



Beter goed(eren) vervoer!

Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland





Beter goed(eren) vervoer!

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe hebben vastgesteld welke kant ze de komende jaren met het goederenvervoer op willen. Om de regio voldoende economische kansen te geven moet er tot 2020 meer dan de helft goederen méér vervoerd kunnen worden, rekenden de economen uit. Hoe maak je zo'n groei mogelijk? En hoe houd je daarbij voldoende rekening met het milieu en leefklimaat? Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, waarbinnen de drie provincies nauw samenwerken, heeft de Regiovisie Goederenvervoer opgesteld met nieuw beleid en concrete acties. Hoe maak je Noord-Nederland beter bereikbaar voor het goederenvervoer? Op welke vorm van goederenvervoer zet je in? Zijn er méér vormen mogelijk dan alleen wegverkeer? Hoe krijg je binnen de regio beter bereikbare economische kernzones? Hoe maak je de binnensteden beter toegankelijk voor het goederenvervoer? Op deze vragen geeft de Regiovisie antwoord en komt het bijbehorende Actieplan met een serie acties voor de komende jaren.

De drie noordelijke provincies zijn zich er erg goed van bewust dat de beleidsvoornemens in deze Regiovisie méér zijn dan overheidsplannen. Als we in Noord-Nederland meer economische groei willen, dan zullen we de knelpunten samen moeten aanpakken. Dit vraagt de inzet van iedereen: niet alleen van regionale en lokale overheden, maar nadrukkelijk ook van het noordelijke bedrijfsleven en de betrokken belangenorganisaties. De bereikbaarheid van Noord-Nederland op een duurzame en veilige wijze vergroten wordt de komende jaren dé uitdaging voor iedereen die bij het goederenvervoer betrokken is.

Op naar een beter goed(eren) vervoer!

Regionale samenwerking

Tot voor enkele jaren was goederenvervoerbeleid vooral een zaak van de rijksoverheid, maar inmiddels geldt het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en een groot deel van de uitvoerende verantwoordelijkheid komt bij de regionale overheden te liggen. Deze eerste Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland laat zien hoe Groningen, Fryslân en Drenthe tegen de toekomst van het goederenvervoer aankijken en welk beleid zij de komende jaren willen voeren. Daarbij is niet alleen gewerkt vanuit het perspectief van verkeer en vervoer. De visie benadrukt ook de economische en ruimtelijke ordeningsaspecten.

Breed gedragen visie

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland werkte bij het opstellen van de Regiovisie samen met Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland. Er was nauw overleg met vertegenwoordigers van regionale en lokale overheden, het noordelijke bedrijfsleven en de verschillende belangenorganisaties. Al werkende ontstond zo een breed gedragen visie op het regionale goederenvervoer. Op basis van de hoofdlijnen van de Regiovisie is het Actieplan Goederenvervoer Noord-Nederland opgesteld met een actieprogramma voor de komende jaren.



Toekomst goederenvervoer Noord-Nederland

Goederenvervoer is van levensbelang voor de regionale ontwikkeling. De economie van Noord-Nederland staat of valt bij goed georganiseerd goederenvervoer. Economische groei betekent meer productie, meer consumptie en dus meer goederenvervoer.

In het jaar 2000 werd in Noord-Nederland maar liefst zo'n 100 miljoen ton aan goederen vervoerd. Hiervan bleef ruim 40 miljoen ton binnen de regio, ongeveer evenveel kwam uit de rest van het land of ging er naartoe en voor bijna 20 miljoen ton ging het om internationaal transport van en naar het Noorden. Voor het allergrootste deel werden deze goederen over de weg vervoerd, zeker als het om het vervoer binnen de regio en het binnenlands vervoer ging. Wat dat laatste betreft, is er ook een behoorlijke rol weggelegd voor de binnenvaart, terwijl de haven van Harlingen en de Eemshavens een enigszins bescheiden rol spelen bij de import en export van goederen. Het vervoer per spoor is in Noord-Nederland beperkt en blijft achter bij de andere vervoerssoorten.



Groei goederenvervoer

Uit de prognoses tot 2020 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat het goederenvervoer in Noord-Nederland flink zal groeien. De cijfers gaan niet alleen uit van een verdere groei van de economie, maar daarnaast zijn er ook bedrijfseconomische ontwikkelingen die voor extra groei zullen zorgen.

