



GOEDERENVERVOER 2019-2023





INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	4
Programma in het kort	4
Basis voor dit programma	4
Context	5
1 WAAROM?	6
Ambitie	8
Opgave	9
- Goederenvervoer over de weg	10
- Goederenvervoer over het water	12
- Goederenvervoer over het spoor	15
Conclusie	17
2. WAT?	18
Aanpak	18
Rollen provincie	18
Actielijnen	19
- Actielijn 1 doorontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer	19
- Actielijn 2 monitoren externe veiligheid	22
- Actielijn 3 verduurzamen goederenvervoer	23
- Sub-actielijn 3b verduurzamen goederenstromen provinciale organisatie	25
- Rollen per actielijn	28
3. HOE?	29
Resultaat	30
Financiën	31
Programmateam	32
Monitoring en evaluatie	32
- Programma-indicatoren	32
- Procesindicatoren	32



INLEIDING

Per jaar gaat er ongeveer 200 miljoen ton aan goederen in, naar en door de provincie Utrecht: 58% over de weg (per vrachtauto), 40% over het water (per binnenschip) en 2% over het spoor (per trein). Dit goederenvervoer is onlosmakelijk verbonden met en onderdeel van de economische topregio Utrecht. Dat is de positieve kant van het verhaal: goederenvervoer draagt bij aan een sterke economie. De negatieve kant is dat goederenvervoer lawaai, vervuiling en overlast veroorzaakt. Het is de rol van ons - als bestuur van de provincie Utrecht - om beide kanten van het verhaal mee te nemen in ons beleid. Enerzijds het goederenvervoer goed regelen om de economische ontwikkeling te ondersteunen en anderzijds de negatieve effecten van goederenvervoer op de kwaliteit van de leefomgeving beperken. We hebben de grootste knelpunten in de doorstroming van het goederenvervoer op de wegen opgelost. Nu moeten we ervoor zorgen dat er geen nieuwe knelpunten ontstaan en onze ambities op het gebied van schone lucht en het klimaat realiseren.

PROGRAMMA IN HET KORT

Dit uitvoeringsprogramma gaat over het goederenvervoer over de weg, het spoor en over het water. We houden daarbij rekening met de twee genoemde aspecten: ontwikkelen van de economie in de provincie en beperken van de negatieve gevolgen voor de leefomgeving. Het beleidsonderdeel goederenvervoer is nieuw voor ons en nog relatief klein. We gaan het kwaliteitsnet goederenvervoer verder ontwikkelen en gemeenten en marktpartijen, ondersteunen door kennis over goederenvervoer te ontwikkelen en te delen. Wij analyseren de externe veiligheid rondom auto-, spoor- en waterwegen. We willen daarnaast het goederenvervoer verduurzamen door onder meer de realisatie van clean energy hubs langs de goederencorridors in de provincie te faciliteren én door als provinciale organisatie het goede voorbeeld te geven.

BASIS VOOR DIT PROGRAMMA

Aan dit programma liggen de volgende elementen ten grondslag:

- Ons mobiliteitsprogramma 2019-2023. Het mobiliteitsprogramma geeft de kaders voor het realiseren van doorstroming en veiligheid op de weg en het in stand houden van binnenhavens en overslaglocaties;
- De green deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens en de green deal Duurzaam GWW (grond-, weg- en waterbouw) 2.0 die de provincie Utrecht heeft ondertekend;
- Ons coalitieakkoord 2019-2023 'Nieuwe Energie voor Utrecht'. Op grond van dit akkoord hebben wij een rol bij het uitvoeren van de afspraken uit het Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord;
- Het beleid van de rijksoverheid. Dit beleid is gericht op efficiënter goederenvervoer, duurzamer goederenvervoer (door een modal shift, dat wil zeggen: veranderen van vervoerswijze) en minder goederenvervoer over de weg. Wij dragen ons steentje hieraan bij.

CONTEXT

De markt voor goederenvervoer en logistiek is een internationale en zeer concurrerende markt, waarin verschillende partijen een rol spelen. De verladers (de partijen die goederen vervoerd willen hebben) selecteren in het algemeen hun logistieke partners op basis van de prijs en de snelheid van het vervoer. Sommige bedrijven houden het vervoer van goederen in eigen hand, dit zijn de zogenaamde eigen vervoerders. Daarnaast zijn er expediteurs en distributeurs die diensten aanbieden in de bemiddeling tussen verlader en vervoerder, in de afhandeling van administratieve verplichtingen (onder meer voor de douane), in tijdelijke opslag en in overslag. Vervoerders en verladers worden vertegenwoordigd door organisaties zoals TLN (Transport en logistiek Nederland), Evofenedex, KNV, Koninklijke BLN-Schuttevaer en Railgood.

De rijksoverheid beheert de hoofdtransport-assen in Utrecht. Alle provinciale wegen zijn toegankelijk voor vrachtverkeer. Wij zijn als bestuur van de provincie Utrecht verantwoordelijk voor het beheer van twee vaarwegen die van belang zijn voor de beroepsvaart: de Eem en het Merwedekanaal. De Eem begint in Amersfoort, heeft een lengte van ongeveer achttien kilometer en stroomt uit in het Eemmeer. Het Merwedekanaal verbindt het Amsterdam-Rijnkanaal met de Boven-Merwede ten zuiden van Gorinchem. Het Merwedekanaal ligt slechts voor een deel in de provincie Utrecht. Op het moment van schrijven voert de provincie Zuid-Holland (in opdracht van ons) het beheer over dit deel van het Merwedekanaal.

In de provincie Utrecht bestaat het (hoofd)vaarwegennet voor goederenvervoer uit de volgende wateren:

- Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) (Cemtklasse 2 Vlb¹);
- Lekkanaal (Cemtklasse VIa);
- Merwedekanaal (Cemtklasse IV);
- Nederrijn-Lek (Cemtklasse Va-VIa);
- Eem (Cemtklasse III)¹;
- Amstel (Cemtklasse II);
- Linge (Cemtklasse II).

¹ Cemtklasse = indeling bepaald door Conference Europeenne des Ministres de Transports.

² De Eem en Amstel laten minder grote schepen toe, maar zijn belangrijk voor de ontsluiting van enkele regio's over het water.



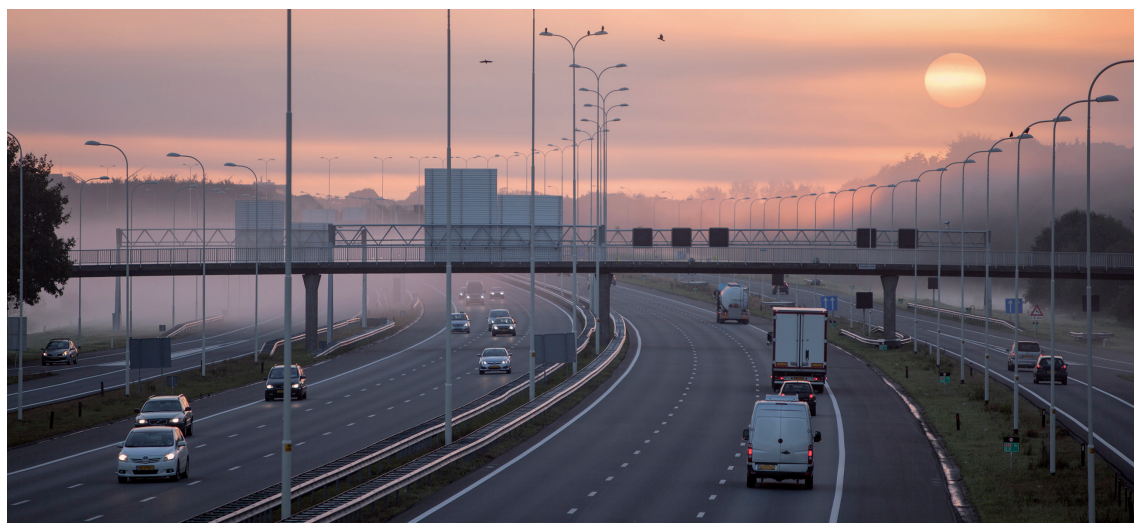
Aan dit hoofdvaarwegennet liggen de volgende, belangrijke en minder belangrijke, knooppunten (drukke locaties of trajecten op de vaarweg waar sprake kan zijn van een verkeersonveilige situatie):

- Utrecht, Lage Weide (Amsterdam-Rijnkanaal);
- Nieuwegein, 't Klooster (Lekkanaal/Amsterdam-Rijnkanaal);
- Amersfoort/Eemnes/Baarn (Eem);
- Wijk bij Duurstede (Amsterdam-Rijnkanaal/Lek/Nederrijn);
- Rhenen/Wageningen (Nederrijn);
- De Ronde Venen (Amstel).

Gemeenten hebben een aantal taken:

- Ze zijn verantwoordelijk voor de uitgifte van terreinen voor bedrijven en havens;
- Ze zijn verantwoordelijk voor de manier waarop de distributie van goederen in de stad plaatsvindt. Ze hanteren daarvoor vaak venstertijden. Het is nodig om na te denken over maatregelen om de stadsdistributie slimmer aan te pakken;
- Ze moeten maatregelen treffen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit (via de zogenoemde zero-emissiezones).

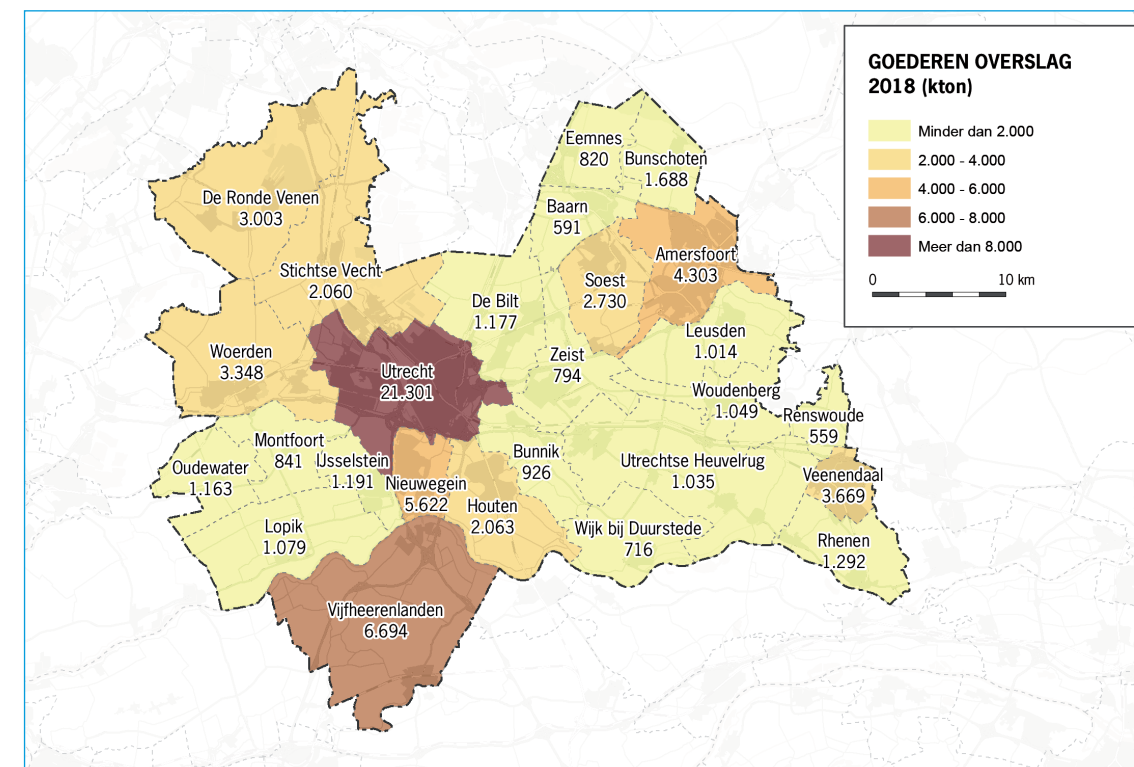
Gezien de taken van de rijksoverheid en de gemeenten is het duidelijk dat onze directe invloed op de ontwikkeling van goederenvervoer heel beperkt is. Alleen in onze rollen van (vaar)wegbeheerder en verlader kunnen we directe invloed uitoefenen. Toch zien we kansen om onze belangen te behartigen. In het volgende hoofdstuk staat hoe we dat gaan doen.



