolge beperkte uitbreidingsmogelijkheden, vormt hiervoor een belangrijkste oorzaak. Productiebedrijven vertrekken vaak naar Brabant of Gelderland.

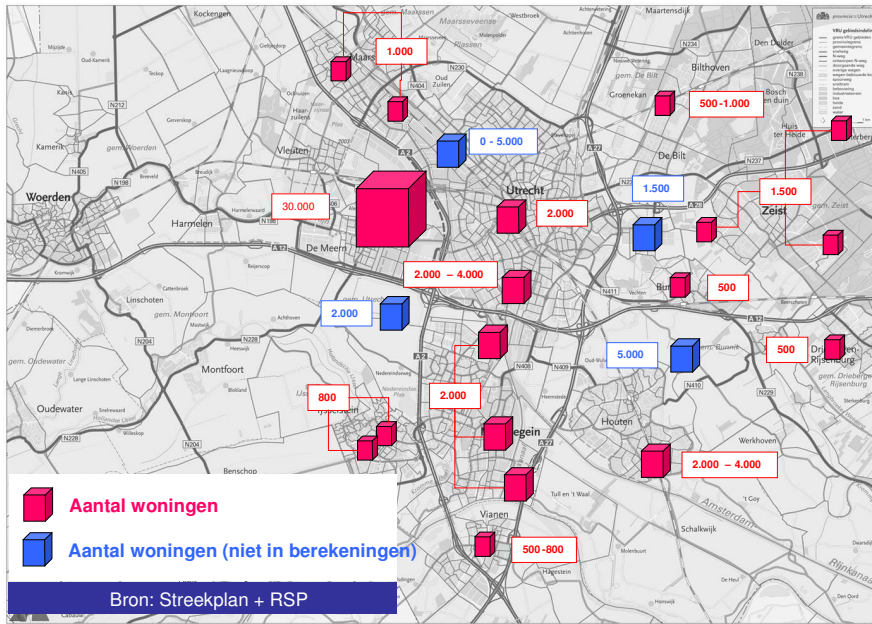
6.3 Locatiemarkt

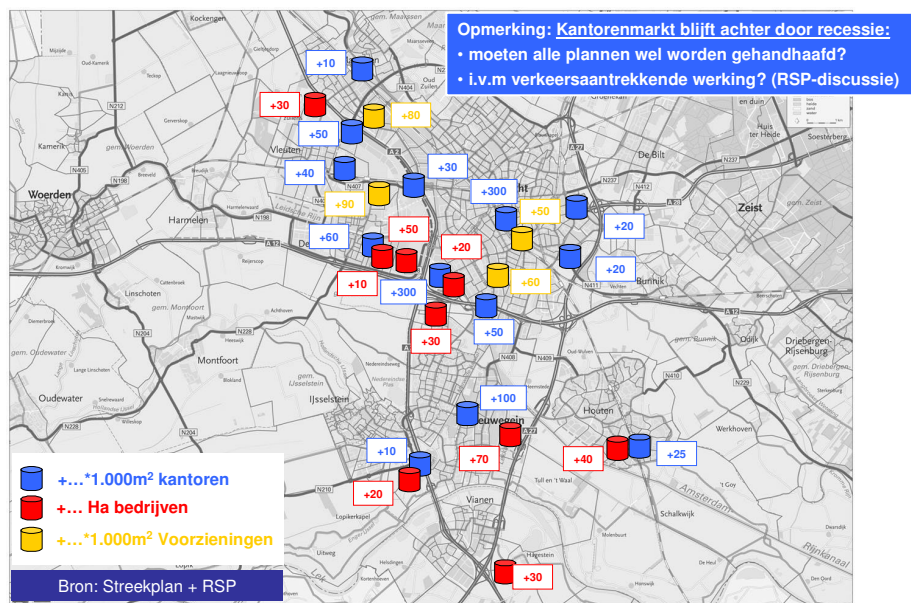
De locatiemarkt wordt bepaald aan de hand van de gevraagde en aangeboden woon- en werklocaties.

Voor de geplande Ruimtelijke ontwikkelingen hebben wij gebruik gemaakt van het (concept) streekplan en de rapportage van Luteijn van de analysefase. De scope van het gebied heeft zich hiermee beperkt tot het Luteijn-gebied.

In de periode 2010-2030 is er – bovenop de VINEX/VINAC-aantallen – een behoefte aan zo'n 100.000 woningen. Net als in de jaren tot 2015 zal de verstedelijking zo veel mogelijk worden opgevangen binnen de 2 stadsgewesten. Bij voorkeur in en aansluitend aan het bestaande stedelijk gebied.

In onderstaande figuur staat de geplande woning voor de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2015 weergegeven.





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. 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 in deze periode.

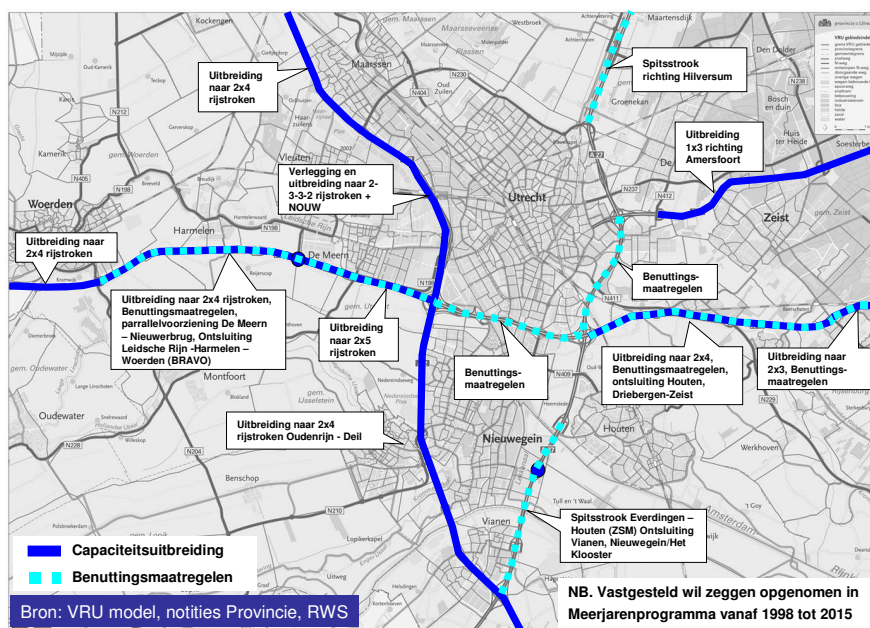
6.4 Vervoermarkt

Over de vervoermarkt is niet of nauwelijks informatie beschikbaar. De vervoermarkt wordt grotendeels bepaald door de logistieke concepten van bedrijven en is voornamelijk geen onderdeel van de huidige projectopzet. Een uitwerking zou bijvoorbeeld kunnen zijn om de logistieke concepten met consequenties van verkeer en vervoer van de bedrijven (zie ook paragraaf 5.2) inzichtelijk te maken.

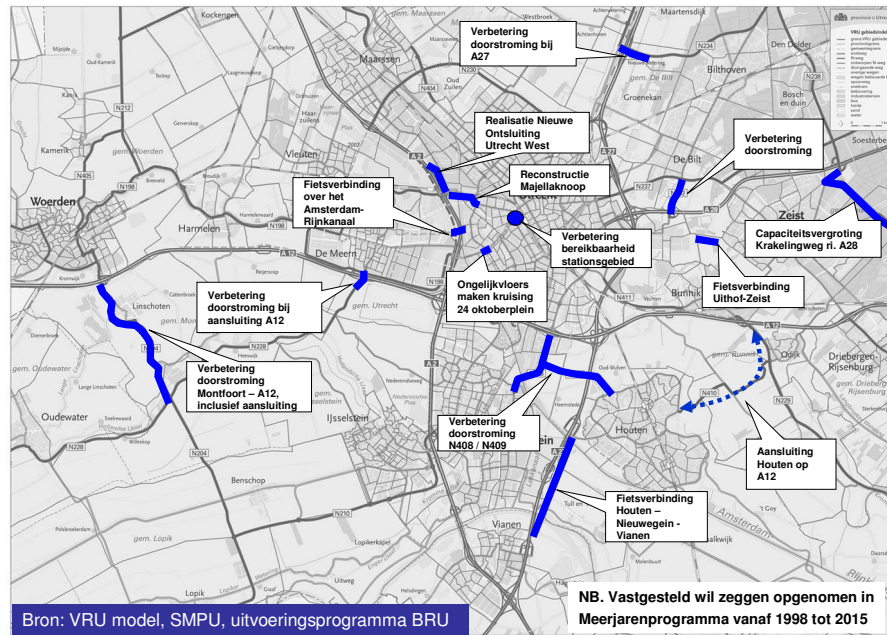
6.5 Verkeersmarkt

De verkeersmarkt bestaat hoofdzakelijk uit het fysieke infrastructuurnetwerk en het gebruik daarvan. Voor het Luteijn gebied zijn in onderstaande afbeeldingen de plannen voor zowel rijkswegen en regionale wegen inzichtelijk gemaakt.

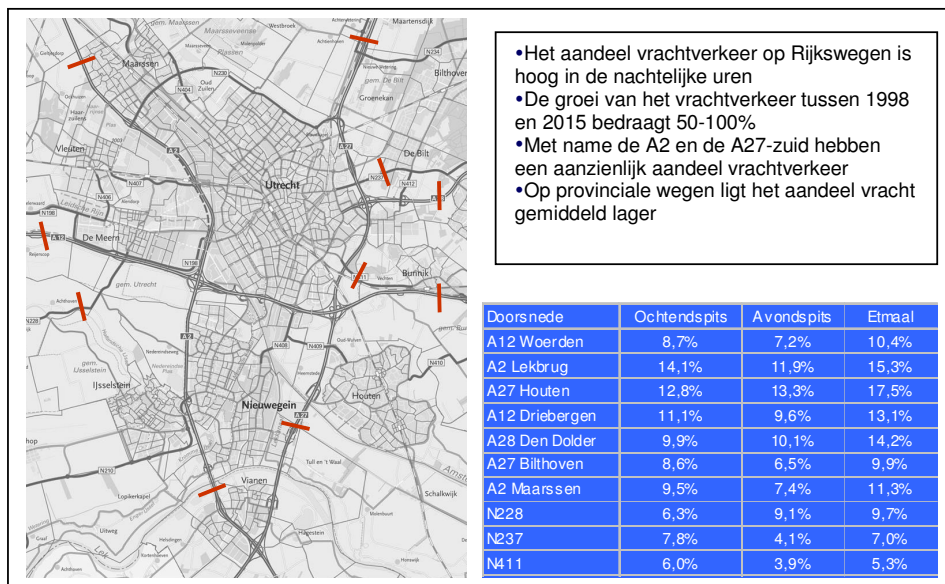
Vastgestelde infrastructurele plannen op Rijkswegen



- Vastgestelde infrastructurele plannen op regionale wegen



Op basis van een verkeersmodel met aanvullende reistijdmetingen, is in Luteijn onderstaand beeld naar voren gekomen.



Utrecht vormt een centraal punt in verschillende verkeersstromen. Utrecht vervult dan ook een belangrijke doorvoerfunctie. Circa 85 % van het vervoerd gewicht over het Utrechtse hoofdwegennet betreft doorgaand vrachtverkeer. Het gaat daarbij om goederen die buiten de provincie worden geladen of gelost. Ongeveer 25 % van deze goederen heeft een buitenlandse herkomst of bestemming. Echter op het niveau van ritten is deze verdeling anders. Circa 80 % van het aantal ritten op Utrechts gebied betreft nationaal vervoer. Van het aantal ritten dat in de regio plaatsvindt is ongeveer:

- 17 % invoer
- 16 % uitvoer
- 10 % intern
- 57 % transitio

Ook voor wat betreft het 'natte' vervoer vervult Utrecht een belangrijke doorvoerfunctie. Utrecht heeft met het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal waterverbindingen binnen de regiogrenzen die nationaal en internationaal van belang zijn.