- Internationale schaalvergroting zorgt ervoor dat de productie van goederen steeds meer geconcentreerd wordt op die plaats waar dat bedrijfseconomisch het meest lucratief is. Gevolg is wel dat goederen over steeds grotere afstanden moeten worden vervoerd. Bovendien zullen goederen tijdens het productieproces tussen productielocaties moeten worden verplaatst. Economen hebben het hier over 'een toename van het vervoer per eenheid product'.
- Door snelle wisselingen in productspecificaties en hoge kosten van opslag hebben bedrijven de neiging zelf steeds minder voorraden aan te houden. Uiteraard heeft dit ingrijpende gevolgen voor het logistieke proces. Verhoging van de leveringsfrequentie en verlaging van de bestelgrootte zorgen samen voor een toename van het goederenvervoer.





Prognoses

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat gaat ervan uit dat het goederenvervoer in Noord-Nederland tot 2020 bij ongewijzigd beleid maar liefst 48 procent zal stijgen. Wegtransport en binnenvaart zullen de komende jaren de grootste groeiers zijn.

	2000 miljoen ton/jaar	2020 miljoen ton/jaar	groei procent
Wegtransport	80,4	120,0	49
Binnenvaart	15,6	25,0	60
Zeevaart	3,8	4,3	12
Spoor	3,2	3,8	18
Totaal	103,0	153,0	48

Beleid goederenvervoer Noord-Nederland

De Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland heeft consequenties voor het beleid van provincies en gemeenten op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer én milieu. Door steeds rekening te houden met het goederenvervoer op deze verschillende terreinen kan het goederenvervoerbeleid effectiever worden en zal het tot meer resultaten leiden.

Uitgangspunt van het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland is dat de verwachte groei van het goederenvervoer mogelijk gemaakt moet worden, mits de negatieve maatschappelijke gevolgen van deze groei binnen de gestelde normen blijven.

De Regiovisie geeft de volgende algemene doelstelling:

Het regionaal goederenvervoerbeleid voor Noord-Nederland dient op een duurzame en veilige wijze de bereikbaarheid van en binnen het Noorden voor het goederenvervoer te vergroten en op deze wijze een verdere economische ontwikkeling van het Noorden te faciliteren.



Economische ontwikkeling en bereikbaarheid



Betere bereikbaarheid en grotere beschikbaarheid van logistieke diensten helpen het regionaal vestigingsklimaat te versterken, waardoor bestaande economische activiteiten beter verankerd worden in Noord-Nederland. Ook zullen ze de aantrekkingskracht van de regio voor nieuwe investeringen vergroten.

De Regiovisie stelt zich op het standpunt dat regionaal goederenvervoer moet bijdragen aan:

- het verbeteren van de vestigingsvoorwaarden voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid in de vijf kernzones in Noord-Nederland
- het verbeteren van de kwaliteit van de marktsector in Noord-Nederland
- het optimaliseren van de internationale transport-assen en het verbeteren van de bereikbaarheid van de kernzones

Het regionale goederenvervoerbeleid moet bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Noord-Nederland en binnen de regio. Dat geldt niet alleen voor het wegtransport, maar ook voor de bereikbaarheid via binnenvaart, zeevaart en spoor.

Veiligheid en milieu

Het goederenvervoerbeleid moet de verkeersveiligheid in de regio helpen verbeteren. Zo wil de Regiovisie met een serie maatregelen helpen om ook in Noord-Nederland de landelijke doelstellingen van een belangrijke daling van de aantallen verkeersdoden en ziekenhuisslachtoffers te realiseren. Verder moet het regionale beleid de leefbaarheid helpen verbeteren.



Hoofdlijnen

In overleg met vertegenwoordigers van de noordelijke overheden en het noordelijk bedrijfsleven zijn zes hoofdlijnen uitgestippeld waarlangs het regionaal goederenvervoerbeleid zich de komende jaren zal moeten ontwikkelen:

- 1 ontwikkelen van een duurzaam bovenregionaal locatiebeleid**
- 2 uitbouwen van logistieke en infrastructurele netwerken**
- 3 stimuleren van modal shift, transportefficiency en transportbesparing**
- 4 verbeteren van de regionale bereikbaarheid**
- 5 verbeteren van de verkeersveiligheid en de externe veiligheid**
- 6 versterken van de transportsector in Noord-Nederland**

Op de volgende pagina's vindt u deze zes hoofdlijnen verder uitgewerkt.



