

# Van knelpunt naar actiepunt

*Goederenvervoer in Noord-Nederland*



**Arthur Kamminga**

In opdracht van:

**Werkgroep Goederenvervoer  
Samenwerkingsverband Noord-Nederland**

# **Van knelpunt naar actiepunt**

*Goederenvervoer in Noord-Nederland*

Groningen, augustus 2007

Uitgevoerd door:  
Arthur Jan Willem Kamminga  
Rijksuniversiteit Groningen  
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen  
Master Thesis Economische Geografie  
Begeleider: dr. W.J. Meester

In opdracht van:  
Werkgroep Goederenvervoer  
Samenwerkingsverband Noord-Nederland

## Voorwoord

Goederenvervoer is van strategisch belang voor de maatschappij. Nagenoeg alle producten die we consumeren en produceren moeten over een grote of kleine afstand worden getransporteerd. Een vitale goederenvervoersector is daarom van groot belang voor een gezonde economie, ook in Noord-Nederland.

In dit onderzoek is gekeken naar knelpunten die in de noordelijke transportsector worden ervaren en worden enkele actiepunten voor een beter goederenvervoer voorgesteld. De opdrachtgever van dit onderzoek, de Werkgroep Goederenvervoer van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, zal dit rapport gebruiken als input voor het goederenvervoerbeleid dat gericht is op een duurzaam, veilig en efficiënt goederenvervoer.

Daarnaast is dit onderzoek een afstudeerproject (een zogenaamde master thesis) voor de masterstudie Economische Geografie aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. Om die reden is extra zorg besteed aan een gestructureerde, methodologisch verantwoorde opzet van het onderzoek.

Een woord van dank gaat in de eerste plaats uit naar de personen die dit onderzoek vakkundig hebben begeleid. Vanuit de Werkgroep Goederenvervoer zijn dit Jan Knegt (TLN), Robert Schasfoort (EVO), Henny Scholten (Rijkswaterstaat), Fokke Woudstra (Provincie Groningen) en Bob van Zanten (Kamer van Koophandel). Vanuit de universiteit was de begeleiding in handen van dr. Wim Meester, die waar nodig de wetenschappelijkheid van dit rapport heeft bewaakt. Daarnaast wil ik iedereen bedanken die op enige wijze heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit rapport, zoals de overige leden van de Werkgroep Goederenvervoer en de geïnterviewde actoren uit de transportsector.

Het onderzoek was voor mij bijzonder leerzaam en leuk om te doen, waarbij mijn affiniteit met het goederenvervoer en de ontwikkeling van Noord-Nederland goed van pas zijn gekomen. Ik hoop dat mijn onderzoek de Werkgroep Goederenvervoer ten dienste zal zijn en kan bijdragen aan de ontwikkeling van een duurzaam, veilig en efficiënt goederenvervoer in Noord-Nederland.

## Samenvatting

Het rapport *Van knelpunt naar actiepunten* is het resultaat van een onderzoek naar knelpunten in het goederenvervoer dat in de periode 2006-2007 heeft plaatsgevonden. Aanleiding is de behoefte van de Werkgroep Goederenvervoer van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) aan een veelomvattende analyse van knelpunten in het noordelijke goederenvervoer, waaruit vervolgens actiepunten voor het beleid moeten kunnen worden afgeleid.

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van een sociaal-wetenschappelijke benaderingswijze, waarin de door de sector ervaren knelpunten centraal staan. Om deze knelpunten te kunnen duiden is gebruik gemaakt van verschillende bronnen en technieken: analyse van secundaire data, interviews met sleutelactoren, een enquête onder wegtransportondernemingen en case studies.

De analyse van andere rapporten en de interviews leverden een groot aantal knelpunten op, onder meer op het gebied van infrastructuur, regelgeving en beleid. Naar aanleiding daarvan is in samenwerking met Transport en Logistiek Nederland (TLN) een enquête verstuurd naar 1000 bedrijven in de noordelijke wegtransportsector. De respons bedroeg 16,4 procent, wat voor dit type enquête niet onredelijk is. Door middel van de enquêteresultaten zijn een aantal knelpunten voor het goederenvervoer over de weg naar voren gekomen.

In de case studies zijn een drietal knelpunten die in eerdere fasen van het onderzoek zijn genoemd nader onderzocht, te weten het Winschoterdiep, het aantal laad- en losvoorzieningen voor railgoederenvervoer en enkelsporige spoortrajecten.

De gevonden knelpunten zijn met behulp van enkele criteria indicatief gekwalificeerd, waarna een aantal knelpunten is geselecteerd om te worden omgezet in actiepunten. In totaal worden 23 actiepunten voorgesteld.

Daarnaast worden enkele concrete aanbevelingen gedaan aan de Werkgroep Goederenvervoer.

## **Inhoud**

Samenvatting	4
Hoofdstuk 1 – Onderzoeksopzet	6
Hoofdstuk 2 – Beleidscontext	10
Hoofdstuk 3 – Theoretisch kader	15
Hoofdstuk 4 – Methodologie	22
Hoofdstuk 5 – Knelpunten uit secundaire bronnen	28
Hoofdstuk 6 – Knelpunten uit de interviewronde	43
Hoofdstuk 7 – Knelpunten uit de enquête wegtransport	52
Hoofdstuk 8 – Case studies	62
Hoofdstuk 9 – Kwalificatie van knelpunten	84
Hoofdstuk 10 – Actiepunten	97
Hoofdstuk 11 – Conclusies en aanbevelingen	106
Bijlage 1 – Begeleiding	113
Bijlage 2 – Geïnterviewde actoren	114
Bijlage 3 – Enquête wegtransport	115
Bijlage 4 – Berekening intensiteit spoor	118
Bijlage 5 – Afkortingen	120

# Hoofdstuk 1



Walfridusbrug  
Groningen

Inleiding	pagina 7
Aanleiding	pagina 7
Probleem- en doelstelling	pagina 8
Vraagstelling	pagina 8
Opzet rapport	pagina 9

## Onderzoeksopzet

## **Inleiding**

Dit rapport is het resultaat van het onderzoek naar knelpunten voor het goederenvervoer in Noord-Nederland dat in de periode 2006-2007 heeft plaatsgevonden. In dit onderzoek is gezocht naar knelpunten die in Noord-Nederland bij het weg- en spoortransport en de binnenvaart worden ervaren. Hierbij is gebruik gemaakt van een serie interviews met zowel actoren uit de markt als bij de overheden. Daarnaast is een enquête gehouden onder wegtransportondernemingen en zijn bevindingen van eerdere onderzoeken ten aanzien van knelpunten meegenomen. Aan de hand van de gevonden knelpunten is een selectie gemaakt van mogelijke actiepunten voor het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland voor de komende jaren.

In dit eerste hoofdstuk wordt de opzet en globale werkwijze van dit onderzoek beschreven. Daarbij worden achtereenvolgens de aanleiding, probleem-, doel- en vraagstelling en de opzet van dit rapport besproken. In hoofdstuk 4 zal dieper worden ingegaan op de methodologie.

## **Aanleiding**

De Werkgroep Goederenvervoer van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland denkt permanent na over het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland. Uitgangspunt is het bevorderen van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoer (SNN, 2004a).

In de werkgroep werken vertegenwoordigers van zowel overheden als marktpartijen samen. Het gaat daarbij om de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland als overheidspartijen en Transport en Logistiek Nederland, EVO, VNO-NCW Noord en de Kamer van Koophandel als vertegenwoordigers van het noordelijke bedrijfsleven.

De laatste jaren zijn een aantal acties door de werkgroep ondernomen. Eén daarvan is de opdracht voor een knelpuntenonderzoek waarbij actiepunten dienen te worden afgeleid. Vanuit de werkgroep is voor dit onderzoek een begeleidingsgroep gevormd, bestaande uit de Provincie Groningen, Rijkswaterstaat DNN, TLN en de Kamer van Koophandel.

In 2005 heeft de begeleidingsgroep geprobeerd deze opdracht als stage in de markt te zetten, hetgeen geen respons opleverde. In februari 2006 werd alsnog een student gevonden om het onderzoek door te laten uitvoeren, in dit geval als afstudeerscriptie voor de master Economische Geografie van de Rijksuniversiteit Groningen.

## **Probleem- en doelstelling**

Ten gronde aan dit onderzoek ligt de wens van de Werkgroep Goederenvervoer om nieuwe actiepunten voor het goederenvervoerbeleid vast te stellen. Om gefundeerde actiepunten te kunnen vaststellen, is echter onderzoek noodzakelijk naar welke knelpunten geschikt zijn om tot actiepunt te maken. Het onderzoek is derhalve op de eerste plaats een knelpuntenanalyse: het doel is een veelomvattende inventarisatie te maken van knelpunten die in Noord-Nederland worden ervaren, waaruit vervolgens actiepunten kunnen worden afgeleid. Deze doelstelling vraagt echter om een nadere definitie van begrippen, met name van het begrip "knelpunt". In hoofdstuk 3 zal daarom worden begonnen met een begripsdefinitie en nadere afbakening van dit onderzoek.

## **Vraagstelling**

Dit onderzoek heeft drie onderzoeksvragen als globale leidraad:

- 1) Welke knelpunten worden in het goederenvervoer in Noord-Nederland ervaren?
- 2) In welke mate zijn de genoemde knelpunten van belang?
- 3) Bij welke knelpunten die van belang zijn, is een rol voor de Werkgroep Goederenvervoer mogelijk?

De vragen zijn afgeleid uit de doelstelling van de vorige paragraaf.

Ad 1: De eerste onderzoeksvraag heeft een inventariserend karakter en heeft tot doel om zoveel mogelijk (vermeende) knelpunten boven water te krijgen. In hoofdstuk 3 zal uitgebreid worden gekeken naar de begripsdefinities en afbakening. Bij de eerste onderzoeksvraag is deze begripsdefinitie echter nog niet van belang; de eerste inventarisatie heeft een subjectief karakter, waardoor het enkele feit dat een situatie als knelpunt wordt ervaren voldoende is voor opname in de inventarisatie.

Ad 2: De tweede onderzoeksvraag heeft een selecterend karakter. Een eerste selectie is nodig omdat de eerste vraag een groot aantal vermeende knelpunten kan opleveren. Echter niet elk vermeend knelpunt is een knelpunt dat van belang is voor het goederenvervoer in Noord-Nederland. Hierbij speelt de eerdergenoemde begripsdefinitie (hoofdstuk 3) een rol: de subjectieve knelpunten uit de eerste onderzoeksvraag worden bij de tweede onderzoeksvraag geobjectiveerd.

Ad 3: De laatste onderzoeksvraag is een nadere kwalificatie van de knelpunten die van belang zijn voor het goederenvervoer in Noord-Nederland. Bij deze onderzoeksvraag gaat het om de omstandigheden van het geval: is het knelpunt op een realistische wijze oplosbaar? Valt het knelpunt binnen de competentie van de Werkgroep Goederenvervoer? Of zijn er anderszins omstandigheden die pleiten vóór of tegen bemoeienis van de werkgroep?



Met name in de derde onderzoeksvraag onderscheidt dit onderzoek zich van vergelijkbare onderzoeken. In dit onderzoek zijn de omstandigheden van het geval doorslaggevend, waardoor praktijkkennis een belangrijke positie binnen het selectieproces heeft gekregen. Dit rapport heeft een descriptief karakter: knelpunten worden afgeleid uit de feitelijke praktijk. Diverse andere rapporten maken gebruik van een normatieve methodologie, waarbij (theoretische) knelpunten worden afgeleid uit getallen (bijvoorbeeld intensiteiten) zonder input uit de praktijk. In het tweede deel van hoofdstuk 3 worden deze fundamenteel verschillende wetenschappelijke principes nader met elkaar vergeleken.

## **Opzet rapportage**

De eerste vier hoofdstukken van dit rapport hebben een theoretisch karakter. In hoofdstuk 2 wordt de context van dit onderzoek beschreven, inclusief de belangrijkste rapporten, die in hoofdstuk 5 nader geanalyseerd zullen worden. Hoofdstuk 3 staat in het teken van nadere afbakening en omschrijving van het onderzoek, resulterend in het conceptueel model. Daarnaast wordt algemene theorie ten aanzien van dit onderzoek besproken. In het daaropvolgende hoofdstuk (4) wordt de methodologie van dit onderzoek toegelicht. Dit leidt tot een onderzoeksdesign, wat de basis vormt voor de structuur van het onderzoek.

In hoofdstuk 5 tot en met 8 worden via verschillende methodieken knelpunten verzameld. In hoofdstuk 5 wordt gebruik gemaakt van secundaire data, informatie die door anderen verzameld is en in rapporten is verwerkt. Deze rapporten worden uitvoerig en kritisch behandeld. Hoofdstuk 6 bevat de resultaten van de interviewronde met sleutelactoren bij overheid en marktpartijen. De individuele interviewverslagen zijn vertrouwelijk en worden niet gepubliceerd. In hoofdstuk 7 worden de resultaten besproken van de enquête die onder wegtransporteurs is gehouden. Het achtste hoofdstuk staat in het teken van een drietal praktijkvoorbeelden van knelpunten, zogenaamde case studies.

De hoofdstukken met primaire data leiden gezamenlijk tot een lange lijst (vermeende) knelpunten. Daar zitten echter dubbeltellingen tussen, evenals knelpunten die niet geschikt zijn voor omzetting in actiepunten. Daarom wordt in hoofdstuk 9 een kwalificatie van knelpunten uitgevoerd, waarmee potentiële actiepunten uit de grossijst worden gezeefd. In hoofdstuk 10 worden actiepunten nader beschouwd en tot slot volgen de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 11.

# Hoofdstuk 2



MCS Meppel

Regiovisie Goederenvervoer	pagina 11
Kwaliteitsnetwerk	pagina 13
Netwerkanalyses	pagina 13
Spoorvisie / Ontwikkelen = Verbinden	pagina 14

# Beleidscontext

## **Inleiding**

Een onderzoek staat meestal niet op zichzelf; het vindt plaats binnen een context van beleid en eerdere onderzoeken. Dit onderzoek vindt plaats in de context van het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland. Met name de Regiovisie Goederenvervoer is hierbij van belang, niet in de laatste plaats omdat het de initiator van dit onderzoek is. In dit hoofdstuk staat deze context centraal. Hierbij zal worden gekeken naar het beleid van de diverse overheden, alsmede naar andere rapportages die voor het goederenvervoer van belang zijn.

### **2.1 Het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland**

De drie noordelijke provincies hebben in 2004 onder de vlag van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) de *Regiovisie Goederenvervoer* opgesteld. Met "regio" wordt in dit geval Noord-Nederland bedoeld, meer specifiek het grondgebied van de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. De Regiovisie Goederenvervoer is samen met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en belangenorganisaties opgesteld en bevat de doelstellingen en hoofdlijnen voor het gemeenschappelijke goederenvervoerbeleid. Uitgangspunt is dat "het regionaal goederenvervoerbeleid voor Noord-Nederland op een duurzame en veilige wijze de bereikbaarheid van en binnen het Noorden voor het goederenvervoer vergroot en op deze wijze een verdere economische ontwikkeling van het Noorden faciliteert." (SNN, 2004b, p.05)

#### **2.1.1 Regiovisie Goederenvervoer**

De Regiovisie Goederenvervoer geeft uitvoering aan het goederenvervoerbeleid in Noord-Nederland. Doelstelling van de Regiovisie is "het bieden van een kader waarbinnen breed gedragen (overheden en bedrijfsleven) integraal goederenvervoerbeleid voor het Noorden is opgesteld. De Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland biedt vervolgens het beleidskader waarbinnen provinciaal en lokaal goederenvervoerbeleid uitgewerkt kan worden." (SNN, 2004b, p.05) De Werkgroep Goederenvervoer geeft vervolgens uitvoering aan de uitwerking van de Regiovisie Goederenvervoer.

Het goederenvervoerbeleid is in De Regiovisie Goederenvervoer opgebouwd rondom zes hoofdlijnen (SNN, 2004a):

- 1) Duurzaam bovenregionaal locatiebeleid
- 2) Uitbouwen van (logistieke en infrastructurele) netwerken
- 3) Modal Shift en transportefficiency en transportbesparing
- 4) Regionale bereikbaarheid
- 5) Verbeteren verkeersveiligheid en externe veiligheid
- 6) Versterken van de transportsector in Noord-Nederland

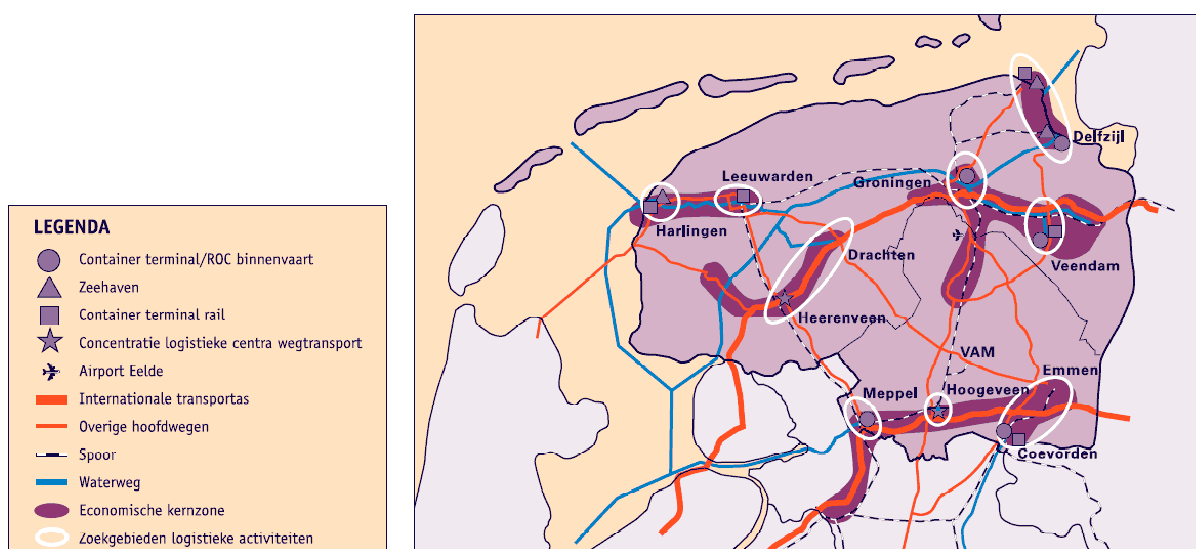
De nummers één tot en met zes geven geen rangorde aan, maar komen overeen met de nummering van de projecten uit het actieprogramma.

In het *Actieprogramma 2004* zijn concrete projecten opgezet met het doel bepaalde concrete knelpunten op te lossen. Het gaat hier om de volgende projecten.

Nr.	Project	Trekker
1A	Inventarisatie goederenvervoer en bedrijventerreinen	Provincie Drenthe
1B	Aanpak parkeerproblemen vrachtverkeer	TLN
3A	Stimuleren vervoer van afval via de binnenvaart	Provincies
3B	Stimuleren gebruik openbare laad- en losvoorzieningen binnenvaart Noord-Nederland	Provincie Groningen
4A	Afbakenen van een Kwaliteitsnet voor het Goederenvervoer	Provincie Fryslân / Rijkswaterstaat
4B	Status huidige programma infrastructuur Noord-Nederland	Provincie Fryslân
4C	Afstemming maatregelen stedelijke distributie: venstertijden en voertuigeisen	Provincies
4D	Parkeerproblematiek bestelwagens 'serviceverlenende' bedrijven in binnensteden	EVO
5A	Verkeersveiligheid en bestelwagens	Rijkswaterstaat DNN
5B	TLN-stratenmaker	TLN
6A	Evaluatie van Kompasgelden / Platform Innovatie Goederenvervoer	Provincie Groningen

Inmiddels zijn de meeste projecten uitgevoerd. Het is dan ook een belangrijke taak van dit onderzoek om de richting van nieuwe projecten aan te dragen.

