

## Verslag workshop GOVERA

Titel:	<b>Gevolgen van de groei van het goederenvervoer en containerstromen op de Randstad</b>
Datum:	27 augustus 2009
Spreekers:	Jan Kiel (NEA) Martin Quispel (NEA)
Participanten:	de heer H. van Laar (Programmaleider GOVERA) de heer W. Zijlstra (KvK Rotterdam) de heer A. Baruch (RWS) mevrouw A. Heijkamp (Provincie Utrecht) de heer M. Salet (Ministerie V&W) de heer C. Kampfraath (Ministerie V&W) de heer J. de Vries (RWS) de heer E. de Kievit (KvK Midden-Nederland) de heer R. Osinga (T. van Noort B.V.) de heer C. van Diest (Amsterdam Airport Schiphol) mevrouw mr. drs. C.C.B. Füss (TLN) de heer J. Schoemaker (NEA) de heer A. Haak (NEA)

---

Welke ontwikkelingen verwachten we in het containervervoer in de Randstad? Welke gevolgen hebben deze ontwikkelingen voor de logistieke keten in de Randstad? En welke maatregelen zijn nodig op deze gevolgen te ondervangen?

Eind 2008 heeft GOVERA NEA opdracht geven de studie "*Onderzoek effecten ontwikkeling containerstromen op de Randstad*" uit te voeren. De aanleiding voor de studie was de voorspelling van het Havenbedrijf Rotterdam dat er in 2030 30 miljoen TEU<sup>1</sup> overgeslagen zullen worden in de haven van Rotterdam wanneer de 2<sup>e</sup> Maasvlakte volledig in gebruik is. Dit heeft binnen GOVERA, het samenwerkingsverband van overheden en het bedrijfsleven dat zich bezighoudt met goederenvervoer in de Randstad, tot de vraag geleid welke effecten dit op de Randstad zal hebben. Deze vraag spitste zich vooral toe op de infrastructuur en overslagmogelijkheden in het achterland en de behoefte aan logistieke bedrijventerreinen en vastgoed.

<sup>1</sup> Twenty foot Equivalent Unit – een standaardmaat voor containers. De meest voorkomende containers hebben afmetingen die globaal overeen komen met 2 van deze eenheden.

Uit de statistieken die in het onderzoek gebruikt zijn, blijkt dat in 2006 43% van de containers die in de Nederlandse havens zijn overgeslagen een rit binnen de Randstad maakt. Dit percentage is erg hoog, maar bevat ook dubbeltellingen die voortkomen uit havenintern transport voor laden en lossen. Desalniettemin hebben deze stromen natuurlijk aanzienlijke consequenties voor de Randstad, zowel voor de belasting op de infrastructuur als het benodigde ruimtegebruik voor terminals en logistieke bedrijventerreinen.

Uit modelberekeningen blijkt dat op vele plekken in het Randstedelijk wegennet in de komende 10-15 jaar aanzienlijke problemen te verwachten zijn. De verwachting is dat de capaciteit op diverse plekken onvoldoende zal zijn om al het verkeer te verwerken. De verwachting is ook dat het goederenvervoer zodanig zal groeien dat op grote delen van de dag een volledige rijstrook bezet zal worden door vrachtwagens.

Het is belangrijk te weten dat bij de berekeningen ervan uitgaan is dat alle geplande infrastructuurinvesteringen die nu op de rol staan zullen zijn uitgevoerd. Alleen prijsmaatregelen zoals kilometerheffing en "Spits mijden" zijn nog niet meegenomen in de berekeningen. Deze maatregelen zullen echter beperkt invloed hebben op het vrachtverkeer.

Volgens de prognoses kunnen we in de periode tussen 2000 en 2033 in de Randstad een groei in het goederenvervoer van een factor 2,0 tot 2,3 verwachten. Een deel van deze groei heeft natuurlijk al plaatsgevonden tussen 2000 en 2009, maar nog steeds staat ons nog een aanzienlijk groei te wachten.

#### *Workshop*

De studie heeft voor GOVERA aangetoond dat hernieuwde aandacht voor knelpunten in de infrastructuur en het benodigde ruimtebeslag voor logistieke activiteiten essentieel is om de bereikbaarheid van de Randstad in de komende decennia te garanderen. Dit was de aanleiding om een workshop te organiseren voor mensen die zich bezighouden met ruimtelijke planvorming. De workshop "*Gevolgen van de groei van het goederenvervoer en containerstromen op de Randstad*" vond op donderdag 27 augustus plaats op het Panteia kantoor in Zoetermeer. De aanwezigen vertegenwoordigden GOVERA, de centrale overheid, het bedrijfsleven, onderzoekers en adviseurs.