1 Bovenregionaal locatiebeleid – goederenvervoer en ruimtelijke ordening

Om Noord-Nederland voldoende armslag voor economische ontwikkeling te bieden moet alles op alles worden gezet het juiste bedrijf op de juiste plaats te krijgen. De regionale overheden zullen gericht locatiebeleid moeten voeren om dat te bereiken.

- De zogeheten natte kavels (vestigingsmogelijkheden aan vaarwegen en havens) moeten gereserveerd worden voor die bedrijven die zo'n aansluiting nodig hebben. De Regiovisie vindt dat er een actief acquisitiebeleid voor deze kavels moet komen.
- Logistieke dienstverleners en verladers met omvangrijke goederenstromen moeten zich in de nabijheid van logistieke knooppunten vestigen.
- De aard en omvang van de aan- en afvoer van goederen moet volgens de Regiovisie een prominente rol gaan spelen bij de afwegingen voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen.
- De Regiovisie zegt dat de ruimte die nodig is voor toekomstige logistieke bedrijvigheid, uitsluitend gereserveerd wordt in de logistieke knooppunten in de economische kernzones.



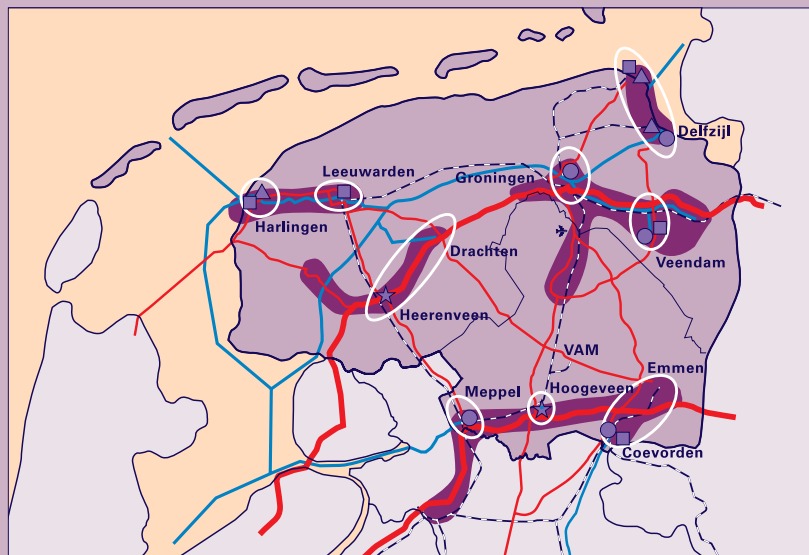
Uitbouwen netwerken



LEGENDA

-  Container terminal/ROC binnenvaart
-  Zeehaven
-  Container terminal rail
-  Concentratie logistieke centra wegtransport
-  Airport Eelde
-  Internationale transportas
-  Overige hoofdwegen
-  Spoor
-  Waterweg
-  Economische kernzone
-  Zoekgebieden logistieke activiteiten

Het goederenvervoerbeleid Noord-Nederland gaat uit van de huidige structuur van het logistieke netwerk in Noord-Nederland. De kaart laat zien waar de knooppunten liggen en hoe de verbindende hoofdinfrastructuur eruit ziet. De Regiovisie wil de kwaliteit van dit netwerk verder uitbouwen. Het zal niet worden uitgebreid met nieuwe terminals en overslagpunten elders.



- De Regiovisie vindt dat in de knooppunten een kwalitatief verantwoord aanbod van logistieke diensten aanwezig moet zijn. Op sommige locaties zullen deze faciliteiten vernieuwd of uitgebreid moeten worden. De provincies willen daarbij marktinitiatieven ondersteunen.
- Vanuit de Regiovisie zal de ontwikkeling van nieuwe knooppunten niet worden ondersteund.
- De kwaliteit van infrastructurele verbindingen naar het netwerk en binnen het netwerk moet gegarandeerd kunnen worden.