1. WAAROM?

De provincie Utrecht ligt ten eerste centraal in Nederland en ten tweede centraal tussen belangrijke havens en het internationale achterland. Dat maakt Utrecht tot een doorvoer-provincie bij uitstek. Verder kent Utrecht veel economische activiteiten, wat veel goederenvervoer met zich meebrengt.

Even wat feitjes: 70% van het goederenvervoer in Utrecht gaat door de provincie heen; de overige 30% van het goederenvervoer is direct verbonden met economische activiteiten in de provincie Utrecht: ongeveer 68% betreft import vanuit of export naar andere provincies in Nederland en 13% is import vanuit of export naar een ander land. De rest, bijna 19%, betreft transport binnen de provincie Utrecht.



Figuur 1: volume van de goederenoverslag (laden en lossen) in 2018 in de provincie Utrecht, per gemeente.

De belangrijkste goederencorridors in de provincie over de weg zijn de A2, A12, A27, A28 en A1. De belangrijkste over water zijn het Amsterdam-Rijnkanaal, het Lekkanaal en de Lek.

In de binnenhavens van de provincie Utrecht vindt veel overslag van containers en bulkgoederen plaats. Overslag houdt in dat de vracht vanaf een schip op een ander vervoermiddel (trein of vrachtauto) wordt geladen, of andersom. Zie figuur 1 voor het volume van de overslag per gemeente. Ook heeft Utrecht een belangrijke transitfunctie in het binnenvaartverkeer. Goederenvervoer per schip heeft als voordeel ten opzichte van vervoer met de vrachtauto dat schepen geen beslag leggen op de schaarse ruimte op de provinciale weg en veroorzaken daar dus ook geen opstoppingen (congestie).

AMBITIE

De provincie Utrecht is dus een belangrijke speler in de doorvoer, de overslag en de transit van goederen. Goed goederenvervoer draagt daarmee bij aan de welvaart in het hele land en in de provincie Utrecht. Het vervoeren van goederen kent ook nadelen. Het managen van het goederenvervoer heeft als doel de positieve punten te stimuleren en de negatieve effecten te beperken. De negatieve effecten van het goederenvervoer moeten we meenemen in ons beleid:

- Overlast. Vrachtauto's zorgen voor overlast door het geluid, de trillingen en de stank die zij veroorzaken. Ook stoten zij schadelijke stoffen uit. Verder parkeren chauffeurs hun vrachtauto's op plaatsen die daar niet voor zijn bestemd;
- (Externe) onveiligheid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen (door alle modaliteiten) veroorzaakt risico's voor de omgeving. Daarnaast levert het goederenvervoer over de weg en over het spoor verkeersveiligheidsrisico's op;
- Doorstromingsproblemen. Goederenvervoer vermindert door verschillende oorzaken de doorstroming op de provinciale wegen: vrachtauto's rijden minder snel dan personenauto's en zij nemen meer ruimte in beslag. Ook zorgen openstaande bruggen die vrachtschepen laten passeren voor vertragingen.

In ons coalitieakkoord 2019-2023 'Nieuwe Energie voor Utrecht' is veel oog voor duurzaamheid, zoals de volgende elementen illustreren:

- De totale CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer moet in 2023 minstens 15% lager zijn dan in 2017. Het aandeel elektrische auto's moet dan boven het landelijk gemiddelde liggen;
- We verbeteren de verkeersveiligheid op en de leefbaarheid langs de provinciale wegen die door woonkernen lopen;
- Het Rijk, het IPO, de VNG en het UvW maakten landelijke afspraken in het kader van het Klimaatakkoord. Wij vertalen deze afspraken nu via onze uitvoeringsprogramma's naar acties, zoals: zorgen voor CO₂-neutraal openbaar vervoer, duurzaam inkopen van infrastructurele werkzaamheden en duurzaam beheren en onderhouden van de infrastructuur;
- Gezondheid staat centraal in ons beleid voor de omgeving, gebiedsontwikkeling en mobiliteit. De normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor lucht en geluid zijn daarbij onze streefwaarden;
- Wij werken samen met de logistieke sector aan het stimuleren van vervoer over water. Ook stimuleren we het zoeken naar innovatieve oplossingen voor het duurzaam distribueren van goederen in de steden (stadsdistributie). Verder maken we met gemeenten afspraken om zwaar vrachtverkeer uit stads- en dorpskernen te weren.

Kortom, we hebben een taak om het goederenvervoer duurzamer te maken.

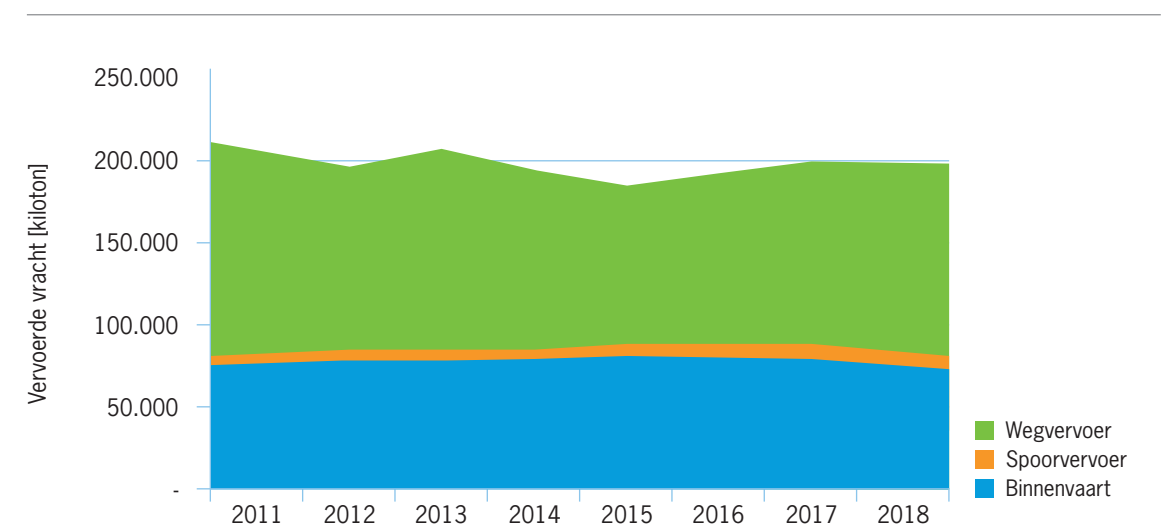
Ons doel is een duurzaam en veiliger goederenvervoer in 2028.

Ons doel is om het goederenvervoer slimmer, efficiënter en schoner te maken. Dat leidt tot minder overlast voor de omgeving, een vlottere doorstroming op provinciale wegen en schoner en efficiënter vervoer van goederen. Dus ook aandacht voor people, planet en profit. In het mobiliteitsprogramma staan twee (sub)doelen, die passen binnen de hoofddoelstelling:

1. Het nieuwe kwaliteitsnet goederenvervoer is in 2028 op orde: logistieke routes en distributietijden in de provincie Utrecht sluiten dan aan op de behoeften van vervoerders en winkeliers. Het kwaliteitsnet goederenvervoer is het netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover het goederenvervoer gaat, met een betrouwbare reistijd en zonder afbreuk te doen aan leefbaarheid en veiligheid in de omgeving.
2. We houden het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties in stand. Als er een door het bedrijfsleven gedragen plan is, bieden we ook ruimte voor capaciteitsuitbreiding.

OPGAVE

In dit gedeelte leest u de feiten over de verdeling en de aard van het goederenvervoer in de provincie Utrecht.³ De cijfers beslaan de meest recente periode (2018) of een historische reeks. Figuur 2 toont de ontwikkeling van het goederenvervoer in de provincie Utrecht in de periode 2011-2018.⁴ De figuur laat al het goederenvervoer zien: het goederenvervoer over de weg, het spoor en het water, zowel binnen, naar en vanuit als door de provincie Utrecht.



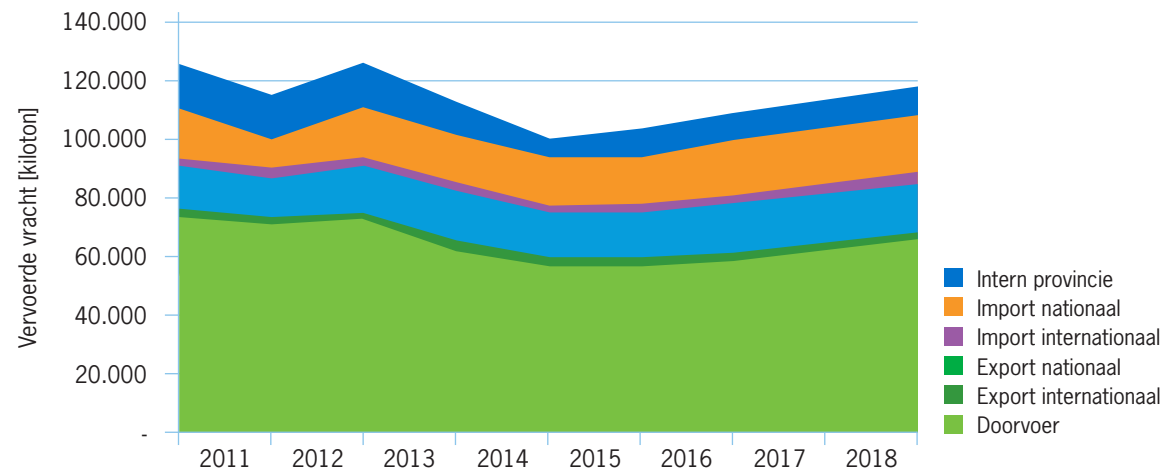
Figuur 2: ontwikkeling in het volume van het totale goederenvervoer in de provincie Utrecht.

U leest hier ook per modaliteit de voorspellingen van onderzoeksbureau Panteia voor de ontwikkeling van de volumes van het goederenvervoer tot 2050. Panteia gebruikte daarvoor het Terminalmodel (waarin ze de ontwikkeling in de volumes van het vervoer van kolen heeft aangepast). Zij nam de voorspellingen van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Plan Bureau over de welvaart en leefomgeving (WLO) als uitgangspunt. Ook maakte Panteia voor haar voorspelling gebruik van een scenario in het kader van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) voor de goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost.

³ Bron: rapport 'Cijfers over het goederenvervoer in de provincie Utrecht', Panteia, in opdracht van de provincie Utrecht, 2019.

⁴ Alle cijfers zijn samengesteld op grond van de actuele provinciegrenzen in 2019. Dat is inclusief de gemeente Vijfheerenlanden. Dat maakt het mogelijk om vooruit te kijken zonder trendbreuk, ondanks dat een klein gedeelte van het vervoer voor 2019 op papier eigenlijk in provincie Zuid-Holland plaatsvond.

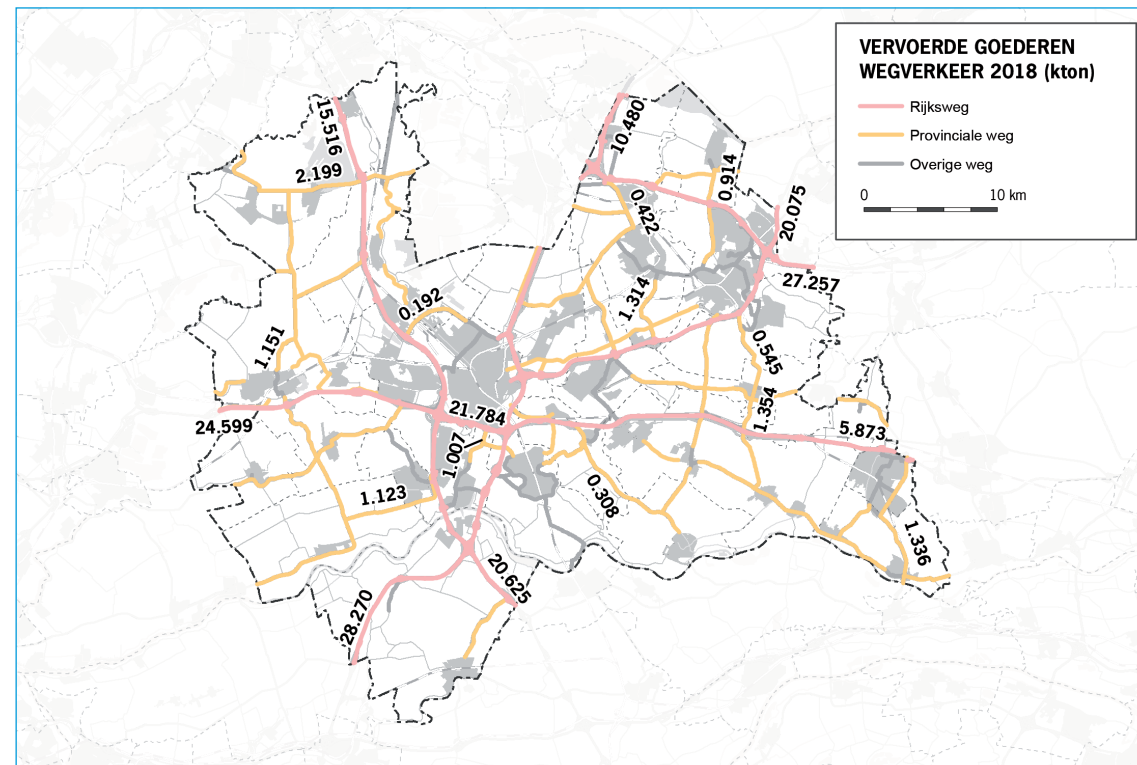
GOEDERENVERVOER OVER DE WEG



Figuur 3: ontwikkeling in het volume van het goederenvervoer over de weg in de provincie Utrecht, naar richting van het vervoer.