Figuur 2.1 - Structuur van het logistieke netwerk Noord-Nederland (SNN, 2004a)



## 2.1.2 Kwaliteitsnet

Een project dat apart genoemd moet worden is het "Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland". Het project, dat onder nummer 4A was opgenomen in het actieprogramma 2004, vertoont belangrijke raakvlakken met dit onderzoek.

Het Kwaliteitsnet stelt de hoofdtransportassen voor het goederenvervoer in Noord-Nederland vast. Daarbij zijn tevens eisen opgenomen waaraan de infrastructuur op deze hoofdassen moet voldoen. Vanzelfsprekend komen hierbij ook knelpunten aan het licht, namelijk daar waar de infrastructuur (of regelgeving) niet voldoet aan de eisen die in het Kwaliteitsnet aan die verbinding gesteld worden.

In paragraaf 5.2 zal het Kwaliteitsnet en de knelpunten die daaruit naar voren komen uitgebreid worden besproken en nader geanalyseerd. De knelpunten uit het Kwaliteitsnet worden op deze wijze meegenomen in dit onderzoek.

## 2.1.3 Netwerkanalyses

### Groningen-Assen

Buck Consultants International (BCI) heeft in het kader van de Netwerkanalyse Groningen-Assen in opdracht van Rijkswaterstaat-DNN, in samenwerking met de Regio Groningen-Assen en de gemeente Groningen, een rapport gemaakt waarin specifiek gekeken wordt naar het goederenvervoer in de regio Groningen-Assen. Deze goederenvervoeranalyse moet de netwerkanalyse verrijken met specifieke informatie over het goederenvervoer (BCI, 2006).

In het rapport van BCI wordt naast een beschouwing van de economische ontwikkeling in de regio, ook stilgestaan bij knelpunten in het goederenvervoer. Het gaat hierbij met name om infrastructurele knelpunten. De regio Groningen-Assen is in beginsel het uitgangspunt, maar ook voor deze regio relevante knelpunten buiten dit gebied zijn genoemd.

De door BCI gehanteerde methodologie komt in grote mate overeen met de methodologie die in de eerste fasen van dit onderzoek is gehanteerd, namelijk analyse van secundaire databronnen en een interviewronde met actoren. Er is daarna echter geen aanvullend onderzoek, bijvoorbeeld in de vorm van een enquête, gedaan. Het rapport levert wel knelpunten op, die ook in dit onderzoek verder worden betrokken. In paragraaf 5.3 wordt de Netwerkanalyse uitgebreid inhoudelijk besproken.

### Leeuwarden – Westergo-zone – A7-zone

De *Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergo-zone – A7-zone*, kortweg LWA7, is in 2006 opgesteld door de Stuurgroep Netwerkanalyse A7. Bijzonder is dat de analyse betrekking heeft op twee gebieden: Leeuwarden-Harlingen (Westergo-zone) en Sneek-Heerenveen-Drachten (A7-zone).

Ook deze Netwerkanalyse richt zich op het volledige verkeer en vervoer, waardoor ten aanzien van knelpunten met name die voor het personenvervoer naar voren komen. Desondanks komen er een aantal knelpunten voor het goederenvervoer naar voren die in hoofdstuk 5 nader zullen worden besproken.

De Netwerkanalyse LWA7 valt in positieve zin op door het gebruik van verschillende bronnen voor het signaleren van knelpunten: naast modellen is gebruik gemaakt van onder andere een enquête onder bedrijven (niet alleen goederenvervoer) en er is een workshop gehouden. Daarnaast is het rapport in het algemeen van goede kwaliteit: zowel de methodiek, als de resultaten geven geen reden tot op- of aanmerkingen.

#### **2.1.4 Spoorvisie / Ontwikkelen = verbinden**

Door het SNN werd in 2004 gewerkt aan de zogenaamde *Spoorvisie*, een project waarvan de provincie Drenthe de trekker was. In 2004 is in het kader van dit project een bijeenkomst georganiseerd bij VNO-NCW Noord in Haren, waarbij diverse partijen met een belang in het noordelijke spoorvervoer zijn gehoord. Inmiddels is de spoorvisie omgezet in een visie op het OV-netwerk in Noord-Nederland, genaamd *Ontwikkelen = verbinden*. Het is een nota met een indicatief uitvoeringsprogramma. De nota wordt vastgesteld door het SNN met het doel om hiermee een kader te hebben voor de samenwerkingsagenda tussen Rijk en regio ten aanzien van bereikbaarheidsprojecten in Noord-Nederland. Het spoorvervoer zal een apart specifiek deel van de samenwerkingsagenda gaan vormen.

De nota *Ontwikkelen = verbinden* zoomt in op het personenvervoer in Noord-Nederland, waarbij goederenvervoer slechts zijdelings aan de orde komt. Dit wordt ingegeven door de gedachte dat goederenvervoer per spoor op korte termijn geen echte capaciteitsknelpunten kent, de dienstregelingspaden voor het goederenvervoer goed verankerd zijn in de regelgeving en investeringen in goederenspoor in directe betrokkenheid met verladers, vervoerders en het verdere bedrijfsleven opgepakt dienen te worden.

Ten aanzien van dit onderzoek vormt de bijeenkomst met de sector ten behoeve van de Spoorvisie een waardevolle bron met knelpunten die op dat moment in de sector leefden. Daarnaast noemt de nota *Ontwikkelen = verbinden* knelpunten waar het gaat om goederenvervoer in relatie tot personenvervoer. De bijeenkomst voor de Spoorvisie en de nota *Ontwikkelen = verbinden* worden in respectievelijk paragraaf 5.4 en 5.5 besproken.

# Hoofdstuk 3



Akwadukt Mid-Fryslân

Begripsdefinitie	pagina 16
Theoretische benaderingen	pagina 17
Causaal veldmodel	pagina 20

## Theoretisch kader

## Inleiding

In dit hoofdstuk zal het onderwerp van deze studie nader worden gedefinieerd. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de verschillende wijzen waarop een onderzoek naar knelpunten in het goederenvervoer benaderd kan worden.

### 3.1 Begripsdefinitie

Het onderwerp van dit onderzoek is *knelpunten in het goederenvervoer in Noord-Nederland*. Dit vraagt op de eerste plaats om een nadere definitie van de begrippen *knelpunt*, *goederenvervoer* en *in Noord-Nederland*.

#### Knelpunt

Taalkundig gezien is het begrip knelpunt eenvoudig te definiëren: een knelpunt is een punt dat knelt. Daarbij kan knellen figuurlijk worden opgevat als iets dat beperkt of een groei belemmert. Vanuit dit standpunt is "een knelpunt in het goederenvervoer" iets dat beperkend is voor het goederenvervoer of de groei belemmert.

In deze definitie ontbreekt echter nog een belangrijk gegeven: het antwoord op de vraag wat een knelpunt is, kan per persoon of bedrijf verschillen. Een situatie kan voor een bedrijf een groot knelpunt zijn, terwijl dezelfde situatie voor een ander bedrijf geen enkel probleem hoeft te zijn. Een transporteur uit Groningen kan bijvoorbeeld de congestie voor het Julianaplein in Groningen als een groot knelpunt ervaren, terwijl een transporteur uit bijvoorbeeld Lemmer daar totaal geen last van heeft en een andere transporteur uit Groningen dezelfde situatie slechts in beperkte mate als knelpunt ervaart. Het begrip knelpunt is afhankelijk van de actor en is daarmee een subjectief begrip.

Het feit dat knelpunten subjectief zijn, brengt met zich mee dat dit op enige wijze in de begripsdefinitie moet worden opgenomen: een knelpunt is een situatie die *in de perceptie van een actor* beperkend is of groei belemmert.

#### Goederenvervoer

In de meest letterlijke zin is goederenvervoer het vervoer van goederen. Een dergelijke definitie is echter onwerkbaar breed: zelfs een volle winkelwagen is in deze definitie het vervoer van goederen. Het spreekt voor zich dat de definitie van het goederenvervoer tot het *bedrijfsmatig* vervoer van goederen beperkt moet worden. Deze beperking tot bedrijfsmatige activiteiten is dermate vanzelfsprekend dat in de literatuur dit element vaak wordt vergeten.

Van Wee en Dijst (2002, p.317) definiëren goederenvervoer als "verplaatsingen van goederen, gemeten in vervoerd gewicht per tijdseenheid of in termen van de vervoersprestatie per tijdseenheid", een definitie die zich met name toespitst op de wijze waarop goederenvervoer volgens hen gemeten dient te worden, hetgeen wel arbitrair is.

#### Noord-Nederland

Het onderwerp van deze studie, knelpunten in het goederenvervoer in Noord-Nederland, brengt de vraag met zich mee wat onder "in Noord-Nederland" moet worden verstaan. In het algemeen wordt met "Noord-Nederland" verwezen naar het grondgebied van de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. Een dergelijke



strikte afbakening volgens de administratieve grenzen brengt ten aanzien van dit onderzoek echter enige problemen met zich mee. De snelweg en spoorlijn van Heerenveen naar Meppel lopen bijvoorbeeld via het Overijsselse Steenwijk en een belangrijk knelpunt in het Meppelerdiep bevindt zich in het Overijsselse Zwartsluis. In dit onderzoek wordt Noord-Nederland gedefinieerd als het grondgebied van de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe, maar dit sluit niet uit dat relevante knelpunten die strikt genomen net buiten het onderzoeksgebied vallen, toch worden genoemd in dit onderzoek.

### **3.2 Theoretische benaderingen**

Het onderwerp “knelpunten in het goederenvervoer” kan uit verschillende wetenschappelijke invalshoeken verklaard worden. Deze kunnen in twee hoofdgroepen worden ingedeeld: de meer technisch-rationele opvattingen, en de meer sociaal-wetenschappelijke opvattingen. Er kleven specifieke voor- en nadelen aan de verschillende benaderingswijzen, waardoor niet elke invalshoek in gelijke mate geschikt is.

#### **Technische benadering**

De technisch-rationele benaderingswijzen bekijken het goederenvervoer vanuit een technocratische invalshoek. Ten aanzien van knelpunten is in deze visie fundamenteel dat knelpunten objectief zijn en berekend kunnen worden. Met andere woorden: het is uit statistiek (bijvoorbeeld verkeersintensiteiten) af te leiden of een situatie een knelpunt is.

De veronderstelling dat knelpunten berekend kunnen worden is onder andere terug te vinden in één van de studies die in het kader van de Regiovisie Goederenvervoer is verricht, het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland (2006). In het Kwaliteitsnet wordt voor het duiden van knelpunten voor het wegtransport gebruik gemaakt van zogenaamde “verliestijden”, de tijd die het wegtransport volgens een theoretisch model kwijt zou zijn aan congestie.

In de methodiek van de “verliestijden” bepaalt een formule of een situatie een knelpunt is. Input in deze formule zijn gegevens over de intensiteit en theoretische capaciteit van bepaalde wegen en van kruisende wegen. De formule berekent hoeveel verliesuren het goederenverkeer theoretisch op het kruispunt zou hebben. In paragraaf 5.2 wordt nader op deze methodiek ingegaan.

Het grote voordeel van dergelijke methodieken is op de eerste plaats dat er voor elke situatie een concreet getal uit de formule komt, die met elkaar kunnen worden vergeleken. Op de tweede plaats kan met dergelijke concrete getallen worden geschermd bij de agenda- en beleidsvorming. Op de derde plaats is de methodiek simpel en daardoor overzichtelijk: of een situatie een knelpunt is, is nog slechts uitsluitend afhankelijk van de inputvariabelen van de formule. In het geval van de verliestijden is een knelpunt slechts afhankelijk van de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit van de weg en die van kruisende wegen. Alle andere factoren (zoals onduidelijke verkeerssituatie, een slecht wegdek, een scherpe bocht, verkeersremmers, de afstelling van verkeerslichten, enzovoort) doen in deze methodiek niet ter zake. Een vierde voordeel van de technisch-rationele methodieken is de manipuleerbaarheid van de uitkomsten, doordat de formule kan worden aangepast.

De nadelen van technisch-rationele methodieken spreken voor zich. Op de eerste plaats zijn de uitkomsten slechts puur theoretische getallen die uit een formule zijn ontstaan. In het geval van de verliestijden-methode zijn geen verliestijden gemeten, maar slechts intensiteiten en capaciteiten waaruit een puur theoretische verliestijd is berekend. Op de tweede plaats is het in formules onmogelijk om alle relevante factoren op te nemen. Dat is niet alleen doordat het aantal relevante factoren zeer groot kan zijn, maar ook doordat per geval verschillend is wat relevante factoren zijn en het daarnaast per actor verschillend is in welke mate een factor van belang is. Een derde nadeel is het gevaar voor vervreemding van de praktijk, doordat knelpunten worden afgeleid uit een statistiekprogramma in plaats van uit kennis van de praktijk. Een vierde nadeel betreft de gevolgen voor het beleid, doordat theoretische knelpunten in de praktijk geen knelpunten blijken te zijn of omgekeerd. Dit kan leiden tot een inefficiënte besteding van tijd en geld.

### **Sociaal-wetenschappelijke benaderingen**

Een andere invalshoek voor het onderzoeken van knelpunten in het goederenvervoer is via de meer sociaal-wetenschappelijke benaderingen. Het kenmerkende verschil met de hiervoor besproken technische benadering is dat daar de nadruk lag op *meten en berekenen*, terwijl in de sociaal-wetenschappelijke benadering de nadruk op *begrijpen* ligt.

Bij een sociaal-wetenschappelijke benadering van knelpunten in het goederenvervoer wordt gestart met het vergaren van kennis over het onderwerp. Dit is nodig om op voldoende niveau met actoren over het goederenvervoer te kunnen communiceren en hun problemen te kunnen begrijpen. In deze fase kan tevens gebruik worden gemaakt van eerder onderzoek door derden. Indien voldoende kennis over het onderwerp aanwezig is kan gestart worden met het verzamelen van informatie bij zoveel mogelijk actoren. De perceptie van actoren is immers bepalend voor de mate waarin een situatie door de actoren als knelpunt wordt gezien. Door bij zo veel mogelijk actoren onderzoek te doen naar hun perceptie van knelpunten wordt het mogelijk om een beeld te vormen over welke situaties worden gezien als knelpunt. In formulevorm zou men kunnen stellen dat:

$$K = \sum K_p(A_1), K_p(A_2), \dots, K_p(A_n)$$

K = mate waarin een situatie een knelpunt is

$K_p$  = Perceptie op knelpunt

$A_n$  = Actor n

Met andere woorden: de mate waarin iets een knelpunt is, is de som van de percepties op het knelpunt van alle relevante actoren. Hierbij moet onmiddellijk aangetekend worden dat de perceptie *niet objectief meetbaar* in een getal is, zoals men bij een technische benadering zou proberen. Daarnaast kan het nodig zijn om een weging aan te brengen tussen de percepties van de verschillende actoren, doordat meer waarde wordt gehecht aan de perceptie van bepaalde actoren. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een zwaardere weging voor grotere bedrijven.

De volgende fase is een kwalificatie van knelpunten. Er zijn immers verschillende soorten knelpunten en niet elk knelpunt is (in gelijke mate) oplosbaar. Ook in dit proces moet geen gebruik worden gemaakt van een technische benadering zoals een formule waarmee een numerieke waarde aan knelpunten wordt toegekend. De kwalificatie is afhankelijk van het beleid en beleidsvoorkeuren: in hoeverre past de aanpak van het knelpunt in het beleid. De uiteindelijke selectie of rangorde wordt in deze methodiek bepaald op basis van een afweging in plaats van cijfers.

Het grote voordeel van een sociaal-wetenschappelijke benadering is op de eerste plaats de aansluiting bij de praktijk: wat een knelpunt is, is afgeleid uit de praktijk die door de actoren wordt ervaren. Op de tweede plaats is het mogelijk om per situatie de relevante factoren te benoemen en in de uiteindelijke afweging mee te wegen. Een derde voordeel is de aansluiting bij het beleid, doordat beleidsvoorkeuren kunnen worden meegenomen in de afweging tussen de verschillende knelpunten.

Een nadeel is dat er in deze methodiek een groot aantal gegevens bij een zo groot mogelijk aantal actoren verzameld dient te worden, waarbij bovendien kennis van de feitelijke situatie nodig is om de verzamelde informatie te kunnen begrijpen. Een ander nadeel is dat de methode meer arbitrair lijkt dan een methode waarbij berekeningen worden gebruikt: het belang van een knelpunt kan niet worden afgelezen uit een getal, maar moet afgewogen worden. Tot slot is het een nadeel dat de methode geen concrete getallen oplevert die naar politiek of opdrachtgevers gecommuniceerd kunnen worden.

### **Vergelijking**

De tegenstelling tussen de technische en de sociaal-wetenschappelijke benadering kan tevens gezien worden als tegenstelling tussen een neo-klassieke en een behaviorale benadering voor het doen van onderzoek op economisch-geografisch gebied. De neo-klassieke benadering is gebaseerd op economische principes, waaronder de aanname van rationaliteit. Deze visie komt overeen met wat eerder in deze paragraaf als technisch-rationele benadering is getypeerd. De behaviorale benadering komt overeen met wat eerder een sociaal-wetenschappelijke benadering is genoemd. Deze benadering voegt een sociale component toe door niet alleen naar economische theorieën te kijken, maar daarnaast ook de feitelijke praktijk te bestuderen. De focus op *gedragingen* in de praktijk is de reden dat deze opvatting als behaviorale visie bekend staat.

De technische benaderingen hebben grote bezwaren. Een knelpunt is geen objectief meetbaar begrip zoals "temperatuur" of "afstand", maar een subjectief, sociaal geconstrueerd begrip. Of een situatie als knelpunt wordt ervaren hangt af van veel factoren, waaronder subjectieve, moeilijk meetbare variabelen. Daarnaast zijn er praktische bezwaren, zoals het niet kunnen meenemen van alle relevante factoren. Om deze redenen wordt gekozen voor een sociaal-wetenschappelijke oftewel behaviorale benadering.

### 3.3 Causaal veldmodel

De oorzaken van knelpunten in het goederenvervoer zijn schematisch weergegeven in een beknopt causaal veldmodel, in dit geval in de vorm van een gerichte graaf. Een causaal veldmodel geeft met behulp van een eenvoudig pijlschema de causale relaties weer die het probleem veroorzaken (Hoogerwerf & Herweijer, 2003).

Figuur 3.1 - Causaal veldmodel voor knelpunten voor het goederenvervoer.



In bovenstaande graaf zijn drie typen knelpunten te onderscheiden. Aan de linkerzijde de infrastructuurknelpunten. Het gaat daarbij om vertraging (bijvoorbeeld door congestie) of de onmogelijkheid om de gewenste verplaatsing überhaupt te laten plaatsvinden (bijvoorbeeld door te lage bruggen of geen capaciteit op het spoor), beide veroorzaakt door onvoldoende capaciteit van de infrastructuur. Het begrip "capaciteit" kan daarbij breed worden opgevat: een te lage brug betekent te weinig capaciteit (namelijk: nul) voor te hoge schepen. Nagenoeg elk gebrek aan infrastructuur is daarmee op te vatten als een capaciteitsgebrek. Voor het tekort aan capaciteit kunnen twee oorzaken worden aangewezen, die meestal in combinatie met elkaar optreden: het niet tijdig investeren in uitbreiding van de infrastructuur en de toename van het verkeer.

In het midden van de graaf komen de regelgevingknelpunten naar voren, die kunnen bestaan uit (onnodige) beperkingen van de vervoersmogelijkheden of (onnodige) administratieve lasten voor het goederenvervoer. Regelgeving is echter niet zonder reden: regels worden ingevoerd ter bestrijding of voorkomen van onwenselijke situaties. Ten aanzien van het onderzoek naar knelpunten in het goederenvervoer zal daarom met name gekeken worden naar onnodige of onevenredig belastende regelgeving.