Voor binnenvaart geldt dat van alle vaarten in de regio Utrecht circa:

- 10 % invoer betreft
- 7 % uitvoer betreft
- 83 % transitio betreft

Op het gebied van spoorvervoer geldt dat voor wat betreft de goederenwagonbewegingen ongeveer:

- 4 % invoer betreft
- 4 % uitvoer betreft
- 3 % intern vervoer
- 89 % doorvoer betreft

7 ANALYSE VERNIEUWENDE OMGEVING

Logistieke sector weinig innovatief

De logistieke sector kenmerkt zich traditioneel tot een weinig innovatieve sector. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde blijft het innovatieaandeel van de logistieke sector achter. (zie onderstaand tekstkader). Verklaringen hiervoor moeten voor een belangrijk deel gezocht worden in de bedrijfsopbouw van de sector. Van de circa 12.000 beroepsvervoerders in Nederland bestaat meer dan de helft uit kleine (tot circa 5 voertuigen) bedrijven die niet de tijd, mankracht en geld kunnen vrijmaken om innovatieve producten of concepten te realiseren.

inleiding Kernboodschappen & aanbevelingen Kennis **Innovatie** Methodiek Bronvermelding Colofon

Innovatiekenmerken sector Logistiek en goederenvervoer: highlights op basis van CBS data (2)

	Landelijk gemiddelde
1. Aandeel van innovatieve bedrijven in Logistiek & goederenvervoer is lager dan gemiddeld: 23,9%	34,0%
2. Aandeel van innovatieve bedrijven in de subsector Goederenvervoer is met 18,2% geringer dan dat van de sector als geheel.	
3. Product en procesinnovatie: 21% resp. 12%	28% resp. 18%
4. Gebruikspatroon van informatiebronnen stemt overeen met landelijk gemiddelde	
5. Innovatie in partnership in sector Logistiek & goederenvervoer i.o.m. gemiddelde (26%) maar relatief minder vaak met (semi-)overheid	24%
6. Sector Logistiek & goederenvervoer ondervindt knelpunten in iets mindere mate dan gemiddeld. 'Te hoge kosten' en 'geen financiering' leveren duidelijk minder dan gemiddeld een knelpunt op; een 'onzekere markt' vormt voor de sector een groter (dan gemiddeld) knelpunt.	

* Zie achtergrondrapportage Innovatie CIS3 in VenW-sectoren dd. 18 juni 2004



7

De NL sector logistiek geldt in vergelijking met de internationale transportsector wel als relatief innovatief (veel ICT toepassingen). De transportsector is op voertuigniveau (wegtransport, binnenvaart²) ook vernieuwend. De railsector is – afgezien van de rijtuigen – weinig vernieuwend. In het personenvervoer blijft de innovativiteit hoofdzakelijk beperkt tot de voertuigtechniek, vooral in auto's (veiliger, comfortabeler). Verder wordt er wel het nodige vernieuwd op benuttingsgebied (verkeersmanagement). Het schort echter aan omzetting van beschikbare ideeën en kennis in implementatie. Belangrijke barrières vormen het grote kapitaalbeslag van investeringen in infrastructuur en de onbekendheid van het gedrag van klanten / mobilisten.

² Overslagtechnieken, betere schepen, hoogwaardige logistiek.

Innoverend vermogen stimuleren via verschillende lijnen

Over hoe dit innoverend vermogen is te stimuleren zijn verschillende visies. De meest gangbare zijn:

1. De overheid moet de contacten met de vraagzijde intensiveren
2. De overheid moet intermediaire kenniscentra nadrukkelijker betrekken
3. De overheid moet via ruimtelijke instrumenten innovatie stimuleren

Ad 1) Intensiveren contacten met de sector

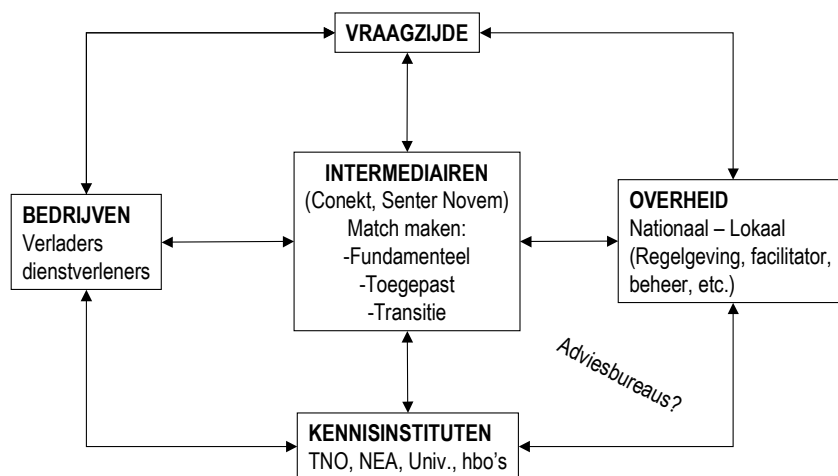
Overheden op nationaal, regionaal en lokaal niveau hebben doorgaans weinig contacten met de transportsector. Om innovaties in de verkeers en vervoersmarkt te stimuleren is dit contact wel nodig. Het innovatiesysteem kenmerkt zich door talrijke actoren en hoge investeringen, die een barrière vormen voor fundamentele innovatie: “je hebt elkaar nodig, maar het kost veel” (omdat fundamentele innovatie vraagt om investeringen in infrastructuur). De contacten tussen overheid en bedrijfsleven op de OV-markt zijn bijvoorbeeld veel intensiever. Daar vinden wel vinden innovaties plaats in niches of op deelreinen zoals de chipcard. Dit ontbreken van interactie wijst op een ontbrekende sense of urgency: “is de verkeerscongestie wel zo urgent?” (immers, het verkeersinfarct blijft uit, men went aan files). Veeleer gaat het om de vraag of “we dit niveau van ongemak, tijdverlies ten gevolge van files wel willen accepteren”.

Crux is dat het onvermogen aan de vraagzijde om de mobiliteitsbehoefte zodanig te articuleren dat er wel een sense of urgency ontstaat. Deze rol ligt nu bij de overheid, maar daar maakt men terugtrekkende bewegingen van het RO-front.

Verder vormt een van de sleutelthema's om innoverend vermogen te stimuleren in deze variabilisering van de vervoerskosten, en daaraan gerelateerd grotere transparantie in de kostenstructuur. Deze situatie in combinatie met het gebrek aan inzicht in combinatie met het ontbreken van een visie op de ontwikkeling van logistiek, transport en personenvervoer vormt een van de redenen van het lage innovatieve karakter in de sector. Een consistente visie op de toekomst van transport en vervoer kan fungeren als duidelijk kader waarbinnen bedrijven innovatieve initiatieven kunnen ontplooiën. In de huidige situatie stuurt de overheid de vervoerder en automobilitieit nauwelijks aan.

Ad 2) Intensievere rol van kennismakelaars

Volgens deze benadering zouden kennisinstellingen en intermediairen een belangrijkere rol toebedeeld moeten krijgen. Kennisinstellingen, consultants en adviesbureaus zijn bij de overheid helemaal niet in beeld terwijl zij wel een schakelfunctie van kennisontwikkeling naar kennistoepassing vervullen.



De know-how en de schakelende functie van de adviesbureaus en consultants wordt door de overheid onderschat. De adviseurs spreken vaak veel beter dezelfde taal als de bedrijven en weten vaak ook nog meer dan de universiteiten. De consultants worden niet gezien door de overheid of krijgen onderbetaald (zie constructie Connekt!) De overheid heeft géén ingang bij bedrijfsleven!

Omgekeert heeft het bedrijfsleven hierdoor niet of nauwelijks toegang tot gelden van de overheid om innovaties op gang te brengen. In de sterk concurrerende vervoermarkt is het voor bedrijven op eigen houtje haast niet te doen om financieel initiatieven van de grond te brengen. Een duidelijkere positie van intermediairs om zowel wat betreft kennis als financiële middelen de innovatiemarkt beter te ontsluiten is gewenst.

Ad 3) Innoverend vermogen via Ruimtelijke ordening

De overheid moet niet innoveren dat moeten bedrijven doen. Deze stelregel is van toepassing op deze gedachtelijn. Vernieuwing en innoverend vermogen zit aan de bedrijventerreinenkant: maak bedrijven zelf verantwoordelijk voor de locatiebereikbaarheid. Via de introductie van verhandelbare bereikbaarheidsrechten kan innoverend vermogen van bedrijven gestimuleerd worden.

Grondprijzen van de bedrijventerreinen dicht bij de snelweg liggen hoger dan daarbuiten. Wat je ziet is dat industrie en handel deze bedragen niet meer kunnen of willen ophoesten en uitwijken naar andere locaties. Distributeurs komen wel over de brug; maar hebben vaak geen enkele binding met de regio. Vanuit goederenvervoer beredeneert is het grondbeleid verre van optimaal. De provincie moet zichzelf de vraag stellen of de distributiebedrijven wel de bedrijven zijn die je wilt aantrekken.

Grondbeleid gericht op bereikbaarheid en/of transportbesparing stuit wel onherroepelijk op het probleem dat gemeenten qua inkomsten sterk leunen op het grondbedrijf.

Alternatief grondbeleid vraagt per definitie om een vorm van regionale vereffening. Een mogelijkheid om dit te realiseren is een traject dat sterk lijkt op het VPR-proces:

1. Eerst problemen en belangen bij verschillende partijen inventariseren
2. bedrijfsleven op basis van gelijkwaardigheid betrekken en beginnen op het niveau van de locatiemarkt
3. Kwaliteitsnet toepassen in publiek-private samenwerking
4. Gezamenlijk afspraken maken over de aanpak van knelpunten en locatiebereikbaarheid

De provincie kan zelf actief op zoek moeten gaan naar ideeën zodat zijn 'inhoud-driven' kunnen regisseren. Een manier om dat te doen is bijvoorbeeld het inrichten van een innovatieplatform (publiek-privaat). Dit zou betekenen dat er een pot met geld beschikbaar moet zijn voor innovatie ideeën. Het innovatieplatform zou periodiek de beste ideeën benoemen en sponsoren.

Voor een aantal ambities zou de provincie veel meer Brussel (Europa van de regio's) moeten zoeken ipv het Rijk. Aangezien Utrecht vermoedelijk net zo veel nadelen als voordelen van Goederenvervoer ondervindt kun je daarbij bijvoorbeeld denken aan technologie en regelgeving op het gebied van leefbaarheid.

8 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Utrecht
Project	: Goederenvervoervisie Provincie Utrecht
Dossier	: W2765-01.001
Omvang rapport	: 39 pagina's
Auteur	: A. Gijtenbeek
Projectleider	: Robert Boshouwers
Projectmanager	: ir. W. Korf
Datum	: 9 november 2004
Naam/Paraaf	:

BIJLAGE 1 **Beleidsdocumenten**

Voor deze studie hebben wij de volgende beleidsdocumenten geraadpleegd:

- Het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU)
- Het (concept) streekplan
- Het (concept) Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP)
- Het economisch beleidsplan provincie Utrecht
- De nota Externe veiligheid provincie Utrecht
- Relevante Europese ontwikkelingen (Europa op de tweesprong)
- Nationale wet- en regelgeving en beleid in ontwikkeling (Nota Ruimte en Nota Mobiliteit)
- De beleidsvisie van GOVERA “Goederenvervoer verknoopt”;
- Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (BRU)
- Strategie en businessplan multimodaal bedrijventerrein Lage Weide
- Beheersvisie rivier de Eem, verkennende notitie
- Bedrijventerreinen en kantoorlocaties in de provincie Utrecht, 2004-10-04
- Over stimuleren efficiënte goederenstromen
- Inventarisatie goederenvervoerbeleid regio Utrecht, Rijkswaterstaat Utrecht

In deze bijlage vindt u verder de bevindingen van de goederenvervoersessie Luteijn (december 2003) en de hoofdstukken goederenvervoer uit het SMPU en het RVVP.

Goederenvervoerbeleid Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Goederenvervoerbeleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het goederenvervoerbeleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Goederenvervoer kent 4 beleidsdoelstelling (bron: internetsite Ministerie):

1. Veilig Goederenvervoer;
2. Versterking van goederenvervoernetwerk;
3. Efficiënt goederenvervoer;
4. Duurzaam goederenvervoer.

De vier beleidsdoelstelling worden hieronder kort toegelicht.

Veilig Goederenvervoer

Een belangrijke doelstelling is het bevorderen van het veilig vervoer van goederen. Het beleid voor veilig goederenvervoer richt zich op de veiligheid van goederenvervoer over weg, spoor en water (interne veiligheid) en op de veiligheid van de vervoersomgeving (externe veiligheid). Hiervoor worden maatregelen ontwikkeld en onderhouden met betrekking tot vervoermiddelen, verkeersdeelnemers, verkeersmanagement, ladingbehandeling en infrastructuur, waaronder de inrichting van transportlocaties/emplacementen.

De veiligheid van het goederenvervoer in Nederland verhoudt zich positief ten opzichte van het buitenland. Echter, blijvende aandacht is vereist om de veiligheid te blijven bevorderen. Dit is van belang vanwege de ontwikkelingen die een negatieve invloed op de veiligheid kunnen hebben, zoals het toenemende gebruik van de weg-, spoor- en vaarwegen infrastructuur door zowel het goederen- als het personenvervoer.