3 Modal shift, transportefficiency en transportbesparing

De afgelopen tijd zijn in Nederland met succes nieuwe instrumenten toegepast om het 'vervoersgedrag' van het bedrijfsleven te veranderen. Belangrijk bleek steeds dat er in de markt voldoende draagvlak en enthousiasme aanwezig was. Volgens de Regiovisie is dit dan ook een voorwaarde om initiatieven op dit gebied te ondersteunen.

- De Regiovisie komt tot de conclusie dat in Noord-Nederland het stimuleren van modal shift, 'het zoeken van combinatiemogelijkheden tussen vervoer over weg, water en spoor', vooral gericht moet zijn op binnenvaart als alternatief voor het wegvervoer. Ook ziet de Regiovisie kansen voor zogeheten short sea verbindingen op de route Nederland-Scandinavië en naar de Baltische Staten. Voor het vervoer per spoor wordt uitsluitend ingezet op het bestaande vervoer van zeecontainers en het chemicaliënvervoer.
- Transportbesparing bereik je door productieactiviteiten te verplaatsen of met productaanpassingen die de noodzakelijke transportactiviteiten verminderen. De Regiovisie wil met het regionale locatiebeleid een bijdrage leveren aan het landelijke Programma Transportbesparing.
- Transportefficiency vindt de Regiovisie vooral een zaak voor de verladers en vervoerders in Noord-Nederland. De Regiovisie is ervan overtuigd dat de sector door nog beter te plannen en efficiënter te vervoeren heel wat voertuigkilometers kan besparen. Waar nodig wil men het bedrijfsleven ondersteunen om deze efficiencyverbetering in de praktijk te realiseren.



Regionale bereikbaarheid



De bereikbaarheid van Noord-Nederland en binnen de regio is van levensbelang voor de noordelijke economie. De economische kernzones en de binnensteden moeten goed bereikbaar zijn voor het vrachtverkeer. Hetzelfde geldt voor het landelijk gebied dat met zijn belangrijke agrarische productiefunctie ook van groot economisch belang is.

- Maatregelen om de bereikbaarheid te optimaliseren hebben in eerste instantie betrekking op het aansluiten van de infrastructuur op het (inter)nationale logistieke netwerk. De knelpunten in het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland zullen moeten worden weggewerkt. Voor het wegverkeer gaat het bijvoorbeeld om de A28 tussen Zwolle en Meppel, de A6/A7 bij Joure en Heerenveen en de fileproblematiek rondom Groningen en Leeuwarden. Knelpunten in het vaarwegennet zijn Lemmer-Delfzijl, het Meppelerdiep en het kanaal Almelo-Coevorden. De noordelijke zeehavens en de railterminals Coevorden en Veendam zijn beperkt ontsloten door spoor. De drie provincies horen graag van het bedrijfsleven welke knelpunten zij ervaart.
- Bij de regionale bereikbaarheid ligt de prioriteit bij het optimaal benutten van de huidige infrastructuur. Daar waar dat met benuttingsmaatregelen onvoldoende lukt, moet er volgens de Regiovisie nieuwe infrastructuur komen om de knelpunten op te lossen.
- Maatregelen om de bereikbaarheid van de binnensteden in Noord-Nederland te verbeteren moeten worden gestimuleerd. Het gaat hier met name om afspraken over laad- en lostijden en het parkeren van bestelwagens.

5 Verkeersveiligheid en externe veiligheid

Verkeersveiligheidsmaatregelen moeten ervoor zorgen dat ook in Noord-Nederland het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van het goederenvervoer de komende jaren drastisch gaat dalen. Daarnaast zal er ook van de andere beleidshoofdpijnen van de Regiovisie een positieve invloed op de veiligheid van het goederenvervoer moeten uitgaan. Zo kan het locatiebeleid een bijdrage leveren door bij de ontsluiting van een terrein de verkeersveiligheid van het begin af mee te nemen. Hetzelfde geldt voor het in de plannen opnemen van maatregelen voor de externe veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