Aan de rechterzijde is het beleid van de overheid als knelpunt voor het goederenvervoer opgenomen. Hoewel beleid in beginsel met goede intenties wordt gemaakt, kan het voorkomen dat een verkeerde beslissing wordt genomen. Bijvoorbeeld doordat een verkeerde inschatting is gemaakt of doordat geen volledige kennis voorhanden was ten tijde van de beslissing. Daarbij kan ook gedacht worden aan onvoorziene externe effecten van andere beleidsterreinen op het goederenvervoer. Een andere oorzaak kan versnipperd beleid zijn, bijvoorbeeld wanneer een beleid door ambtenaren van verschillende beleidsterreinen wordt uitgevoerd.

Uit het causale veldmodel kan worden afgeleid wat voor soort knelpunten in theorie in het goederenvervoer voorkomen en waardoor deze veroorzaakt worden. Uit het feitelijke onderzoek zal blijken in welke mate deze typen knelpunten een rol spelen. In het volgende hoofdstuk zal eerst nog nader worden ingegaan op de operationalisering van het onderzoek.

# Hoofdstuk 4



Gaarkeukensluis

Aanpak van het onderzoek	pagina 23
Onderzoeksdesign	pagina 24
Objectiviteit	pagina 26
Representativiteit	pagina 27

# Methodologie

## Inleiding

In de eerste drie hoofdstukken is gekeken naar de meer theoretische aspecten van het goederenvervoer: de (beleids)context, de secundaire literatuur in de vorm van andere rapporten en het onderscheid tussen verschillende theoretische invalshoeken. Dit hoofdstuk vormt de brug tussen het theoretische en praktische deel van het onderzoek.

In paragraaf 4.1 wordt de aanpak van dit onderzoek besproken, die in paragraaf 4.2 nader wordt uitgewerkt in een onderzoeksdesign. Tot slot zal in paragraaf 4.3 en 4.4 nader worden gekeken naar de objectiviteit en representativiteit van dit onderzoek.

### 4.1 Aanpak van het onderzoek

In hoofdstuk 3 van dit rapport zijn twee soorten methodes om het goederenvervoer te analyseren tegenover elkaar gezet: een modelmatige technisch-rationele benadering versus een meer praktijkgerichte sociaal-wetenschappelijke benadering. Gelet op het doel van dit onderzoek ligt een praktijkgerichte benadering voor de hand. Het doel is een veelomvattende inventarisatie te maken van knelpunten die in Noord-Nederland worden ervaren, waaruit vervolgens actiepunten kunnen worden afgeleid. Het is derhalve met name van belang om te onderzoeken welke knelpunten in de praktijk worden ervaren.

Teneinde te kunnen bepalen welke knelpunten in de praktijk worden ervaren is veel informatie vanuit de praktijk over ervaren knelpunten vereist. In dit onderzoek is nadrukkelijk aansluiting gezocht bij **reeds bestaande onderzoeken** naar het goederenvervoer in Noord-Nederland waarbij knelpunten aan de orde komen. De knelpunten die uit de onderzoeken naar voren zijn gekomen worden ook in dit onderzoek meegenomen. Daarnaast zal vooral "primaire data" worden gebruikt: informatie die voor dit onderzoek in de praktijk verzameld is.

De eerste bron van primaire data is een **interviewronde**, waarbij sleutelactoren zijn geïnterviewd over het goederenvervoer, het beleid en knelpunten die ervaren worden. Het gaat hierbij zowel om actoren die feitelijk transport verzorgen (transportondernemers), als om actoren die vanuit de overheid of een belangenorganisatie met goederenvervoer te maken hebben. Alle interviews zijn face-to-face en bij voorkeur op locatie afgenomen. Gekozen is voor zogenaamde open interviews, waarbij niet volgens een vragenlijst wordt gewerkt. Het voordeel hiervan is dat gemakkelijk kan worden doorgevraagd op de antwoorden die respondenten geven, waardoor dieper op onderwerpen kan worden ingegaan dan wanneer een lijst met vragen wordt afgewerkt.

Om praktische redenen is het bij een interviewronde gebruikelijk dat slechts een beperkt aantal sleutelactoren wordt geïnterviewd. Veel rapporten zijn gebaseerd op 10 tot 20 interviews, een aantal dat ook voor dit onderzoek geldt. Vanuit wetenschappelijk oogpunt is het echter slecht verdedigbaar dat op grond van een dergelijk kleine groep respondenten conclusies kunnen worden getrokken die representatief zijn voor de hele populatie, in dit geval de transportsector in

Noord-Nederland. Om die reden is na de interviewronde aanvullend primaire data verzameld via een **enquête** onder wegtransporteurs. Voor het spoorvervoer en binnenvaart was het middel van een enquête ongeschikt: het spoorvervoer kent slechts een beperkt aantal actoren en in de binnenvaart is het lastig om de groep voor Noord-Nederland relevante actoren af te bakenen (zie paragraaf 4.4). Ten aanzien van spoor en binnenvaart is daarom gekozen voor **case studies**, met onderzoeken van concrete situaties. Tijdens het onderzoek bleek echter dat case studies te omvangrijk zouden worden terwijl de toegevoegde waarde als het gaat om het duiden van knelpunten beperkt zou zijn. De case studies zijn om die reden stopgezet. In plaats daarvan worden een aantal concrete praktijkvoorbeelden voor spoorvervoer en binnenvaart nader toegelicht.

De enquête onder het wegtransport is gehouden in de zomer van 2006. In totaal zijn 1000 enquêtes verstuurd, waarvan 164 op tijd geretourneerd zijn. In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de opzet en methodologie van de enquête.

Na het toepassen van de voornoemde technieken om knelpunten te inventariseren ontstaat een omvangrijke groslijst van vermeende knelpunten. De lijst bevat echter een groot aantal dubbeltellingen doordat in verschillende bronnen hetzelfde knelpunt naar voren kan komen. Extra moeilijkheid daarbij is dat knelpunten in de verschillende bronnen vaak anders gedefinieerd zijn, terwijl feitelijk hetzelfde probleem wordt bedoeld. Het verwijderen van dubbeltelling gebeurt om die reden niet zelfstandig, maar vindt plaats bij het kwalificeren van de knelpunten. Bij die kwalificatie wordt de lange lijst knelpunten geanalyseerd en teruggebracht tot een shortlist van concrete knelpunten die in aanmerking komen om tot actiepoint te worden omgezet. Dit resulteert uiteindelijk in een lijst van potentiële actiepointen.

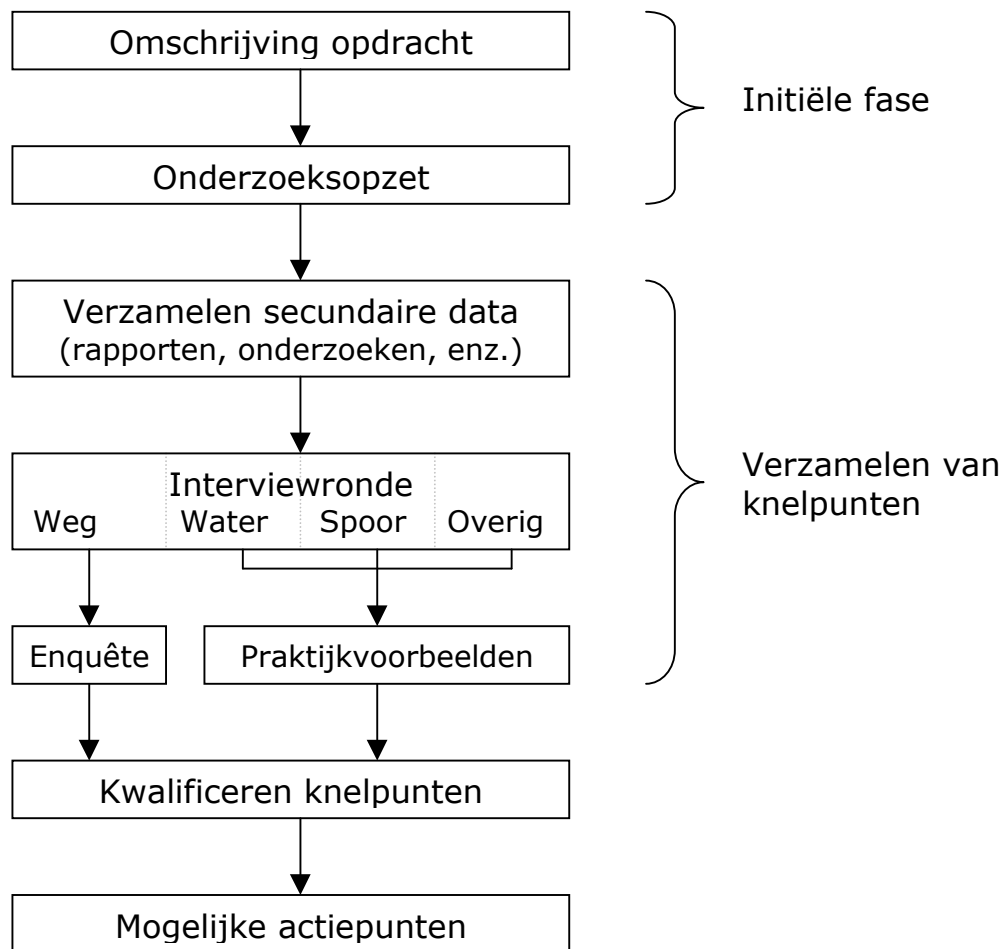
## 4.2 Onderzoeksdesign

De in paragraaf 4.1 genoemde technieken zijn gefaseerd uitgevoerd. Daaraan gaat nog één fase vooraf: de initiële fase, waarin het onderzoek is opgestart. Het feitelijk begin van het onderzoek is de omschrijving van de onderzoeksopdracht en de goedkeuring van het onderzoeksvoorstel.

In het onderzoeksvoorstel is gekozen voor de aanpak zoals omschreven in paragraaf 4.1. De fasering van de elementen in deze aanpak is visueel weergegeven in het onderzoeksdesign (zie figuur 4.1). Het onderzoeksdesign geeft schematisch weer welke activiteiten in welke fase van het onderzoek worden ondernomen.



Figuur 4.1 – onderzoeksdesign



Uit het onderzoeksdesign blijkt de gestructureerde opzet van het onderzoek. Na de initiële fase wordt gestart met de bestudering van secundaire data, in dit geval met name rapporten en beleidsdocumenten met betrekking tot het goederenvervoer.

Na de initiële fase volgt de ronde van interviews met sleutelactoren, waaruit een algemeen beeld ontstaat van knelpunten in het goederenvervoer. In de volgende fase worden de wegtransportondernemingen door middel van een enquête rechtstreeks bij het onderzoek betrokken. Hierdoor kunnen enerzijds de bevindingen uit de interviewronde worden getoetst, terwijl anderzijds de enquête een grote groep actoren de mogelijkheid geeft nieuwe input te leveren voor het onderzoek. Aan het eind van het onderzoekstraject worden de knelpunten gekwalificeerd en wordt een lijst met potentiële actiepunten opgesteld. Daarmee is dit onderzoek in principe afgerond. Eventuele vervolgacties zijn onder verantwoordelijkheid van de Werkgroep Goederenvervoer.

### 4.3 Objectiviteit

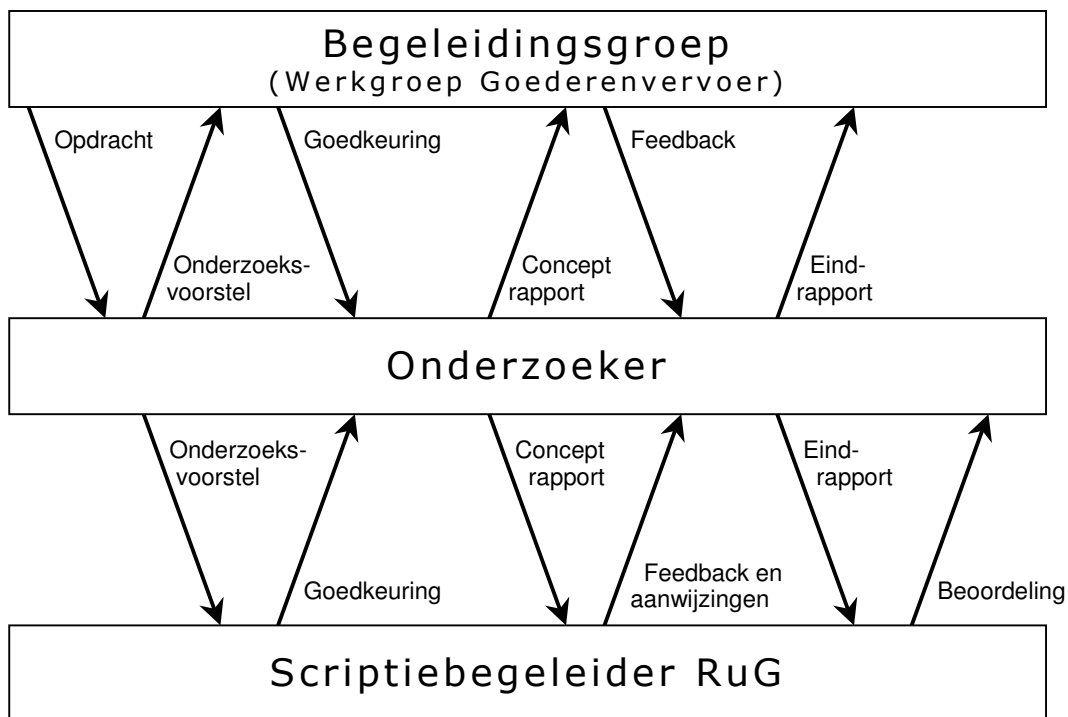
Bij de opzet en uitvoer van dit onderzoek is veel aandacht besteed aan de objectiviteit, validiteit en betrouwbaarheid van het onderzoek en de resultaten. Ten aanzien van objectiviteit is de zelfstandige en onafhankelijke positie van de onderzoeker ten opzichte van de opdrachtgevers van belang.

Zowel de begeleidingsgroep vanuit de Werkgroep Goederenvervoer als de scriptiebegeleider vanuit de universiteit hebben het onderzoek begeleid, met name in de initiële fase van het onderzoek. Het feitelijke onderzoek is echter zelfstandig uitgevoerd en de begeleidinggroep heeft geen dwingende invloed gehad op de inhoud van dit rapport (zie figuur 4.2).

Daarnaast is het onderzoeksdesign zodanig opgesteld dat de kans op manipulatie door sleutelactoren tot een minimum is beperkt. Dit wordt met name gerealiseerd doordat in dit onderzoek de interviews niet de enige bron voor informatie zijn.

Door middel van de enquête is een groot aantal transportondernemingen rechtstreeks bij dit onderzoek betrokken. De inventarisatie van knelpunten is derhalve gebaseerd op de input van ongeveer 200 actoren uit het goederenvervoer in Noord-Nederland, waarmee de invloed van individuele actoren beperkt is.

Figuur 4.2 - wisselwerking tussen onderzoeker en begeleiders



## 4.4 Representativiteit

Voor ieder onderzoek is van belang in hoeverre de gevonden resultaten representatief zijn voor de gehele onderzoekspopulatie. De bevindingen van dit onderzoek zijn gebaseerd op diverse bronnen en een groot aantal actoren, zeker in vergelijking met andere onderzoeken. Het rapport als geheel kan daarom als representatief worden opgevat. Ook op de drie te onderscheiden deelterreinen (weg, water, spoor) afzonderlijk is geen reden om te twijfelen aan de validiteit van de bevindingen.

Ten aanzien van het wegtransport zijn 164 transporteurs betrokken in het onderzoek, ongeveer 10 procent van het (theoretische) totale aantal transporteurs in Noord-Nederland. De adresgegevens zijn verkregen uit de database van Transport en Logistiek Nederland, doch omwille van de representativiteit zijn niet alleen TLN-leden in de enquête benaderd. Verder zijn in de interviewronde twee belangenorganisaties geïnterviewd en wordt in andere onderzoeken veel aandacht besteed aan het wegtransport.

Het spoorvervoer kenmerkt zich door het kleine aantal actoren. In de periode waarin het onderzoek is uitgevoerd waren slechts drie spoorvervoerders actief in Noord-Nederland: Railion, ACTS en de Bentheimer Eisenbahn (laatstgenoemde uitsluitend in Coevorden). Railion en ACTS zijn beide in dit onderzoek betrokken, evenals spoorbeheerder ProRail. Daarnaast kon dankbaar gebruik worden gemaakt van het verslag van de bijeenkomst ten behoeve van de inmiddels geannuleerde SNN-spoorvisie, waar door diverse relevante actoren uitgebreid is gesproken over knelpunten in het spoorvervoer.

De binnenvaart is ten aanzien van representativiteit lastig doordat veel schepen onregelmatig in Noord-Nederland varen, op doorreis zijn of buiten Noord-Nederland geregistreerd staan, waardoor de groep relevante actoren moeilijk is vast te stellen. Desondanks is met binnenvaartschippers gesproken in de interviewronde, evenals met belangenvereniging Schuttevaer. Daarnaast wordt in diverse andere rapporten en in het huidige noordelijke goederenvervoerbeleid veel aandacht besteed aan de binnenvaart, zodat toch een representatief beeld van de knelpunten in de binnenvaart is ontstaan.

# Hoofdstuk 5



RSCG Veendam

Regiovisie Goederenvervoer	pagina 29
Kwaliteitsnet	pagina 32
Netwerkanalyses	pagina 37
Spoorvisie	pagina 41
Ontwikkelen = Verbinden	pagina 42

## Secundaire bronnen

## Inleiding

In dit onderzoek wordt voor de inventarisatie van knelpunten naast primaire data (voor dit onderzoek verzamelde informatie) ook secundaire data (reeds bestaande informatie) gebruikt. Het gaat daarbij om een aantal studies waarin knelpunten voor het goederenvervoer in Noord-Nederland naar voren komen. In dit hoofdstuk worden per publicatie de knelpunten geïnventariseerd welke daaraan kunnen worden ontleend.

De publicaties die in dit hoofdstuk worden behandeld zijn in hoofdstuk 2 (Context) geïntroduceerd. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van enkele aanvullende informatiebronnen, zoals eigen (primaire) data en verslagen van bijeenkomsten die zijn georganiseerd ter voorbereiding op eerdergenoemde publicaties.

### 5.1 Knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer

De Regiovisie Goederenvervoer van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland bevat zelf ook knelpunten. Bovendien zijn er bijeenkomsten geweest waaruit eveneens knelpunten zijn af te leiden. In deze paragraaf zal nader naar knelpunten uit deze Regiovisie worden gekeken.

#### Regiovisie Goederenvervoer (2004)

De SNN-werkgroep Goederenvervoer heeft ter voorbereiding op de Regiovisie Goederenvervoer een inventarisatie gemaakt van relevante knelpunten, waarbij gebruikt is gemaakt van het Bereikbaarheidsprofiel Noord-Nederland en een inventarisatie van het Platform Verkeer en Vervoer Noord-Nederland (PVVN) uit 2001. Deze lijst is door de werkgroep aangevuld en in een vijftal categorieën ingedeeld en opgenomen in de bijlage van de Regiovisie Goederenvervoer (SNN, 2004a).

Ten aanzien van de knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer dient te worden opgemerkt dat de benoemde knelpunten onder andere gebaseerd zijn op een inventarisatie uit 2001. Een aantal van de genoemde knelpunten is inmiddels achterhaald doordat het knelpunt is opgelost. Het gaat daarbij onder andere om Knooppunt Heerenveen en de ontbrekende schakel in de Emslandlinie.