Interne veiligheid

Het beleid voor interne veiligheid heeft betrekking op het verbeteren van de veiligheid voor de deelnemers aan het vervoer over weg, water en spoor. Daarbij heeft de veiligheid van het goederenvervoer over de weg extra aandacht, gezien het relatief grote aandeel ongevallen met dodelijke slachtoffers en zwaargewonden in het wegverkeer in vergelijking met andere vervoermodaliteiten. Daartegenover staat dat ook in de zeevaart en binnenvaart, vanwege de grote schaal van het vervoer, de kans aanwezig is op ongevallen met grote gevolgen. Naast techniek en infrastructuur wordt de menselijke factor steeds meer beschouwd als een zeer belangrijke veiligheidscomponent in het vervoerssysteem. Een belangrijk aspect hiervan is het stimuleren van een veiligheidscultuur bij transportbedrijven.

Externe veiligheid

Het veiligheidsbewustzijn in de maatschappij is, onder andere naar aanleiding van enkele ongelukken in binnen -en buitenland gegroeid. Dit gegeven is voor het Kabinet aanleiding geweest om een extra impuls te geven aan het externe veiligheidsbeleid. Voor DGG betekent dit m.n. inzetten op het nog veiliger maken van het vervoer van gevaarlijke

stoffen. Een veilige omgeving is daarmee een belangrijke maatschappelijke randvoorwaarde geworden voor het transport van gevaarlijke stoffen.

In het kader van de externe veiligheid worden onder andere nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen in onderlinge samenhang getoetst aan de door de rijksoverheid vastgestelde risiconormen.

Tunnelveiligheid

Tunnelveiligheid is één van de onderwerpen waar nu, gezien de recente incidenten in het buitenland, extra aandacht aan wordt besteed. In samenwerking met het Directoraat-Generaal Personenvervoer, Rijkswaterstaat en de ministeries van Binnenlandse Zaken en VROM wordt gewerkt aan een nieuwe kaderwet voor de tunnelveiligheid.

Dit moet leiden tot een beleid voor iedereen die aan bestaande tunnels werkt en met de besluitvorming over nieuwe tunnels bezig is.

Samenwerking

Diverse overheden en belangenorganisaties zijn betrokken bij het beleid met betrekking tot veilig goederenvervoer. Deze hebben uiteenlopende belangen en zienswijzen, waarmee op de afzonderlijke beleidsterreinen zo veel en zo goed mogelijk wordt samengewerkt. Goederenvervoer is bovendien voor een belangrijk deel grensoverschrijdend. Zo varen Nederlandse binnenvaartschepen ook in Duitsland en Duitse schepen ook in Nederland. Dat betekent dat de veiligheid van het goederenvervoer niet door Nederland alleen kan worden bereikt. Samenwerking met andere landen, binnen en buiten internationale organisaties, krijgt daarom veel aandacht.

Samenhang in beleid

Inspanningen op het gebied van veilig goederenvervoer hebben een nauwe relatie met andere aspecten en werkerreinen van het goederenvervoerbeleid. Investerings in verkeersveiligheid kunnen bijvoorbeeld de concurrentieverhoudingen in de transportsector beïnvloeden. Maatregelen gericht op de interne veiligheid van bijvoorbeeld de scheepvaart dragen naast het voorkómen van ongevallen ook bij aan het verminderen van lozingen en emissies. Maar ook omgekeerd kunnen maatregelen die primair zijn gericht op andere beleidsdoelstellingen een gunstig effect hebben op de veiligheid van het goederenvervoer: zo kunnen aanpassingen van het infrastructuurnetwerk de verkeersveiligheid positief beïnvloeden, en kunnen op efficiëntie gerichte maatregelen als inhaalverboden en beperking van overbelading indirect een gunstig effect hebben op de veiligheid. In die zin is er een nauwe samenhang tussen het beleidsdoel veilig goederenvervoer en de andere hoofddoelstellingen van het goederenvervoerbeleid. Ook bestaat er voor met name de veiligheid op de weg, op het water (NB DGG is beleidsverantwoordelijk voor alle vervoer over water) en die op het spoor een nauwe relatie met het veiligheidsbeleid gericht op het personenvervoer.

- Veiligheid op de weg
- Veiligheid op het spoor
- Veiligheid op het water (scheepvaart)
- Externe veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen
- De menselijke factor en een veilig goederenvervoer

Versterking netwerk goederenvervoer

Het vervoer van goederen vervult een spilfunctie in onze economie. Dankzij het goederen-vervoer kunnen consument en producent over grondstoffen, onderdelen en producten beschikken. Het uitstekende goederenvervoernetwerk waar Nederland over beschikt, zorgt tevens voor een gunstig vestigingsklimaat voor handel, industrie en dienstverlening. Die functies wil de rijksoverheid waarborgen. De basis daarvoor is een samenhangend multimodaal netwerk dat bereikbaarheid garandeert en goede keuzemogelijkheden tussen de verschillende vervoerwijzen biedt. Deze ambitie wil het rijk op een maatschappelijk verantwoorde manier realiseren. Daarom ligt de prioriteit bij een slimmer gebruik van de bestaande vervoersmogelijkheden en bij het vergroten van de samenhang en de kwaliteit van het netwerk van mainport, zeehavens, logistieke knooppunten en hun onderlinge verbindingen via weg, water, spoor en buisleidingen. Niet alleen de nationale samenhang van de hoofdstructuur met de regionale en stedelijke netwerken is daarbij van belang; de Nederlandse hoofdstructuur vormt ook steeds meer een onderdeel van een internationaal transportnetwerk.

Het werken aan een betere bereikbaarheid voor het goederenvervoer staat uiteraard niet op zich, maar is onderdeel van het algemene beleid om de bereikbaarheid voor alle verkeer en vervoer te verbeteren. De inzet is voorts om infrastructuur en verstedelijking goed op elkaar aan te laten sluiten. Een opgave die in nauwe samenhang met de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening wordt uitgewerkt.

Benutten, beprijzen en bouwen: spreiden en knelpunten opheffen

Nederland wil zuinig omgaan met ruimte. Bestaande infrastructuur moet dus optimaal worden benut. Daarvoor zijn vele mogelijkheden in de vorm van technische maatregelen, organisatorische maatregelen en prijsbeleid. Voorbeeld zijn vormen van verkeersmanagement, maar ook een betere spreiding van het goederenvervoer over de verschillende vervoerwijzen: waar wegen vol zijn, biedt water vaak nog voldoende ruimte. Het stimuleren van een modal shift moet leiden tot een betere benutting van het gehele beschikbare multimodale infrastructuurnetwerk. Ook een betere spreiding van het verkeer gedurende het etmaal is een manier om efficiënt om te gaan met bestaande infrastructuur. Prijsbeleid, zoals het toepassen van spitstarieven en betaalstroken, kan daarbij een rol spelen. Voor een betere bereikbaarheid van de Randstad over de weg wil de rijksoverheid in samenwerking met marktpartijen doorstroomroutes met een gegarandeerde doorstroomsnelheid realiseren in het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR).

Waar het nodig en verantwoord is, zal de rijksoverheid als primair verantwoordelijke voor de hoofdinfrastructuur ook in de komende beleidsperiode de capaciteit van de infrastructuur voor het personen- en goederenvervoer uitbreiden. Dit kan zijn om capaciteitsknelpunten op te lossen, maar ook om nijpende situaties voor de veiligheid aan te pakken. Waar de aanleg van nieuwe infrastructuur nodig is, zal dat met respect voor de leefomgeving gebeuren. De aanleg, planvorming en exploitatie van nieuwe infrastructuur leent zich wat de rijksoverheid betreft voor samenwerkingsverbanden van publieke en private partijen.

Versterking mainport en zeehavens: ontwikkeling mainportnetwerk

De mainport Rotterdam, het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de overige Nederlandse zeehavens zijn pijlers voor de nationale economie. Zij vormen belangrijke knooppunten in de transportketens voor de import, export en doorvoer van goederen en fungeren als centra van economische activiteiten. Naast hun functie in de op- en overslag, transport en distributie, zijn de havens vestigingsplaatsen voor industrie en havengerelateerde diensten, die veel toegevoegde waarde genereren en werkgelegenheid bieden. Daarmee vervullen de zeehavens een belangrijke functie in de regionale economie, terwijl zij tevens de schakels vormen in een netwerk dat van groot belang is voor het economisch functioneren van West-Europa.

De rijksoverheid vindt het versterken en verder ontwikkelen van de Rotterdamse mainport en andere zeehavens in dit kader van groot belang. Bij de uitvoering daarvan zoekt het rijk samenwerking met marktpartijen en lokale en regionale overheden. Waar nodig zal het rijk daarvoor initiatieven nemen, zoals bijvoorbeeld bij het Project Mainportontwikkeling Rotterdam dat zich richt op het vinden van ruimte voor groeisectoren in de Rotterdamse haven en op een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in en rond het havengebied.

In de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid (1999) formuleerde de rijksoverheid de volgende beleidsambities voor de Rotterdamse mainport en de andere zeehavens:

- verbeteren van de bereikbaarheid van de zeehavens en hun havenindustriële complexen, met name in de Randstad;
- verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in de zeehavenregio's;
- vergroten van de commerciële slagkracht van de mainport Rotterdam, de haven van Amsterdam en de overige zeehavens binnen het goederenvervoernetwerk;
- intensiveren van de samenwerking binnen het (inter)nationale netwerk.

Samenhangend netwerk: clustering en samenwerking

Het Nederlandse goederenvervoer speelt zich steeds meer af in een samenhangend Europees netwerk van logistieke knooppunten en hun onderlinge verbindingen. Binnen dat netwerk zijn niet alleen het vervoer van goederen, maar ook het uitpakken, bewerken, distribueren en daaraan gelieerde dienstverlening geconcentreerd. De rijksoverheid onderkent deze netwerkvorming en ziet kansen in een clustering van transportintensieve bedrijven rond de Europese verbindingroutes met omvangrijke ladingstromen (corridors). Clustering langs deze corridors levert efficiencywinst voor het goederenvervoer doordat de noodzaak tot vervoer vermindert, ladingstromen kunnen worden gebundeld en de mogelijkheden van vervoer via spoor, water en buisleiding beter kunnen worden benut. Ook verbeteringen van de veiligheid en leefbaarheid zijn bij een concentratie van transportintensieve bedrijvigheid effectiever in te zetten.

Om meer efficiency, veiligheid en leefbaarheid op de (inter)nationale corridors te bereiken, stimuleert het rijk op deze verbindingen de vorming van een netwerk van multimodale infrastructuur, overslagpunten, openbare terminals en multimodaal ontsloten bedrijventerreinen. Binnen een dergelijke ruimtelijke ordening past een concentratie van meer arbeidsintensieve bedrijvigheid dichtbij de stedelijke gebieden. Een goede aansluiting tussen de (inter)nationale verbindingen en stedelijke wegennetten en soms

ook een scheiding van lange-afstandsvervoer en lokaal verkeer moeten zorgen voor een goede benutting van het vervoersnetwerk en het waarborgen van vitale steden. Samenwerking tussen rijksoverheid, regionale en lokale overheden en het bedrijfsleven is hiervoor onontbeerlijk.

Gebiedsgericht beleid: afstemmen van economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening

Een samenhangend en efficiënt functionerend multimodaal netwerk en het waarborgen van vitale steden vereist een goed samenspel tussen goederenvervoerbeleid en het regionale en lokale beleid op het gebied van economie, mobiliteit en ruimtelijke ordening. De locaties van bedrijventerreinen, de wijze waarop deze zijn ontsloten, de concepten voor stedelijke distributie en de infrastructuur in en rond de steden hebben grote invloed op de bereikbaarheid en op de efficiency, veiligheid en duurzaamheid van het goederenvervoer. Het rijk wil samen met regionale en lokale overheden in het kader van 'gebiedsgericht beleid' tot verantwoorde en slimme keuzen komen en tot een synergie tussen de verschillende beleidsinitiatieven die van invloed zijn op het goederenvervoer.

Innovatie: slimme systemen en concepten

De rijksoverheid wil een efficiënt en slim goederenvervoer en bevordert om die reden de innovatie van vervoerssystemen en -concepten: innovaties in de technologie van vracht- en bestelwagens, schepen en treinen, innovaties in de infrastructuur en innovaties in logistieke concepten. Van deze innovaties, gestimuleerd door ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie en telematica, wordt een gunstige invloed verwacht, zowel op de efficiency van het goederenvervoer, als op de veiligheid en duurzaamheid. Het rijk wil deze ontwikkelingen bevorderen en heeft om die reden eigen innovatieprogramma's en ondersteunt of participeert in onderzoeksinstellingen voor verkeer en vervoer. Innovatieve ontwikkelingen worden ook gestimuleerd door het uitvoeren van internationale afspraken en het formuleren van gewenste eindresultaten, bijvoorbeeld ten behoeve van de veiligheid of het milieu. Als onderdeel van het innovatiebeleid in de komende beleidsperiode wil het rijk een brede stimuleringsregeling opzetten voor innovaties van voertuigen, systemen en logistieke concepten in het goederenvervoer. Deze stimuleringsregeling zal alle bestaande ad-hoc regelingen vervangen.