AANDEEL EN SOORT LADING GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Van het totale goederenvervoer in de provincie Utrecht vindt 58% plaats over de weg, 55% daarvan is doorvoer. Van het goederenverkeer over de weg met een economische binding in Utrecht (de resterende 45%) is 12% internationaal transport, 68% nationaal transport en 20% intraprovinciaal transport. Zie figuur 3.



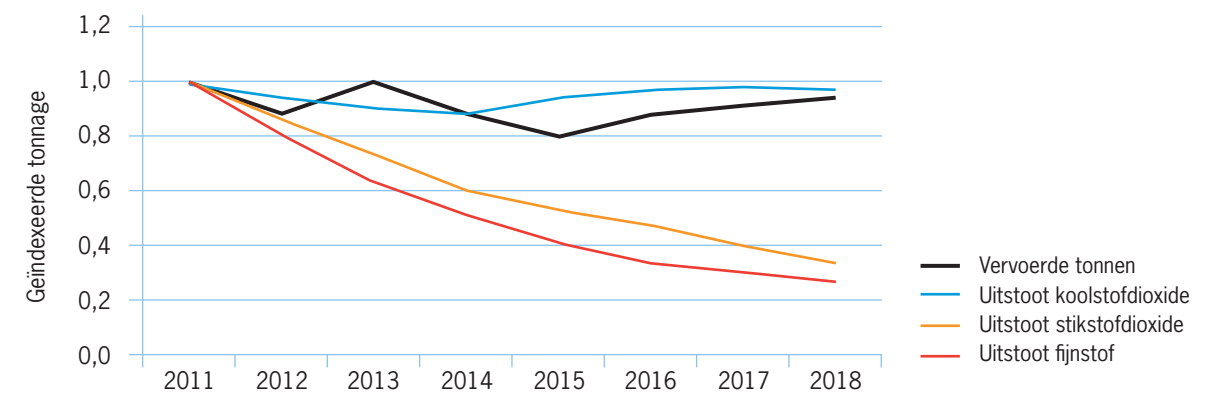
Figuur 4: volume van de vervoerde lading over de hoofdwegen in de provincie Utrecht in 2018.

De lading van het nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg van en naar de provincie Utrecht betreft voornamelijk de categorieën 'voertuigen, machines en overige goederen', 'ruwe mineralen en bouwmaterialen' en 'andere voedingsproducten en veevoeder'. Intern in de provincie Utrecht vervoerde goederen zijn voornamelijk 'ruwe mineralen en bouwmaterialen', 'voertuigen, machines en overige goederen' en 'chemische producten'. In figuur 4 staat afgebeeld over welke (hoofd)wegen en in welke volumes dit transport plaatsvindt.

UITSTOOT GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Figuur 5 toont de uitstoot van schadelijke stoffen en vervoerde tonnen voor het goederenvervoer over de weg in Utrecht, geïndexeerd op 2011. Te zien is dat de uitstoot van voornamelijk stikstofoxiden en fijnstof enorm gedaald is. Dit is voornamelijk het gevolg van verschooning en verjonging van het wagenpark. We lichten de grote lijnen uit de figuur voor het goederenvervoer over de weg toe:

- in 2018 bedroeg de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) 526 kiloton, tegenover 544 kiloton in 2011;
- in 2018 bedroeg de uitstoot van stikstofoxiden 0,8 kiloton, tegenover 2,5 kiloton in 2011;
- in 2018 bedroeg het aandeel in de uitstoot van stikstofoxiden 29%, tegenover 57% in 2011;
- in 2018 bedroeg de uitstoot van fijnstof 22 ton, tegenover 87 ton in 2011.



Figuur 5: ontwikkeling in de uitstoot en vervoerde tonnen bij het goederenvervoer over de weg in de provincie Utrecht, geïndexeerd op 2011.

VOORSPELLING VOLUME GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Volgens de voorspelling van Panteia stijgt het volume van het goederenvervoer over de weg in de provincie Utrecht van 115.325 kiloton in 2018 naar 117.183 kiloton (lage scenario) of 163.530 kiloton (hoge scenario) in 2050. Het volume van de doorvoer stijgt volgens de voorspelling van 63.671 kiloton in 2018 naar 66.886 kiloton in 2050 (lage scenario) of naar 96.331 kiloton (hoge scenario).

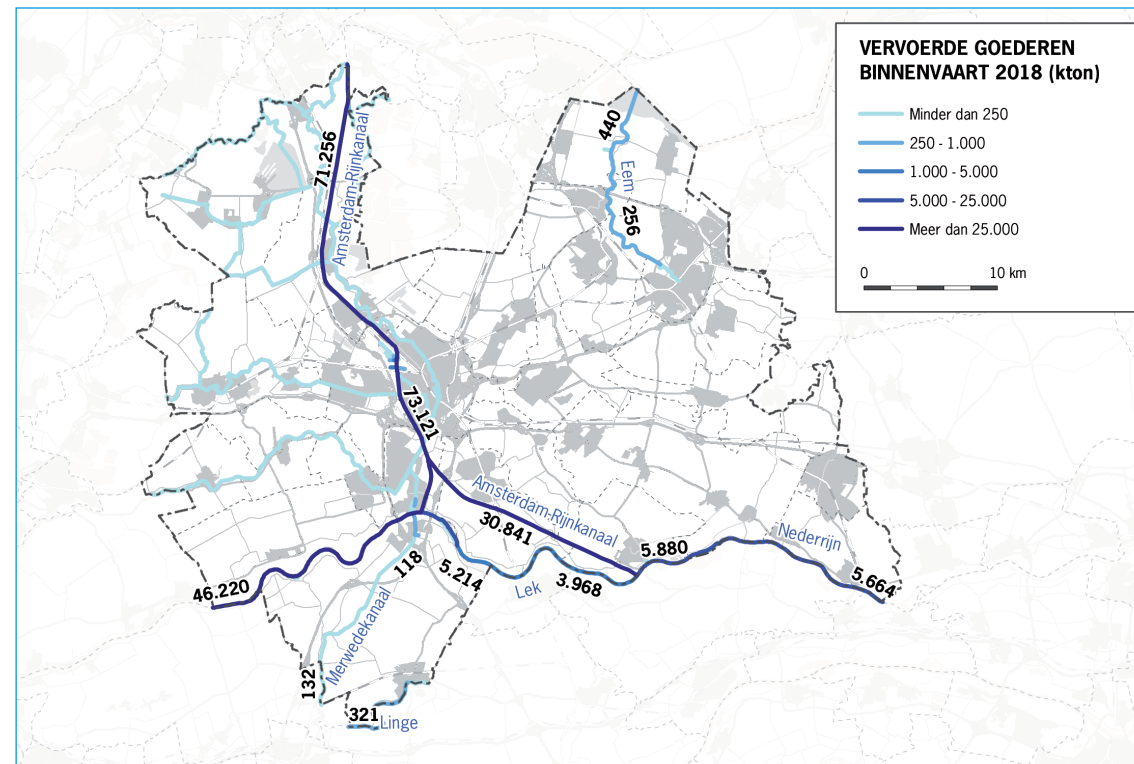
KANSEN VOOR MODAL SHIFT

Panteia berekende met het Terminalmodel de potentie van een modal shift in de provincie Utrecht. Het blijkt mogelijk om in het internationaal vervoer het equivalent van 42.520 vrachtwagenbewegingen te verplaatsen van de weg naar het water. Het gaat hierbij om zogenaamde continentale goederenstromen. Dit zijn goederenstromen naar en vanuit een plaats elders in Europa. Deze modal shift levert een kostenbesparing op van € 12,6 miljoen per jaar voor de logistiek. De bijbehorende verlaging van de CO₂-uitstoot bedraagt 15 kiloton per jaar.

GOEDERENVERVOER OVER HET WATER

AANDEEL EN SOORT LADING GOEDERENVERVOER OVER HET WATER

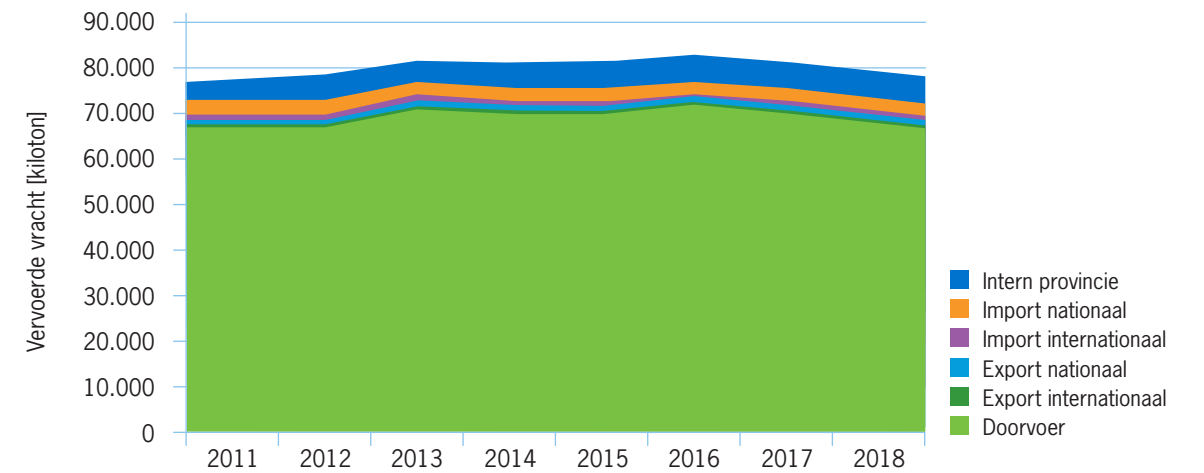
Van het totale goederenvervoer in de provincie Utrecht vindt 40% over het water plaats (binnenvaart). Van alle vervoerde tonnen over het water in Utrecht is 90% doorvoer. Het meeste wordt vervoerd via het Amsterdam-Rijnkanaal. Hoewel de grote doorvoer een gegeven is, is de binnenvaart méér dan alleen een doorvoermodaliteit van noord naar zuid. De resterende 10% van de binnenvaart is vervoer met een economische binding in de provincie Utrecht. Dit is uitgesplitst in 19% internationaal transport, 66% nationaal transport en 15% intraprovinciaal transport. Over het water worden voornamelijk 'ruwe mineralen en bouwmaterialen' vervoerd: bij intraprovinciaal vervoer over water is dat 95%, bij import/export 59% en bij doorvoer 29%.



Figuur 6: volume van de vervoerde lading over de waterwegen in de provincie Utrecht in 2018.

De belangrijkste vaarwegen voor goederenvervoer in de provincie Utrecht zijn het Amsterdam-Rijnkanaal (jaarlijks 71.256 kiloton bij Weesp en 30.841 kiloton ton bij Wijk bij Duurstede) en de Lek (46.220 kiloton). Over de Eem wordt tussen de 256 kiloton (bij Amersfoort) en 440 kiloton (bij Bunschoten) vervoerd. Over het Merwedekanaal (binnen de gemeente Vijfheerenlanden) wordt jaarlijks ongeveer 132 kiloton vervoerd.