Tabel 5.1 - Knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer (2004a) ten aanzien van (inter)nationale transportassen.

<b>Knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer – (Inter)nationale transportassen</b>	
Zuidelijke Ringweg Groningen	A1
Knooppunt Heerenveen	A2
Knooppunt Joure	A3
A28 Meppel-Zwolle-Hattemberbroek	A4
A28 Meppel (ontbreken verbinding A28-A32 Kp Lankhorst)	A5
A37 verbinding (B402/E233) – Autobahn A31	A6
A31 Emslandlinie Lingen-Ochtrop (ontbrekende schakel)	A7
Vaarweg Lemmer-Delfzijl	A8
Toegankelijkheid Oosterhornhaven Delfzijl	A9
Capaciteit zeesluis Delfzijl	A10

Tabel 5.2 t/m 5.6 - Knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer (2004a).

<b>Knelpunten uit de Regiovisie Goederenvervoer – Bereikbaarheid economische kernzones</b>	
Zuidelijke rondweg Sneek	A11
Capaciteit A28 Assen-De Punt-Groningen	A12
N31/A32 toeleidende wegen Leeuwarden	A13
Capaciteit en veiligheid N33 Assen-Veendam-A7	A14
A28/N33 Knooppunt Assen-Zuid	A15
N381 Drachten-Emmen-Duitse grens	A16
Chloortransporten Delfzijl	A17
Veendam-Duitsland ontbreken verbindingsboog (Zuidbroek)	A18
Capaciteit Zwolle-Coevorden	A19
Capaciteit en aslastbeperking spoor Eemsmondhavens	A20
Vaarweg Meppel-Ramspol; Capaciteit keersluis Zwartsluis	A21
Vaarweg Almelo-Coevorden ongeschikt voor schepen > 800 ton	A22
Van Harinxmakanaal Fonejacht-Harlingen ongeschikt voor CEMT Va	A23
Vaarweg naar Drachten ongeschikt voor CEMT Va	A24
Capaciteit haven Harlingen	A25
Diepgangbeperking vaarweg Harlingen-Amsterdam	A26

<b>Knelpunten uit de RV Goederenvervoer – Bereikbaarheid binnen economische kernzones</b>	
Capaciteit doorstroming binnen Groningen, Leeuwarden en Emmen	A27
Winschoterdiep/AGW-kanaal ongeschikt klasse V/ 3-laags containers	A28

<b>Knelpunten uit de RV Goederenvervoer – Bereikbaarheid landelijk gebied</b>	
Strijdige belangen duurzaam veilige inrichting wegennet	A29
Strijdige belangen kwaliteit voor (zwaar) verkeer	A30
Opdooi gevoeligheid plattelandswegen	A31
Bruggen (Woudsend, Jelteloot, Galamadammen, Hoogezand Rengerslaan)	A32

<b>Knelpunten uit de RV Goederenvervoer – Bereikbaarheid bedrijventerreinen</b>	
Kruispunten in zuidelijke rondweg Emmen	A33
Ontsluiting Europark Coevorden	A34
Ontsluiting werkas Emmen-Zuid, N853 Emmen-Klazienaveen	A35
Ontsluiting nat bedrijventerrein Oevers in Meppel voor binnenvaart	A36
Ontsluiting Hoogeveen-West	A37
Ontsluiting VAM-terrein bij Spier	A38
Zuidelijke ontsluiting bedrijventerrein Hoogezand-Sappemeer	A39
Ontsluiting Groningen-Westpoort	A40
Bereikbaarheid Leeuwarden De Hemrik	A41
Ontsluiting Franeker De Kie	A42

<b>Knelpunten uit de RV Goederenvervoer – Overige knelpunten</b>	
Locatie railterminal Leeuwarden	A43
Capaciteit parkeerplaats A7 Nieuweschans	A44

## **Bijeenkomst met de spoorsector bij Reining BV te Kolham**

Op 20 januari 2005 werd bij Reining BV een werkbijeenkomst gehouden met ondernemers uit de weg-, spoor- en binnenvaartsector, in aanwezigheid van de leden van de Werkgroep Goederenvervoer onder leiding van bureau De Bovenkamer van Nederland. De individuele deelnemers konden via de computer digitaal brainstormen met het systeem EL Meeting en daarbij knelpunten aandragen, die vervolgens door andere deelnemers beoordeeld werden.

Niet alle zaken die door de deelnemers zijn aangedragen bleken echte knelpunten te zijn en het gaat te ver om alle reacties van de deelnemers op deze plaats te reproduceren. In onderstaande tabel volgt een selectie van de aangedragen knelpunten, die overigens soms al als actiepunten zijn geformuleerd.

Tabel 5.7 - Knelpunten uit de EL Meeting van de Regiovisie Goederenvervoer (2004a).

<b>Knelpunten genoemd bij EL Meeting bij Reining BV (selectie)</b>	
Vandalisme en diefstal	B1
Overdaad aan regels / rompslomp	B2
Congestie op doorgaande wegen	B3
Toenemende infraheffingen spoor	B4
Openingstijden bruggen en sluizen	B5
Onkunde van het begrip goederenvervoer bij overheden	B6
Beleidsafstemming diverse overheden	B7
Verbetering ontsluiting bedrijventerreinen	B8
Trage besluitvorming overheid	B9
Waken voor versnipperd beleid; één lokettenbeleid	B10
Losplaatsen binnenvaart op goede locaties	B11
Oprichting Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum	B12
Verbetering goederenspoorvervoer Leeuwarden-Veendam	B13
Afstemming wetgeving EU-landen	B14
Trailer-on-train richting Ruhrgebied/ rest van Europa	B15
Railshuttle of ferry Noord-Nederland-Scandinavië	B16
Efficiëntie en afstemming ontheffingsverlenende instanties	B17
Parkmanagement; gezamenlijke beveiliging van gestalde vrachtwagens	B18
Spreiding wegonderhoud	B19
Doorgaande routes vrij van drempels en rotondes	B20
Doorrijdhoogte van viaducten	B21
Betere afstemming venstertijden	B22
Brug Schuilenburg vervangen	B23
Zuidtangent Groningen	B24
Verdubbeling N33	B25
Oostboog (spoor Zuidbroek)	B26
Meer verzorgingsplaatsen met parkeerplaatsen geschikt voor LZV's	B27
Invoeren tolheffing in Nederland	B28
Bruggen minimaal naar 9 meter 50	B29
Nieuwe zeesluis in Delfzijl	B30
Vaarbelasting	B31
VAGRON Woldjersspoor uitbreiden naar 16 wagons opstelruimte	B32
Maximum railinfraheffing Noord-Nederland	B33
Meer communicatie met sector/ bijeenkomsten als deze	B34

## 5.2 Knelpunten uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland, kortweg "Kwaliteitsnet" (zie paragraaf 2.2), benoemt de hoofdtransportassen voor het goederenvervoer in Noord-Nederland. Daarnaast wordt aandacht besteed aan knelpunten voor het goederenvervoer. Deze zullen in deze paragraaf nader worden bekeken.

### Wegvervoer

Het Kwaliteitsnet ten aanzien van het vrachtverkeer via de weg is vastgesteld door in kaart te brengen welke bedrijventerreinen in Noord-Nederland meer dan 1000 vrachtwagenritten per etmaal genereren. De meest voor de hand liggende verbindingen tussen deze bedrijventerreinen en het hoofdwegennet zijn opgenomen in het kwaliteitsnet (SNN, 2006). Om de knelpunten op deze wegen te duiden, heeft men zogenaamde "verliestijden" berekend (zie tabel 5.8). Hierbij is eerst gekeken naar de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de weg (de zogenaamde "IC-verhouding") op trajecten en vervolgens naar de specifieke kruisingen op die trajecten.

Deze methodiek van het Kwaliteitsnet impliceert dat infrastructurele knelpunten verklaard kunnen worden uit de IC-verhoudingen van de weg en de kruispunten. Hier valt veel op af te dingen. Er zijn namelijk veel meer verklaringen mogelijk waarom een bepaald stuk weg een knelpunt is of niet. Daarnaast worden er kruisingen als knelpunt genoemd, die in de praktijk geen noemenswaardige problemen geven. Het Kwaliteitsnet noemt slechts vier infrastructurele knelpunten (zie tabel 5.9) die door de gekozen methodiek niet naar voren kunnen komen, waaronder "alle beweegbare bruggen in het kwaliteitsnet". Dit laatste kan echter worden genuanceerd, omdat het niet juist is dat elke beweegbare brug in het Kwaliteitsnet automatisch een knelpunt is.

Daarentegen zijn er belangrijke andere factoren die er toe kunnen leiden dat een situatie een knelpunt is. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan kruispunten met een niet-optimaal afgestelde verkeersregelinstallatie (VRI), drempels, scherpe bochten of spoorovergangen die dermate lang of frequent gesloten zijn dat deze een knelpunt vormen.

Ten aanzien van het wegtransport moet geconcludeerd worden dat het Kwaliteitsnet aangaande het benoemen van infrastructurele knelpunten voor het wegtransport weinig genuanceerd is. De knelpunten aangaande kruisingen zijn benoemd op grond van een theoretische berekening ("verliestijden") en er wordt aangenomen dat elke brug in het Kwaliteitsnet per definitie een knelpunt is. Daarnaast blijven enkele relevante factoren buiten beschouwing, zoals de afstelling van VRI's of lang gesloten spoorwegovergangen. Tot slot benoemt het Kwaliteitsnet nog dertien knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en geluid- en luchtnormen (zie tabel 5.9). Daarbij is echter feitelijk sprake van knelpunten *door* het goederenvervoer in plaats van *voor* het goederenvervoer, waardoor deze knelpunten voor dit onderzoek minder relevant zijn.



Tabel 5.8 - Knelpunten in de weginfrastructuur op grond van verliestijden (SNN, 2006)

<b>Knelpunten uit het Kwaliteitsnet op een rij – wegkruisingen</b>	
Groningen: Julianaplein (ringweg Zuid/A7) (1320)	C1
Nijega-Quatrebras: N356 (755)	C2
Joure: Verkeersplein Joure (551)	C3
Groningen: Europaplein (ringweg Zuid/A7) (454)	C4
Leeuwarden: N31 (Overijsselseweg – H. Algraweg) (432)	C5
Meppel: Kruising N851 – Reggersweg (293)	C6
Groningen: Oostelijke ringweg (271)	C7
Emmen: N391 (190)	C8
Assen Noord: Peelo (175)	C9
Hoogezand: kruising N386 – Rijksweg West (163)	C10
Groningen: A7 afslag 39 Westerbroek – kruising Winschoterweg (120)	C11
Sneek: Stadsrondweg zuidoost - kruising A7 (101)	C12
Hoogezand: A7 afslag 41 Hoogezand – kruising Rijksweg West (87)	C13
Hoogeveen (Noord): Middenveldweg – Toldijk (80)	C14
Groningen: kruising N360 (Rijksweg) – Borgweg/Bakboordswal (62)	C15
Groningen: Westelijke ringweg (N46) – kruising Friese Straatweg (60)	C16
Drachten: kruising Noorderhogeweg – Nijtap (57)	C17
Meppel: aansluiting A32 - N851 (55)	C18
Leeuwarden: Rondweg Oost (kruising Aldlansdyk– A.Vondelingweg)(54)	C19
Drachten: kruising Zuiderhogeweg – Overstesingel/Eikesingel (52)	C20
Emmen: Kruispunt Holsloot (A37/N37) (51)	C21

Tussen haakjes is de verliestijd in uren vermeld.

Tabel 5.9 - Overige knelpunten in de weginfrastructuur (SNN, 2006)

<b>Knelpunten uit het Kwaliteitsnet op een rij – overige knelpunten wegtransport</b>	
<b>Overige infrastructuur:</b>	
Assen-Zuid: knooppunt A28/N33	C22
Nieuw Amsterdam: ontsluiting bedrijventerrein Vierslagen	C23
A28: De Punt – Groningen	C24
Alle beweegbare bruggen in het kwaliteitsnet	C25
<b>Verkeersveiligheid:</b>	
Route door centrum naar bedrijventerreinen Leek Zuidwest	C26
Schoonebeek-Coevorden	C27
<b>Geluid en lucht:</b>	
A31 Harlingen (geluid)	C28
Route door centrum Kollum (geluid)	C29
Invalswegen Drachten (lucht)	C30
Wolvega (geluid)	C31
Bedum (geluid)	C32
Assen Noord (geluid/lucht)	C33
A28/N386 (geluid)	C34
N34 ter hoogte van Zuidlaren (geluid)	C35
N33 ter hoogte van Veendam (geluid)	C36
N367 ter hoogte van Oude Pekela (geluid)	C37
N377 Coevorden (geluid)	C38

## Binnenvaart

Opvallend is dat het Kwaliteitsnet nagenoeg niet spreekt over knelpunten voor de binnenvaart. Alleen de sluis bij Lemmer wordt genoemd omdat de wacht- en overligtijd daar meer dan 30 minuten bedraagt. De in de bijlage van het Kwaliteitsnet genoemde jaarintensiteiten op vaarwegen zullen in de paragraaf over de Netwerkanalyse Groningen-Assen (paragraaf 5.3) worden besproken, aangezien deze daarin zijn overgenomen.

Tabel 5.10 - Knelpunten voor de binnenvaart (SNN, 2006)

<b>Knelpunten uit het Kwaliteitsnet op een rij – binnenvaart</b>	
Wacht- en overligtijd sluis Lemmer meer dan 30 minuten	C39

Figuur 5.1 - Prinses Margrietsluis te Lemmer



## Spoorvervoer

In het Kwaliteitsnet is voor spoorlijnen het aantal van 1000 treinen per jaar als criterium voor opname in het Kwaliteitsnet gesteld. De lijn Meppel-Leeuwarden is daarnaast ook toegevoegd omdat de prognose voor 2020 wél boven de 1000 treinen per jaar uitkomt.

Interessant zijn de gegevens over het aantal goederentreinen per deeltraject. De intensiteiten die in het kwaliteitsnet zijn gebruikt hebben 2002 als peiljaar. De cijfers zijn afgerond op honderdtallen, waarbij een trein telt in één richting. Heen en terug levert dus twee treinen op. In tabel 5.11 (volgende pagina) zijn de intensiteiten uit het Kwaliteitsnet opgenomen. Daarnaast is voor dit onderzoek een eigen berekening voor het jaar 2006 en een verwachting voor 2007 gemaakt, die beide eveneens in tabel 5.11 zijn opgenomen. De eigen berekeningen voor 2006 en 2007 zijn gebaseerd op gesprekken uit de interviewronde, een bestand waarin de dienstregelingen van (nagenoeg) alle goederentreinen in Nederland zijn opgenomen genaamd "TDR" (Korving, 2006-2007), waarnemingen van derden op diverse internetsites en diverse eigen waarnemingen. Daarnaast is rekening gehouden met tussentijdse wijzigingen van de dienstregelingen.

Tabel 5.11 - Aantal goederentreinen per baanvak (per jaar, in twee richtingen)

Traject	Intensiteit 2002 in Kwaliteitsnet	Intensiteit 2006 eigen berekening	Intensiteit 2007 eigen berekening
Zwolle-Meppel	6700	4750	4850 <sup>3</sup>
Meppel-Hoogeveen	5300	4050	4350 <sup>3</sup>
Hoogeveen-Onnen	3400	2500	2750 <sup>3</sup>
Coevorden Heege-Coevorden grens <sup>1</sup>	3200	1250	1250
Onnen-Sauwerd	1400	1200	1150
Onnen-Zuidbroek	1525 <sup>2</sup>	2250	2350 <sup>3</sup>
Zuidbroek-Veendam	1400	1600	1850
Sauwerd-Delfzijl	900	550	500
Mariënberg-Coevorden	800	800	900
Meppel-Leeuwarden	600	700	700
Sauwerd-Roodeschool/Eemshaven	500	650	650
Almelo-Mariënberg	500	nihil	nihil
Coevorden-Emmen	500	500	500
Zwolle-Mariënberg	200	800	900
Zuidbroek-Nieuweschans grens	125	650	500 <sup>3</sup>
Onnen-Leeuwarden	Niet opgenomen	nihil	50
Totaal	25525	9050	8950

Tussen de intensiteiten van 2002 en 2006 zijn opvallende verschillen te zien. Een deel van deze verschillen kan verklaard worden door tussentijdse veranderingen, zoals bijvoorbeeld het verdwijnen van het kalkvervoer naar Delfzijl in 2003 (Bouwknegt et al, 2003). Met name de (veel) te hoge inschatting van het aantal goederentreinen tussen Onnen en Zwolle kan daaruit niet verklaard worden. Een mogelijke verklaring is dat de intensiteiten uit het Kwaliteitsnet "vervuild" zijn met treinen die geen echte goederentreinen zijn, zoals de overbrenging van losse lokomotieven, werkmaterieel van spoorwegaannemers en eventueel ledig reizigersmaterieel ten behoeve van de onderhoudswerkplaats.

Daarnaast is er een groot verschil in het totaal aantal goederentreinen in Noord-Nederland. Dit wordt met name veroorzaakt doordat het Kwaliteitsnet het totaal berekent door de intensiteiten van alle trajecten op te tellen. Dit getal bevat echter een zeer groot aantal dubbeltellingen, doordat dezelfde trein vaak meer dan één traject aflegt. In de eigen berekeningen voor 2006 en 2007 zijn deze dubbeltellingen verwijderd en blijft het feitelijke aantal goederentreinen over.

<sup>1</sup> In het Kwaliteitsnet staat dit traject vermeld als "Coevorden-Coevorden grens". Dit is echter onduidelijk, doordat diverse treinen slechts Coevorden-Coevorden Heege (500 meter) rijden. Eigen berekening 2006 en 2007 bevatten alleen treinen tussen Coevorden Heege en Duitsland.

<sup>2</sup> In het Kwaliteitsnet wordt Onnen-Veendam als één traject opgevoerd, met 1400 treinen. Het deel Onnen-Zuidbroek is echter ook onderdeel van Onnen-Nieuweschans en is daarom in dit rapport apart vermeld. Het Kwaliteitsnet bedoelt 1400 treinen op het traject Zuidbroek-Veendam; samen met de 125 treinen naar Nieuweschans betekent dit 1525 tussen Onnen en Zuidbroek.

<sup>3</sup> Door logistieke problemen kan Railion sinds begin 2007 geen treinen laten rijden via Nieuweschans. Naar verwachting rijdt Railion in september 2007 weer via deze route. Goederentreinen worden omgeleid via Zwolle, Hengelo en Bad Bentheim, waardoor verschuivingen in de intensiteiten zijn te zien. In totaal rijden ongeveer 400 treinen in 2007 via Bad Bentheim in plaats van via Nieuweschans van en naar Duitsland.

De verschillen tussen 2006 en 2007 zijn klein doordat de intensiteiten van deze jaren op dezelfde wijze berekend zijn. Desondanks zijn er wel enkele verschuivingen die tegen elkaar kunnen worden weggestreept. Zo is Delfzijl de wekelijkse gipstrein (Railion) kwijtgeraakt, terwijl Veendam het vervoer van houtafval (Railion) en een wekelijkse bloktrein met DBM (Dead Burned Magnesia) naar het Duitse Mainzlar erbij heeft gekregen. Met name laatstgenoemd vervoer is opvallend omdat dit wordt verzorgd door de Ruhrtafbahn (RTB), een vervoerder die voorheen nog niet actief was in Noord-Nederland.