Een voorbeeld van overheidsbetrokkenheid bij innovatie is het onderzoek van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) naar innovatieve systemen voor ondergronds transport van stukgoederen en naar innovaties bij het toepassen van traditionele buisleidingen voor het transport van vloeistoffen en gassen (eindrapportage 'Transport onder ons: van visie naar realisatie', IPOT, augustus 2000).

kwaliteitsnet goederenvervoer

Dient bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving.

Efficiënt goederenvervoer

Voortzetting van de huidige trend betekent in de komende tien jaar ongeveer een verdubbeling van het goederenvervoer. Zonder extra maatregelen van bedrijven en overheid brengt deze toename de bereikbaarheid in gevaar en zullen de maatschappelijke kosten te hoog zijn. De rijksoverheid streeft daarom naar een meer 'vervoersefficiënte' economie: een voortgaande economische ontwikkeling, waarbij het aantal transportkilometers niet in hetzelfde tempo hoeft toe te nemen. Het bereiken van een vervoersefficiënte economie is voor een belangrijk deel in handen van verladers en van de transportsector.

Het beleid richt zich daarom op het stimuleren en ondersteunen van een efficiënt opererende logistieke markt, waar alerte concurrentie en specialistische kennis zorgen voor een slimme inzet van het vervoersnetwerk en vervoermiddelen.

Logistieke efficiency: uitdaging voor verladers en vervoerders

Uiteindelijk bepalen de verladers met hun afzet- en distributiestrategie hoe de logistieke keten wordt ingericht en benut. Als opdrachtgevers van de transportsector of als eigen vervoerders, zullen zij dan ook in toenemende mate worden aangesproken op hun verantwoordelijkheid. Om dit te bereiken zijn door het rijk al diverse bewustwordings- en voorlichtingsacties in gang gezet, zoals het Stimuleringsprogramma Logistieke Efficiency (SLE). Ook inspanningen om de behoefte aan transport te verminderen zijn een uitdaging voor verladers, waar de overheid stimulerend en faciliterend in wil optreden.

Naast transportbewuste verladers zijn gezonde vervoerssectoren een onmisbare partner om tot een verantwoord en efficiënt goederenvervoer te komen. De rijksoverheid wil deze rol verstevigen door in het kader van 'verantwoord ondernemen' kwaliteitszorg- en certificeringssystemen te ontwikkelen die door de bedrijfstak zelf worden uitgevoerd, met metatoezicht van de overheid. Ook ondersteunt het rijk de ontwikkeling van specifieke logistieke kennis en ICT-systemen ('brainport') om de efficiency te bevorderen. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een betere benutting van voer- en vaartuigen en een betere afstemming tussen verschillende vervoerwijzen.

Gelijke doorberekening van kosten: compleet prijskaartje

De rijksoverheid wil uiteindelijk alle kosten van het goederenvervoer, ook de beheers- en onderhoudskosten voor infrastructuur en de kosten van veiligheid en milieu, aan elke gebruiker doorberekenen. Een dergelijke gelijke doorberekening van kosten draagt bij aan een efficiënt gebruik van schaarse middelen en aan een eerlijkere concurrentie, zowel binnen als tussen de verschillende vormen van goederenvervoer. In Europees verband staat een gelijke doorberekening van de vervoerskosten eveneens op de agenda. Gezien de gevoelige concurrentieverhoudingen zullen stappen hiertoe alleen geleidelijk en in internationaal verband gezet kunnen worden.

Gelijke concurrentievoorwaarden: open en transparante logistieke markt

Een efficiënt functionerend goederenvervoer is onder meer te bereiken door een betere marktwerking en gezonde concurrentie tussen slagvaardige ondernemingen die elkaar en hun klanten, de verladers, aanzetten tot uitgekende vormen van transport. Voor dergelijke concurrentieverhoudingen moet de goederenvervoermarkt voor iedereen onder dezelfde voorwaarden toegankelijk zijn. Op de Europese transportmarkt en de mondiale markt voor de zeescheepvaart is dat nu niet het geval en worden de

concurrentieverhoudingen nogal eens vertroebeld door verschillen in milieu- en veiligheidsvoorschriften of in de handhaving daarvan. Verdere liberalisatie en harmonisatie, gericht op een open markt met gelijke uitgangspunten ('level playing field'), zal daarom binnen de internationale context deel blijven uitmaken van het beleid. Per vervoerssector kent dit beleid verschillende accenten. Zo is bij het spoorvervoer van een geliberaliseerde Europese markt nog lang geen sprake en zijn de beleidsinspanningen er vooral op gericht om technische en infrastructurele belemmeringen weg te nemen voor een gelijke uitgangspunt tussen de verschillende spoorvervoerders op de Europese markt. Het wegvervoer, de binnenvaart en de zeescheepvaart zijn al, kortere of langere tijd, geliberaliseerd. Daar richt het beleid zich vooral op het bewaken van gelijke concurrentievoorwaarden op de Europese en de internationale markt.

Duurzaam goederenvervoer

Schoner en stiller

Eén van de uitdagingen van het goederenvervoerbeleid is dat bij een verdere economische groei de huidige kwaliteit van de leefomgeving op zijn minst gehandhaafd blijft en liefst verbetert. Niet alleen de overheid, ook verladers, vervoerders, consumenten en fabrikanten van vervoermiddelen hebben daarin een verantwoordelijkheid. In de komende beleidsperiode zal de aandacht zich vooral richten op het stimuleren van deze eigen verantwoordelijkheid. Een bedrijfsvoering gericht op transportpreventie is hiervan een aansprekende toepassing die nader onderzoek rechtvaardigt.

Het accent op de eigen verantwoordelijkheid van marktpartijen betekent overigens niet dat de overheid zijn controlerende en handhavende taken laat varen: een sterke markt vraagt een sterke overheid die aanzet tot bewustwording en de inzet van creatieve middelen. Zo zal de rijksoverheid ook op het gebied van een stiller en schoner goederenvervoer ambitieuze resultaten aanmoedigen door middel van normstelling. Hierdoor zullen de maatschappelijke kosten door goederenvervoer dalen. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de resterende maatschappelijke kosten worden doorberekend aan de gebruiker, overeenkomstig het Witboek van de Europese Unie.

Verantwoord ondernemen: bewustwording bij bedrijven

De rijksoverheid is niet in staat de zorg voor het milieu uitsluitend door eigen beleid vorm te geven. Oog voor de milieugevolgen, maar ook voor een grotere veiligheid en efficiency zal onderdeel moeten uitmaken van de bedrijfsvoering en van de logistieke systemen van verladers en vervoerders. De rijksoverheid zal een dergelijke 'total quality management' bij marktpartijen verder stimuleren door een wettelijk kader te creëren waarbinnen ondernemers via zelfregulering optimale oplossingen kunnen vinden. De gedachte is dat de overheid daarbij zorgt voor handhaving van de maatschappelijke randvoorwaarden, terwijl de bedrijfstak en individuele bedrijven door hen zelf ontwikkelde kwaliteitssystemen hanteren. Deze kwaliteitssystemen staan onder toezicht van certificerende instellingen, waarop de overheid via metatoezicht weer controle houdt. Met een dergelijke rol- en taakverdeling hoopt de overheid op een synergie tussen de zorg voor milieu en veiligheid en de zorg voor de internationale concurrentiepositie van

vervoerders en hun klanten, twee belangen die nu nogal eens een spanningsveld opleveren.

Vanwege het streven naar een grotere verantwoordelijkheid voor veiligheid en milieu bij marktpartijen, is het beleid erop gericht uiterst terughoudend te zijn met nieuwe wet- en regelgeving. De bestaande wet- en regelgeving zal worden doorgelicht op effectiviteit en efficiency. Omdat veel van deze wet- en regelgeving in internationaal verband tot stand komt, zal dat proces enige tijd vragen. Op de langere termijn zal ook het doorberekenen van de kosten van onveiligheid en milieudruk aan de veroorzaker worden ingezet als instrument om de verantwoordelijkheden duidelijker te verdelen.

Transportbesparing: minder vervoer nodig

De rijksoverheid wil samen met marktpartijen de mogelijkheden onderzoeken om economische groei los te koppelen van een toename van het aantal transportkilometers. Het streven is dat bedrijven hun producten, productieprocessen en/of hun vestigingsplaats zo aanpassen, dat er minder vervoer nodig is. Zowel de afstanden die worden afgelegd als het gewicht en volume van een product lenen zich voor een onderzoek naar mogelijke verminderingen. De techniek kan veel bijdragen aan deze reducties, maar ook de ruimtelijke ordening en andere overheidsregelgeving, de bedrijfsvoering bij producenten en het gedrag van consumenten spelen een belangrijke rol. Voorbeelden uit de praktijk zijn het elektronisch veilen van bloemen of het vacuümtrekken van zogenaamde PET-flessen. Bedrijfsmatige kostenbesparing kan zo samengaan met meer veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. De mogelijkheden om op al deze terreinen het voorkomen van transport ('transportbesparing') te stimuleren, wil de rijksoverheid nader onderzoeken.

Voor meer info: www.transportbesparing.nl

Stil en schoon vervoer: stimuleren van technische ontwikkelingen

Schepen, treinen en vrachtauto's moeten stiller en schoner. Dit is vooral een technische uitdaging, die de rijksoverheid wil stimuleren door normering en regelgeving en door het bevorderen van onderzoek en ontwikkeling. Bij vrachtwagens zijn er op dit gebied inmiddels al veel resultaten geboekt. Vanwege de relatieve achterstand van treinen en schepen is beleid nodig om ook op het spoor en water tot stillere en schonere voertuigen te komen. Speciale aandacht is tevens nodig voor het laden en lossen in de nabijheid van woningen, met name wanneer dat in de avond en de nacht gebeurt om een betere benutting van de infrastructuur te bereiken.

Leefbaarheid en infrastructuur

De komende jaren worden verschillende grote infrastructurele projecten uitgevoerd, zoals de Betuwelijn en het Project Mainportontwikkeling Rotterdam. Een goede inpassing van infrastructuur is belangrijk voor de kwaliteitsverbetering van het landelijk gebied. Het kabinetsstandpunt over inpassing biedt daarvoor een goed aanknopingspunt. In grootstedelijk gebied richt het beleid zich op intensivering van het ruimtegebruik door verdichting en meervoudig ruimtegebruik. De druk om dicht langs de infrastructuur te bouwen of deze te overkluizen neemt toe. Dit stelt eisen aan de inpassing en de vormgeving van infrastructuur, zowel vanuit de wens om op termijn flexibel met

infrastructuur te kunnen omgaan als vanuit de luchtkwaliteit, de veiligheid en de beleving van de gebruikers en de omwonenden.

Schoon goederenvervoer

Voor wat betreft de kuststaataspecten van het milieubeleid voor de zeescheepvaart is in 2002 vooral de uitwerking en implementatie van de Europese richtlijn met betrekking tot scheepsafval en ladingresiduen (Richtlijn 2000/59, zgn. HOI-richtlijn) van groot belang. Door een gericht systeem van afgifteverplichtingen, (indirecte) financiering van havenontvangstvoorzieningen, havengebonden afvalbeheersplannen en een aangepast en verscherpt handhavingsbeleid zullen dergelijke lozingen aanzienlijk moeten afnemen.

Daarnaast zal onder meer worden bijgedragen aan de voorbereiding de vijfde Noordzeeministersconferentie, die in 2002 plaatsvindt, en zal worden gewerkt aan de nationale uitwerking en implementatie van diverse nieuwe internationale instrumenten ter voorkoming of beperking van lozingen en emissies door de (zee)scheepvaart.

De wereldwijde implementatie van internationale regelingen gericht op het terugdringen van luchtvervuiling door de scheepvaart, op het verbod van het gebruik van milieuschadelijke aangroeiwerende verf en op het vermijden van ongewenste effecten van het lozen van ballastwater moet in de planperiode eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan beperking van de milieubelasting door de zeevaart.

In 2004 wordt op internationaal niveau de herziening van het internationale verdrag inzake mariene vervuiling (MARPOL Annex II) t.a.v. het zeevervoer van vloeibare chemicaliën in bulk afgerond. De implementatie daarvan, zal de hoeveelheden van de operationele lozingen van chemicaliën verminderen. Bij de herziening kan bovendien worden bereikt dat de strengere lozingsvoorwaarden zoals die nu gelden voor zgn. special area's wereldwijd voor alle lozingen zullen gelden wat als een belangrijk winstpunt voor vermindering van de milieu belasting door de zeevaart gezien wordt.