Van het goederenvervoer in de binnenvaart met economische binding in de provincie is in 2011 in totaal nog 10.026 kiloton vervoerd. In 2018 nam dat volume af naar 7.781 kiloton. In vrijwel alle overslaghavens in de provincie neemt het goederenvervoer over water af.



Figuur 7: ontwikkeling in het volume van het goederenvervoer over het water in de provincie Utrecht, naar richting van het vervoer.

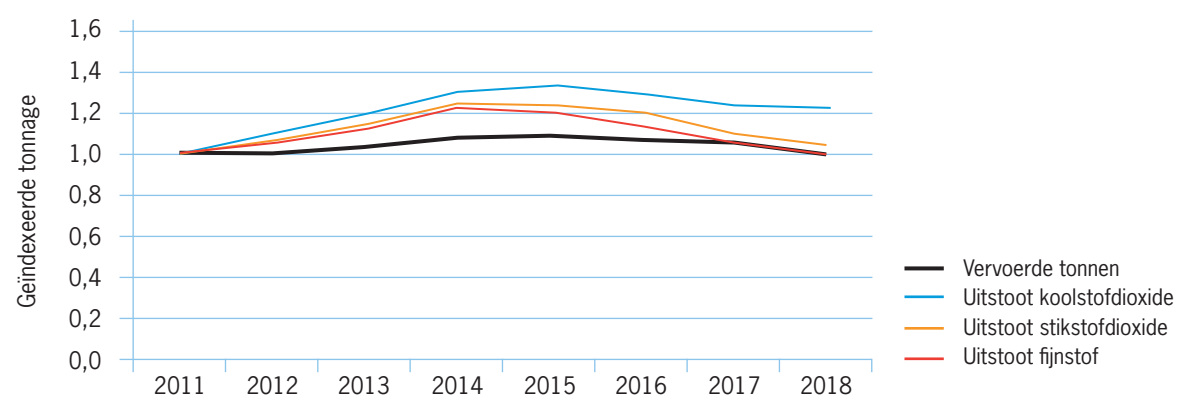
UITSTOOT GOEDERENVERVOER OVER HET WATER

Binnen het goederenvervoer heeft het vervoer over het water het grootste aandeel in de uitstoot van schadelijke stoffen. Vervoer over de weg in zijn totaliteit is de grootste bron van uitstoot, maar als we alleen naar goederenvervoer kijken, dan is dat vervoer over het water. Het aandeel van goederenvervoer over het water in de totale uitstoot stijgt ook nog, doordat de binnenschepen minder snel verschromen of verjongen dan de vrachtauto's.

Figuur 6 toont de uitstoot en vervoerde tonnen voor goederenvervoer over het water in Utrecht, geïndexeerd op 2011. De figuur laat een opvallende ontwikkeling zien: de uitstoot kent een toename en een afname, die niet zo duidelijk is te zien in het aantal vervoerde tonnen vracht. Er blijkt bij goederenvervoer over het water een relatie te zijn tussen de olieprijs en de hoeveelheid uitstoot. Bij een lagere olieprijs varen binnenvaartschepen namelijk gemiddeld sneller en stoten daarmee meer schadelijke stoffen uit per vervoerde ton. De olieprijs is in de periode vanaf 2011 gedaald en weer gestegen, waardoor de uitstoot gestegen en weer gedaald is. Bij stikstofoxiden en fijnstof valt vooral de stijging van het relatieve aandeel ten opzichte van de totale uitstoot op. De verklaring daarvoor is dat binnenvaartschepen een lange levensduur hebben, dus verjonging van de vloot duurt lang en is amper zichtbaar in een periode van acht jaar. Het duurt ook lang voordat zuinigere motoren hun intrede doen.

We lichten de grote lijnen uit de figuur voor het goederenvervoer over het water:

- In 2018 bedroeg de uitstoot van stikstofoxiden 2,0 kiloton, tegenover 2,3 kiloton in 2014 en 1,9 kiloton in 2011. In 2018 was het goederenvervoer over het water goed voor 70% van de uitstoot van stikstofoxiden door het goederenvervoer;
- In 2018 bedroeg de uitstoot van fijnstof 144 ton. Dat is 86% van de totale uitstoot van fijnstof door het goederenvervoer;
- In 2018 bedroeg de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) 166 kiloton, tegenover 136 kiloton in 2011, maar in 2015 was dit 182 kiloton. In 2018 was het goederenvervoer over het water goed voor 20% van de uitstoot van CO₂ door het goederenvervoer.



Figuur 8: ontwikkeling in de uitstoot en vervoerde tonnen bij het goederenvervoer over het water in de provincie Utrecht, geïndexeerd op 2011.

VOORSPELLING VOLUME GOEDERENVERVOER OVER HET WATER

De voorspelling is dat het volume dat vervoerd wordt over het water, groeit van 78.706 kiloton in 2018 naar 93.710 kiloton (laag scenario) of 110.532 kiloton (hoog scenario) in 2050. Daarvan is 73 respectievelijk 87 kiloton doorvoer.

HAVENS

In de provincie Utrecht liggen binnenhavens voor goederenvervoer. In tabel 1 staan de aard en het volume van de producten die in deze havens zijn overgeslagen in 2018.

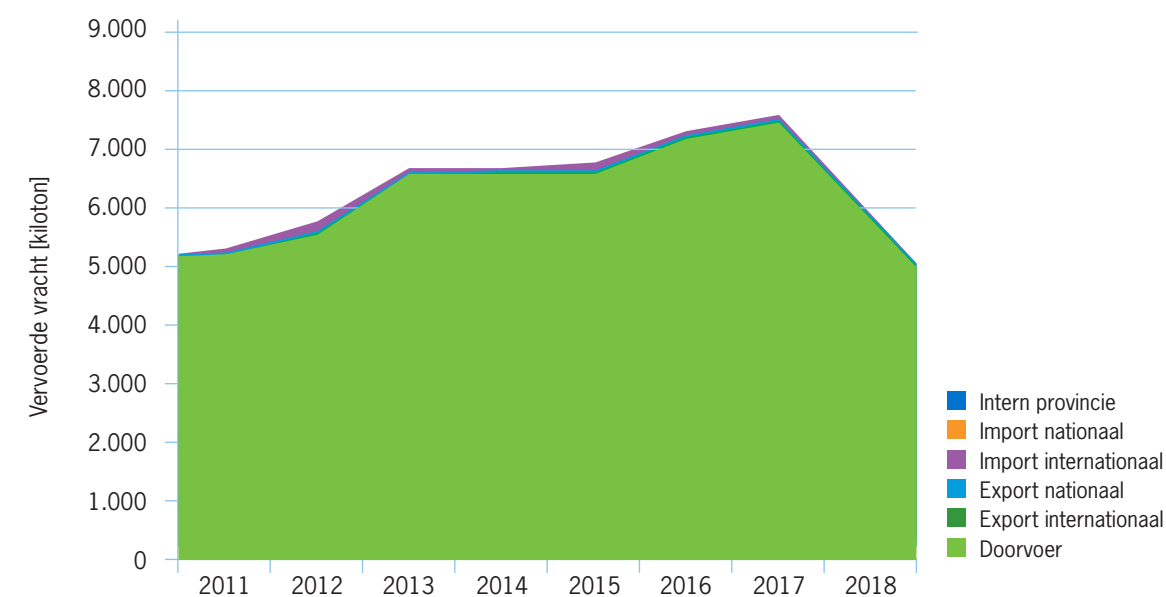
HAVENS PER GEMEENTE	CLASSIFICATIE	LADEN (KTON)	LOSSEN (KTON)
Utrecht	bouwmaterialen	1.437	2.974
Vijfheerenlanden	bouwmaterialen en zand	557	1.462
Nieuwegein	bouwmaterialen	1.010	288
Stichtse Vecht	aardolieproducten	40	433
Amersfoort	bouwmaterialen	4	203
Baarn	bouwmaterialen	3	175
Bunschoten	bouwmaterialen	0	104
Houten	Biomassa	81	17
Wijk bij Duurstede	bouwmaterialen	12	66
Overige havens		1	1

Tabel 1: overslag binnenhavens in 2018: producten en volume per haven.

De binnenhaven van de stad Utrecht (Lage Weide) wordt aangemerkt als een 'zeer grote multifunctionele binnenhaven', die meer dan 200 miljoen euro aan toegevoegde waarde oplevert. De haven van Utrecht valt daarmee onder de grootste binnenhavens van Nederland, na de havens in de Drechtsteden. Nieuwegein en Vijfheerenlanden staan hoog op de lijst in tabel 1. Dat komt vooral door de volumes materialen die nodig zijn voor één project, namelijk de verbouwing van de Prinses Beatrixsluizen in Nieuwegein. Hiervoor zijn veel bouwmaterialen gelost en is veel zand geladen in Nieuwegein en vervolgens gelost in Vijfheerenlanden. Daarnaast liggen in de provincie Utrecht enkele van de belangrijkste sluizen voor goederenstromen van en naar de haven van Amsterdam.

GOEDERENVERVOER OVER HET SPOOR

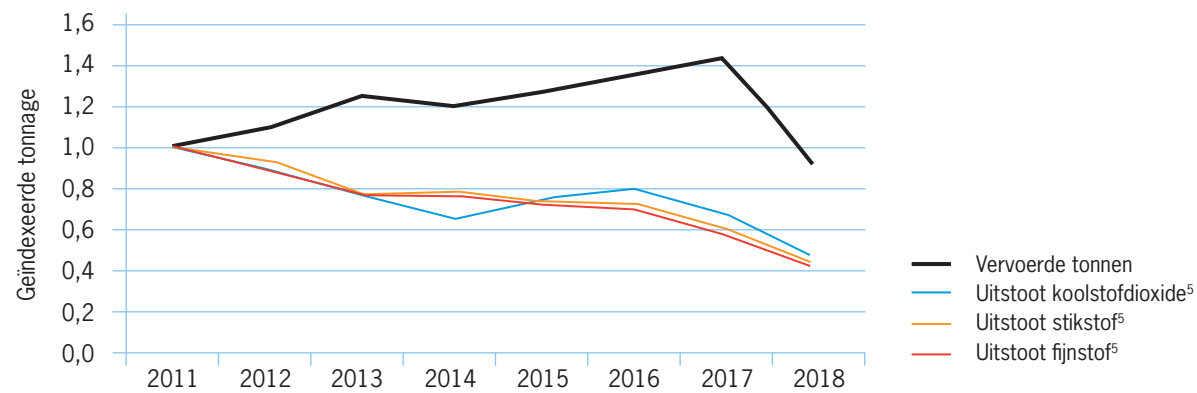
Van het totale goederenvervoer in de provincie Utrecht vindt 2,5% plaats over het spoor. Daarvan betreft 99% doorvoer, van hoofdzakelijk kolen naar Duitsland en containers naar Noord-Holland. De belangrijkste goederenstroom over het spoor naar de provincie Utrecht is de import naar Leusden (waar PON zit), hoewel dat is afgenomen van 160 kiloton in 2011 naar 22 kiloton in 2018. Dit is een afwijking. Dit komt doordat het gebruikte type goederenwagons voor dit vervoer tijdelijk niet meer gebruikt mag worden. De gemeente Utrecht is met 18 kiloton aan goederen ook een belangrijke bestemming voor goederenvervoer over het spoor.



Figuur 9: ontwikkeling in het volume van het goederenvervoer over het spoor door de provincie Utrecht, naar richting van het vervoer.