Daarnaast zijn er op diverse trajecten verschuivingen doordat de dagelijkse buurtgoederentrein van Onnen via Nieuweschans naar Leer (Ostfriesland) in verband met logistieke problemen voor langere tijd wordt omgeleid via Zwolle en Bad Bentheim. Daarentegen is ACTS in 2007 gestart met een dagelijkse treindienst op Bremen ten behoeve van Essent (afval) en Vos Logistics (containers van/naar Hamburg). De lichte daling van het totaal aantal goederentreinen in Noord-Nederland in 2007 is met name toe te schrijven aan het verdwijnen van het dagelijkse afvalvervoer tussen Zwolle (Katwolde) en de VAM als gevolg van een verhuizing van afvalverwerker ROVA. Een nader gespecificeerde onderbouwing van de intensiteiten van 2006 en 2007 is opgenomen in bijlage 4.

### Overige knelpunten

In het Kwaliteitsnet worden zonder verdere toelichting een aantal knelpunten genoemd die niet naar voren kwamen in de gekozen methodiek, maar door sommige partijen wel als belangrijk worden beschouwd. Er wordt daarbij expliciet vermeld dat deze ervaren knelpunten géén status van knelpunt in het Kwaliteitsnet hebben. De knelpunten-zonder-status worden bovendien verder niet inhoudelijk in het onderzoek van Kwaliteitsnet betrokken.

Tabel 5.12 - Door actoren genoemde knelpunten zonder status "knelpunt in kwaliteitsnet"

<b>Knelpunten zonder status "knelpunt in Kwaliteitsnet"</b>	
Verdubbeling spoorlijn Leeuwarden-Groningen	C40
Verlegging rangeerterrein Coevorden	C41
Zeesluis Delfzijl	C42
Winschoterdiep (traject vanaf Zuidbroek)	C43
Aduarderdiep	C44
Hoendiep	C45
Hoogeveense vaart	C46
Vaarweg naar Drachten	C47
Van Harinxmakanaal (Tjerk Hiddessluizen-Oostpoort)	C48
Spoorlijn Leeuwarden-Harlingen geschikt houden voor goederenvervoer	C49

### Conclusie Kwaliteitsnet

De conclusie over het Kwaliteitsnet is tweeledig. Enerzijds is het primaire doel, het duiden van hoofdtransportassen die in het Kwaliteitsnet moeten worden opgenomen in orde, hoewel de gebruikte intensiteiten voor binnenvaart en spoorvervoer niet geheel juist lijken. Anderzijds moet ten aanzien van het duiden van knelpunten worden geconcludeerd dat de gekozen methodiek ten aanzien

van knelpunten voor het wegtransport te beperkt en daarmee ongeschikt is. De methodiek om knelpunten voor de binnenvaart te bepalen leverde slechts één knelpunt voor heel Noord-Nederland op, hetgeen ongeloofwaardig is.

In het rapport van het Kwaliteitsnet is (in paragraaf 2.5) te zien dat ook de opstellers van het rapport geconfronteerd werden met de falende methodiek, doordat uit interviews met actoren knelpunten naar voren kwamen die niet uit de gebruikte methodiek bleken. Dit signaal heeft kennelijk niet geleid tot aanpassing van de methodiek en het inhoudelijk in het onderzoek betrekken van deze informatie; de door de actoren nadrukkelijk genoemde knelpunten worden in het Kwaliteitsnet expliciet de status van "knelpunt" onthouden. In hoofdstuk 11 van dit rapport worden nadere aanbevelingen gedaan ten aanzien van het Kwaliteitsnet.

### **5.3 Netwerkanalyses**

In deze paragraaf zal worden gekeken naar knelpunten die uit de netwerkanalyses naar voren zijn gekomen. Voor de Netwerkanalyse Groningen-Assen is door Buck Consultants International (BCI) een apart onderzoek verricht naar goederenvervoer in de netwerkanalyse, die in paragraaf 5.3.1 wordt besproken. In paragraaf 5.3.2 wordt gekeken naar de knelpunten voor het goederenvervoer die aan de Netwerkanalyse LWA7 kunnen worden ontleend.

#### **5.3.1 Goederenvervoer in de Netwerkanalyse Groningen-Assen**

Buck Consultants International (BCI) heeft in het kader van de Netwerkanalyse Groningen-Assen een rapport gemaakt over het goederenvervoer in deze regio. Het rapport maakt gebruik van interviews met sleutelactoren en komt tevens met knelpunten, wat uiteraard voor dit onderzoek relevant is. In deze paragraaf zal nader worden gekeken naar de knelpunten die BCI in haar rapport noemt.

#### **Wegtransport**

Ten aanzien van het wegtransport sluit BCI zich in eerste instantie aan bij de berekeningen van de verliezen voor vrachtauto's uit het Kwaliteitsnet (zie paragraaf 5.2). De verdeling van de verliestijden in de regio Groningen-Assen wordt in een cirkeldiagram weergegeven. Opvallend is dat daarin ook het verkeersplein Joure is opgenomen, omdat "dit voor de bereikbaarheid van de regio een belangrijk knooppunt is" (BCI, 2006: p.23).

De opname van Knooppunt Joure stuit vanuit methodologisch oogpunt op bezwaren. In de eerste plaats is het onlogisch en arbitrair om een knelpunt op te nemen dat zo ver buiten het gebied ligt. Volgens die redeneerlijn zou ook de N31, de A28 tussen Meppel en Zwolle of de grens bij Nieuweschans kunnen worden opgenomen. In de tweede plaats is het zeker niet correct om *alle* verliezen van knooppunt Joure aan de regio Groningen-Assen toe te rekenen. Een groot deel van de verliezen in Joure komt voor rekening van vervoersbewegingen waar de regio Groningen-Assen geen enkele relatie mee heeft, bijvoorbeeld vrachtverkeer van Leeuwarden/Heerenveen/Drachten/Sneek naar de Randstad via de A6. Zelfs wanneer BCI gegronde redenen zou hebben

om knooppunt Joure als knelpunt voor de regio Groningen-Assen te laten meetellen, dan zou minimaal moeten worden geschat welk deel van de verliesuren aan de regio Groningen-Assen is toe te schrijven.

Vervolgens benoemt BCI een zevental knelpunten voor het wegtransport (zie tabel 5.13), waarbij de laatste een restcategorie is. De genoemde knelpunten zijn onomstreden. Deze knelpunten zijn namelijk al jaren bekend. Door de betrokken overheden worden reeds geruime tijd oplossingen voorbereid, waardoor de toegevoegde waarde van het benoemen van deze knelpunten beperkt is.

Tabel 5.13 - Knelpunten voor het wegvervoer volgens BCI

<b>Knelpunten uit de BCI goederenvervoeranlyse op een rij – wegen</b>	
Zuidelijke Ringweg Groningen	D1
Zwolle-Meppel	D2
Knooppunt Joure	D3
A28/N33 aansluiting Assen <sup>1</sup>	D4
N355 Friesestraatweg/Rijksstraatweg	D5
Gebruik onderliggend wegennet voor doorgaand vrachtverkeer	D6
Overige regionale wegen	D7

### **Spoorwegen**

Ten aanzien van spoorvervoer valt op dat BCI rechtstreeks de gegevens uit het Kwaliteitsnet overneemt. In paragraaf 5.2 is reeds vastgesteld dat de gegevens over het aantal goederentreinen in 2002 waarschijnlijk vervuild zijn doordat niet-goederentreinen als goederentreinen zijn aangemerkt, hetgeen derhalve ook van toepassing is voor de gegevens in het BCI-rapport. De informatie is zelfs in die mate letterlijk overgenomen dat Mariëberg in het overzicht tot drie keer toe verkeerd geschreven is, hetgeen ook in het Kwaliteitsnet het geval was. Ook de berekening van het totaal aantal goederentreinen door het aantal goederentreinen van alle deeltrajecten op te tellen (hetgeen tot zeer veel dubbeltellingen leidt), is door Buck Consultants rechtstreeks overgenomen.

Aan het eind van de inleidende tekst doet BCI een opvallende uitspraak. "Analyse wijst uit dat de knelpunten op de spoorwegen met betrekking tot de bereikbaarheid beperkt zijn" (BCI, 2006: p32). Daarna worden vier knelpunten genoemd die zijn opgenomen in tabel 5.14.

Tabel 5.14 - Knelpunten voor het spoorvervoer volgens BCI

<b>Knelpunten uit de BCI goederenvervoeranlyse op een rij – spoorwegen</b>	
Groei personenvervoer op traject Zwolle-Groningen	D8
Traject Groningen-Delfzijl/Eemshaven eensporig	D9
Ontbreken Oostboog	D10
Nieuwe geluidseisen	D11

<sup>1</sup> Waarschijnlijk wordt Assen-Zuid bedoeld.

## Vaarwegen

De paragraaf over vaarwegen begint net als de spoorwegparagraaf met een tabel met intensiteiten, letterlijk overgenomen uit het Kwaliteitsnet. Verschil is dat alle telpunten met een intensiteit van minder dan 2000 vaarbewegingen zijn samengevoegd onder het kopje "overige". Ook bij de vaarwegintensiteiten wordt het totaal berekend door de scheepspassages van alle telpunten op te tellen.

Men komt uit op een getal van 91.546 scheepsbewegingen per jaar en met een voetnoot wordt ter illustratie gemeld dat de jaarintensiteit tussen Rotterdam en Antwerpen meer dan 100.000 scheepsbewegingen telt. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat Noord-Nederland iets minder scheepvaartbewegingen kent dan de internationale vaarroute tussen Rotterdam en Antwerpen. Het spreekt voor zich dat hier wederom sprake is van zeer veel dubbeltellingen. Een binnenvaartschip dat bijvoorbeeld van Veendam naar Rotterdam vaart, wordt geteld bij de Meedenerbrug, de Rengersbrug, de Duinkerkenbrug, de Oostersluis, de Gaarkeukensluis en de Prinses Margrietsluis. Een vaartocht van Veendam naar Rotterdam wordt in deze cijfers al 6 keer meegeteld! Het getal 91.546 zegt derhalve eerder iets over het aantal telpunten, dan over het aantal scheepsbewegingen.

Ten aanzien van knelpunten voor de binnenvaart benoemt BCI knelpunten voor de regio Groningen-Assen (zie tabel 5.15).

Tabel 5.15 - Knelpunten voor de binnenvaart volgens BCI

<b>Knelpunten uit de BCI goederenvervoeranalyse op een rij – vaarwegen</b>	
Zeesluis Delfzijl	D12
Nieuwe oeververbindingen (door o.a. Meerstad en Blauwe Stad)	D13
Brughoogte vaarweg Lemmer-Delfzijl	D14
Ligplaatsen (dreigende terugloop in aantal)	D15
Achterstallig onderhoud (met name diepgang, o.a. Winschoterdiep)	D16

## Conclusie Goederenvervoer in de Netwerkanalyse Groningen-Assen

De knelpunten die in het rapport van BCI worden genoemd zijn juist en zinnig, al is de opname van Knooppunt Joure enigszins discutabel. Anderzijds moet wel worden opgemerkt dat de genoemde knelpunten niet nieuw zijn; het betreft bijna uitsluitend infrastructurele knelpunten die al geruime tijd bekend waren. In die zin zijn de knelpunten een spreekwoordelijke "open deur" en wordt weinig nieuw perspectief toegevoegd, maar de op dat moment reeds bestaande kennis van knelpunten wordt goed weergegeven.

Een ander kritiekpunt is dat BCI ten aanzien van knelpunten erg veel informatie uit het concept van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer heeft overgenomen, met name ten aanzien van intensiteiten. Juist die gegevens zijn niet geheel onomstreden (zie paragraaf 5.2). Het tot drie keer toe overnemen van een onjuist gespelde plaatsnaam is slordig en had opgemerkt moeten worden. De netwerkanalyse scoort over het algemeen een voldoende, maar BCI had wel wat dieper naar knelpunten kunnen graven en een wat kritischere houding ten opzichte van informatie van derden kunnen aannemen.

### 5.3.2 Netwerkanalyse LWA7

De Netwerkanalyse LWA7 onderscheidt zich in positieve zin door kwaliteit van de rapportage en de diversiteit in de gebruikte bronnen (zie paragraaf 2.3). Er is onder andere gebruik gemaakt van een enquête en een workshop om knelpunten boven water te krijgen.

Enigszins complicerend is dat de Netwerkanalyse LWA7 het totale verkeer en vervoer behandelt, waardoor knelpunten voor zowel het goederenvervoer als knelpunten op andere terreinen (openbaar vervoer, forensenverkeer, algemene bereikbaarheid) door elkaar lopen. Voor dit onderzoek is daarom uit de gehele Netwerkanalyse LWA7 een selectie gemaakt van knelpunten die voor het goederenvervoer relevant zijn (zie tabel 5.16).

Tabel 5.16 - Knelpunten voor het goederenvervoer uit de Netwerkanalyse LWA7

<b>Knelpunten uit de Netwerkanalyse LWA7 (selectie)</b>	
Bereikbaarheid voor schepen groter dan klasse IV	D17
Diepgang vaarweg Harlingen-Kornwerderzand bij laag water	D18
Reistijd naar railcontainerterminal (Leeuwarden)	D19
Vaargeul Harlingen-Noordzee onvoldoende diepgang	D20
Bruggen bij Leeuwarden (m.n. over Van Harinxmakanaal)	D21
Bocht en brug bij Franeker in Van Harinxmakanaal	D22
Kruising beroepsvaart en recreatievaart bij Grou	D23
Sluizen en bruggen vaarweg Lemmer-Delfzijl	D24
Bereikbaarheid glastuinbouw Sexbierum/Berlikum	D25
Zijkanaal naar Heerenveen niet geheel conform klasse IV	D26
Capaciteit sluis Lemmer te klein	D27

Figuur 5.2 - Recreatie- en beroepsvaart op het Prinses Margrietkanaal nabij Grou.





## 5.4 Spoorvisie

In 2004 werd in het kader van het opstellen van de SNN Spoorvisie een bijeenkomst tussen bedrijven uit de spoorsector en vertegenwoordigers van de overheid gehouden. In deze paragraaf zal nader worden gekeken naar de knelpunten die bij dit overleg ter sprake kwamen.

Op de bijeenkomst in 2004<sup>1</sup> worden diverse knelpunten genoemd (zie tabel 5.17). Op de eerste plaats valt op dat de spoorsector zich oneerlijk behandeld voelt ten opzichte van het wegtransport. Nieuwe spoorinfrastructuur richting bedrijventerreinen moet grotendeels door de bedrijven zelf worden opgebracht, terwijl weginfrastructuur gratis door de overheid wordt aangelegd. Hierdoor vindt enige concurrentievervalsing plaats.

De onmogelijkheid om goederenvervoer via het baanvak Leeuwarden-Groningen te laten plaatsvinden als gevolg van regelgeving tegen geluidsoverlast op één enkele plaats wordt ook als een knelpunt ervaren. Omrijden via Meppel kost veel extra tijd en zorgt voor hogere kosten. Indien de rechtstreekse verbinding hersteld wordt, zou veel meer potentie ontstaan voor groei van het goederenvervoer per spoor in het Noorden en wordt de internationale dimensie op dit punt sterker. Daarnaast wordt de niet-optimale functionaliteit van de grensovergang bij Nieuweschans onder de aandacht gebracht, mede als gevolg van de aslastbeperking bij de Friesenbrücke over de Eems bij Weener.

Tabel 5.17 - Knelpunten genoemd op de bijeenkomst van 24 juni 2004.

<b>Knelpunten genoemd op bijeenkomst t.b.v. Spoorvisie</b>	
Verbindingen niet snel genoeg door infrastructuur	E1
Bedrijfsleven gedwongen zelf in stamspoor te investeren; overheidstaak	E2
Onevenredige beperkingen wegens geluidsoverlast	E3
Openstellingsregime bruggen	E4
Goederenvervoer tussen Leeuwarden en Groningen onmogelijk	E5
Ommen (lengte passeerspoor)	E6
Coevorden maximale lengte 650 meter	E7
Brug over de Eems, net over de grens bij Weener	E8
Concurrentievervalsing door verschil beleid weg en spoor; nadeel spoor	E9
Te weinig LaLo's <sup>2</sup> , weinig aandacht bij ontwikkeling bedrijventerreinen	E10
Grensovergang Nieuweschans onvoldoende functioneel	E11

De Spoorvisie is tijdens de totstandkoming geannuleerd en is daardoor niet gepubliceerd (zie paragraaf 2.4). In plaats daarvan is het SNN begonnen aan een integrale visie op het openbaar vervoer in Noord-Nederland, de nota Ontwikkelen = Verbinden die in de volgende paragraaf zal worden besproken.

<sup>1</sup> Overleg over goederenvervoer op het Noordelijke spoorwegnet, gehouden bij VNO-NCW Noord te Haren op 24 juni 2004.

<sup>2</sup> Laad- en losvoorzieningen.

## 5.5 Nota Ontwikkelen = Verbinden

De nota Ontwikkelen = Verbinden is een integrale visie van het SNN op het openbaar vervoer in Noord-Nederland, waarvan de totstandkoming is gestart na het afblazen van de SNN Spoorvisie. Het goederenvervoer per spoor komt in deze nota nog slechts indirect ter sprake.

Dit roept de vraag op wat er gebeurt met de knelpunten die op de bijeenkomst over de Spoorvisie zijn aangedragen. In de nota wordt wel onderkend dat personenvervoer en goederenvervoer per spoor sterk met elkaar verband houden, omdat zij gebruik maken van dezelfde infrastructuur. De nota valt verder positief op door de kwaliteit van de inhoud. Het rapport bevat nauwelijks onjuistheden en getuigt van een duidelijke visie ten aanzien van het personenvervoer. Het is derhalve een gemiste kans dat het goederenvervoer hier niet volledig in betrokken is, ook aangezien investeringen in spoorinfrastructuur vaak voor zowel personen- als goederenvervoer van belang zijn. Een integrale visie op zowel personen- als goederenvervoer zou investeringen in infrastructuur eerder als rendabel aanmerken dan wanneer alleen het personenvervoer wordt bezien. Bovendien is capaciteitsplanning voor het personenvervoer nagenoeg onmogelijk zonder capaciteitsplanning voor goederenvervoer.

In de conceptnota Ontwikkelen = Verbinden worden voornamelijk drie knelpunten genoemd die voor zowel personen- als goederenvervoer relevant zijn (zie tabel 5.18).

Tabel 5.18 - Knelpunten uit de (concept)nota Ontwikkelen = Verbinden

<b>Knelpunten uit de nota Ontwikkelen = Verbinden</b>	
Infrastructuur spoorlijn Zwolle-Emmen	F1
Capaciteit Groningen-Zwolle	F2
Capaciteit Zwolle-Emmen	F3

Opvallend is dat de spoorlijn Leeuwarden-Groningen niet wordt genoemd in relatie tot het goederenvervoer. Vanuit de hoek van personenvervoer wordt gesteld dat de capaciteit op dit baanvak onvoldoende is, maar dat ook vanuit de hoek van het goederenvervoer de capaciteit onvoldoende (namelijk nagenoeg nul) is wordt niet genoemd. Het belang van het personenvervoer loopt in dit geval parallel met het belang van het goederenvervoer: beide hebben baat bij uitbreiding van de infrastructuur tussen Leeuwarden en Groningen. Dit is daarmee een goed voorbeeld van een potentiële investering waar een haalbaarheidsafweging positiever zou kunnen uitvallen wanneer naast het personenvervoer ook het goederenvervoer er in betrokken wordt.

Het is nog niet bekend wanneer de nota Ontwikkelen = Verbinden wordt gepubliceerd.

# Hoofdstuk 6



Bentheimer Eisenbahn  
Coevorden

Opzet interviewronde	pagina 44
Infrastructurele knelpunten	pagina 45
Knelpunten regelgeving	pagina 48
Knelpunten overheid/ beleid	pagina 50

## Interviewronde

## **Inleiding**

Een belangrijk onderdeel van deze studie is de interviewronde. Hierbij zijn interviews afgenomen met enerzijds de beleidsmedewerkers van de betrokken overheden en anderzijds met actoren uit de praktijk, zoals ondernemers en belangenorganisaties. De methodologische verantwoording voor de opname van een interviewronde in dit onderzoek is opgenomen in hoofdstuk 4. In de volgende paragraaf wordt de opzet van de interviewronde besproken en worden de daarbij gemaakte keuzes verantwoord.