Hoofdstuk goederenvervoer SMPU

Deze paragraaf bevat de volgende onderwerpen:

1. doelen uit het SMPU
2. visie
3. regionale samenwerking in goederenvervoer
4. kwaliteitsnet goederenvervoer
5. bevorderen van de doorstroming op het wegennet
6. bevorderen van gebruik restcapaciteit op water en rail
7. locatiebeleid
8. externe veiligheid
9. stedelijke distributie
10. duurzaam goederenvervoer / kwaliteit van de leefomgeving

1. *DOELEN UIT HET SMPU*

- Het goederenvervoer is zodanig gefaciliteerd, gesitueerd en georganiseerd dat het een positieve bijdrage levert aan het economisch vestigingsklimaat van de provincie Utrecht en de Randstad.
- Het goederenvervoer beschikt over een op de regionale mogelijkheden afgestemd multimodaal netwerk, dat aansluit op het nationale netwerk, waardoor de beschikbare capaciteit in het netwerk beter benut wordt.
- De locatie van bedrijven sluit beter aan bij de capaciteit van de netwerken (juiste bedrijf of juiste plaats).
- Er is sprake van efficiënt (duurzaam) goederenvervoer. De negatieve effecten van goederenvervoer op de kwaliteit van de leefomgeving zijn verminderd tot een wettelijk aanvaardbaar niveau. Het risico ten aanzien van externe veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen is beheersbaar.

2. *VISIE*

Het vervoer van goederen is een onmisbaar onderdeel van het economisch en maatschappelijk functioneren van Nederland en de provincie Utrecht. Elk product doorloopt alle schakels in de logistieke keten en wordt een aantal malen verplaatst en vervoerd. In 2020 is het goederenvervoer over de weg (naar verwachting) 1,5 tot 2,8 maal zo groot als nu. Ook het spoorvervoer en de binnenvaart groeien, tot respectievelijk 1,3 tot 2 maal zo groot en 2,1 tot 4,2 maal zo groot.

De verwachte groei van het vervoer per auto kan niet worden opgevangen binnen de bestaande wegcapaciteit. Het benutten van beschikbare en toekomstige restcapaciteit (met name op het water) is noodzakelijk, naast uitbreiding van wegcapaciteit op structurele knelpunten. Dit is ook van belang uit het oogpunt van vermindering van de negatieve gevolgen voor de leefomgeving.

Daarnaast moet sterk worden ingezet op het vergroten van de efficiency van het wegvervoer. Ons doel is een efficiënt en veilig goederenvervoer met zo min mogelijk negatieve gevolgen voor de leefomgeving.

Die negatieve gevolgen zijn overmatig ruimtebeslag, inefficiënt gebruik van grondstoffen, verkeersonveiligheid, externe onveiligheid en milieubelasting (geluid- en trillingshinder, luchtverontreiniging enzovoort).

Het goederenvervoer functioneert efficiënt als vervoerders en verladers:

- de capaciteit van beschikbare netwerken (weg, spoor en water) en ladingruimte optimaal benutten,
- kunnen rekenen op een vastgesteld basiskwaliteitsniveau wat betreft doorstroming,
- vanuit maatschappelijk oogpunt niet onnodig goederen vervoeren.

Omdat goederenvervoer in belangrijke mate een marktaangelegenheid is, zullen we niet altijd initiërend zijn maar soms juist faciliterend of stimulerend. Maar op het terrein van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving stellen we, in onze rol als wegbeheerder, ook aan het goederenvervoer voorwaarden om onze beleidsdoelen te realiseren.

3. REGIONALE SAMENWERKING IN GOEDERENVERVOER

Onder de naam Goederenvervoer Randstad (GOVERA) werken we samen met de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, en Flevoland en de regionale directies van Rijkswaterstaat van de vier Randstadprovincies aan duurzame oplossingen om Randstad voor goederenvervoer bereikbaar te houden. Ook de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), belangenorganisaties van verladers en vervoerders, de G4 (gemeenten Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) en de Randstedelijke Kamers van Koophandel participeren in de samenwerking.

De deelname aan GOVERA biedt ons belangrijke samenwerkingsvoordelen. Het gevleugelde woord synergie is hier op zijn plaats. De beleidsvisie van GOVERA 'Goederenvervoer Verknoot' biedt handvatten voor een goederenvervoerbeleid dat past bij de specifieke eisen van ons gebied en is tevens afgestemd op de belangen van de Randstad. De visie is geboren uit de gezamenlijke kennis en ervaring van de deelnemers en vormt uitgangspunt voor het uitdenken van nieuwe mogelijkheden voor duurzame inpassing van goederenvervoer binnen onze economie en samenleving. De aandacht richt zich zowel op de goederenmarkt (de afstand tussen productie en consumptie) als op de vervoersmarkt (het omzetten van de vraag naar vervoer in optimale transportkeuzes) en de verkeersmarkt (keuze van modaliteit en route). In verschillende werkgroepen worden concrete projecten uitgevoerd die nieuwe inzichten en kansen opleveren en zich lenen voor toepassing binnen de provincie Utrecht. De aandacht gaat daarbij uit naar de inrichting van de infrastructuur, transportefficiency, de raakvlakken met beleidsvelden ruimtelijke ordening en milieu en de specifieke problematiek rond stedelijke distributie.

4. KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

In GOVERA werken we aan een regionaal multimodaal kwaliteitsnet voor goederenvervoer via de weg, het spoor en het water. Er is sprake van een kwaliteitsnet goederenvervoer als belangrijke economische centra zodanig infrastructureel met elkaar zijn verbonden dat een hoogwaardige afwikkeling van goederenstromen tussen deze centra en tussen deze centra en het achterland gegarandeerd is. Voor het vervoeren van goederen moet het bedrijfsleven telkens opnieuw kunnen kiezen voor de meest duurzame transportmogelijkheid voor de betreffende lading. Hiervoor is nodig dat de afzonderlijke

modaliteiten waaruit het netwerk is opgebouwd (spoor, water, weg) een op goederenvervoer afgestemde kwaliteit en capaciteit hebben en dat deze op logische punten in het netwerk door knooppunten (voor goederenvervoer te denken aan (container)terminals en logistieke centra) met elkaar zijn verbonden. Door een deel van de totale infrastructuur (alle weg, water, rail en buisverbindingen) te benoemen als kwaliteitsnet goederenvervoer, kan gericht worden geïnvesteerd in het oplossen van goederenvervoerknelpunten op het gebied van doorstroming, kwaliteit, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Daarnaast geeft het kwaliteitsnet goederenvervoer richting aan beslissingen over de ruimtelijke inrichting langs het netwerk, aan de localitiekeuze van multimodale bedrijventerreinen, aan de keuze van een vestigingsplek voor transportintensieve bedrijven en bedrijventerreinen met een bovenlokale functie en aan de keuze van de meest duurzame modaliteit voor het vervoeren van goederen. Het kwaliteitsnet leent zich tevens voor gerichte service aan het goederenvervoer zoals speciaal op de doelgroep gerichte informatie en informatie over alternatieve routes in het geval van calamiteiten.

Vanwege de ontsluitingsfunctie van de stroomwegen in de provincie Utrecht voor de Randstad, gaan we er vooralsnog van uit dat alle stroomwegen in onze provincie onderdeel zullen uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Ontsluitingswegen voor regionale bedrijventerreinen zullen eveneens behoren tot het kwaliteitsnet. Daarnaast zullen het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lekkanaal en de Lek tot het kwaliteitsnet behoren en onderzoeken we de mogelijkheden daartoe voor de Eem. Het kwaliteitsnet goederenvervoer zal een aanzuigende werking hebben op het vrachtvervoer ten gunste van de niet tot het kwaliteitsnet behorende verbindingen. De negatieve effecten van goederenvervoer op de kwaliteit van de leefomgeving kunnen op het kwaliteitsnet geconcentreerd worden aangepakt terwijl de negatieve effecten op het overige deel van netwerk verminderen. Bedrijven krijgen binnen het kwaliteitsnet betrouwbare verbindingen.

5. BEVORDEREN VAN DE DOORSTROMING OP HET WEGENNET

Doorgaand goederenvervoer en bovenregionale goederenstromen dienen (behoudens in het geval van calamiteiten) te worden afgewikkeld over de in het kwaliteitsnet goederenvervoer opgenomen stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Omdat een gegarandeerde trajectnelheid voor goederenstromen over de weg van belang is voor een positieve beoordeling van het economisch vestigingsklimaat, zullen we bevorderen dat knelpunten worden aangepakt.

Voor het oplossen van knelpunten op stroomwegen zijn verschillende benuttingsmaatregelen mogelijk. Te denken valt aan spitsstroken, doelgroepstroken en wisselstroken. Daar waar deze benuttingsmaatregelen onvoldoende capaciteitswinst opleveren voor het verwerken van het aanbod volgens de te stellen eisen (trajectnelheid 60 km/uur) moet worden overgegaan tot werkelijke capaciteitsuitbreiding. Goederenvervoer lift hierin mee met het totale verkeersaanbod.

Op gebiedsontsluitingswegen denken we bij benuttingmaatregelen aan het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer. Een proef op de provinciale weg N408 in Laagraven te Nieuwegein met het medegebruik van busbanen heeft een betere doorstroming van en

naar de daar aanwezige bedrijventerreinen opgeleverd zonder een onaanvaardbare vertraging voor het openbaar vervoer. We onderzoeken op welke andere provinciale wegen medegebruik van busbanen tot een verbetering van de doorstroming kan leiden. Daar waar relevant, zullen we tot medegebruik van busbanen besluiten.

6. BEVORDEREN VAN GEBRUIK RESTCAPACITEIT OP WATER EN RAIL

Om de toenemende goederenstromen te kunnen faciliteren moet de totale capaciteit van het kwaliteitsnet goederenvervoer optimaal worden benut. Naast kansen voor doorgaand vervoer liggen er binnen de provincie Utrecht ook voor regionale goederenstromen kansen in benutting van de restcapaciteit op het water.

Specifiek zijn de bedrijventerreinen Lage Weide in de gemeente Utrecht en Het Klooster in de gemeente Nieuwegein geschikt voor multimodale overslag. Het bedrijventerrein Lage Weide functioneert al als zodanig en is zelfs aangesloten op drie modaliteiten (weg/water/spoor). Met de gemeente Utrecht bekijken we of het multimodale karakter van het terrein kan worden versterkt en of het terrein kan uitgroeien tot logistiek stadspark.

In aanvulling op Lage Weide achten wij het noodzakelijk dat het toekomstige bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein beschikbaar is voor multimodale overslag van goederen tussen weg en water. Daarmee anticiperen wij op een groeiende markt voor watergebonden bedrijvigheid.

De uitwerking van beleid met betrekking tot overslagpunten voor goederenvervoer tussen weg en water pakken wij integraal op. Rond Amersfoort onderzoeken we de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid in relatie tot de Eem. Daarnaast zijn er in verschillende gemeenten in de provincie Utrecht loswallen aanwezig. Wij willen bevorderen dat deze schakels voor watergebonden goederenvervoerconcepten als zodanig worden benut. Het mede met onze steun opgerichte Multimodaal Coördinatie Adviescentrum West (MCA-West) adviseert bedrijven en gemeenten over de mogelijkheden van multimodaal vervoer.

Het actief stimuleren van regionaal goederenvervoer over het spoor is vooralsnog geen speerpunt van ons beleid. De capaciteitsruimte van het spoorwegennet is op dit moment onvoldoende om beduidend meer goederenvervoer toe te laten op het spoor. Wel staan wij positief ten opzichte van initiatieven van derden in deze richting voor zover deze niet ten koste gaan van de groeimogelijkheden in de personenmarkt en de kwaliteit van de leefomgeving en met uitzondering van het vervoer van gevaarlijke stoffen door woonkernen.

7. LOCATIEBELEID

Bij het opstellen van het Streekplan wijzen we regionale bedrijventerreinen aan voor het uitplaatsen van milieuhinderlijke bedrijven. Het transport van gevaarlijke stoffen naar en van deze locaties betrekken we nadrukkelijk daarbij. Bij de ruimtelijke planning van bedrijventerreinen en de bijbehorende infrastructuur houden we rekening met de eisen die vanuit het oogpunt van goederenvervoer worden gesteld. Bovenlokale bedrijven dienen te

worden gesitueerd op regionale bedrijventerreinen met een goede ontsluiting op stroomwegen die onderdeel uitmaken van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Duurzaam goederenvervoer zal een afwegingscriterium zijn binnen ons locatiebeleid voor de vestiging van bedrijven. Het Rijk is gestart met het opstellen van een logistieke toets en middels GOVERA zijn we bij dit initiatief aangesloten. Wij nemen het resultaat mee bij ontwikkeling van een duurzaam locatiebeleid.

