

10 GOEDERENVERVOER

Het meeste goederenvervoer in de regio is doorgaand verkeer. Daar is dus niet veel regionaal beleid op te maken. Driekwart van het goederenvervoer gaat over de weg. Vaak komt dat vrachtverkeer in de file te staan en in de toekomst wordt dat alleen maar vaker.

Het BRU pleit voor een evenwichtige benadering van het goederenvervoer, waarbij de maatschappelijke en economische betekenis van goederenvervoer meer erkenning krijgt en de hinder en overlast worden beperkt. Dat wil zeggen dat gestreefd wordt naar verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en naar beperking van de groei van het beslag op de wegcapaciteit door het goederenvervoer.

Het BRU streeft naar een pragmatische aanpak en richt zich daarbij op maatregelen als betalend rijden, ontwikkeling van logistieke routes, bevordering van vervoer over water en bevordering van systemen voor efficiënte bevoorrading. Het BRU gaat onderzoek doen naar de voor het goederenvervoer onveilige situaties op de weg.

10.1 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 overschaduw. 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.

10.1.1 DOORGAAND GOEDERENVERVOER

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):

Omvang goederenstromen	
Doorvoer	69%
Intern	5%
Uitvoer	12%
Invoer	15%

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

10.1.2 GOEDERENVERVOER 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 goederenvervoerstream 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 10.1. Procentuele verdeling van het goederenvervoer in de provincie Utrecht in 1998, weergegeven in tonnage.

Goederenvervoer binnen de regio Utrecht betreft vaak pakket- en expresvervoer, serviceverkeer, bouwverkeer, verkeer tussen bedrijventerreinen en stadsdistributie. Maar ook bevoorrading van (kern)winkelgebieden, kantoorcomplexen, congressentra en evenementen. Uit maatschappelijk oogpunt bezien zijn dit allemaal belangrijke goederenstromen.

10.1.3 VRACHTAUTO'S 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 4 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.

10.1.4 VRACHTAUTO'S 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 vrachtauto's. Hiervan hebben er vijf betrekking op een ongeval met een vrachtauto. Drie van de slachtoffers reden op een brom- of snorfiets.

10.1.5 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 voorzichtig te worden omgegaan. Wat regio en gemeenten in dit kader kunnen doen, is het onderling afstemmen van de routes voor gevaarlijke stoffen. De provincie heeft inmiddels het initiatief genomen om te komen tot afstemming over de routes van gevaarlijke stoffen. Het BRU is, indien gewenst, bereid hieraan mee te werken.

10.1.6 DE GROEI VAN HET GOEDERENVERVOER

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)

10.2 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.



10.1 GOEDERENVERVOER OVER DE WEG (BESTAANDE SITUATIE)

- | | |
|---|--|
|  autosnelweg |  industrie/logistiek |
|  weg, veel gebruikt door goederenvervoer |  winkelcentrum |
|  weg met goederenvervoer buiten de regio |  kantoren/onderwijs |

10.3 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):

- ◆ Betalend rijden.
- ◆ Logistieke routes.
- ◆ Vervoer over water en per trein.
- ◆ Efficiënte bevoorrading.
- ◆ Veiligheid en leefbaarheid.

10.3.1 BETALEND RIJDEN

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

10.3.2 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.

De beschikbare ruimte moet goed worden gebruikt. Daarom is het redelijk om na te gaan of busbanen ook gebruikt kunnen worden voor het vrachtverkeer, zeker als deze busbanen maar beperkt worden gebruikt. Voorwaarde is wel dat de bus er nauwelijks nadeel van ondervindt en de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

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.

10.3.3 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.

Voor het vervoer over water in de Utrechtse regio neemt het multimodale distributieknooppunt Lage Weide een centrale plaats in. Hier kunnen goederen via het water worden aan- en afgevoerd en vervolgens worden overgeladen op een vrachtwagen. Momenteel wordt onderzocht of er ruimte is voor een tweede multimodale overslagfaciliteit.



10.3.4 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 Homenet (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 veel 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 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.

10.3.5 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.