UITSTOOT GOEDERENVERVOER OVER HET SPOOR

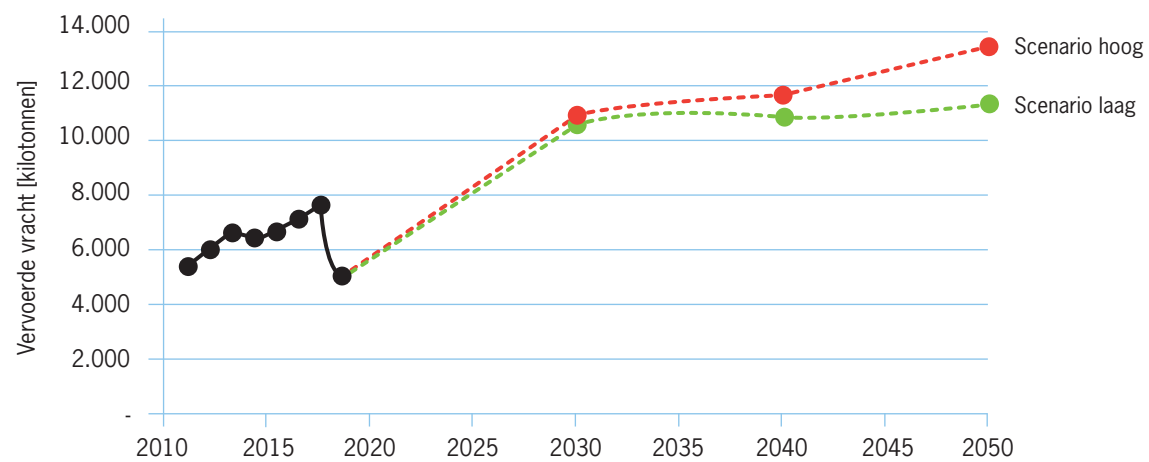
Het vervoer over het spoor kent een zeer bescheiden volume in de provincie Utrecht: 2,5% van de goederen wordt over het spoor vervoerd. Het percentage CO₂-uitstoot is nog veel lager. De lage uitstoot is het gevolg van het feit dat elektrische treinen steeds meer gebruik kunnen maken van het spoor in Utrecht. Hierdoor vindt er geen emissie plaats door de treinen; de emissie wordt toegerekend aan de Nederlandse sector 'energieopwekking'. Het is dan ook niet meegenomen in figuur 10. De uitstoot van stikstofoxiden door het goederenvervoer over het spoor daalde van 41 ton in het jaar 2011 naar 18 ton in het jaar 2018.



Figuur 10: ontwikkeling in de uitstoot en vervoerde tonnen bij het goederenvervoer over het spoor in de provincie Utrecht, geïndexeerd op 2011.

VOORSPELLINGEN VOLUME GOEDERENVERVOER OVER HET SPOOR

Figuur 11 toont de voorspelling tot 2050 voor de volumes in het goederenvervoer over het spoor van, naar en door de provincie Utrecht.



Figuur 11: verwachte ontwikkeling in het volume van het goederenvervoer over het spoor in de provincie Utrecht.

⁵ De uitstoot betreft alleen het spoor met diesellocomotieven, want geëlektrificeerde treinen vallen onder sector 'energieopwekking'.



Bij de voorspellingen vallen de volgende zaken op:

- Het volume van het goederenvervoer over het spoor stijgt sterk ten opzichte van 2018 (dat juist ten opzichte van voorgaande jaren een forse daling kende). Deze voorspelde stijging is het gevolg van de aanname dat het marktaandeel van het goederenvervoer over het spoor naar het achterland vanuit de zeehavens zal verdubbelen;
- Het volume van het goederenvervoer over het spoor dat een relatie heeft met de provincie Utrecht, stijgt van 69 kiloton in 2018 naar 176 kiloton of 230 kiloton in 2050 (laag respectievelijk hoog scenario). De groei vindt vooral plaats in de categorie 'voertuigen, machines en overige goederen (waaronder stukgoederen);
- Het volume van de doorvoer door Utrecht stijgt van 4.876 kiloton in 2018 naar 11.219 kiloton of 13.022 kiloton in 2050 (laag respectievelijk hoog scenario). Ook hierbij is het belangrijkste groeisegment de categorie 'voertuigen, machines en overige goederen (waaronder stukgoederen)', vooral goederen in containers;
- Het volume van vervoer van metaalproducten over het spoor stijgt ook sterk. Hierbij gaat het om 898 kiloton in 2018 naar 2.547 kiloton of 3.186 kiloton in 2050 (laag respectievelijk hoog scenario).

CONCLUSIE

Goederenvervoer met een economische binding met de provincie Utrecht gaat vooral over de weg en het water. Goederenvervoer over het spoor betreft bijna alleen doorvoer. Maar er gaat ook veel goederenvervoer over de weg en het water door Utrecht heen. Dat onderstreept dat de provincie Utrecht door de centrale ligging per definitie een provincie is met een hoog percentage doorvoer. De voorspelling is dat het volume doorvoer in elke modaliteit (vrachtauto, binnenschip, trein) toeneemt. Ook het volume van de vervoerde vracht neemt naar verwachting toe. Als dit met dezelfde voertuigen gebeurt, neemt de uitstoot ook toe. Maar we verwachten dat de gebruikte vervoermiddelen verjongen en daarmee verschonen, met als gevolg een lagere uitstoot.



2. WAT?

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we in de komende jaren ons beleid voor het goederenvervoer willen invullen. In tegenstelling tot andere uitvoeringsprogramma's, waarin vaak heel concrete projecten worden genoemd, betreft dit programma vooral het inrichten van processen voor het behalen van de doelstellingen.

AANPAK

Om onze rollen en strategie te bepalen, brachten we het speelveld in beeld en voerden we een sterkte-zwakteanalyse uit van de provincie Utrecht als organisatie. Op basis van deze analyse concludeerden we dat we onze aanpak moeten richten op:

- Het ondersteunen van initiatieven uit de markt, in samenwerking met andere overheden, haven- en infrastructuurbeheerders en (vertegenwoordigers van) marktpartijen;
- Het aanpakken van logistieke en verkeerskundige vraagstukken over onze (vaar)wegen;
- Het garanderen van de externe veiligheid;
- Het verduurzamen van het goederenvervoer; daarnaast hebben we als provinciale organisatie een voorbeeldfunctie bij het verduurzamen van de goederenstromen van en naar provinciale objecten en werken (facilitaire stromen en bouwverkeer).

ROLLEN PROVINCIE

Gemeenten kiezen met het bedrijfsleven voor een gezamenlijke aanpak voor het bereikbaar houden van de binnensteden voor distributie en sluiten daarbij aan op het kwaliteitsnet goederenvervoer. Wij hebben als provincie daarin slechts een faciliterende rol. We hebben de volgende zes rollen in het duurzaam maken van het goederenvervoer:

1. **Verbinder.** We verzamelen en delen kennis en brengen partijen, via een vervoermakelaar, met elkaar in contact;
2. **Stimulator en facilitator.** We stellen onze infrastructuur beschikbaar voor het testen van innovaties die bijdragen aan het bereiken van onze doelen. We participeren in of subsidiëren kansrijke publieke of private projecten, of we wijzen initiatiefnemers op subsidies voor hun projecten. We jagen via ons inkoopbeleid de ontwikkelingen aan;
3. **(Vaar)wegbeheerder.** We moeten voldoen aan wettelijke eisen en normen voor leefbaarheid en aan de eigen doelstellingen voor de doorstroming van het verkeer en de veiligheid. We hebben een taak ten aanzien van externe veiligheid op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

4. **Opdrachtgever.** We geven opdracht om de externe veiligheid te onderzoeken, we zijn opdrachtgever van facilitaire diensten, we laten GWW-projecten (grond, weg en water) uitvoeren en we laten de externe veiligheid monitoren;
5. **Voorbeeldgever.** We brengen zelf ook goederenstromen op gang: bouwverkeer- en materialen, brieven en pakketjes, facilitaire goederen en afval. We willen het belastinggeld zo efficiënt mogelijk besteden en tevens hebben we een voorbeeldfunctie als het om verduurzaming gaat;
6. **Lobbyist.** We lobbyen bij de rijksoverheid en de Europese Unie voor zaken die volgens ons via wetgeving of met subsidie geregeld moeten worden.

ACTIELIJNEN

Ons beleid voor het goederenvervoer is nog in ontwikkeling. Op basis van voortschrijdend inzicht scherpten we de actielijnen uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023 aan. Dit leidde tot drie actielijnen voor goederenvervoer:

1. doorontwikkelen van het kwaliteitsnet goederenvervoer;
2. monitoren van de externe veiligheid;
3. verduurzamen van goederenvervoer (ook eigen organisatie).

ACTIELIJN 1 DOORONTWIKKELEN KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

Actielijn 1 is gericht op het in goede banen leiden van het goederenvervoer. Met deze actielijn moeten we efficiënt goederenvervoer stimuleren en de negatieve effecten (overlast voor de omgeving) van het goederenvervoer terugdringen.

VERVOERSKUNDIGE, LOGISTIEKE EN VERKEERSKUNDIGE THEMA'S

In deze actielijn staan de vervoerskundige, logistieke (efficiëntie) en verkeerskundige (doorstroming en verkeersveiligheid) thema's centraal. Deze actielijn gaat zowel over processen als over projecten. Denk aan het regionaal afstemmen van venstertijden, het regionaal aanpakken van parkeeroverlast door vrachtauto's, het ontwikkelen en delen van kennis over goederenvervoer en het regelen van een efficiëntere stadsdistributie. Daarnaast moeten we het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties in stand houden. We bieden - als er een ondernemingsplan ligt waar het bedrijfsleven achter staat - ruimte voor capaciteitsuitbreiding op deze locaties.

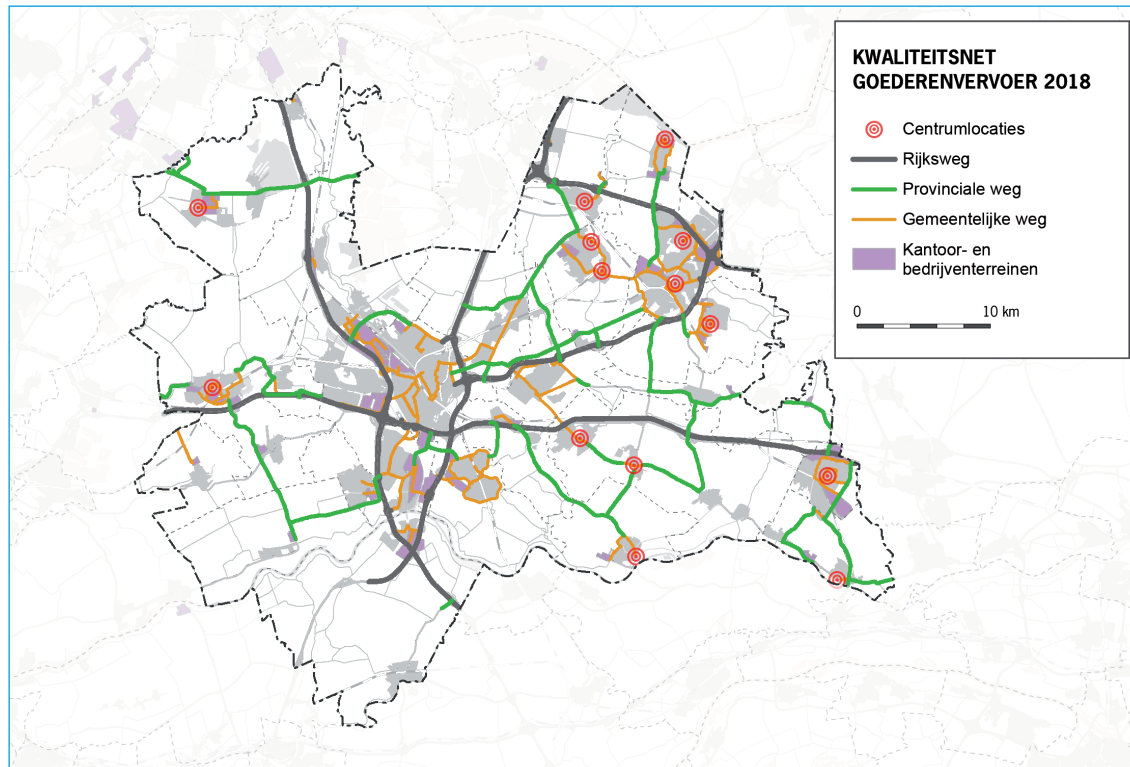
We zijn in deze actielijn verbinder, stimulator en (vaar)wegbeheerder. In deze rollen brengen we partijen met elkaar in contact, gaan met gemeenten en andere belanghebbenden in gesprek over hun wensen en behoeften en verzamelen en delen we kennis en data over goederenvervoer.

We nemen eerst de tijd om ervaring op te doen met het invullen van onze rollen. Daarna (uiterlijk in 2021) maken we een definitief plan voor de invulling van deze actielijn en creëren een visie op de ontwikkelingen in de goederenvervoersector.