8. EXTERNE VEILIGHEID

In het PMP stellen we kaders voor beleid rond externe veiligheid. Ook in de 'Nota Handhaving en Veiligheid in de provincie Utrecht' spreken we ons uit over de problematiek rond het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de 'Beleidsnota Externe Veiligheid' zijn onze plannen ten aanzien van dit onderwerp specifiek uitgewerkt. Mede op basis van deze nota aan wij na in hoeverre het mogelijk is om voor onze provincie een provinciedekkend routenet voor het vervoer gevaarlijke stoffen in te stellen. Het doel daarbij is enerzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel als mogelijk te beperken en anderzijds de externe risico's daar waar zij zich voordoen beheersbaar te maken.

Vanwege de veelheid aan belangen en betrokken partijen kiezen wij hierin voor een integrale en interactieve aanpak.

9. STEDELIJKE DISTRIBUTIE

Naast doorgaand en regionaal goederenvervoer is er het lokale goederenvervoer (stedelijke distributie), dat voorziet in de vraag van burgers, winkels, bedrijven, instellingen en bouwlocaties in stedelijk gebied naar goederen en diensten.

Stedelijke distributie maakt 6 tot 10 % uit van alle vervoer in het stedelijk gebied en is op verschillende manieren georganiseerd. Stedelijke distributie voorziet in een duidelijke behoefte maar veroorzaakt daarnaast mobiliteitsdruk en milieulast. Om de mobiliteitsdruk en milieulast in het stedelijk gebied tegen te gaan, zonder de kwaliteit van de dienstverlening aan te tasten, moeten de verschillende partijen samen zoeken naar oplossingen.

Binnen GOVERA houden we ons projectmatig bezig met deze problematiek maar met name het Platform Stedelijke Distributie (PSD) heeft de kennis en expertise op dit gebied in huis die in onze ogen onontbeerlijk is voor het vinden van oplossingen op maat. Het PSD adviseert gemeenten en bedrijven desgevraagd over de mogelijkheden om duurzaam goederenvervoer in stedelijke gebieden mogelijk te maken. De PSD vervult hiermee namens provincies een bovenlokale rol.

10. DUURZAAM GOEDERENVERVOER /KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

Economische groei gaat hand in hand met de groei van te vervoeren aantallen goederen. Om te voorkomen dat een verdubbeling van het aantal te vervoeren goederen ook een verdubbeling betekent van het beslag op schaarse zaken als energie, ruimte en milieu, wordt gezocht naar duurzame oplossingen binnen de goederenvervoersmarkt. Er is sprake van duurzaam goederenvervoer als de belasting voor het milieu in balans is met capaciteit van het milieu (al dan niet met behulp van de techniek) om deze negatieve gevolgen ongedaan te maken. Om verantwoorde keuzes te kunnen maken over de groei van de economie en gerelateerd daaraan over de groei van goederenvervoer, is inzicht nodig in

de balans tussen het beslag op het milieu en de mogelijkheden om deze gevolgen te compenseren. Dit werken wij uit in het PMP.

Duurzame oplossingen kunnen zowel liggen in technische aanpassingen van voertuigen als in het effectief vervoeren van lading. Binnen GOVERA zoeken we in overleg met het bedrijfsleven naar duurzame oplossingen, door efficiënte vervoersconcepten te ontwikkelen en deze uit te testen op toepasbaarheid. Voorbeelden van dergelijke vervoerconcepten zijn Bulknet (vervoer van zand, grind, enzovoorts, goed te vervoeren over water), Unitnet (containers via water in plaats van over de weg), Flownet (snel vervoer van pakketten en pallets met Randstedelijke bestemming) en Homenet (voor het afleveren van bestellingen via internet). Ook het automatiseren van logistieke processen heeft zijn eerste (efficiency)vruchten afgeworpen.

Hoofdstuk goederenvervoer RVVP BRU

Deze paragraaf bevat de volgende onderdelen:

1. duurzaam goederenvervoer / kwaliteit van de leefomgeving
2. analyse en ontwikkelingen
3. doorgaand goederenvervoer is de grootste stroom
4. meeste goederenvervoer gaat over de weg
5. vrachtauto's steeds meer in de file
6. vrachtauto's ook betrokken bij ongelukken
7. externe veiligheid
8. het goederenvervoer groeit spectaculair
9. beleid
10. maatregelen
 - logistieke routes voor bevoorrading en distributie
 - vrachtauto's op de busbaan
 - vrachtwagenvriendelijke inrichting
 - vervoer van goederen over het water en per trein
 - efficiënte bevoorrading
 - efficiënte logistiek
 - veiligheid en leefbaarheid

1. Duurzaam goederenvervoer / kwaliteit van de leefomgeving

Economische groei gaat hand in hand met de groei van te vervoeren aantallen goederen. Om te voorkomen dat een verdubbeling van het aantal te vervoeren goederen ook een verdubbeling betekent van het beslag op schaarse zaken als energie, ruimte en milieu, wordt gezocht naar duurzame oplossingen binnen de goederenvervoersmarkt. Er is sprake van duurzaam goederenvervoer als de belasting voor het milieu in balans is met capaciteit van het milieu (al dan niet met behulp van de techniek) om deze negatieve gevolgen ongedaan te maken. Om verantwoorde keuzes te kunnen maken over de groei van de economie en gerelateerd daaraan over de groei van goederenvervoer, is inzicht nodig in de balans tussen het beslag op het milieu en de mogelijkheden om deze gevolgen te compenseren. Dit werken wij uit in het PMP. Duurzame oplossingen kunnen zowel liggen in technische aanpassingen van voertuigen als in het effectief vervoeren van lading. Binnen GOVERA zoeken we in overleg met het bedrijfsleven naar duurzame oplossingen, door efficiënte vervoersconcepten te ontwikkelen en deze uit te testen op toepasbaarheid. Voorbeelden van dergelijke vervoerconcepten zijn Bulknet (vervoer van zand, grind, enzovoorts, goed te vervoeren over water), Unitnet (containers via water in plaats van over de weg), Flownet (snel vervoer van pakketten en pallets met Randstedelijke bestemming) en Homenet (voor het afleveren van bestellingen via internet). Ook het automatiseren van logistieke processen heeft zijn eerste (efficiency)vruchten afgeworpen.

2. Analyse en ontwikkelingen

Goederenvervoer is een onmisbaar onderdeel van ons economisch en maatschappelijk functioneren. Het brengt goederen op de plaats waar ze voor de productie en de consumptie gewenst zijn, het bevordert werkgelegenheid en het heeft met een omzet van meer dan € 45 miljard een belangrijke toegevoegde waarde voor ons nationale product.

Het goederenvervoer veroorzaakt echter ook overlast en onveiligheid en legt beslag op wegcapaciteit. Dit dreigt de positieve aspecten van het goederenvervoer te overschaduwen. Het BRU pleit voor een evenwichtige benadering, waarbij de maatschappelijke en economische betekenis van het goederenvervoer meer erkenning krijgt en de hinder en overlast worden beperkt.

In het kader van de decentralisatie van rijkstaken naar de lagere overheden is het bedoeling dat het BRU meer aandacht aan het goederenvervoer zal geven.

3. Doorgaand goederenvervoer is de grootste stroom

De regio Utrecht maakt als onderdeel van de Randstad deel uit van de Europese economische hoofdstructuur. Naast (inter-)nationale vervoerstromen vinden er in de regio aanzienlijke regionale vervoerstromen plaats. De omvang van de goederenstromen in de provincie Utrecht is, uitgedrukt in vervoerde tonnage, als volgt te verdelen (bron: RWS, bewerkt door TLN):

- Doorvoer: 69%
- Intern: 5%
- Uitvoer: 12%
- Invoer: 15%

Hieruit blijkt dat het doorgaande goederenvervoer veruit de grootste stroom is. De regio heeft hier echter weinig invloed op. De overige stromen zijn beperkter van omvang, maar voor de regio van groter belang.

4. Meeste goederenvervoer gaat over de weg

Van het binnenlands goederenvervoer gaat 75% over de weg, 23% via de binnenvaart en 2% over het spoor (gemeten in ton/km, 2000; bron: CBS). Het goederenvervoer in de provincie Utrecht wordt voor 86% over de weg vervoerd, de resterende 14% gaat nagenoeg geheel over het water. Slechts 10% van de bedrijventerreinen in de regio Utrecht is per spoor en/of over water bereikbaar.

Ongeveer 10% van de totale goederenvervoerstroom betreft transport van gevaarlijke stoffen. Van die gevaarlijke stoffen wordt 35% van het vervoerde tonnage per spoor vervoerd; over de weg gaat slechts 5%.

	Doorvoer	Intern	Inkomend	Uitgaand	Totaal
Weg	64 %	5 %	16 %	15 %	100 %
Water	87 %	0 %	9 %	4 %	100 %
Spoor	93 %	1 %	3%	3 %	100 %

Tabel: Procentuele verdeling van het goederenvervoer in de provincie Utrecht in 1998, weergegeven in tonnage.

Goederenvervoer binnen de regio Utrecht betreft vaak pakket- en expressevervoer, serviceverkeer, bouwverkeer, verkeer tussen bedrijventerreinen en stadsdistributie. Maar ook bevoorrading van (kern)winkelgebieden, kantoorcomplexen, congrescentra en evenementen. Uit maatschappelijk oogpunt bezien zijn dit allemaal belangrijke goederenstromen, die echter maar een gering tonnage vertegenwoordigen.

5. Vrachtauto's steeds meer in de file

Berekend over een etmaal bestaat 8% van het wegverkeer uit vrachtauto's. Omdat er in de spitsuren veel woon-werkverkeer op de weg is, is het aandeel vrachtauto's in de file relatief laag: 5%. Hier komt nog bij dat het vrachtverkeer probeert de file te mijden. In bijlage 5 wordt het onderzoek Prestaties van het Nederlandse wegennet beschreven. Hieruit blijkt dat de files (uitgedrukt in voertuigverliesuren) voor het vrachtverkeer bij ongewijzigd beleid fors toenemen (ruim 400%), veel meer nog dan voor personenauto's. Verwacht wordt dat het goederenvervoer over de weg de komende jaren viermaal zoveel toeneemt als het personenvervoer. Pas als betalend rijden wordt ingevoerd (vooral als er sprake is van een gedifferentieerd tarief) wordt de groei van de voertuigverliesuren voor de vrachtauto's teruggebracht tot +90% respectievelijk +43%. De sterke toename van voertuigverliesuren voor de vrachtauto's kan wellicht worden geweten aan een toename van files gedurende de hele dag die voor het vrachtvervoer veel moeilijker te ontlopen zijn.

6. Vrachtauto's ook betrokken bij ongelukken

Landelijk gezien zijn vrachtauto's niet vaker bij ongevallen betrokken dan andere voertuigen. Overigens is dit aandeel in de eerste helft van 2003 wel fors gestegen. Ook zijn vrachtwagens door hun voertuigeigenschappen vaker betrokken bij ongevallen met letsel. In 2000 zijn in de regio Utrecht negen doden gevallen bij ongevallen met bestel- en/of vrachtauto's. Hiervan hebben er vijf betrekking op een ongeval met een vrachtauto. Drie van de slachtoffers reden op een brom- of snorfiets.

7. Externe veiligheid

Externe veiligheid – de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt – verdient de nodige aandacht. Ook al gaat dit vervoer voor het grootste deel via het spoor en het water, de gevolgen van bijvoorbeeld een ongeluk met een chloortrein zijn groot. Met het vervoer van gevaarlijke stoffen dient daarom uiterst omzichtig te worden omgegaan. Wat regio en gemeenten in dit kader kunnen doen, is het onderling afstemmen van de routes voor gevaarlijke stoffen.

8. Het goederenvervoer groeit spectaculair

De meeste toekomstscenario's laten een economische groei zien die hoger ligt dan de groei van de afgelopen 20 jaar. Het wegvervoer is en blijft voor het binnenlands vervoer verreweg de belangrijkste vervoerwijze. Eén van de scenario's laat bijna een verdubbeling van het wegvervoer zien. Verwacht wordt dat het goederenvervoer (over de weg) de komende jaren 4 x harder groeit dan het personenvervoer. Ook de binnenvaart groeit sterk. Hetzelfde geldt voor het spoorvervoer, maar het aandeel van de trein in het totale vervoer blijft beperkt. Voor vervoer per buisleiding wordt een minder dan gemiddelde groei voorzien. De verwachte groei van het containervervoer is in alle scenario's bovengemiddeld. (bron: AVV)

9. Beleid

De BRU-visie op goederenvervoer is:

- verbetering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer;
- beperking van de groei van het beslag op de schaarse wegcapaciteit door het goederenvervoer en bevordering van het vervoer over water;

➤ afname van de negatieve invloed op leefbaarheid en veiligheid.