Vragen over de gevolgen van de financiële crisis op de groeiverwachting waren natuurlijk "on top of everybody's mind". Toen het onderzoek in volle gang was begon namelijk de financiële crisis om zich heen te slaan. Onder die omstandigheden is toen de verwachting uitgesproken dat er hoogstwaarschijnlijk een groeivertraging op zou treden, maar dat de groei alsnog zou plaatsvinden. Inmiddels is het alweer ruim een half jaar geleden dat het onderzoek is afgerond en zijn de gevolgen voor het goederenvervoer pijnlijk zichtbaar. De overslag van containers in Rotterdam is ruim 15% onderuit gegaan terwijl voor 2009 uitgegaan was van een groei van 4-5%.

Onder de aanwezigheden was echter toch overduidelijk consensus dat de aanleiding voor het onderzoek overeind blijft staan: bestuurlijke aandacht voor de groei van het goederenvervoer in de Randstad is noodzakelijk. De resultaten van het onderzoek liegen er niet om en blijven wat betreft de deelnemers van de workshop valide.

Meer gedetailleerde analyses over hoe de wereld er na de crisis uit zal zien, zijn echter wel gewenst. De crisis is namelijk niet alleen een financiële crisis, maar ook een energie- en klimaatcrisis is op handen. en daarnaast zijn er ook grote effecten op grondstof- en energieprijzen.

Wat kunnen we verwachten als we niets doen? Welke scenario's kunnen we ons voorstellen? Ofwel het lukt om de zaak draaiende te houden, of de Randstad komt zodanig vast te zitten dat bedrijven in de logistieke sector uiteindelijk hun biezen pakken en zich buiten de Randstad zullen vestigen. Dat zal betekenen dat er nog steeds veel door de Randstad getransporteerd zal worden, maar dat een groot deel van de economische effecten in de zin van toegevoegde waarde en werkgelegenheid uit de regio zal vloeien.

Wat kunnen we nu doen om te voorkomen dat de Randstad vastloopt en logistieke bedrijven de Randstad gaan mijden?

Langzamerhand weten we wel dat er rationeel gezien nog overbodige transporten plaatsvinden en dat het goederenvervoer vaak gehinderd wordt door lokale regelgeving zoals venstertijden, maar ondertussen is de druk blijkbaar nog niet groot genoeg om het goederenvervoer alleen 's nachts te laten rijden. Het is ook bekend dat we een gigantische capaciteit op de infrastructuur hebben, maar tekorten hebben tijdens de pieken. Van de 24-uurs economie is voorlopig nog weinig terecht gekomen en ondertussen worden de pieken steeds breder (de spits start eerder en loopt langer door). We kunnen er dus ervan uit gaan dat de congestie zich over een steeds groter deel van de dag zal uitspreiden. En ondertussen zijn we, onafhankelijk van de verwachte groei, als Nederland natuurlijk eigenlijk al niet tevreden over de huidige situatie op het wegennet.

De sleutel om de problemen op te lossen is samenwerking. En dan hebben we het over samenwerking tussen verschillende overheidslagen, samenwerking tussen commerciële partijen en in publiekprivate samenwerking. Verkeer en vervoer is namelijk zo complex en beslissingen van individuele partijen kunnen zulke grote invloed hebben op het systeem dat samenwerking noodzakelijk is. De meest succesvolle regio's en bedrijven nemen logistiek serieus en zoeken naar optimalisatie en komen vaak tot een clusteraanpak. Gelukkig zien steeds meer organisaties deze meerwaarde in. Voorbeelden die bleken uit de workshop waren bijvoorbeeld dat de Kamer van Koophandel van Rotterdam duidelijk zoekt naar toegevoegde waarde: zij willen niet alleen maar doorvoer doen, maar ook de werkgelegenheid in de regio hebben. Ook Rijkswaterstaat kijkt tegenwoordig op een andere manier naar haar plannen. Hier wordt tegenwoordig gesproken over een gebiedsopgave en niet meer naar een enge lijnopgave.

#### *Ambitieniveau en oplossingsrichtingen*

Wat is er nu nodig om de Randstad van een verkeersinfarct te redden en te voorkomen dat logistieke bedrijvigheid de Randstad links zal laten liggen? De studie en de workshop hebben tot consensus geleid over een aantal punten die uitgewerkt zijn in aanbevelingen op twee niveaus: (1) strategie- en visievorming en (2) uitwerking van de strategie en visie. In dit opzicht is het wellicht goed om zich te realiseren dat de ambitie niet kan zijn om het fileprobleem op te lossen, maar te voorkomen dat het vervoer helemaal vast komt te liggen. Wat betreft de effectiviteit van maatregelen zal de vraag gesteld worden wat nu de effectiviteit is van al die investeringen.

Is 100.000 TEU op de containerterminal Alphen aan den Rijn nu veel op een totaal van miljoenen containers in de Randstad? Het antwoord op deze vraag is dat er naar het netwerk gekeken moet worden en dat de samenhang van maatregelen relevant is.