We bespreken hieronder de onderdelen van deze actielijn.

EVALUEREN EN ACTUALISEREN KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU) dateert uit 2008 en is in 2014 vastgesteld in onze Mobiliteitsvisie 2014-2028. In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 is een geactualiseerde versie opgenomen. Dit was een beleid neutrale actualisatie waarin nieuw aangelegde infrastructuur en het kwaliteitsnet van het voormalige Bestuur Regio Utrecht (BRU) zijn toegevoegd aan het netwerk uit 2008. We willen het nieuwe kwaliteitsnet goederenvervoer opzetten als een multimodaal kwaliteitsnet, over weg en water. Met aandacht voor doorstroming, veiligheid, geluidshinder en verknoping van modaliteiten (overslag- en ontkoppelpunten). De doelstelling is dat er in 2022 een actieplan ligt en dat dat plan in 2028 is uitgevoerd.



Figuur 12: Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU) uit 2008.

BINNENHAVENS

Gemeenten zorgen ervoor dat de bestaande capaciteit van overslaglocaties voor de binnenvaart behouden blijft. Wij ondersteunen initiatieven voor uitbreiding van binnenhavencapaciteit op de zes locaties in de nota Blue Ports; dan moet er wel een ondernemingsplan liggen waarin het bedrijfsleven en gemeenten zich kunnen vinden.

DATA, INFORMATIE EN KENNIS

Om goed te kunnen inspelen op de positieve en de negatieve elementen van het goederenvervoer, hebben we gegevens, kennis en informatie over dat goederenvervoer nodig. Wij zetten daarom een regionaal loket op dat fungeert als kennis-, data- en informatiepunt (regioloket goederenvervoer). We slaan de informatie op en ontsluiten alle openbare informatie via een online portal. Deze informatie betreft de historische gegevens over de vervoerde goederen en emissies én de prognoses voor de ontwikkelingen tot 2030, per gemeente. We actualiseren de gegevens jaarlijks.

Samenwerking is soms belangrijk als het gaat om aspecten waar de provincie in eerste instantie weinig mee te maken heeft, zoals de problemen rond het parkeren van vrachtwagens. De oorzaak van problemen is soms (gemeente)grensoverschrijdend. Daarin kunnen wij de rol van verbinder vervullen, door het beschikbaar stellen van data, informatie en kennis.

REGIOLOKET VRACHTWAGENHEFFING

Op het moment van schrijven is het kabinet een wet aan het voorbereiden voor het invoeren van een vrachtwagenheffing in 2023. De vrachtwagenheffing vervangt de wegenbelasting voor vrachtwagens. De hoogte van de heffing is afhankelijk van de emissieklasse van de vrachtwagen. De heffing geldt op een netwerk van tolwegen. Dit netwerk omvat alle autosnelwegen en een aantal provinciale en lokale wegen waar chauffeurs naar zouden kunnen uitwijken om de heffing te ontlopen.

In de jaren na de invoering zullen we steeds kijken of het invoeren van de heffing onvoorziene negatieve effecten in de provincie Utrecht heeft. We hebben hiervoor een monitoringsnetwerk opgezet. De regio-coördinator vrachtwagenheffing zet een regio-loket vrachtwagenheffing op. Dit loket is een laagdrempelig samenwerkingsverband tussen ons, de gemeenten, Rijkswaterstaat en het RTT. Het loket analyseert de effecten voor veiligheid en doorstroming op het onderliggende wegennet van de vrachtwagenheffing en rapporteert hierover aan het Management Overleg Verkeer en Vervoer (MOVV).

GOEDERENVERVOER OVER SPOOR

Goederentreinen delen het spoor met treinen voor personenvervoer. De provincie Utrecht kent dus (behalve de PON-lijn) geen apart spoor voor goederenvervoer. De rijksoverheid streeft naar meer ruimte voor personenvervoer over het spoor. Wij gaan in beeld brengen wat het gevolg van dit beleid voor de bedrijven in Utrecht is. Ook bekijken we of er dan op het spoor nog voldoende ruimte is voor de verwachte groei van het goederenvervoer over het spoor.

STADSDISTRIBUTIE

Gemeenten zorgen in samenwerking met het bedrijfsleven voor het bereikbaar houden van de binnensteden voor distributie. Zij sluiten daarbij aan op het (provinciale) kwaliteitsnet goederenvervoer. Wij hebben hier slechts een faciliterende rol in. Wij werken daarin actief samen met de grote steden Utrecht en Amersfoort en de kleinere steden. Dat laatste gebeurt via het delen van kennis over oplossingen die bij anderen goed uitpakten, de best practices. Wij werken samen aan schonere distributie in de steden door het gebruik van schonere brandstoffen en energiedragers te stimuleren, in samenwerking met het bedrijfsleven (zie verderop actielijn 3).

TOPSECTOR LOGISTIEK

De topsector logistiek zet in op vermindering van het aantal vrachtkilometers en CO₂-uitstoot. Daarnaast stimuleert de topsector synchromodaal transport. Daarbij laat een verlader het aan de vervoerder vrij met welke middelen het transport gebeurt. Synchromodaliteit biedt de mogelijkheid om transportzendingen te bundelen om zo extra efficiëntie te behalen. De provincie Utrecht wil een bijdrage leveren aan de besparing van vrachtkilometers en CO₂-uitstoot en ziet de voordelen van meer synchromodaal vervoer binnen de provincie.

RESULTATEN ACTIELIJN 1

NAAM ONDERDEEL	OPSTELLEN VAN EEN VISIE
opdracht	maak een visie op onze rol voor onderdelen van het uitvoeringsprogramma en welke pilots we uit gaan voeren
omschrijving aanpak	beleidsontwikkeling
uitgaven	€ 25.000 (eenmalig)
resultaat	nadere uitwerking uitvoeringsprogramma goederenvervoer

NAAM ONDERDEEL	MULTIMODAAL KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER
opdracht	evalueer het huidige kwaliteitsnet goederenvervoer en ontwikkel een multimodaal kwaliteitsnet goederenvervoer
omschrijving aanpak	evaluatieonderzoek, onderzoek vervoersvraag
uitgaven	€ 80.000 (eenmalig)
resultaat	evaluatierapport over het kwaliteitsnet goederenvervoer en een geactualiseerd kwaliteitsnet

NAAM ONDERDEEL	OPZETTEN REGIOLOKET GOEDERENVERVOER
opdracht	realiseer een aanspreekpunt voor de regio om kennis over goederenvervoer te delen
omschrijving aanpak	dit onderdeel bestaat uit twee onderdelen: 1. kennis verzamelen en delen via een nieuw op te zetten dataportal goederenvervoer 2. instellen regioloket vrachtwagenheffing
uitgaven	€ 50.000 (jaarlijks)
resultaat	regioloket goederenvervoer is ingesteld en we delen data en kennis met andere overheden en bedrijven

ACTIELIJN 2 MONITOREN EXTERNE VEILIGHEID

In actielijn 2 staat hoe wij de externe veiligheid rondom auto-, spoor- en waterwegen bewaken. Gemeenten wijzen (op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen) de wegen aan waarover vrachtwagens met gevaarlijke stoffen mogen rijden. Wij hebben (op grond van diezelfde wet) een coördinerende taak. We beperken het transport van gevaarlijke stoffen in de bebouwde kom door het in stand houden van een provinciedekkende gemeentelijk routing.

BASISNET

In de provincie Utrecht is het vervoer van gevaarlijke stoffen een belangrijke risicobron. Vooral in de buurt van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is het netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen van zowel het spoor als de weg en heeft betrekking op de rijksinfrastructuur. Daar is de spanning tussen ruimtelijke ontwikkeling en risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen het grootst. Dat speelt vooral bij de gemeenten Houten, Utrecht, Woerden, Breukelen en Amersfoort. Wij beperken in ons omgevingsbeleid (omgevingsvisie en omgevingsverordening) de risico's voor mensen in de meest risicovolle zone rond stationslocaties in het Basisnet Spoor en rond het Basisnet Weg. De rijksoverheid bepaalt de risicoruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op en langs spoorwegen en snelwegen. De vervoerder van de gevaarlijke stoffen moet daar binnen blijven.

Wij hebben dus beperkt invloed op het vervoer van gevaarlijke stoffen via het Basisnet Spoor en het Basisnet Weg. Wij gaan wel lobbyen bij de rijksoverheid voor het verlagen van de risicoplafonds (afstand in meters): op het water is nog voldoende ruimte voor groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen zonder dat dit leidt tot te hoge risico's voor externe veiligheid. Ons beleid om het goederenvervoer over het water te faciliteren (zie actielijn 3), kan een bijdrage leveren aan de verschuiving (modal shift) van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor naar vervoer over het water.

ONTWIKKELINGEN

De maatschappij kiest voor het vervangen van fossiele energiebronnen door schonere vormen van opwekken, opslaan en vervoeren van energie. Dat brengt nieuwe risico's met zich mee voor de externe veiligheid. Het gaat bijvoorbeeld om het gebruik van LNG (vloeibaar gas) en waterstof. We kunnen de groei van het aantal LNG- en waterstoftankstations nog niet goed voorspellen. Om het transport door woonkernen te beperken, is het echter belangrijk dat deze tankstations (en risicovolle bedrijven in het algemeen) zoveel mogelijk worden gevestigd

op locaties die goed voor vervoerders bereikbaar zijn. Zonder dat zij door woonkernen hoeven te rijden. We bekijken de consequenties van de landelijke ontwikkelingen voor provinciaal beleid. Ook stimuleren we dat de rijksoverheid de veiligheidsregio tijdig om advies vraagt als er ontwikkelingen plaatsvinden in Utrecht.

RESULTATEN ACTIELIJN 2

NAAM ONDERDEEL	BIJHOUDEN REGISTER EXTERNE VEILIGHEID
opdracht	inzichtelijk maken van het veiligheidsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving
omschrijving aanpak	om de vijf jaar worden telgegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen verzameld; risicoanalyse en verwerking in een risicoregister
uitgaven	€ 100.000 (om de vijf jaar)
resultaat	- data zijn op orde - register is op orde

ACTIELIJN 3 VERDUURZAMEN GOEDERENVERVOER

In actielijn 3 staat beschreven hoe ons beleid voor het goederenvervoer kan bijdragen aan een gezonde leefomgeving. Onze hoofdthema's zijn:

- het beperken van de geluidhinder door het (vracht)verkeer;
- het verbeteren van de luchtkwaliteit en het klimaat, door het terugdringen van de uitstoot van mono-stikstofoxiden (Nox) en koolstofdioxide (CO₂).

Onze activiteiten richten zich op:

- toepassing van (innovatieve) geluidsbeperkende maatregelen waar dat nodig is;
- het stimuleren van investeringen in verduurzaming van goederenvervoer en stadsdistributie door: het stimuleren van het overstappen op een ander (in dit geval: schoner) vervoermiddel (modal shift) en meer efficiency door bundeling en digitalisering (transparante marktplaats) en het genereren en delen van kennis.

Daarbij volgen we de Trias Logistica: verminderen, verslimmen en verschonen van goederenvervoer. Hierbij ligt duidelijk ook een link met actielijn 1 (doorontwikkelen van het kwaliteitsnet goederenvervoer).

Op het moment van schrijven denken we aan de volgende activiteiten in het kader van het verduurzamen van het goederenvervoer:

- verkennen van de mogelijkheden op het gebied van de ruimtelijke ordening (op grond van de Omgevingswet);
- ontwikkelen van een visie op onze rol bij het verduurzamen van de binnenvaart;
- stimuleren realisatie van van verkooppunten van schone energie langs provinciale goederencorridors (weg en water);
- ontwikkelen van een visie op onze rol bij het verduurzamen van de stadsdistributie: provinciale rol in Utrecht-Oost, samenwerking met Lage Weide en kennisdeling met gemeenten.

We hebben als provinciale organisatie een voorbeeldfunctie, ook als het gaat om verduurzamen van bijvoorbeeld onze eigen goederenstromen, energiegebruik en afvalstromen. We vertaalden dit naar de sub-actielijn 3b 'Verduurzamen goederenstromen provinciale organisatie'. We hopen daarmee ook innovaties vanuit de markt te stimuleren. Hieronder gaan we dieper in op enkele onderdelen van actielijn 3.