Zolang de doorstroming van het goederenvervoer over de weg problematisch is in de spitsuren, wil het BRU prioriteit geven aan zowel het openbaar als het goederenvervoer. Het BRU wil tijdens de spitsuren op het spoor prioriteit verlenen aan het personenvervoer.

Goederenvervoer over water wordt bevorderd. Op de vaarwegen wordt de uitbreidingscapaciteit onvoldoende benut. Goederenvervoer over water is over het algemeen een schone en efficiënte manier van vervoeren met potentie om ook het wegennet te ontlasten.

Bezien wordt hoe de risico's van het goederenvervoer voor de veiligheid en leefbaarheid kunnen worden verminderd. Het geformuleerde beleid ten aanzien van verkeersveiligheid is ook van toepassing op het goederenverkeer over de weg. Veiligheid van het vervoer over water en spoor is hierin (nog) niet opgenomen.

10. Maatregelen

Het goederenvervoerbeleid is pas recent onderwerp van aandacht van het BRU. Het BRU zoekt daarom nog naar zijn rol in dit veld waar de particuliere sector de boventoon voert. Het BRU streeft niet naar een uitgebreid theoretisch kader in de vorm van een goederenvervoernota, maar naar een pragmatische aanpak. Het richt zich daarbij op de volgende vijf onderwerpen (in volgorde van prioriteit):

1. Betalend rijden.
2. Logistieke routes.
3. Vervoer over water en per trein.
4. Efficiënte bevoorrading.
5. Veiligheid en leefbaarheid.

Betalend rijden

De introductie van betalend rijden in de regio zal – afhankelijk van het gekozen systeem – ook de doorstroming van het goederenvervoer bevorderen.

Logistieke routes voor bevoorrading en distributie

Niet alle wegen zijn geschikt voor grote en zware voertuigen. Daarom verdient het de overweging om vanaf het hoofdwegennet naar de stadscentra en industrieterreinen speciale routes voor vrachtverkeer aan te wijzen en die routes – voor zover nodig – daarop in te richten en te faciliteren. Daarnaast kan het raadzaam zijn de aan- en afvoer naar en van industrie- en winkelgebieden te bundelen en tegelijk de bereikbaarheid van die gebieden te verbeteren.

Het BRU gaat onderzoeken of routes voor goederenvervoer (logistieke routes) wenselijk en mogelijk zijn. De volgende vragen dienen te worden beantwoord: Waar zijn die logistieke routes en doelgroepenstroken wenselijk en mogelijk? Waar zijn (in overleg met rijkswaterstaat) doelgroepenaansluitingen voor vrachtverkeer op rijkswegen wenselijk en mogelijk? Kan de route-informatie voor vrachtauto's worden verbeterd? Kunnen bereikbaarheidsakkoorden voor het goederenvervoer met de gemeenten worden afgesloten? Over de uitkomst zal overlegd worden met de desbetreffende wegbeheerders. In kaart 10.1 is de bestaande situatie opgenomen. Het BRU stelt in 2004 een uitwerkingsnota goederenvervoer op waarin het concept van de logistieke routes wordt

uitgewerkt. Overigens dienen ook andere wegen bereikbaar te zijn voor de vrachtauto. Denk bijvoorbeeld aan vuilnisauto's en verhuisauto's.

Vrachtauto's op de busbaan

Op de Laagravenseweg (Utrecht – Nieuwegein) is een succesvolle proef gehouden met een doelgroepenstrook. De busbaan werd opgeheven en omgevormd tot een doelgroepenstrook voor vrachtwagens en de bus. De proefsituatie beviel zo goed dat deze is omgezet in een permanente voorziening. Het vrachtverkeer had van de situatie veel profijt en de bussen ondervonden geen grote negatieve effecten. Voor het BRU zijn deze resultaten ook uitgangspunt bij het in andere situaties toelaten van vrachtauto's op de busbaan: de bus mag er niet teveel nadeel van ondervinden en de vrachtauto's moeten er het nodige profijt van hebben.

Vrachtwagenvriendelijke inrichting

Daarnaast wordt de wegbeheerders gevraagd om wegen, die door het vrachtverkeer worden gebruikt, op een 'vrachtwagenvriendelijke' wijze in te richten. Dit betekent bijvoorbeeld:

- Aangepaste boogstralen.
- Voldoende breedte.
- Het toepassen van vrachtwagenvriendelijke drempels.

Vervoer van goederen over het water en per trein.

Het nationale beleid is gericht op uitbreiding van het vervoer over water. De regio Utrecht hanteert het principe van beheerste dynamiek. Dat wil zeggen dat het BRU ruimte wil bieden aan economische ontwikkelingen, maar niet onbeperkt. Daarom is uit het oogpunt van 'regionale meerwaarde' onderzocht wat in de toekomst de behoefte is aan watergerelateerde activiteiten (havens) en wordt momenteel onderzocht waar die activiteiten kunnen worden gerealiseerd.

In Randstadverband wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een aantal netwerken zoals Unitnet (containerstromen), Flownet (losse pakketten), Bulknet (bulkgoederen zoals zand, grind, hout en afval) en Distrivaart (bulkstromen van ladingen op pallets). Al deze netwerken zijn gericht op het zo efficiënt mogelijk vervoeren van goederen, waarbij een beperking van de groei van het beslag op de wegcapaciteit wordt nagestreefd.

Het BRU beveelt de gemeenten aan het vestigingsbeleid erop te richten dat bedrijven met een regionale meerwaarde die over water en spoor willen vervoeren, de kans krijgen zich te vestigen op industrieterreinen met overslagmogelijkheden.

Efficiënte bevoorrading

Voor de bevoorrading van winkel- en kantoorlocaties blijft vervoer over de weg een maatschappelijke noodzaak. Er bestaan nauwelijks alternatieven voor. Daarnaast moeten goederen snel worden afgeleverd waarbij niet meer dan strikt noodzakelijk van de weg gebruik gemaakt wordt en de hinder tot een minimum wordt beperkt. Dat vereist maatregelen. Het BRU treedt in overleg met de maatschappelijke organisaties om na te gaan of en zo ja op welke wijze verruiming en afstemming van venstertijden mogelijk is. De uitkomsten van dat overleg zullen besproken worden met de desbetreffende gemeenten.

Het BRU beveelt de gemeenten aan:

- Het illegaal parkeren op laad- en loshavens fysiek onmogelijk te maken dan wel een effectieve handhaving na te streven.
- Bij de uitvoering van wegwerkzaamheden de overlast voor vervoerders en verladers tot een minimum te beperken.
- Open te staan voor (proeven met) nieuwe bevoorradingsinitiatieven zoals de stadsboxdistributie (gebruik van universele bevoorradingsboxen), het Via Collect systeem (het op de route meenemen van goederen bij vaste afhaalpunten) en Homeneet (maximale bundeling van fijndistributie als gevolg van bestellingen via internet, met de uitleverpunten aan de rand van de stedelijke gebieden).

Efficiënte logistiek

Eerst moeten detailhandelaren met allerlei moeite en overlast goederen de steden en dorpen binnenkrijgen. Vervolgens moeten de consumenten moeite doen om zich naar drukbezochte winkels te begeven en (allemaal tegelijk) de boodschappen in huis te halen. Is het niet slimmer dat de goederen rechtstreeks worden gebracht bij de consumenten? Hier lopen reeds diverse initiatieven, zoals Albert van Ahold. Moeilijkheid daarbij is de aflevering van goederen: de consument moet wel thuis zijn om de goederen in ontvangst te nemen. Inmiddels zijn er ideeën ontwikkeld om toch goederen op een ander wijze te kunnen afleveren:

- Het inbouwen van een (gekoelde) kast naast de (voor-)deur, waar naast de consument alleen de leverancier de toegang toe heeft. Dit is een nogal ingrijpende oplossing.
 - Het afleveren van de goederen op een goed bereikbaar centraal punt in de buurten en wijken, waar de consument ze kan afhalen. Bijvoorbeeld bij benzinestations.
- Snelle communicatietechniek is een voorwaarde voor het slagen van deze initiatieven. De toekomst moet uitwijzen of producent en consument heil zien in het anders omgaan met het halen en brengen van goederen.

Veiligheid en leefbaarheid

Het BRU wil onderzoek doen naar de voor het goederenvervoer onveilige situaties op de weg. De uitkomsten worden met de gemeenten besproken. In overleg met de gemeenten wordt nagaan in hoeverre kan worden bijgedragen aan vergroting van de externe veiligheid, vooral bij het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bij voldoende belangstelling vanuit de brancheorganisaties en gemeenten zou onderzoek gedaan kunnen worden naar de behoefte aan extra parkeergelegenheid voor grote voertuigen binnen de regio.

Voor het BRU is er geen taak ten aanzien van het tegengaan van geluidhinder bij het laden lossen. Als de gemeenten daar belangstelling voor hebben, wil het BRU met de gemeenten gezamenlijk naar mogelijkheden zoeken de overlast te beperken.

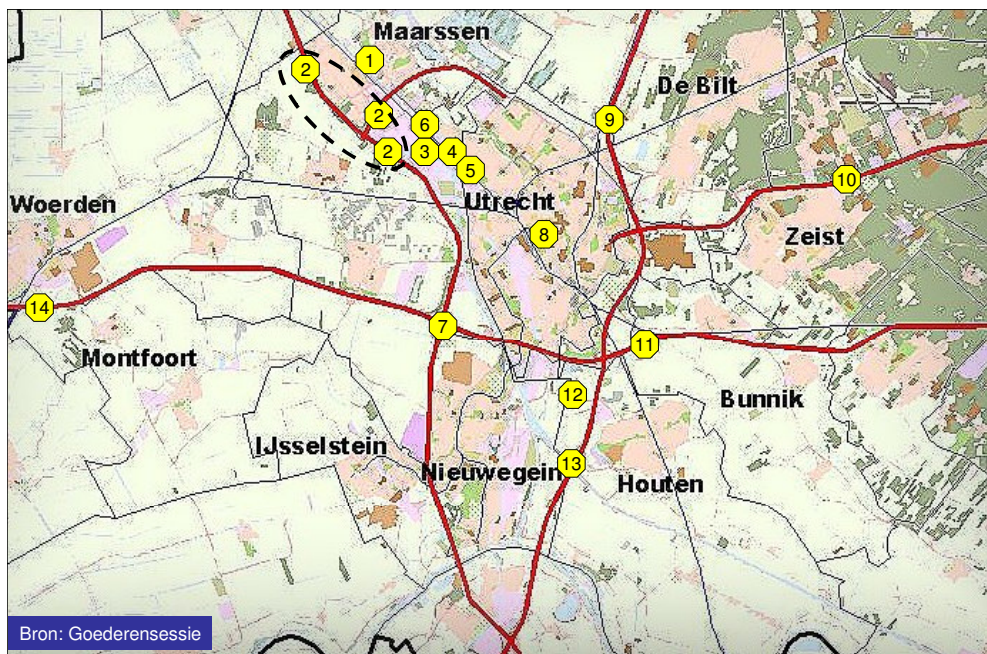
Op advies van de desbetreffende belangenorganisaties beveelt het BRU de gemeenten aan om rekening te houden met de problematiek van het parkeren van vrachtauto's in buitengebieden. Er zouden parkeermogelijkheden gecreëerd moeten worden of een ontheffingenbeleid.

Bevindingen Goederenvervoer sessie Luteijn (december 2003)

De rode draad der bevindingen

- Het goederenvervoer over de weg kent voor een belangrijk deel dezelfde problemen als het personenverkeer.
- Het Goederenvervoer heeft een maatschappelijke betekenis op lokaal, regionaal en (inter) nationaal niveau. Voertuigverliesuren voor vrachtverkeer hebben daarmee (verstreckende) gevolgen voor logistieke ketens (en de economische betekenis daarvan) die zich op verschillende schaalniveaus uitstrekken..
- De bereikbaarheid over de weg is een belangrijke voorwaarde om de multi-modale functie van Lage Weide te kunnen garanderen. Dit in verband met de aan- en afvoer van goederen welke over de weg moet plaats vinden.
- Naast het goederenvervoer over de weg kent ook het goederen vervoer over water en spoor infrastructurele knelpunten.
- Ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de regio geldt dat er externe veiligheidsrisico's zich kunnen voordoen.
- Er verschil van inzicht is in de regio ten aanzien van de rol en functie van het onderliggend wegennet voor het vrachtverkeer. Enerzijds wordt een volwaardige functie van het onderliggend wegennet bepleit, anderzijds een terughoudend beleid ten aanzien van opwaardering van het regionale wegennet in verband met veiligheidsproblemen.