### **6.1 Opzet interviewronde**

De interviewronde heeft enerzijds als doel om kennis te vergaren over wat er speelt bij de diverse actoren in het goederenvervoer, en dient anderzijds als belangrijke bron voor actuele knelpunten en opvattingen. De methodologische verantwoording van de interviewronde zelf is in hoofdstuk 4 (methodologie) besproken. De interviews zijn bij voorkeur afgenomen op locatie, dat wil zeggen bij bedrijven en overheden zelf. Een beperkt aantal interviews is om praktische redenen afgenomen bij de Kamer van Koophandel te Groningen.

De interviews zouden omschreven kunnen worden als open diepte-interviews. Open, omdat er niet gewerkt is met een vragenlijst maar slechts met een lijstje steekwoorden of onderwerpen. Tijdens het afnemen van de interviews diende vanzelfsprekend goed geluisterd te worden naar hetgeen de geïnterviewde vertelde, waarna naar aanleiding daarvan vervolgvragen werden gesteld. Deze werkwijze was alleen mogelijk doordat al enige kennis over onderwerpen binnen het goederenvervoer aanwezig was, waardoor ook relevante vragen gesteld konden worden. Uitgangspunt was verder dat geïnterviewden geen uitspraken in de mond mochten worden gelegd.

Er is in dit onderzoek bewust geen gebruik gemaakt van opnameapparatuur. Dat zou namelijk het interview beïnvloeden, omdat dan het risico bestaat dat geïnterviewden hun woorden gaan wegen en wellicht sociaal-wenselijke in plaats van eerlijke antwoorden gaan geven. Om diezelfde reden geldt ook het principe van vertrouwelijkheid; er zal in dit onderzoek niet naar individueel traceerbare uitspraken van geïnterviewden verwezen worden.

Tijdens de interviews zijn de uitspraken van geïnterviewden voor zover relevant op schrift verkort genotuleerd en achteraf op de computer verder uitgewerkt. Deze verslagen zijn vertrouwelijk en worden niet aan derden verstrekt, ook niet aan de opdrachtgevers van dit onderzoek. Alleen de begeleiding vanuit de universiteit heeft inzicht in de verslagen, teneinde te kunnen controleren of dit onderzoek zorgvuldig is uitgevoerd.

## 6.2 Infrastructurele knelpunten

Knelpunten ten aanzien van infrastructuur zijn tastbaar en waren voor de geïnterviewde actoren het gemakkelijkst te duiden. In deze paragraaf worden de infrastructurele knelpunten besproken die tijdens de interviewronde naar voren zijn gekomen. Ten behoeve van de overzichtelijkheid is een onderverdeling gemaakt in knelpunten voor het wegtransport, binnenvaart en spoorvervoer.

### Wegtransport

Conform de verwachting is de **zuidelijke ringweg** van Groningen het vaakst genoemd als infrastructureel knelpunt. Ten aanzien van de N33, die tussen Assen en Zuidbroek zal worden verdubbeld, kwam naar voren dat met name de verkeersafwikkeling bij **Assen-Zuid (A28)**, verkeersplein **Gieten** en **Zuidbroek (A7)** voor het goederenvervoer een knelpunt is. Het goederenvervoer heeft daarom vooral baat bij de aanpak van deze kruisingen, wat overigens bij de verdubbeling voorzien is. De verdubbeling zelf heeft op het goederenvervoer weinig direct effect.

Voor de wegtransporteurs is de congestie buiten Noord-Nederland een groter probleem dan knelpunten in het Noorden. De **A28** tussen knooppunt Lankhorst bij Meppel en knooppunt Hattemberbroek bij Zwolle en de zuidelijke ringweg van Groningen zijn de enige plaatsen in het Noorden waar grote congestie optreedt. Daarnaast is de verkeersafwikkeling op **knooppunt Joure (A6-A7)** problematisch, met name vanuit de richting Sneek naar Heerenveen. Bij de niet-rijkswegen wordt de weg **Roden-Groningen** genoemd, waar naast de drukte de inrichting van de weg te wensen over laat. Verder is de **N381 (Drachten-Emmen)** voor het wegtransport niet optimaal ingericht, met name door verkeerslichten en wegversmallingen. Ook de slechte afstemming van de langdurige afsluiting van deze weg door werkzaamheden is genoemd. De grote afstand die het verkeer moest omrijden heeft geleid tot hoge kosten voor de transporteurs. Ten aanzien van het **onderliggende wegennet** zijn in de interviewronde geen bruikbare knelpunten naar voren gekomen.

### Binnenvaart

Ten aanzien van infrastructurele knelpunten voor de binnenvaart heeft de interviewronde een aantal knelpunten opgeleverd. In de provincie Groningen is de **zeesluis bij Delfzijl** een concreet knelpunt. Door schaalvergroting in de binnenvaart is de sluis te klein geworden; er kan slechts één binnenvaartschip tegelijk worden geschut. Bovendien is bij eb de maximale lengte 30 meter minder. Daarnaast is het aanbod aan schepen bij de zeesluis afhankelijk van het tij, waardoor zich pieken in het aantal schepen voordoen. Dit leidt tot enige congestie.

Ook de diepgangbeperking als gevolg van uitgestelde baggerwerkzaamheden op het **Winschoterdiep tussen Zuidbroek en Winschoten** is meermaals genoemd. De maximale diepgang verlagen van 2,90 naar 2,60 meter zou per reis 1500 euro aan gederfde inkomsten betekenen. Verder blijven de beperkte **brugbedieningstijden** op het Winschoterdiep (tot 19 uur) een beperkende factor, evenals een **breedtebeperking in de zijtak naar Veendam**, het A.G. Wildervanckkanaal. Een andere beperking in de provincie Groningen is de **doorvaarthoogte** van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal. Dit probleem is echter onderkend en wordt in het kader van de opwaardering van de

vaarweg Lemmer-Delfzijl aangepakt. Bij de spoorbrug nabij Zuidhorn speelt daarnaast ook mee dat het kanaal een dubbele bocht maakt, waardoor het onoverzichtelijk is.

Op de vaarweg naar Assen (Noord-Willemskanaal) zijn weinig problemen. Wel zal de Julianabrug (zuidelijke ringweg) in Groningen moeten worden vervangen, wat tevens overlast voor de scheepvaart zou kunnen betekenen. In Drenthe is verder de bereikbaarheid van Meppel een probleem, doordat de keersluis in het Overijsselse **Zwartsluis** bij bepaalde wind gesloten is en de schutsluis een beperkte lengte (55 meter) heeft.

In de provincie Fryslân wordt veel aandacht geschonken aan de binnenvaart, waardoor de meeste knelpunten onderkend zijn. De **drukke recreatievaart** in de zomer is een belangrijk probleem, ook uit het oogpunt van veiligheid. Onder andere bij de Prinses Margrietsluis in Lemmer is het zomers druk met recreatiejachten. Deze zouden ook door Lemmer kunnen varen, maar moeten daar brug- en sluisgeld betalen. Een knelpunt waarvoor nog geen oplossing is gevonden is de ondiepte in de vaarweg tussen Kornwerderzand en Harlingen, genaamd "**De Boontjes**".

Een heel ander soort infrastructureel knelpunt dat in de interviewronde is genoemd is het ontbreken van **schoonmaakfaciliteiten**. De kosten om een schoonmaakbedrijf de restlading te laten verwijderen zijn daardoor hoog. Ook wordt de **staat van onderhoud** van de vaarwegen en veroudering als knelpunt genoemd. Zo zijn de oevers van het Winschoterdiep op sommige plekken ingezakt en is het een aantal keren voorgekomen dat de sluisdeuren bij de Gaarkeukensluis niet open konden.

### **Spoorvervoer**

De spoorweginfrastructuur in Noord-Nederland kent verschillende knelpunten. Een belangrijk knelpunt zijn de passeersporen op de enkelsporige baanvakken. De beperkte lengte van de passeersporen leidt tot een **lengtebeperking** voor goederentreinen (zie onder "regelgeving"). De verbinding tussen Noord-Nederland en Duitsland kent daardoor een lengtebeperking van 350 meter. Dit geldt ook voor de spoorlijn Groningen-Delfzijl en ook de spoorlijn Zwolle-Emmen kent een lengtebeperking, door de lengte van het passeerspoor bij Ommen.

De spoorlijn van Groningen naar de Eemshaven kent zelfs een beperking tot 220 meter; alleen 's nachts mogen langere treinen rijden. Bovendien is de **terminal in de Eemshaven niet geschikt**, doordat deze lange treinen niet aan kan. Daardoor moet er een rangeerder mee en dan kan het kostentechnisch niet meer uit. Een ander knelpunt is de **aslastbeperking** op sommige baanvakken. Alleen de verbindingen van Zwolle naar Leeuwarden en Veendam, en van Emmen naar Coevorden-grens zijn geschikt voor zogenaamd "D4-vervoer" (ProRail, 2006).

De spoorlijn **Leeuwarden-Groningen** is op dit moment nagenoeg onbruikbaar voor goederenvervoer. Op dit baanvak is maar één passeerspoor dat door goederentreinen gebruikt kan worden, bij Vierverlaten (Hoogkerk). In Zuidhorn en Hurdegaryp passeren de stoptreinen elkaar, terwijl nabij het begin en eind van het dubbelsporige traject Grijpskerk-Veenwouden de sneltrein kruist met een stoptrein. Gevolg is dat er overdag geen capaciteit beschikbaar is voor goederenvervoer. Na 19 uur rijdt de reizigerstrein een uursdienst waardoor wel

capaciteit beschikbaar is, maar dan gaat regelgeving een rol spelen (zie paragraaf 6.4). Bovendien geldt ook hier een lengte- en aslastbeperking.

Het ontbreken van de zogenaamde Oostboog bij Zuidbroek, waarlangs treinen rechtstreeks van Veendam naar Duitsland zouden kunnen rijden, is een knelpunt op de langere termijn; vooralsnog is er mee te werken. De verbinding naar Duitsland kent echter meer beperkingen. Naast de eerder genoemde lengtebeperking (350 meter) is tussen **Winschoten en Ihrhove** (inclusief de aansluiting bij Ihrhove) geen enkel passeerspoor dat door goederentreinen gebruikt kan worden. Ook is in **Nieuweschans** geen mogelijkheid om van lokomotief te wisselen. Opvallend is dat in het jaar 2000 in Nieuweschans een passeerspoor is aangelegd ten behoeve van de reizigerstrein naar Leer, maar dat dit spoor dusdanig kort is dat het alleen door reizigerstreinen kan worden gebruikt.

Van ProRail komt tot slot nog de waarschuwing dat de **capaciteit tussen Zwolle en Groningen** onvoldoende is voor vier reizigerstreinen per uur per richting, een wens die in de regio soms wordt geuit. In dat geval moet er ergens onderweg een inhaalspoor worden verlengd of nieuw aangelegd, zodat de goederentreinen kunnen worden ingehaald.

Tabel 6.1 - Infrastructurele knelpunten uit de interviewronde

<b>Knelpunten uit de interviewronde op een rij – infrastructuur</b>	
Congestie Zuidelijke Ringweg Groningen	G1
Congestie A28 tussen Lankhorst en Hattemerbroek	G2
Verkeersafwikkeling aansl. N33 Assen-Zuid, Gieten en Zuidbroek (A7)	G3
Verkeersafwikkeling knooppunt Joure	G4
Drukke en inrichting provinciale weg Roden-Groningen	G5
Inrichting N381 (Drachten-Emmen)	G6
Zeesluis Delfzijl	G7
Diepgangbeperking Winschoterdiep tussen Zuidbroek en Winschoten	G8
Brugbedieningstijden Winschoterdiep	G9
Breedtebeperking A.G. Wildervanckkanaal (Veendam)	G10
Doorvaarthoogte bruggen Van Starckenborgkanaal	G11
Bereikbaarheid Meppel door keersluis Zwartsluis	G12
Drukke recreatievaart in Fryslân	G13
Ondiepte De Boontjes in vaarweg naar Harlingen	G14
Ontbreken schoonmaakfaciliteiten t.b.v. restlading	G15
Lengtebeperking 220 meter goederentreinen Eemshaven	G16
Terminal Eemshaven kan geen lange treinen behandelen	G17
Lengte passeersporen onvoldoende	G18
Nevenlijnen ongeschikt voor D4-vervoer (aslastbeperking)	G19
Leeuwarden-Groningen ongeschikt voor goederenvervoer	G20
Ontbreken Oostboog (Zuidbroek)	G21
Ontbreken bruikbare passeersporen tussen Winschoten en Ihrhove (D)	G22

### 6.3 Regelgeving knelpunten

Knelpunten op het gebied van regelgeving waren voor de geïnterviewden lastiger te benoemen dan de tastbare infrastructuurknelpunten. Desondanks kon een aantal voorbeelden van knellende regelgeving worden opgetekend, die wederom zijn onderverdeeld naar modaliteit.

#### Wegtransport

Regelgeving in het algemeen wordt enkele malen als knelpunt genoemd. Ook kent het wegtransport ten aanzien van regelgeving een aantal knelpunten die reeds de aandacht van de brancheorganisaties hebben getrokken. Eén van die knelpunten is de **moeilijkheid ten aanzien van parkeren** van vracht- en bestelwagens nabij de bedrijfs- of woonlocaties, veroorzaakt door parkeer-verboden. Het is de primaire verantwoordelijkheid van de transportonderneming om voor parkeerplekken te zorgen, maar soms kán dat niet. Het grootste deel van de transportbedrijven heeft maar 1 vrachtwagen en die categorie kan zich moeilijk op een industrieterrein gaan vestigen. TLN heeft een brochure voor gemeenten gemaakt, maar die is niet goed 'geland'. De **bereikbaarheid van landbouwgebieden** is eveneens een knelpunt waar wel eens over geklaagd wordt, maar waarvan nog vrij onbekend is op welke schaal bedrijven daar last van hebben. De indruk bestaat dat gemeenten wegen in het landelijk gebied te snel gesloten verklaren voor vrachtwagens of aslastbeperkingen instellen. Andere bekende knelpunten zijn het **parkeren van voertuigen van serviceverlennende bedrijven in binnensteden** en de **venstertijden in binnensteden**, met name de afstemming daarvan tussen de diverse gemeenten.

Een andere knelpunt is de (milieu)regelgeving aangaande de **uitstoot door vrachtwagens en roetfilters**. Er zijn diverse normen voor uitstoot ontwikkeld, beginnend bij Euro-0 tot Euro-5 (TLN, 2002). In oktober 2006 is de norm voor nieuwe vrachtwagens van Euro-3 naar Euro-4 gegaan. In de nieuwe techniek wordt een vloeistof aan de brandstof toegevoegd die de uitstoot vermindert. Vanaf 1 januari kunnen gemeenten zones instellen waarbinnen euro-3 met roetfilter of euro-4 of -5 noodzakelijk is. De sector is op zich niet tegen deze normen, maar vindt wel dat het te laat is aangekondigd, aangezien de afschrijftermijn van een vrachtwagen zo'n 8 jaar is. Men moet dus de eerste 8 jaar steeds in de gaten houden dat de vrachtwagens die naar milieuzones rijden wel aan de nieuwste norm voldoen.

#### Binnenvaart

De interviewronde leverde voor de binnenvaart slechts een paar regelgeving-knelpunten op, al vindt men over het algemeen wel dat er teveel regelgeving is. Een algemeen knelpunt is dat de **afstemming van regelgeving met de buurlanden** onvoldoende is. Zo is zandstralen in de open lucht in Nederland verboden, maar net over de grens in België mag dat wel. Voor enige ergernis zorgen **verpakkingsvoorschriften** die ook gelden wanneer er überhaupt geen verpakking is, bijvoorbeeld bij bulkgoederen. Daarnaast worden binnenvaartschippers ook aangeslagen voor bijvoorbeeld Reprorecht, wat ook voor een extra administratieve rompslomp zorgt.

Een heel ander soort knelpunt op het gebied van regelgeving zijn regels met betrekking tot de **beveiligingsmaatregelen op haventerreinen**, met name in zeehavens. Men moet vooraf aangeven wat er aan boord is, welke personen er



komen, enzovoort. Dit geeft problemen wanneer er bijvoorbeeld een motor stuk gaat en de monteur komt het terrein niet op, omdat hij zich 24 uur van tevoren moet aanmelden.

### Spoorvervoer

In paragraaf 6.2 werd al kort vermeld dat op de noordelijke nevenlijnen lengtebeperkingen zijn, die voor goederentreinen een groot knelpunt vormen. Enerzijds worden deze lengtebeperkingen veroorzaakt doordat de noordelijke nevenlijnen grotendeels enkelsporig zijn, waardoor treinen elkaar op passeersporen moeten passeren, die echter te kort zijn voor een normale goederentrein. Anderzijds zijn deze lengtebeperkingen een vorm van regelgeving door ProRail. Naast de fysieke lengtes van de passeersporen zijn ook de mogelijkheid tot bijsturing (in geval van vertragingen) en het vrij maken van het baanvak bij calamiteiten redenen voor ProRail om geen treinen toe te staan die langer zijn dan de passeersporen, ook al is dit fysiek mogelijk. De maximale treinlengte op het traject naar de Eemshaven is met 220 meter wel bijzonder kort. Daarnaast is er een lengtebeperking op het baanvak Zuidbroek-Leer(Ostfriesland) van 350 meter, evenals nabij Ommen waar de maximale lengte zo'n 600 meter bedraagt. Op het baanvak Leeuwarden-Groningen zitten meerdere regels regulier gebruik van de spoorlijn in de weg. Naast het probleem dat er overdag geen capaciteit beschikbaar is voor goederentreinen (zie paragraaf 6.2), hebben de passeersporen een beperkte lengte, wat resulteert in een **lengtebeperking** van zo'n 350 meter. Na 19 uur is er wel capaciteit beschikbaar, maar **geluidsregelgeving in Buitenpost** staat gebruik laat op de avond niet toe. Hierdoor is op Leeuwarden-Groningen alleen zeer beperkt goederenverkeer mogelijk.

Een ander regelgeving-knelpunt is de **infraheffing**, het doorrekenen van de exploitatiekosten van het spoor aan de gebruikers. De vervoerders werden met grote prijsstijgingen geconfronteerd, tot verhogingen van 350 procent. Het spoor voelt zich ongelijk behandeld ten opzichte van het wegtransport en de binnenvaart, aan wie deze kosten (nog) niet rechtstreeks worden doorberekend<sup>1</sup>.

Tabel 6.2 - Knelpunten uit de interviewronde op het gebied van regelgeving.

<b>Knelpunten uit de interviewronde op een rij – regelgeving</b>	
Parkeren nabij bedrijfs- of woonlocaties	H1
Bereikbaarheid landbouwgebieden	H2
Parkeren service verlenende bedrijven in binnensteden	H3
Venstertijden binnensteden	H4
Uitstoot vrachtwagens / roetfilters	H5
Afstemming regelgeving met buurlanden	H6
Verpakkingsvoorschriften	H7
Veiligheidsmaatregelen haventerreinen	H8
Lengtebeperking enkelsporige baanvakken	H9
Geluidsregelgeving Buitenpost	H10
Infraheffing spoor	H11

<sup>1</sup> Het wegtransport heeft uiteraard wel te maken met wegenbelasting. In tegenstelling tot de infraheffing betreft dit een algemene belasting die niet wordt ingegeven door het doorberekenen van de exploitatiekosten.