#### *Strategie- en visievorming*

De eerste prioriteit moet dan ook zijn om een *samenhangende visie* op het goederenvervoer in de Randstad op het stellen en de discussie aan te gaan voor het versterken van meer *centrale sturing* van planvorming en het *versnellen van besluitvorming*. De samenhang in de visie moet enerzijds gezocht worden in de verhouding tussen goederenvervoer en personenvervoer om de belangen op evenwichtige wijze af te wegen, maar aan de andere kant ook in de relatie tussen vervoersbeleid en ruimtelijke ordening om te voorkomen dat lokale (gemeentelijke) beslissingen genomen worden die niet bijdragen aan regionale of landelijke belangen. Om dit tweede te bereiken is meer centrale sturing nodig wat echter niet in lijn is met de beleidslijnen van de Rijksoverheid die verantwoordelijkheden op een zo laag mogelijk bestuursniveau wil leggen. Ook versnelling van besluitvorming is nodig. In de huidige praktijk ligt de bestuurlijke agenda tot 2020 vast en moeten ruimtelijk planners zich nu met planvorming tot 2040 bezighouden. Op een slagvaardige manier inspelen op veranderingen in de wereldeconomie en de ruimtevraag is daarna zeer beperkt mogelijk.

#### *Uitwerking van de strategie en visie tot een actie- en investeringsprogramma*

Om uiteindelijk tot een actie- en investeringsprogramma te komen, is een verdere uitwerking van de strategie en visie noodzakelijk. De uitwerking is op vier terreinen noodzakelijk.

- 1 Analyse van waar een vergroting van de *capaciteit op de achterlandinfrastructuur* en het vrijhouden van voldoende ruimte voor *inland terminals* en *logistieke bedrijventerreinen* nodig is. Ten aanzien van de achterlandinfrastructuur speelt een aantal aspecten: (1) capaciteit specifiek voor het vrachtvervoer, (2) nadere analyse van het onderliggend wegennet en (3) uitbreiding van de toestemming voor de zogenaamde eco-combi's (langere vrachtwagens) om van het wegennet gebruik te maken. Al jaren speelt de vraag of infrastructuurcapaciteit al dan niet specifiek voor het vrachtvervoer toegedeeld moet worden. Op de Brienoordbrug is inmiddels een vrachstrook gecreëerd. Tot nu toe heerst echter het idee dat totale toewijzing van capaciteit aan het vrachtvervoer niet goed is voor de algehele capaciteit van de weg. De volgende vraag is daarom of meer flexibele vrachstroken wel de wenselijke resultaten kunnen leveren. De nadere analyse van het onderliggend wegennet is zeer gewenst omdat er op dit moment eigenlijk nauwelijks duidelijkheid is over hoe de goederenstromen op meer lokaal niveau er uit zien. De eco-combi's krijgen inmiddels meer steun en ondernemers vinden ook steeds meer interessante toepassingsmogelijkheden.
- 2 Analyse van hoe *samenwerking in de logistieke keten* het beste gestimuleerd kan worden. Alle aanwezigen zijn het er over eens dat het goederenvervoer veel efficiënter kan plaatsvinden en veel onnodig transport vermeden kan worden. Het is echter de vraag hun dit in de praktijk te realiseren valt. Aan de ene kant is er eerst vertrouwen nodig en vervolgens moeten de juiste systemen beschikbaar komen om dit mogelijk te maken.

Een hindernis is dat logistiek nog bij lang niet alle bedrijven op het hoogste niveau (lees: in de board room) serieus wordt genomen. Natuurlijk zijn er goede voorbeelden van bedrijven die al jaren inzien dat efficiënte logistiek veel geld kan besparen. Daarnaast zal er ook met een andere blik naar het goederenvervoer gekeken moeten worden. De zogenaamde clusterbenadering is veelbelovend en krijgt steeds meer aanhang. Op lokaal niveau moet vooral goed gekeken worden naar venstertijden en ontheffingen voor milieubewuste bedrijven.

- 3 Analyse van de potentiële bijdragen van *logistieke en technologische innovaties* aan het verbeteren van goederenvervoer. De studie heeft een aantal innovaties geïdentificeerd zoals een opvouwbare container, een binnenvaart schip met eigen containerkraan, etc. Nadere analyses zijn in ieder geval wenselijk, maar vielen buiten de opdracht.
- 4 Verbetering van *statistieken en voorspellingen*. Aan de ene kant zijn op dit moment te weinig recente gegevens beschikbaar over het goederenvervoer en is het detailniveau onvoldoende om antwoord te geven op bepaalde beleidsvraagstukken. Aan de andere kant zijn er geen gegevens over onderliggend wegennet beschikbaar. Wellicht kan elektronische dataverzameling (floating vehicle data) hierin een oplossing bieden. De voorspellingen kunnen in ieder geval verbeterd worden door vaker scenario's te herzien. Een koppeling aan de ruimtelijke ordening zou extra toegevoegde waarde kunnen leveren.

### **Conclusie**

Zoals uit bovenstaande blijkt is het opstellen van een samenhangende visie op het goederenvervoer in de Randstad, het versterken van meer centrale sturing en het versnellen van besluitvorming van cruciaal belang om het goederenvervoer in de Randstad in beweging te houden en de economische waarde binnen de Randstad te houden.