Overzicht knelpunten goederenvervoer



1. Maarssen – Amsterdam Rijnkanaal. De breedte van de vaarweg is op deze hoogte beperkt tot 60-80 meter terwijl de rest van de vaarweg een breedte

- heeft van 100 meter Deze flessenhals levert problemen op voor het scheepvaartverkeer (kruisen en oplopen)
2. A2 – Holendrecht- Oudenrijn. De A2 bij Maarssen richting Amsterdam staat in de ochtendspits vast. In de avonds spits in omgekeerde richting. De capaciteit van de A2 is hier te laag. De congestie op dit punt belemmert ook de doorstroming op de Noordelijke Ring Utrecht. De aansluiting op de NRU heeft nu een toeritdosering terwijl de aansluiting eigenlijk op het niveau van een knooppunt zou moeten worden gebracht. Aansluiting van Lage Weide in zuidelijke richting is een probleem.
 3. Multi-modale functie Lage Weide. De functie van Lage Weide als multi-modaal knooppunt komt in gevaar als de bereikbaarheid over de weg terugloopt. De aan- en afvoer van over water of spoor vervoerde lading (containers) naar de regionale eindbestemmingen moet over de weg plaatsvinden. Met het teruglopen van de bereikbaarheid verliest Lage Weide zijn regionale functie als multimodaal overslagcentrum. De bocht vanaf de afrit A2 Utrecht-West naar het bedrijventerrein toe is fysiek te krap. Twee vrachtvoertuigen kunnen niet naast elkaar de bocht door. Hiervoor is de rijcurve van de voertuigen te ruim. De gemiddelde advies snelheid is 15 km/uur hetgeen de doorstroming belemmert.
 4. De spooraansluiting van Lage Weide. Deze is eenzijdig. Treinverkeer richting Amsterdam is goed mogelijk. Treinverkeer richting Utrecht, centrum en oostelijke richting moet insteken via emplacement Utrecht.
 5. Invaart Amsterdam – Rijnkanaal ter hoogte van Lage Weide. De breedte en diepte van de bocht naar de insteekhavens (Uraniumkanaal) is onvoldoende waardoor het scheepvaart verkeer (zeker in de toekomst met de toename van de gemiddelde scheepsgrootte) naar de insteekhavens van Lage Weide problemen ondervindt. Dit pleit voor bochtverruiming. Daarnaast verkeert de bestrating op de loswallen op Lage Weide in slechte staat. De diepgang bedraagt 3.30 meter bij deze inssteekhavens, de vraag is of dit in de toekomst voldoende is.
 6. DEMKA-bocht. Het zichtveld en de vaarwegbreedte bij de DEMKA-bocht is voor het tegemoetkomend scheepvaartverkeer beperkt. Dit kan gevaarlijke situaties opleveren. Bochtafsnijding kan deze problemen oplossen.
 7. Knooppunt Oudenrijn. De verkeersafvloeiing van en naar de stad verloopt via Oudenrijn en wordt een toenemend probleem. Hierdoor wordt de doorstroming van het vrachtverkeer belemmerd.
 8. Utrecht Centrum. Binnen de stad zijn er veel straten waar de infrastructuur ontoereikend is om het vrachtverkeer te kunnen accommoderen. Dit levert leefbaarheidsproblemen op. Er zijn weinig laad- en losmogelijkheden in de stad voor het vrachtverkeer. De bruikbaarheid van die havens is beperkt door het illegaal gebruik door personenauto's. Het vrachtverkeer loopt tegen organisatorische problemen aan. Met name op het gebied van venstertijden. Doordat winkeliers maar een deel van de vensterruimte aanwezig zijn levert dit extra tijdsdruk op voor vrachtautochauffeurs die moeten lossen (netto/bruto vensterruimte). Opgemerkt moet worden dat het Bevoorradersplan van de gemeente, dat zeer recent is goedgekeurd door de Raad, voorziet in maatregelen als routes en losvoorzieningen.

9. A27 Utrecht Noord – Hilversum. Tijdens de avondspits staat het verkeer hier vast. De capaciteit van de weg is bij Utrecht Noord te beperkt. Met de groei van Almere worden de problemen alleen maar groter. De gebrekkige doorstroming voor het vrachtverkeer veroorzaakt extra kosten en onzekere leveringstijden voor bedrijven en heeft een negatief effect op het economisch vestigingsklimaat.
10. A28 Utrecht – Amersfoort. Het vrachtverkeer op deze weg (circa 20%) heeft veel voertuigverliesuren. De spitsstroken die worden aangelegd langs deze weg zullen (enige) verlichting brengen. Het probleem is eigenlijk dat de A28 eindigt in Utrecht. Er moet worden aangetakt op andere wegen / knopen waardoor de doorstroming verminderd. De externe veiligheid vormt een probleem bij Zeist. Op deze hoogte is er bebouwing, de Vollenhovenflats, die binnen de risico-contour valt. Wegbeheerders weten niet hoeveel vervoer met gevaarlijke stoffen er over deze weg plaats vindt. Als compensatie zouden hulpdiensten op dit punt beter toegerust moeten zijn en over een goed werkend rampenplan moeten beschikken. Om de bereikbaarheid te vergroten zou de busbaan De Bilt – Zeist opengesteld moeten worden voor vrachtverkeer.
11. A12 Bunnik-Lunetten. Op de A12 is veel doorgaand goederenvervoer. Dit moet blijven stromen vanuit het bovenlokaal belang bezien.
12. Houten – Utrecht N408 en N409. Verkeer vanuit Houten naar Utrecht neemt nu de A27 in plaats van het onderliggend wegennet. Het onderliggend wegennet zou tussen Houten en Utrecht opgewaardeerd moeten worden. Voor het vrachtverkeer zou de busbaan op de N408/ N409 opengesteld moeten worden, eventueel alleen tijdens de tijdvensters.
13. Capaciteit Lekkanaal. Het Lekkanaal zou in het kernnet vaarwegen gebracht moeten worden. Het zou net als het Amsterdam – Rijnkanaal als hoofdtransportas moeten worden gewaardeerd. De staat van de Beatrix-sluizen is slecht. Op dit moment hangen er netten om vallende stenen op te vangen. Op de capaciteitsproblemen bij de Beatrix-sluizen op te vangen wordt voorgesteld om een derde sluisolk aan te leggen en om het Merwedekanaal (Nieuwegeinse deel) als by-pass in te zetten.
14. A12 – afslag Woerden. Nu staat het verkeer vanaf de A12 naar Woerden ½ tot ¾ e uur vast. De ontsluiting moet verbeteren omdat de provincie hier een regionaal bedrijventerrein van wil maken. Het parkeren van vrachtoertuigen op het bedrijventerrein is een probleem. Er zijn te weinig parkeerplaatsen.

Aantal opmerkingen van algemene aard

- De onderhoudstoestand van 9 stalen bruggen over Amsterdam – Rijnkanaal → De onderhoudstoestand is slecht. Dit betekent dat in de toekomst asdrukbeperkingen voor het vrachtverkeer van kracht kunnen zijn. Dit heeft nadelige gevolgen voor het vrachtverkeer naar de stad.
- Doortrekken NRU → De NRU zou doorgetrokken moeten worden van de A2 naar de A12. Op die manier verbetert de ontsluiting en ontstaan er meer alternatieven voor het vracht- en personenverkeer indien er zich congestie voordoet op de A12 of A2.
- Slechte ontsluiting Papendorp

- RO-beleid gemeenten doorkruist Multi-modale concepten provincie → Bij de doorverkoop van kavels bestemd voor havengebonden bedrijvigheid (ontwikkeld met steun Provincie) weet je niet of er wel de juiste bedrijven voor terug komen
- Samenwerking bedrijven stimuleren → De gemeente constateert dat er nauwelijks samenwerking is tussen bedrijven onderling op logistiek gebied. Gezamenlijk gebruik van transportmiddelen en opslagruimten kan veel verkeersbewegingen reduceren. De vraag is hoe de overheid dit kan afdwingen.
- Mobiliteitsmanager → Een proef in Den Haag laat zien dat het werken met een Mobiliteitsmanager een succes is. Zorg er echter wel voor dat deze een mandaat heeft.
- Betaald rijden → Het oplossend vermogen van betaald rijden (en dan met name de gedifferentieerde heffing) wordt groot beschouwd bij het oplossen van de congestieproblematiek.

Workshop deelnemers (d.d. 8 december 2003)

- Henk Visbeek (RWS-DUT)
- Herman v.d. Wilt (BRU)
- Anja van Soelen (Provincie Utrecht)
- Randy de Jongh (EVO)
- Mark Degenkamp (Gemeente Utrecht)
- Jans Zwiers (DHV)
- Jeroen Wiercx (DHV)

Geïnterviewden

- Dhr.Pouw (gelijknamig bedrijf; 24 november 2003)
- Dhr.Loeve en dhr Berculo (KvK; 26 november 2003)
- Dhr.Kuijjer (Abbink van der Lee; 20 november 2003)
- Dhr.Bruggink (Hydron; 20 november 2003)

Dhr.Rijnders (KvK), dhr Van den Brink (VNO/NCW) en dhr Van Roy (BRU); 27 november 2003.

BIJLAGE 2 Overzicht gesprekken

In de inventarisatiefase hebben gesprekken plaatsgevonden met beleidsmedewerkers van de Provincie en in de regio. In onderstaand overzicht staan de gesprekspartners vermeld.

Jan Tjarks	TLN
Henk Visbeek	RWS Directie Utrecht
Etienne Blokker	Provincie Utrecht MSM/WEM
Herman van der Wilt + Marieke FLeer	BRU
Hans van Rooijen	Provincie Utrecht VPO/WVV
Willem vd Kant	Provincie Utrecht RSO
Michel Bergshoef	Provincie Utrecht DER
Jorrit Immerzeel	Provincie Utrecht VBV
Ben Beving + Mariéle van Luyt	Gemeente Woerden

BIJLAGE 3 Meerjarenprogramma GOVERA 2005-2007

In deze bijlage vindt u een overzicht van de 4 sporen van Govera met de daarbij geplande projecten.

Logistieke concepten

- Flownet
- Stimuleringsprogramma vaarwegen
- Transportefficiency binnenvaart
- Bouwlogistiek
- Goederenvervoermanagement
- Spooroptie

Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad

- Kaartbeeld Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad (KGR)
- Unimodale en multimodale knooppunten en laad en loswallen
- Interne kwaliteitscriteria, knelpunten en mogelijke oplossingen
- Omgevingscriteria, knelpunten en mogelijke oplossingen
- Kwaliteitsnet Goederenvervoer op grootstedelijke schaal (4x)
- Vaststellen KGR
- Mobiliteitstoets te ontwikkelen knooppunten
- Realisatie Multimodale Knooppunten
- Benutten Infrastructuur
- Voorkeursroutes vervoer gevaarlijke stoffen versus KGR

Stedelijke concepten

- Pilot Stedinet
- Uitwerking straatmanagement
- Samenwerking Stadsbox
- Bevoorradingsprofielen
- Regulering stedelijke distributie
- Goederenuitleverpunten (GUP)
- Ontwikkeling Logistiek Stadspark (LSP)
- Impact technologische ontwikkelingen op stedelijke distributie (vervolg Homenet)

Agrologistiek

- Concentratie groente/fruit zuidzijde Maas
- Migratie groente/fruit, effecten Westland
- Agrologistiek en tijdkritische goederen A4 zone / Schiphol
- Bundeling productie Agri Westpoort
- Samenhang tussen Greenports en Mainports
- Ontsluiting huidig Agrocluster
- Invloed technologische ontwikkelingen
- Effecten schaalvergroting op Agrologistiek
- Aantakken nieuwe tuinbouwgebieden.

BIJLAGE 4 Deelnemers workshops

Workshop 1

Marcel Bergshoef:	EZ aandachtsgebied Goederenvervoer
Hans van Rooijen:	
Irene Platjé:	Externe veiligheid
Jorrit Immerzeel:	Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, aandachtsgebied Goederenvervoer en GOVERA
Peter van den Broek:	Milieu, duurzaam ondernemen
Pieter Tanja:	DHV
Jeroen Wiercx	DHV

Workshop 2

Jorrit Immerzeel	Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer, aandachtsgebied Goederenvervoer en GOVERA
Hans van Rooijen	Dienst Wegen, verkeer Vervoer 'tellen en modellen'
Christel van Grinsven	EZ aandachtsgebied Goederenvervoer
Klaas Meester	Sector RSO (Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling), sector MST (Strategie) , dienst WEM (Water en Milieu)
Frank Bles	
Irene Platjé	Externe veiligheid
Jeroen Wiercx	DHV
Hans Marinus	DHV