- De nieuwste rijksdoelstellingen om het aantal verkeersdoden en ziekenhuis-slachtoffers verder terug te dringen zullen in de Regiovisie moeten worden vertaald in regionale doelstellingen en specifieke maatregelen voor het goederenvervoer. Bij de keuze van maatregelen die de verkeersveiligheid van het wegtransport moeten verbeteren, zal het accent vooral liggen op die maatregelen die de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom aanpakken.
- De Regiovisie wijst op het belang van acties om iets te doen aan de onveiligheid als gevolg van de toenemende inzet van bestelbusjes. Ook wil men nieuwe acties om specifiek het rijgedrag van deze groep bestuurders te verbeteren.
- In Noord-Nederland maakt het goederenvervoer intensief gebruik van enkelbaanswegen als de N31, N33, N34 en N381. Door de beperkte capaciteit van deze wegen leidt dit weggebruik regelmatig tot verkeersonveilige situaties en zorgt het voor relatief veel ongelukken. De Regiovisie vindt dat de verkeersveiligheid op deze wegen prioriteit moet hebben binnen het goederenvervoerbeleid.
- De provincies werken met zogeheten risicokaarten waarop opslagpunten en transportroutes voor gevaarlijke stoffen staan. De Regiovisie geeft aan dat deze risicokaarten een belangrijk uitgangspunt moeten zijn bij het opstellen en uitvoeren van locatiebeleid.



Versterken transportsector Noord-Nederland

Ruim 210 duizend mensen werken in Noord-Nederland in de zogeheten transportgebonden werkgelegenheid. Van hen zijn er ruim 30 duizend actief in de sector vervoer en communicatie. Noord-Nederland wil behoud en versterking van de werkgelegenheid in deze sector. Ook de Regiovisie komt met gericht beleid om deze bedrijvigheid te ondersteunen.

- De Regiovisie zet niet primair in op het aantrekken van nieuwe transportondernemingen. Eerder zou men zich erop moeten toeleggen om bestaande bedrijven in de logistieke sector in staat te stellen nieuwe activiteiten met een hogere toegevoegde waarde te ontplooiën. Als hierover ideeën zijn bij het bedrijfsleven, dan is het zinvol met één van de provincies contact op te nemen.
- Om de marktpositie van de bestaande bedrijvigheid te versterken zullen kennisuitwisseling en samenwerking binnen de sector en met de kennisinstellingen in Noord-Nederland optimaal moeten zijn. De Regiovisie denkt daarbij met name aan nieuwe ontwikkelingen op het gebied van modal shift, transportefficiency en transportbesparing.
- Structuurversterkende projecten binnen de transportsector in Noord-Nederland zullen zich met name moeten richten op het versterken van de zogeheten Noordelijke Ontwikkelingsas richting Randstad/Rotterdam en Noord-Duitsland/Scandinavië.



Deze brochure is een samenvatting van de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland en beperkt zich dus tot hoofdlijnen van het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland. De concrete acties op basis van de Regiovisie worden jaarlijks in het Actieplan goederenvervoer Noord-Nederland vastgesteld. U vindt ze op het inlegvel achterin deze brochure. Elk jaar verschijnt een nieuw inlegvel met de acties voor dat jaar.

Als u meer informatie wilt, adviseren we u de tekst van de Regiovisie en het Actieplan zelf erop na te slaan. U kunt dit materiaal aanvragen bij de secretariaten van Verkeer & Vervoer: Provincie Drenthe (0592) 36 57 22, provincie Fryslân (058) 29 25 634, provincie Groningen (050) 31 64 671. Hier kunt u ook terecht voor vragen en suggesties.

Ook is de inhoud van beide rapporten op internet te raadplegen op het adres www.snnonline.nl.

Colofon

uitgave

Samenwerkingsverband Noord-Nederland

e-mail info@snnonline.nl

internet www.snnonline.nl

redactie en productie

Stafgroep Communicatie, provincie Drenthe

Werkgroep Goederenvervoer Noord-Nederland

teksten

Bertus Boivin (Boivin Tekstproducties, Assen)

fotografie

Willem Jan Kleppe, Archief provincie Drenthe

vormgeving en prepress

Docucentrum, provincie Drenthe

druk

Van Gorcum, Assen

mei 2004