## 6.4 Knelpunten overheid / beleid

De derde categorie knelpunten die op grond van de interviewronde is te onderscheiden betreft knelpunten die gerelateerd zijn aan het beleid of de overheid zelf. In deze paragraaf worden deze kritiekpunten achtereenvolgens besproken, niet onderverdeeld naar modaliteit.

De meest algemene klacht is dat de overheid (met name provincies) **veel te weinig tijd besteedt** aan het goederenvervoer. Daarnaast zou men soms **negatief bevooroordeeld** zijn ten opzichte van het wegtransport. Tevens hangt veel af van de betrokken personen. De overheden in Noord-Nederland zouden **niet pro-actief** zijn en bovendien is het **goederenvervoerbeleid versnipperd**, doordat diverse afdelingen er mee bezig zijn: verkeer & vervoer, economische zaken, ruimtelijke ordening, milieu, enz. De regio's Noord-Brabant en Rotterdam worden als positief voorbeeld genoemd. In Noord-Brabant (en ook later Rotterdam) is een Multi-modaal Coördinatie- en Adviescentrum (MCA) opgericht, wat voortkwam uit de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant. Het MCA ondervangt versnippering door een één-loket-gedachte en heeft tevens een speciale medewerker voor modal shift. **In Noord-Nederland is (nog) geen MCA**, al zijn er in het verleden wel enigszins verwante initiatieven geweest. Over het algemeen staan de actoren nu positief tegenover een (soort van) MCA: het zou de communicatie stroomlijnen die nu versnipperd is.

Soms wordt het beleid ook als onbegrijpelijk ervaren. Een voorbeeld is de **verplaatsing van de MCS-containerterminal voor binnenvaart van Groningen naar Westerbroek**, waardoor deze op 20 kilometer van het trimodale RailServiceCentrum Groningen in Veendam (geëxploiteerd door Vos Logistics) kwam te zitten. Vos Logistics en MCS moesten vervolgens wel gaan samenwerken om te voorkomen dat men door de hevige concurrentie ten onder zou gaan. Gevolg is echter dat Vos nu containers op de boot zet bij de MCS-terminal in Westerbroek, terwijl MCS in Veendam containers op de trein zet. Dit leidt tot een omvangrijke vrachtwagenstroom tussen Westerbroek en Veendam. Westerbroek is nu een goede binnenvaartterminal waar niets met spoor gedaan kan worden, en Veendam een goede spoorterminal waar niets meer met binnenvaart gedaan wordt, hetgeen uit ruimtelijk oogpunt niet efficiënt is.

Het **kennisniveau aangaande het goederenvervoer** bij de overheden wordt vaak als relatief laag bestempeld en erg persoonsgebonden. Daarom moeten veel dingen worden uitgelegd en begrijpt men soms onvoldoende wat het probleem is. Als oorzaak voor het lage kennisniveau wordt genoemd dat ambtenaren vaak maar een klein deel van hun tijd met goederenvervoer bezig zijn en er **nauwelijks specifieke ambtenaren** hiervoor beschikbaar zijn.

Het beleid wordt verder **niet altijd voldoende toekomstgericht** gevonden. Voorbeeld is de **Ulgersmaweg in Groningen**, waar woningbouw is gerealiseerd dichtbij een aanlegplaats voor binnenvaartschepen, waardoor er vervolgens geluidsoverlast optrad. Ook ten aanzien van de ontsluiting van haventerreinen per spoor is men niet toekomstgericht. Bijvoorbeeld de nieuwe fabriek in de Eemshaven van **Holland Malt heeft geen spoor aansluiting**, terwijl men dit wel had gewild. Bovendien is de spoorverbinding tussen de Eemshaven en het achterland van onvoldoende kwaliteit doordat alleen korte goederentreinen

overdag in Noord-Groningen mogen rijden. Ook in Delfzijl duurt het vele jaren voordat spoorweginfrastructuur gerealiseerd wordt: al jaren wordt gesproken over de **verlenging van de stamspoorlijn om de Oosterhornhaven**.

Over spoorbeheerder ProRail zijn de hiervoor relevante geïnterviewde actoren niet positief. Het bedrijf wordt gezien als een **logge organisatie waar men noodgedwongen mee moet samenwerken**. Ook de strijd tussen ProRail en de actoren van de Railterminal Leeuwarden over de vraag wie voor de onderhoudskosten van de openbare losweg in Leeuwarden moest opdraaien werd een aantal keer genoemd. Daarbij was een kritiekpunt richting de Noordelijke overheden dat zij zich onvoldoende bewust leken te zijn van de gevolgen die zouden intreden wanneer het probleem niet was opgelost.

De actoren blijken erg geïnteresseerd in **netwerken tussen overheden en bedrijven**. De bijeenkomsten die gehouden zijn met overheden en marktpartijen worden als nuttig en positief ervaren. Een aantal actoren wil graag dat daar een vervolg op komt en dat dergelijke bijeenkomsten vaker worden georganiseerd. Bij sommige actoren is er een gemis aan iemand die de contacten tussen bedrijven en overheid onderhoudt, een soort '**netwerker**'.

De provinciale overheden zelf zijn zich er ook van bewust dat er weinig tijd in het goederenvervoer wordt gestoken. De reden hiervoor is dat goederenvervoer vaak wordt gezien als iets dat van de markt is. Ook hebben de provincies naast het opstellen van algemene beleidsvisies **weinig wettelijke taken ten aanzien van het goederenvervoer**, wat hun positie lastig maakt. De ambtenaren van de provincie die zich bezighouden met goederenvervoer doen dit met name in deeltijd.

Tabel 6.3 - Knelpunten uit de interviewronde ten aanzien van overheid en beleid.

<b>Knelpunten uit de interviewronde op een rij – beleid &amp; overheid</b>	
Provincies te weinig tijd voor goederenvervoer	I1
Overheden soms negatief bevooroordeeld	I2
Versnipperd goederenvervoerbeleid	I3
Beleid niet of onvoldoende pro-actief	I4
Geen MCA in Noord-Nederland	I5
Verplaatsing MCS-terminal naar Westerbroek onbegrijpelijk	I6
Kennisniveau goederenvervoer relatief laag en persoonsgebonden	I7
Ambtenaren doen goederenvervoer in deeltijd	I8
Beleid niet altijd voldoende toekomstgericht	I9
Woningbouw Ulgersmaweg (Groningen) naast aanlegplaats binnenvaart	I10
Bij Holland Malt Eemshaven geen spooransluiting aangelegd	I11
Lang praten over verlenging stamspoorlijn Oosterhornhaven Delfzijl	I12
ProRail logge organisatie waarmee men móet samenwerken	I13
Te weinig bijeenkomsten overheid-bedrijfsleven	I14
Geen 'netwerker' die relaties overheid-bedrijfsleven onderhoudt	I15
Weinig wettelijke taken provincies bij goederenvervoer	I16

# Hoofdstuk 7



N33 nabij Bareveld

Opzet en doel	pagina 53
Uitvoering	pagina 53
Resultaten	pagina 54
Conclusies enquête	pagina 61

## Enquête wegtransport

## **Inleiding**

De voor dit onderzoek uitgevoerde enquête onder wegtransportbedrijven in Noord-Nederland is een belangrijke bron voor knelpunten die door de sector worden ervaren. Daarnaast diende de enquête tevens als toetsing van veronderstelde knelpunten die in eerdere fasen van het onderzoek naar voren zijn gekomen.

In paragraaf 7.1 zal eerst nader worden gekeken naar het doel en de opzet van de enquête, terwijl in paragraaf 7.2 kort de uitvoering wordt belicht. Paragraaf 7.3 geeft de feitelijke resultaten op grond van de geretourneerde enquêtes en in paragraaf 7.4 wordt voor dit onderzoek nader vastgesteld wat de resultaten betekenen ten aanzien van knelpunten in het goederenvervoer.

### **7.1 Doel en opzet**

In het onderzoeksdesign (zie paragraaf 4.2) volgt de enquête op de interviewronde. De gedachte is dat door middel van de interviews met sleutelfiguren weliswaar veel informatie over knelpunten wordt verkregen, maar dat dit nog onvoldoende waarborg biedt voor de juistheid daarvan. Immers, geïnterviewde actoren hebben dikwijls een eigen belang en zouden, bewust of onbewust, onjuiste of onvolledige informatie kunnen verstrekken. Dit zou zonder extra controle tot verkeerde conclusies kunnen leiden.

Er is daarom bewust voor gekozen om in dit onderzoek niet te zwaar te leunen op interviews met sleutelactoren. Naast het gebruik van secundaire databronnen zijn daarom ook twee alternatieve methoden voor het verzamelen van primaire data gebruikt; een enquête en praktijkvoorbeelden. Het doel van de enquête is derhalve tweeledig: enerzijds het toetsen van vermeende knelpunten die in de interviewronde naar voren zijn gekomen, en anderzijds het vormen van een bron waaruit knelpunten kunnen worden afgeleid.

### **7.2 Uitvoering**

De vragen van de enquête zijn opgesteld in de periode mei-juni 2006. In verband met de zomerperiode vond de uitvoering pas in oktober plaats. Voor de verzending is gebruik gemaakt van het bestand van TLN, waarin zowel TLN-leden als overige wegtransporteurs zijn opgenomen. De gemiddelde respons bij een schriftelijke bedrijfsenquête ligt rond de 10 procent. Aangezien voor dit onderzoek zo'n 100 ingevulde enquêtes wenselijk werden geacht, zijn in totaal 1000 enquêtes verstuurd. Daarvan zijn 164 terug ontvangen, een respons van 16,4 procent.

Omwille van anonimiteit zijn na binnenkomst door TLN de enquêtes van de enveloppen gescheiden. De enquêtes hebben ten behoeve van de verwerking op volgorde van binnenkomst een volgnummer gekregen, waaruit overigens geen nadere informatie kan worden afgeleid.

### 7.3 Resultaten

In deze paragraaf zullen de resultaten van de voor dit onderzoek gehouden enquête onder wegtransportonderneming per vraag worden besproken. De resultaten zijn gebaseerd op 164 ingevulde enquêteformulieren die binnen de daarvoor gestelde termijn zijn geretourneerd. In tabel 7.1 zijn enkele algemene kenmerken van de geretourneerde enquêtes weergegeven.

Tabel 7.1 - algemene kenmerken geretourneerde enquêtes.

<b>Algemene kenmerken</b>	
Aantal verzonden enquêtes	1000
Aantal geretourneerde enquêtes	164
Respons binnen gestelde termijn	16,4 procent
Totaal aantal vestigingen	194
Totaal aantal vrachtwagens respondenten	2306
Omvang kleinste bedrijf	1 vrachtwagen
Omvang grootste bedrijf	150 vrachtwagens
Gemiddelde omvang	14,5 vrachtwagens
Standaarddeviatie	24,2
Mediaan	5

De percentages in dit hoofdstuk zijn afgerond, waardoor de som van de genoemde percentages niet noodzakelijk precies 100 procent is.

#### Vraag 1

Zijn/ Is uw bedrijfslocatie(s) voldoende bereikbaar?

	Aantal	Percentage
Ja	140	85,4
Nee	17	10,4
Niet ingevuld/ongeldig	7	4,3
Totaal	164	100

De eerste vraag van de enquête is een algemene vraag naar de bereikbaarheid van de bedrijfslocatie(s). Het betreft derhalve een totaaloordeel over de bereikbaarheid. Respondenten die deze vraag negatief beantwoord hebben is gevraagd dit toe te lichten.

Uit de respons op vraag 1 blijkt dat ongeveer 10 procent van de noordelijke transportbedrijven vindt dat zijn locatie niet voldoende bereikbaar is. Dit percentage is laag, zeker wanneer in aanmerking wordt genomen dat diverse transportbedrijven nog steeds in dorpen gevestigd zijn. De hoge mate van tevredenheid met de bereikbaarheid van de bedrijfslocaties reflecteert de goede bereikbaarheid van Noord-Nederland over de weg.

De toelichtingen die bij deze vraag gegeven zijn hebben met name betrekking op specifieke situaties, zoals drempels, rotondes, overhangende bomen of toegangroutes via een dorpkern.

## Vraag 2

Zijn er andere bedrijventerreinen in Noord-Nederland die naar uw mening niet afdoende ontsloten zijn?

	Aantal	Percentage
Ja, namelijk:	27	16,5
Nee	102	62,2
Niet ingevuld/ongeldig	35	21,3
Totaal	164	100

In de tweede vraag wordt aan de transportonderneming impliciet gevraagd naar knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen in Noord-Nederland. Om die reden wordt nadrukkelijk gevraagd om de naam te noemen van de eventuele bedrijventerreinen die niet afdoende ontsloten zouden zijn. Daarnaast was er de mogelijkheid tot het geven van een toelichting.

In totaal 27 respondenten hebben aangegeven dat er andere bedrijventerreinen zijn die niet afdoende ontsloten zijn. Van hen hebben 22 respondenten daarbij de bedrijventerreinen genoemd of de locatie voldoende omschreven. Leeuwarden wordt daarbij het vaakst genoemd, in totaal vijf keer waarvan twee specifiek bedrijventerrein De Hemrik. Daarnaast is De Haven in Drachten tweemaal genoemd. Het Julianaplein in de stad Groningen werd door twee respondenten genoemd als oorzaak van slechte bereikbaarheid van Groningen.

Opvallend is de hoge non-respons op deze vraag. Ruim 21 procent heeft de vraag niet of ongeldig ingevuld. Dit zou mogelijk verklaard kunnen worden door het feit dat er geen antwoordoptie "Weet niet" was opgenomen. Wellicht dat sommige respondenten weliswaar geen slecht ontsloten bedrijventerreinen konden noemen, maar daaruit niet de conclusie wilden trekken dat er in Noord-Nederland geen bedrijventerreinen *zijn* die naar hun mening niet afdoende ontsloten zouden zijn.

## Vraag 3, 4 en 5

De vragen 3, 4 en 5 stellen elk voor respectievelijk de gemeente, de provincie en Rijkswaterstaat twee vragen: heeft men wel eens contact gehad met die instantie ten aanzien van (goederenvervoer) knelpunten en zo ja, is men tevreden met de wijze waarop die instantie met hun problemen is omgegaan. Voor beide vragen kan een vergelijking worden gemaakt tussen de gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat.

Op de vraag met welke instanties men contact heeft gehad over (goederenvervoer) knelpunten was de respons zoals in onderstaand tabel.

Contact met:	Gemeente		Provincie		Rijkswaterstaat	
	Aantal	Percent.	Aantal	Percent.	Aantal	Percent.
Ja	54	32,9	21	12,8	14	8,5
Nee	110	67,1	142	86,6	149	90,9
Niet ingevuld	0	0	1	0,6	1	0,6
Totaal	164	100	164	100	164	100

Het zal niet verbazen dat wegtransportbedrijven het vaakst contact hebben gehad met de gemeente ten aanzien van knelpunten in het goederenvervoer. Dit valt te verklaren uit het feit dat de gemeente vaak de wegbeheerder is binnen de bebouwde kom en op de bedrijventerreinen. Daarnaast hebben bedrijven ook om andere redenen contact met hun gemeente, bijvoorbeeld in verband met bouwvergunningen en het bestemmingsplan. Desondanks geeft slechts iets minder dan eenderde van de transportondernemingen aan dat zij contact hebben gehad met de gemeente. Voor de provincie en Rijkswaterstaat ligt het percentage nog lager, op respectievelijk 12,8 en 8,5 procent. Er kan derhalve geconcludeerd worden dat het wegtransport weinig contact heeft met de genoemde overheden, maar nog het meest met de gemeente.

De respondenten die contact hadden gehad met één of meer van de instanties is gevraagd of men tevreden was over de wijze waarop de betreffende instantie met hun problemen was omgegaan. De resultaten zijn opgenomen in onderstaand tabel.

Tevreden over:	<b>Gemeente</b>		<b>Provincie</b>		<b>Rijkswaterstaat</b>	
	Aantal	Percent.	Aantal	Percent.	Aantal	Percent.
Ja	23	42,5	14	66,7	4	28,6
Nee	30	55,6	7	33,3	8	57,1
Niet ingevuld	1	1,9	0	0	2	14,3
Totaal	54	100	21	100	14	100

De respons op de vraag over de tevredenheid lijkt op het eerste gezicht met name voor de gemeente en Rijkswaterstaat negatief. Ruim de helft van de respondenten die met hen contact heeft gehad over (goederenvervoer) knelpunten is ontevreden, terwijl bij de provincie eenderde ontevreden is. Daarbij moet worden aangetekend dat deze getallen zijn gebaseerd op respectievelijk 54 (gemeente), 21 (provincie) en 14 (Rijkswaterstaat) respondenten. De resultaten ten aanzien van de tevredenheid zijn daarom statistisch getoetst met behulp van het chi-kwadraat ( $\chi^2$ ), waarbij de categorie "niet ingevuld" niet meegenomen is. Het chi-kwadraat bedraagt 4,415 met een overschrijdingskans van 0,11, hetgeen betekent dat de verschillen tussen de drie overheden statistisch gezien niet significant zijn.

De toelichtingen van de ontevreden bedrijven zijn zeer uitgesproken. Een veel gehoord verwijt ten aanzien van de gemeenten is dat zij niet willen luisteren of de bedrijven niet serieus lijken te nemen, iets wat door zes respondenten is genoemd. Door negen bedrijven wordt geklaagd over het gebrek aan daadkracht en daarmee verwante zaken, zoals het uitblijven van een reactie of aanpak van het probleem. Uit de inhoud en formulering van de toelichtingen is af te leiden dat met name de houding van gemeenten tot irritatie leidt.

Ten aanzien van de provincies zijn slechts zes toelichtingen gegeven, met name over individuele situaties. De acht respondenten die ontevreden zijn over Rijkswaterstaat hebben allen een toelichting gegeven. Vijf bedrijven verwijten Rijkswaterstaat traagheid of het uitblijven van actie, terwijl drie bedrijven klagen over het afschuiven van verantwoordelijkheid.



### Vraag 6

Wat zijn voor uw bedrijf de voornaamste knelpunten als het gaat om bereikbaarheid?

Bij vraag 6 konden respondenten maximaal drie knelpunten aangaande bereikbaarheid opnoemen. Het vaakst werden obstakels zoals verkeersremmers en rotondes genoemd (21x), gevolgd door de zuidelijke ringweg van Groningen (17x), waarvan zes expliciet het Julianaplein noemden. Hierna volgden de rotonde bij Joure (11x) en de rondweg van Leeuwarden (11x). Verder zijn omleidingen en werkzaamheden genoemd (6x), evenals parkeerproblemen (5x), de toegang tot (agrarische) bedrijven (4x) en geopende bruggen (4x).

De respons op vraag 6 bevestigt de reeds bekende knelpunten, zoals rotondes in het algemeen, de zuidelijke ringweg van Groningen, de rondweg van Leeuwarden en knooppunt Joure.

### Vraag 7

Welk rapportcijfer zou u geven voor verzorgingsplaatsen langs auto(snel)wegen?

	Aantal	Percentage
1	2	1,2
2	1	0,6
3	5	3,0
4	11	6,7
5	21	12,8
6	34	20,7
7	58	35,4
8	15	9,1
9	0	0
10	0	0
Niet ingevuld/ongeldig	17	10,4
Totaal	164	100

Bijna een kwart van de respondenten geeft de verzorgingsplaatsen een onvoldoende, terwijl bijna tweederde een voldoende geeft (rest niet of ongeldig ingevuld). Uit de frequentieverdeling kan worden opgemaakt dat de transportondernemingen de verzorgingsplaatsen over het algemeen als redelijk beoordelen: meer dan de helft van hen gaf een zes of een zeven.