GELUIDSHINDER (VRACHT)VERKEER

Goederenvervoer over de weg veroorzaakt geluidsoverlast. Op grond van het Actieplan omgevingslawaaï Provincie Utrecht 2018-2023 troffen we maatregelen om onder meer de geluidsoverlast door (vracht)verkeer op provinciale wegen tegen te gaan. Het geluid dat vrachtauto's veroorzaken heeft een lagere frequentie dan het geluid van personenauto's. Daardoor werken standaardmaatregelen voor geluidbestrijding (zoals asfalt dat geluid reduceert) niet altijd genoeg. In samenwerking met de provincie Noord-Holland testen we een zogenoemde diffractor (ook wel 'whiswall' genoemd) langs de weg. Dit is een constructie die de geluidgolven niet absorbeert of reflecteert, maar afbuigt. Deze diffractor kan worden afgestemd op de specifieke frequenties van het geluid van vrachtverkeer. De testopstelling moet uitwijzen of dit een oplossing voor de geluidsoverlast kan betekenen en of we deze opstelling breder in de provincie kunnen toepassen.

VERBETEREN LUCHTKWALITEIT EN KLIMAAT

Verkeer en vervoer dragen sterk bij aan luchtvervuiling en hebben daarmee een grote impact op de leef-omgeving. We voldoen op veel plekken aan de Europese normen, maar komen nog niet in de buurt van de waarden die de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) adviseert voor schone en gezonde lucht. We gaan voor maximale gezondheidswinst, door te streven naar de WHO-advieswaarden en op termijn naar nul uitstoot (zero-emissie). De activiteiten in het kader van deze actielijn moeten een bijdrage leveren aan onze Uitvoeringsagenda schone lucht. Daarnaast moeten ze invulling geven aan de regionale uitwerking van het Klimaatakkoord voor de volgende onderdelen:

- a. schoon goederenvervoer door het stimuleren van gebruik van alternatieve brandstoffen;
- b. schone binnenvaart;
- c. zero-emissie in de stadsdistributie.

Ad a schoon goederenvervoer door stimuleren gebruik alternatieve brandstoffen

In aansluiting op het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) werken we aan een provinciaal netwerk van clean energy hubs, als onderdeel van een landelijk netwerk. We doen dit samen met andere overheden, vervoerders en verladers, brancheorganisaties, kennisinstellingen, brandstofleveranciers en belanghebbenden. Clean energy hubs zijn vulpunten voor duurzame brandstoffen en andere energiedragers. Ze zijn vooral gericht op voertuigen voor zwaar transport over de weg en het water en gericht op bestaande technologie. Het zijn de tankstations van de toekomst. Het streven is dat dit netwerk van clean energy hubs vóór 2050 in de provincie Utrecht is gerealiseerd. We houden ook de ontwikkelingen in de binnenvaart in de gaten. Wij hebben in 2019 € 25.000 bijgedragen aan de opbouw van de samenwerking. Dat willen dat nog voor 5 jaar voortzetten (jaarlijkse bijdrage € 25.000). In 2019 volgen vervolgspraken aan de hand van de ontwikkelingen in de landelijke transitie strategie.

Ad b schone binnenvaart

Eind 2019 starten we met te onderzoeken op welke manier we:

- de positieve aspecten van vervoer over het water (minder ruimtebeslag dan bij vervoer over de weg) verder kunnen faciliteren;
- de negatieve aspecten van vervoer over het water (relatief hogere stikstofoxiden en koolstofdioxide uitstoot dan bij vervoer over de weg en het spoor) kunnen minimaliseren.

Het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB) zal op ons verzoek in samenwerking met het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) een verkenning uitvoeren naar het draagvlak voor de initiatieven en activiteiten die de (economische) kracht van de binnenvaart verder moeten stimuleren en faciliteren. Hierbij doorlopen we 3 fasen:

1. de inventarisatiefase (2019-2020), waarin we de infrastructuurbehoefte onderzoeken naar het potentieel van kadegebonden activiteiten;
2. de initiatiefase (2020), waarin we verduurzamingsprogramma's opstellen, projecten opzetten en tools ontwikkelen (onder meer financieringsmodellen, emissie labeling, haalbaarheidsverkenningen en vergroeningstechnieken, regionaal logistieke platform en digitalisering);
3. de uitvoeringsfase (2020-2023), waarin we stimuleringsregelingen, logistieke platforms en pilots kunnen opzetten (onder meer een stimuleringsregeling voor zero emission: demonstratieprojecten en showcases).

We hebben vooral een rol als lobbyist bij de rijksoverheid. Verder hebben wij een faciliterende en stimulerende rol.

Ad c stadsdistributie

Zoals gezegd zorgen gemeenten in samenwerking met het bedrijfsleven voor het bereikbaar houden van de binnensteden voor distributie, in aansluiting op het kwaliteitsnet goederenvervoer. Onze rol hierbij is faciliterend. Wij werken daarvoor actief samen met de grote steden Utrecht (Lage Weide en Utrecht-Oost), Amersfoort en de kleinere steden. Samenwerken en kennisdeling van best practices zijn hierbij van groot belang.

Utrecht-Oost/Sciencepark

- We onderzoeken de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een logistieke hub in Utrecht-Oost (zie actielijn 3b).

Utrecht-West en andere gemeenten

- Samenwerking met Lage Weide. De provincie werkt actief samen met organisaties op bedrijventerrein Lage Weide om functies te kunnen bundelen, zoals goederenvervoer van weg naar water, clean energy hubs langs weg en water, logistiek overslag en onderzoek van potentie voor watergebonden activiteiten en de combinatie met andere voorzieningen zoals truckparking;
- Utrechtse gemeenten: onder meer kennisdeling met andere gemeenten.

SUB-ACTIELIJN 3B VERDUURZAMEN GOEDERENSTROMEN PROVINCIALE ORGANISATIE

Wij genereren als provinciale organisatie diverse goederenstromen. Zo laten we grond-, weg- en waterbouwprojecten (GWW) en railprojecten (tram) uitvoeren. Daarbij worden grond, bouw materiaal en bouw materieel aangevoerd en afgevoerd. Ook genereren we facilitaire goederenstromen (catering, brieven, pakketten enzovoort) en afvalstromen ten bate van de gebruikers van het provinciale kantoor in Rijsweerd, de wegendistricten en de tramremise. We willen het goede voorbeeld geven en ontwikkelingen in de markt stimuleren door de genoemde stromen slimmer, efficiënter en groener te organiseren. Dit doen we:

- via ons inkoopbeleid, door aannemers uit te dagen het vervoer slimmer en duurzamer te organiseren en bouw materieel in te zetten met een laag energieverbruik en een lage CO₂-uitstoot;
- door samen te werken met andere organisaties op het kantorenpark door de goederenstromen te bundelen (zie ook onderdeel stadsdistributie, Utrecht-Oost).

GREEN DEAL DUURZAAM GWW

Wij hebben de green deal Duurzaam GWW (grond-, weg- en waterbouw). Partijen verwoorden in deze deal hun ambities in vier praktische transitielijnen:

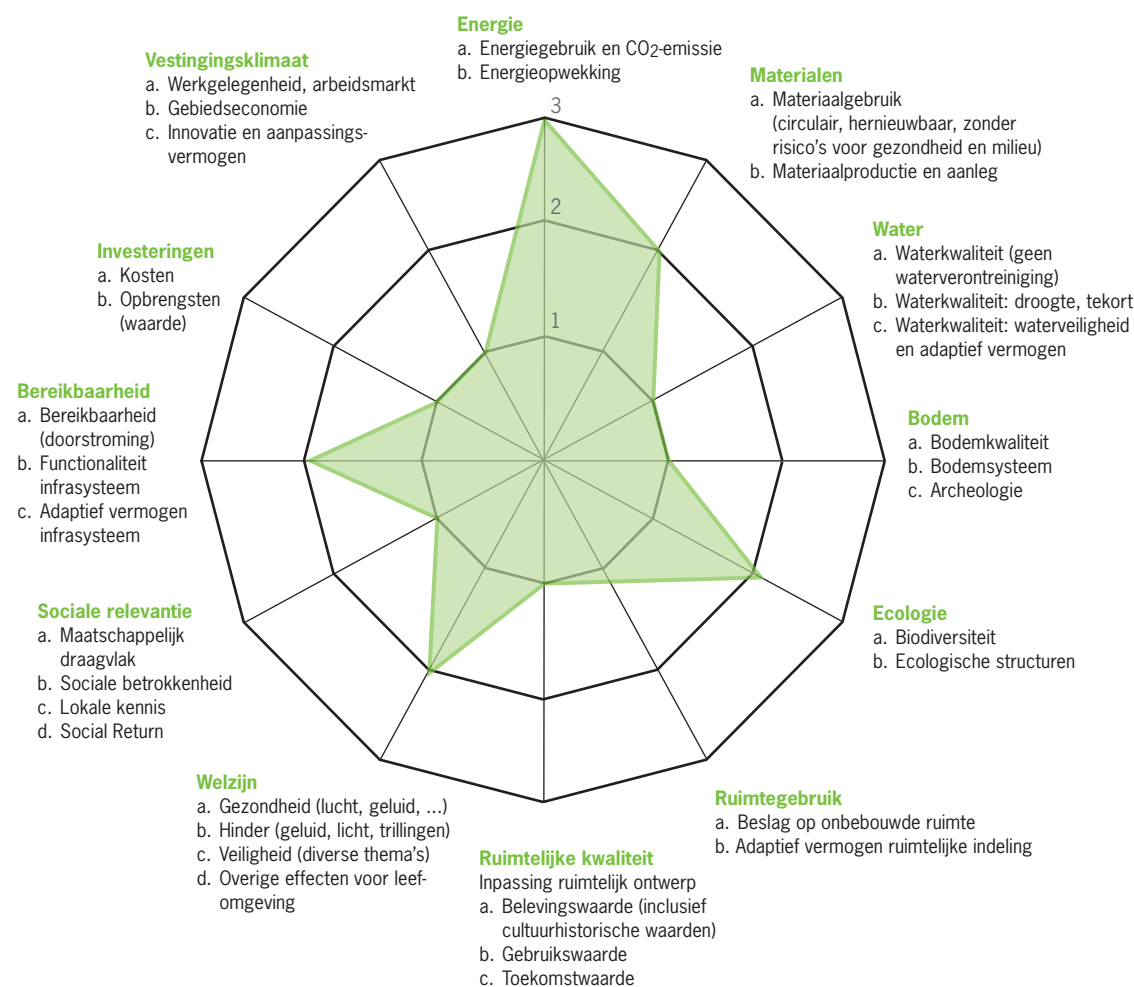
1. van kosten naar waarde;
2. van reactief naar proactief;
3. van uniek naar uniform;
4. van alleen naar samen.

Het doel van deze transitielijnen is dat we in 2020 in alle relevante GWW-projecten de Aanpak Duurzaam GWW toepassen. Dit geldt voor de planvorming, aanleg en aanbestedingen én voor het beheer en onderhoud. Hiermee leveren we een belangrijke bijdrage aan het verduurzamen van de sector.

AMBITIEWEB

Met behulp van het Ambitieweb brengen we in kaart waar de grootste kansen liggen voor maximale duurzaamheidswinst. Het Ambitieweb is een hulpmiddel voor het gestructureerd vastleggen en vast blijven houden van de duurzaamheidsambities gedurende het hele project. Het is een visuele weergave van de duurzaamheidsthema's en de daaraan gekoppelde ambitieniveaus. Zo helpt het om de ambities in één oogopslag helder te maken. Het Ambitieweb kent drie niveaus:

- **Niveau 1:** 'inzicht in' de grootste duurzaamheidsbelasting op het thema. Om daar vervolgens een minimale duurzaamheidsprestatie mee te behalen, die tenminste gelijk aan of beter is dan de 'grijze situatie'. Bijvoorbeeld: het minimaal voldoen aan de MVI-criteria van RVO.
- **Niveau 2:** het stellen van concrete reductiedoelstellingen en het bereiken van significante verbeteringen op dit thema.
- **Niveau 3:** toegevoegde waarde. In plaats van 'minder slecht' is er geen negatieve belasting (klimaatneutraal, energieneutraal, sluiten van de kringlopen) of wordt zelfs een positieve bijdrage geleverd op dit thema, bijvoorbeeld het leveren van energie.



Figuur 13: voorbeeld Ambitieweb (bron: <https://www.duurzaamgww.nl>).

UTRECHT-OOST/SCIENCE PARK

Hieronder een voorbeeld van de provincie als 'bedrijf', dat samenwerkt met andere bedrijven en instellingen om de facilitaire stromen te verduurzamen:

In Utrecht Oost/Science Park werken we samen met de gemeente Utrecht, universiteit, hogeschool, Ondernemerskring Rijsweerd en andere partners aan het verminderen, verslimmen en verschonen van de stadslogistiek. Hierbij onderzoeken we de mogelijkheden voor het ontwikkelen van hubs met ontkoppelpunten (voor het afkoppelen van aanhangers) en mogelijkheden voor een modal shift (van groot naar klein en van vuil naar schoon vervoer) en of we de inkoop slimmer kunnen organiseren. Dit in navolging van de successen van onder meer de Green Business Club Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal.

RESULTATEN ACTIELIJN 3

NAAM ONDERDEEL	VERDUURZAMING GOEDERENSTROMEN
opdracht	ontwikkel een aanpak hoe we de goederenstromen en stadsdistributie in de provincie kunnen verduurzamen
omschrijving aanpak	dit project bestaat uit drie fasen: 1. de inventarisatiefase (2019-2020): onderzoek naar kansen voor modal shift naar schoner vervoer en het bundelen van goederenstromen en onze rol hierin. 2. de initiatiefase (2020): voorbereiding kansrijke projecten 3. de uitvoeringsfase (2020-2023): uitvoering van kansrijke projecten.
uitgaven	€ 880.000 (periode 2019-2023), waarvan € 280.000 voor stadsdistributie
resultaat	er is een visie op onze rol, kansrijke projecten zijn uitgevoerd.

NAAM ONDERDEEL	VERVOLGONDERZOEK SCHONE BINNENVAART
opdracht	ontwikkel een aanpak hoe we de positieve aspecten van binnenvaart kunnen stimuleren en de negatieve aspecten kunnen minimaliseren
omschrijving aanpak	dit project bestaat uit drie fasen: 1. de inventarisatiefase (2019-2020) 2. de initiatiefase (2020) 3. de uitvoeringsfase (2020-2023)
uitgaven	€ 600.000 (periode 2019-2023)
resultaat	er is een visie op onze rol, kansrijke projecten zijn uitgevoerd

NAAM ONDERDEEL	PROVINCIAAL NETWERK VAN CLEAN ENERGY HUBS
opdracht	ontwikkel een aanpak op de realisatie van een netwerk van vulpunten voor alternatieve brandstoffen voor goederenvervoer
omschrijving aanpak	de aanpak bestaat drie onderdelen: 1. onderzoeken kansrijke locaties 2. stimuleren samenwerking 3. bijdrage aan de realisatie van de clean energy hubs
uitgaven	€ 190.000 (periode 2019-2023)
resultaat	basisnetwerk clean energy hubs



NAAM ONDERDEEL	VERDUURZAMING GOEDERENSTROMEN PROVINCIALE ORGANISATIE
opdracht	we geven als provinciale organisatie het goede voorbeeld door de goederenstromen die we veroorzaken te verduurzamen
omschrijving aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - verankering van deze visie in ons inkoopbeleid - duurzaam GWW - verduurzamen facilitaire stromen en samenwerking met omliggende organisaties
uitgaven	€ 75.000 (periode 2019-2023)
resultaat	<ul style="list-style-type: none"> - afspraken met andere organisatie over bundeling en verduurzaming van de goederenstromen van en naar provinciale gebouwen - ambities zijn vertaald in inkoopbeleid - het transport bij GWW-projecten is duurzamer - realisatie van een ontkoppelpunt voor stedelijke distributie in Rijsweerd/ Utrecht Sciencepark

ROLLEN PER ACTIELIJN

In tabel 2 staat per actielijn welke rollen we hebben.

ACTIELIJN	ONZE ROLLEN
1 doorontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> - verbinder - stimulator en facilitator - (vaar)wegbeheerder - lobbyist
2 monitoren externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - opdrachtgever - (vaar)wegbeheerder
3 verduurzamen goederenvervoer inclusief 3b verduurzamen goederenstromen provinciale organisatie	<ul style="list-style-type: none"> - verbinder - stimulator en facilitator - (vaar)wegbeheerder - opdrachtgever - voorbeeldgever - lobbyist

Tabel 2: rollen per actielijn.

3. HOE?

Dit uitvoeringsprogramma moet met zijn acties bijdragen aan enerzijds het verbeteren van de leefbaarheid in de provincie Utrecht en het verschonen van het goederenvervoer en anderzijds aan het toekomstbestendig maken van de sector. We evalueren de voortgang van dit uitvoeringsprogramma tussentijds, na twee jaar. Daarbij komen ook de financiële planning en de personele planning aan de orde. Het programma wordt steeds omvangrijker en de samenwerking met andere partijen intensiever. Daarom biedt de planning ruimte om de personele inzet te vergroten.



FINANCIËN

We stellen in de periode 2019-2023 in totaal € 2,85 miljoen beschikbaar voor het uitvoeren van het goederenvervoerbeleid. Hieronder een initiële begroting. Bij de evaluatie moet blijken of deze begroting adequaat is.

ACTIELIJNEN	ONDERDELEN	JAAR					TOTAAL 2019-2023
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	doorontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer		80				80
	bijdragen aan projecten kwaliteitsnet goederenvervoer		50	100	200	200	550
	kennis verzamelen en delen		50	50	50	50	200
2	monitoren externe veiligheid		100				100
3	verduurzamen goederenstromen		50	150	200	200	600
	verduurzamen stadsdistributie		50	75	75	80	280
	verduurzamen binnenvaart		50	150	200	200	600
	realiseren clean energy hubs		35	55	50	50	190
3b	verduurzamen goederenstromen provinciale organisatie		15	20	20	20	75
	programmakosten (onder meer meten voortgang, beleidsevaluatie)	25	50	50	25	25	175
	Totaal goederenvervoer	25	530	650	820	820	2.850

Tabel 3: begroting uitvoeringsprogramma goederenvervoer (lasten in € *1000).

Het beleidsonderdeel goederenvervoer is nieuw voor ons en nog relatief klein. Het gaat de eerste jaren vooral om het op gang brengen van het vliegwiel. We verwachten daarom dat we het eerste jaar gebruiken voor visievorming en verdere uitwerking van onderdelen, waarna in de jaren daarna de uitvoering volgt.

PROGRAMMATEAM

Voor de uitvoering van dit het uitvoeringsprogramma goederenvervoer hebben we gemiddeld 4,6 fte per jaar nodig. In het begin is de personele inzet gericht op contacten leggen, initiatieven ontwikkelen en beleid ontwikkelen. Gaandeweg de uitvoering van het programma zullen projecten concreter en meer afgebakend worden, waarvoor projectleider- en beheerkwaliteiten nodig zijn. Verder gaan we stevig inzetten op het verzamelen van data en het delen van kennis. Een programmamanager bewaakt de voortgang van de onderdelen van het programma en de integrale aanpak. We gaan door met de activiteiten op het gebied van externe veiligheid. De logistiek makelaar brengt de overheid en marktpartijen bij elkaar om initiatieven uit de markt te stimuleren en te faciliteren.

In tabel 4 staan de functies die de programmamedewerkers vervullen. De functies overstijgen de actielijnen. In de praktijk kan één medewerker meerdere taken hebben. Bij de evaluatie moet blijken of onze raming van de personele inzet adequaat is.

ROL	Fte mobiliteit	Fte andere domeinen
ambtelijk opdrachtgever	0,2	
programmamanager/opdrachtnemer	0,4	
(senior) beleidsmedewerker	0,8	
accountmanager	0,5	
regiocoördinator vrachtwagenheffing	0,1	
projectleider	1	0,5
logistiek makelaar	0,5	
medewerker beleid data en monitoring	0,5	
ondersteuningsmedewerker		0,1
Totaal	4	0,6

Tabel 4: overzicht gemiddelde omvang projectteam.

In tabel 5 is weergegeven aan welke actielijnen de verschillende medewerkers bijdragen.

ONDERDELEN	ACTIELIJNEN		
	1. doorontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer	2. monitoren externe veiligheid	3. verduurzamen goederenvervoer
programmamanager/opdrachtnemer			
beleidsmedewerker			
accountmanager			
regiocoördinator vrachtwagenheffing			
projectleider			
medewerker beleid data en monitoring			
ondersteuningsmedewerker			
logistiek makelaar			

Tabel 5: functionarissen en actielijnen.

MONITORING EN EVALUATIE

We hebben meetbare resultaten nodig. Daarmee kunnen we vooraf toetsen of de plannen realistisch zijn en dus uitvoerbaar, en achteraf toetsen of het beoogde resultaat behaald is. Daarvoor verzamelen we veel gegevens over het goederenvervoer. We actualiseren jaarlijks de cijfers. De data en rapportages delen we met de gemeenten. Ook komen ze beschikbaar in ons online portaal (zie actielijn 1). Deze data gaan over het vervoerde gewicht en de uitstoot per gemeente en in de provincie als totaal. Met deze data kunnen we het goederenvervoer plannen en monitoren. Daarnaast gebruiken we data om de voortgang van dit uitvoeringsprogramma goederenvervoer te monitoren; dit zijn de indicatoren. Een indicator heeft een signaalfunctie: wijkt de indicator af van wat is afgesproken, dan is bijsturing nodig.

PROGRAMMA-INDICATOREN

Om ons beleid voor het goederenvervoer te monitoren, staan er indicatoren in het mobiliteitsprogramma 2019-2023 over de volgende elementen:

1. de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties voor vrachtverkeer (20);
2. het aantal hectare watergebonden overslaglocaties (21).

De indicator voor de bereikbaarheid van economische kerngebieden is minimaal 50 kilometer per uur. Uit proefberekeningen blijkt dat de huidige waarde 50,1 kilometer per uur is. Voor de zwaarste relaties is de huidige waarde 59,7 kilometer per uur.

De indicator (uit het mobiliteitsprogramma) voor de capaciteit van overslaglocaties is 'De beschikbare capaciteit neemt toe'. In 2017 was de beschikbare capaciteit 745,1 hectare.

PROCESINDICATOREN

Naast de programma-indicatoren hebben we een aantal nieuwe procesmatige indicatoren per actielijn benoemd. Deze indicatoren zijn nodig om de voortgang van de uitvoering van dit uitvoeringsprogramma te monitoren. Tabel 6 geeft de indicatoren per actielijn weer.

ACTIELIJN	INDICATOREN
1. doorontwikkelen kwaliteitsnet goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none">- er is een visie op rol, onderdelen en pilots- intermodaal kwaliteitsnet goederenvervoer (weg en water) is vastgesteld- regioloeket vrachtwagenheffing is ingesteld- we delen data en kennis met andere overheden en bedrijven en - het dataportal is klaar
2. monitoren externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none">- data zijn op orde- register is op orde
3. verduurzamen goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none">- er is een visie op rol, onderdelen en pilots (modal shift, stadsdistributie, binnenvaart)- het Basisnetwerk clean energy hubs is vastgesteld
sub-actielijn 3b. verduurzamen goederenstromen provinciale organisatie	<ul style="list-style-type: none">- er zijn afspraken met andere organisatie over bundeling en verduurzaming van de goederenstromen van en naar provinciale gebouwen- ambities zijn vertaald in inkoopbeleid

Tabel 6: indicatoren per actielijn.

We evalueren het beleid tussentijds en stellen mede naar aanleiding daarvan een geactualiseerde versie van het uitvoeringsprogramma goederenvervoer op.

ALGEMEEN

NAAM ONDERDEEL	EVALUATIE UITVOERING VAN DIT UITVOERINGSPROGRAMMA GOEDERENVERVOER
opdracht	evalueer de uitvoering van het beleid en doe aanbevelingen voor verbetering op onderdelen
omschrijving aanpak	evaluatie van de uitvoering van ons beleid door externe partij, indien van toepassing: geactualiseerd uitvoeringsprogramma goederenvervoer opstellen
uitgaven	€ 25.000 (eenmalig)
resultaat	evaluatierapport met aanbevelingen voor de uitvoering van dit Uitvoeringsprogramma goederenvervoer, indien van toepassing: uitvoeringsprogramma goederenvervoer versie 2