Bij deze vraag zijn diverse toelichtingen gegeven, die in een paar categorieën kunnen worden ingedeeld. De capaciteit van de verzorgingsplaatsen wordt het meest genoemd (20x) al dan niet in combinatie met LZV's (ecocombi's), gevolgd door het gebrek aan beveiliging (14x), het aantal voorzieningen (12x) en het toilet (11x). Verder is de reinheid (8x), de spaarzame verlichting (7x) en het aantal verzorgingsplaatsen (6x) ingevuld.

### Vraag 8

Heeft u problemen met milieu- en geluidregelgeving?

	Aantal	Percentage
Ja	22	13,4
Nee	141	86,0
Niet ingevuld/ongeldig	1	0,6
Totaal	164	100

Ruim 13 procent van de bedrijven heeft last van milieu- of geluidregelgeving, in absolute aantallen 22 bedrijven. Vijf van hen gaven aan last te hebben van geluidsregelgeving. Daarnaast wordt veel geklaagd over regelgeving in het algemeen.

### Vraag 9

Heeft u problemen andere regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer?

	Aantal	Percentage
Ja	40	24,4
Nee	119	72,6
Niet ingevuld/ongeldig	5	3,0
Totaal	164	100

Bijna een kwart van de respondenten zegt problemen te hebben met regelgeving op het gebied van verkeer en vervoer. Het gaat daarbij voor veel bedrijven om de hoeveelheid regelgeving in het algemeen. Daarnaast zorgen boetes en –in de ogen van de respondenten- “overdreven controles” voor irritatie. Twee respondenten zeggen zich hierdoor als criminelen behandeld te voelen.

### Vraag 10

Ondervindt u problemen bij het parkeren van bedrijfswagens in de nabijheid van de woon- of bedrijfslocatie(s)?

	Aantal	Percentage
Ja	23	14,0
Nee	141	86,0
Niet ingevuld/ongeldig	0	0
Totaal	164	100

In de interviewronde werd de parkeergelegenheid in de nabijheid van woon- of bedrijfslocaties genoemd als knelpunt (zie paragraaf 6.4). In de enquête gaf veertien procent van de bedrijven aan inderdaad problemen te hebben ten aanzien van parkeren. Uit de toelichtingen blijkt dat het hierbij vooral gaat om het gebrek aan parkeerruimte en om gemeenten die een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens instellen.

### Vraag 11

Heeft u problemen met de bereikbaarheid van landbouwgebieden?

	Aantal	Percentage
N.V.T.	55	33,5
Ja	32	19,5
Nee	77	47,0
Niet ingevuld/ongeldig	0	0
Totaal	164	100

In totaal hebben 32 van de 109 transportbedrijven die in landbouwgebieden komen problemen ten aanzien van de bereikbaarheid. Belangrijkste knelpunt is de breedte van de wegen, genoemd door 15 respondenten. Daarnaast zijn verkeersremmende maatregelen (8x) en krappe inritten (6x) genoemd.

Uit de respons blijkt de omvang van het knelpunt "bereikbaarheid van landbouwgebieden", waarover in de interviewronde onduidelijkheid bestond (zie paragraaf 6.4). Het blijkt echter dat met name de breedte van de wegen en de verkeersremmende maatregelen hiervan de oorzaak zijn en niet zozeer geslotenverklaringen of aslastbeperkingen, zoals wel was verwacht. Slechts één respondent noemde aslastbeperkingen in zijn toelichting.

### Vraag 12

Ondervindt u onnodige of onevenredig zware beperkingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen?

	Aantal	Percentage
N.V.T.	95	57,9
Ja	2	1,2
Nee	64	39,0
Niet ingevuld/ongeldig	3	1,8
Totaal	164	100

Bij vraag 12 werd gevraagd naar onevenredige of onnodige beperkingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Van de 66 respondenten die gevaarlijke stoffen vervoeren zeggen slechts twee bedrijven daarvan last te hebben. Eén van hen heeft dit nader toegelicht: vaste stalmest wordt in de regelgeving gezien als gevaarlijke stof.

### Vraag 13

Zijn er nog andere knelpunten of problemen waardoor u gehinderd wordt in uw bedrijfsvoering?

Ter afsluiting van de serie vragen werden de respondenten door middel van een open vraag in de gelegenheid gesteld zelf knelpunten aan te dragen. In totaal 54 bedrijven hebben hier gehoor aan gegeven. Daarbij wordt vooral geklaagd over regelgeving, het beleid van overheden, oneerlijke concurrentie en congestie. De respons levert geen nieuwe inzichten op.

### Vraag 14

Heeft u ooit overwogen om via een andere modaliteit (spoor, water) te gaan vervoeren?

	Aantal	Percentage
Ja	14	8,5
Nee	149	90,9
Niet ingevuld/ongeldig	1	0,6
Totaal	164	100

De één-na-laatste vraag is gebruikt om te peilen in hoeverre het thema *modal shift* leeft bij wegtransporteurs. Het blijkt dat 8,5 procent modal shift overweegt of heeft overwogen. Dit aantal lijkt laag, doch in aanmerking moet worden genomen dat dit een enquête betreft onder bedrijven uit het wegtransport.

### Vraag 15

Zijn er aspecten aan het goederenvervoerbeleid die u graag anders zou willen zien?

	Aantal	Percentage
Ja	65	39,6
Nee	77	47,0
Niet ingevuld/ongeldig	22	13,4
Totaal	164	100

De laatste vraag van de enquête was bedoeld om de respondenten te laten nadenken over het goederenvervoerbeleid. Bijna 40 procent van hen zou graag bepaalde aspecten daarvan anders zien. Het gaat daarbij met name om het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid en het verminderen van regelgeving. Daarnaast pleiten respondenten voor meer begrip voor het goederenvervoer en meer praktijkkennis bij de overheid.

## 7.4 Conclusies enquête

Het tweeledige doel van de enquête (zie paragraaf 7.1) brengt met zich meer dat ook de conclusies tweeledig zijn. Enerzijds zijn door middel van de enquête knelpunten naar voren gekomen die door de transportsector worden ervaren (zie tabel 7.2). Anderzijds zijn aannames uit de interviewronde nader gekwantificeerd en getoetst met de praktijk.

Zo blijkt uit de enquête dat het parkeren nabij de bedrijfslocatie voor 14 procent van de bedrijven een knelpunt is. Een gedeeltelijke weerlegging is te zien ten aanzien van de hypothese over de bereikbaarheid van landelijke gebieden (zie paragraaf 6.4). Weliswaar blijkt de bereikbaarheid voor een groot aantal bedrijven een probleem, doch dit blijkt niet te worden veroorzaakt door geslotenverklaringen en aslastbeperkingen, maar door te smalle wegen en verkeersremmende maatregelen.

Tabel 7.2 Knelpunten uit de enquête.

<b>Knelpunten uit de enquête op een rij (selectie)</b>	
Bereikbaarheid Leeuwarden (met name De Hemrik)	J1
Knooppunt Joure	J2
Zuidelijke ringweg Groningen	J3
Omleidingen bij werkzaamheden niet gecoördineerd	J4
Gemeenten luisteren niet / nemen bedrijven niet serieus	J5
Gebrek aan daadkracht overheden	J6
Verzorgingsplaatsen te weinig capaciteit / te weinig plaats LZV	J7
Verzorgingsplaatsen onveilig en kwaliteit onvoldoende	J8
Smalle wegen in landbouwgebieden	J9
Verkeersremmende maatregelen	J10
Praktijkkennis overheid	J11
Parkeren nabij bedrijfslocatie niet altijd mogelijk	J12

# Hoofdstuk 8



MCS Westerbroek

Winschoterdiep	pagina 63
Stamspoorlijnen en LaLo's	pagina 69
Enkelsporige baanvakken	pagina 78
Conclusies	pagina 83

## Case studies

## Inleiding

De bestudering van secundaire bronnen en de interviewronde hebben voor alle modaliteiten een lijst met knelpunten opgeleverd. Voor het wegtransport is vervolgens een enquête gehouden (zie hoofdstuk 7) om nader in de praktijk te kijken welke knelpunten ervaren worden. Doordat in het spoorvervoer slechts enkele actoren actief zijn en het bij de binnenvaart lastig is een representatieve enquête af te nemen (zie hoofdstuk 4), is ten aanzien van deze modaliteiten gekozen voor een nadere bestudering van de praktijk door middel van een aantal case studies.

In dit hoofdstuk worden drie praktijkvoorbeelden in het kort besproken.

### 8.1 Cumulatieve beperkingen Winschoterdiep

In de interviewronde kwam het Winschoterdiep als knelpunt naar voren in verband met de diepgangbeperking tussen Zuidbroek en Winschoten en de bedieningstijden van bruggen. Daarnaast werd een breedtebeperking genoemd op de zijtak naar Veendam, het A.G. Wildervanckkanaal. In deze paragraaf wordt nader gekeken naar het Winschoterdiep en het A.G. Wildervanckkanaal en de knelpunten aldaar.

Figuur 8.1 – Het Winschoterdiep nabij Westerbroek.



Het Winschoterdiep strekt zich uit van de stad Groningen tot de Rensel aan de oostkant van Winschoten. Het (Nieuwe) Winschoterdiep begint in Groningen op de viersprong van Eemskanaal, Van Starckenborghkanaal en Winschoterdiep, nabij de Oostersluis. Het Oude Winschoterdiep loopt vanaf de Oosterhaven via het gebied waar momenteel het Europapark wordt ontwikkeld en kan niet voor doorgaand scheepvaartverkeer worden gebruikt.

Zowel het Winschoterdiep als het A.G. Wildervanckkanaal vallen in de CEMT-vaarwegklasse IV (AVV&CBS, 2003). Veendam is bereikbaar voor schepen tot 1350 ton (RSCG, 2003). In tegenstelling tot de vaarweg Lemmer-Delfzijl worden deze kanalen niet opgewaardeerd tot Klasse V, maar volstaan met passeerplaatsen waar grote schepen elkaar kunnen passeren, hetgeen voor deze schepen tot vertraging kan leiden.

### 8.1.1 Belangrijke kruisende verkeerswegen

In Groningen zijn twee (groepen) bruggen in belangrijke verkeerswegen: de Euvelgunnebruggen (oostelijke ringweg en de bypasses daarvan) en de Gideonbrug (Rijksweg A7 en de Bornholmstraat). Zowel de brug in de hoofdrijbanen van de Oostelijke Ringweg (Hoge Euvelgunnebrug) als de Gideonbrug hoeven door hun doorvaarthoogte van ruim zeven meter slechts sporadisch geopend te worden. Ten oosten van Zuidbroek kruist Rijksweg N33 via een vier meter hoge brug het kanaal, waardoor deze brug voor de meeste schepen niet bediend hoeft te worden.

Daarnaast kruist het Winschoterdiep een aantal provinciale wegen. Bij Waterhuizen kruist de N860 (Hoogezand-Haren) het kanaal, in Hoogezand bij de Rengersbrug de N386 (Kolham-Zuidlaren-Vries) en bij de Knijpsbrug de N387 (Hoogezand-Slochteren). Bij Winschoten zijn eveneens twee kruisingen met provinciale wegen: de N965 (Winschoten-Scheemda) bij de Graaf Adolfbrug en bij de Beertsterbrug de N367 (Winschoten-Nieuwe Pekela). Het A.G. Wildervanckkanaal kruist bij de Geert Veenhuizenbrug in Veendam de provinciale weg N366 (Veendam-Stadskanaal-Ter Apel). Alle voornoemde bruggen hebben een zeer beperkte doorvaarthoogte (60 centimeter), waardoor zij voor alle scheepvaartverkeer geopend moeten worden. Met name in de zomermaanden kan dit door de recreatievaart tot vertraging voor het wegtransport leiden. Verder zijn er enkele bruggen in gemeentelijke wegen, die over het algemeen een minder groot knelpunt voor het wegvervoer zullen zijn dan bruggen in rijkswegen en provinciale wegen. Een volledig overzicht van alle bruggen over het Winschoterdiep is opgenomen in tabel 8.2.

Figuur 8.2 - De ongebruikte sluis bij de aansluiting van het A.G. Wildervanckkanaal op het Winschoterdiep (ten oosten van Zuidbroek) is tevens een passeerplek voor grote schepen.





## 8.1.2 Brugbedieningstijden

De brugbedieningstijden zijn in paragraaf 6.3 opgevoerd als knelpunt voor de binnenvaart. In tabel 8.1 zijn deze tijden voor zowel het Winschoterdiep als het A.G. Wildervanckkanaal opgenomen, evenals die van de lage bruggen op de vaarweg Lemmer-Delfzijl ter vergelijking.

Tabel 8.1 - Bedieningstijden bruggen Winschoterdiep, A.G. Wildervanckkanaal en de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Bron: ANWB (2005)

	Weekdagen	Periode	Bedieningstijden
Winschoterdiep	ma. – zat.	gehele jaar	6-12, 13-19 uur <sup>1</sup>
	zo. en fd.	1 mei – 1 okt.	9-19 uur
	zo. en fd.	1 okt. – 1 mei	Gesloten
A.G. Wildervanckkanaal	ma. – zat.	gehele jaar	6-12, 13-19 uur <sup>2</sup>
	zo. en fd.	gehele jaar	Gesloten
Lemmer – Delfzijl (ter vergelijking)	ma.	gehele jaar	6-24 uur
	di. – vr.	gehele jaar	0-24 uur
	zat.	gehele jaar	0-20 uur
	zo. en fd.	1 mei – 1 okt.	9-19 uur <sup>3</sup>
	zo. en fd.	1 okt. – 1 mei	9-17 uur <sup>3</sup>

In vergelijking met de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn de bedieningstijden van het Winschoterdiep en A.G. Wildervanckkanaal aanzienlijk slechter. De vaarweg Lemmer-Delfzijl is echter ook een stuk drukker dan deze kanalen. Anderzijds is het Winschoterdiep een belangrijke feeder voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

Schepen die buiten de bedieningstijden vanaf het Van Starckenborghkanaal of het Eemskanaal het Winschoterdiep op willen varen, moeten in Groningen voor de Euvelgunnebruggen wachten totdat de bruggen bediend worden. Andersom kunnen schepen op het Winschoterdiep en A.G. Wildervanckkanaal alleen vertrekken gedurende de bedieningstijden, hoewel voor containerschepen vanaf Westerbroek een uitzondering gemaakt kan worden. De brugbedieningstijden kunnen, met name voor schepen in continu-vaart als knelpunt worden gezien.

Figuur 8.3 - Het begin van het Winschoterdiep bij de Oostersluis in Groningen.



<sup>1</sup> Op werkdagen worden de bruggen tussen Groningen en Zuidbroek in de ochtend- en middagspits niet bediend voor recreatievaart.

<sup>2</sup> De spoorbrug bij Zuidbroek wordt alleen op verzoek bediend.

<sup>3</sup> Op het Prinses Margrietkanaal worden de lage bruggen in sommige perioden tot één uur later bediend.

### 8.1.3 Kunstwerken

In het Winschoterdiep en A.G. Wildervanckkanaal bevinden zich diverse kunstwerken, voornamelijk bruggen. Deze kunstwerken kunnen eveneens beperkend zijn voor het gebruik van de vaarweg. In tabel 8.2 en 8.3 staan de doorvaarthoogten- en breedten weergegeven. Alle bruggen zijn beweegbaar.

Tabel 8.2 - Kunstwerken in het Winschoterdiep. Bronnen: ANWB (2004 & 2005), Wieling (2007)

Km <sup>1</sup>	Naam kunstwerk	Hoogte (in dm)	Breedte (in dm)	Opmerking
0,87	Lage Euvelgunnerbrug	12	160	Osloweg/by-pass ringweg
0,89	Hoge Euvelgunnerbrug	68	160	N46 Beneluxweg (ringweg)
0,95	Nieuwe lage Euvelgunnerbrug	12	160	Osloweg/by-pass ringweg
2,36	Gideonbrug	74	160	A7 Europaweg
3,44	Duinkerkenbrug	6	160	Bediening op afstand
5,67	Waterhuizerbrug	6	120	N860
7,70	Westerbroeksterbrug	6	120	Bediening op afstand
11,24	Rengersbrug	6	160	Centrale bedieningspost
12,27	Zwedenbrug	12	120	Bediening op afstand
13,11	Knijpsbrug	6	120	Bediening op afstand
15,37	Slochterbrug	6	120	Bediening op afstand
16,67	Noordbroeksterbrug	6	120	Bediening op afstand
20,41	Zuidbroeksterbrug	6	120	
22,06	Sluis Zuidbroek	-	120	Staat open, passeerplek
22,55	Brug N33	40	120	N33
27,93	Eextersluis	-	120	Staat open
28,06	Eexterbrug	6	120	Scheemda
30,08	Graaf Adolfbrug	6	120	
31,91	Kloosterbrug	6	120	
34,09	Beertsterbrug	6	120	N367 (rondweg oost)

Tabel 8.3 - Kunstwerken in het A.G. Wildervanckkanaal. Bronnen: ANWB (2004 & 2005), Wieling (2007)

Km <sup>2</sup>	Naam kunstwerk	Hoogte (in dm)	Breedte (in dm)	Opmerking
0,35	Spoorbrug Zuidbroek	45	120	Spoorlijn Groningen-Leer
3,29	Meedenerbrug	6	120	
7,01	Geert Veenhuizenbrug	6	118	Veendam / N366
7,33	Fietsbrug De Vrijheid	10	120	

In Veendam is over het zijkanaal van het A.G. Wildervanckkanaal een basculebrug in de Adriaan Tripweg, die voor zover bekend sinds de aanleg enkele jaren geleden nog nooit is gebruikt. Verder is in verband met de ontwikkeling van Meerstad een nieuwe brug over het Winschoterdiep gepland nabij km 0,20.

Uit de tabellen 8.2 en 8.3 is af te leiden dat de doorvaartbreedte van nagenoeg alle bruggen minimaal 12 meter is. Alleen de Geert Veenhuizenbrug in Veendam is een fractie smaller, doch dit is niet zodanig dat dit als knelpunt gezien zou moeten worden.

<sup>1</sup> Kilometering vanaf de viersprong bij de Oostersluis, Groningen.

<sup>2</sup> Kilometering vanaf Winschoterdiep

Wel is de doorvaarthoogte van de Hoge Euvelgunnerbrug en de Gideonbrug een punt van zorg. Deze bruggen in respectievelijk de Beneluxweg (N46 Ring Oost) en de Europaweg (A7) hoeven zelden voor binnenvaartschepen geopend te worden, doordat de vaste fietsbruggen bij de Gerrit Krol-brug (Korrewegbrug) de doorvaarthoogte op de vaarweg naar Fryslân beperken tot 6,80 meter. Door de opwaardering van vaarweg Lemmer-Delfzijl zal de doorvaarthoogte worden verhoogd naar minimaal 9,10 meter, waardoor vierlaags containervaart mogelijk moet zijn. Binnenvaartschepen met vierlaags containers kunnen echter niet onder de Hoge Euvelgunner- en Gideonbrug door, waardoor deze geopend zullen moeten worden. Indien de brug in de spits bediend gaat worden, kan dit een knelpunt worden voor het wegtransport, terwijl dit een knelpunt voor de binnenvaart kan worden indien spertijden worden ingesteld.

Bovendien moet rekening gehouden worden met het feit dat het doorgaande verkeer op de A7 na de oplevering van het Euvelgunnetracé via de Hoge Euvelgunnerbrug zal rijden, terwijl dit nu nog via de Gideonbrug is. De Hoge Euvelgunnerbrug zal derhalve naar alle waarschijnlijkheid aanzienlijk meer wegverkeer te verwerken krijgen.

Figuur 8.4 - Als gevolg van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl zal de Hoge Euvelgunnerbrug (doorvaarthoogte 6,80 meter) vaker geopend moeten worden.



#### 8.1.4 Diepgang

Op het Winschoterdiep en A.G. Wildervanckkanaal geldt een diepgangbeperking van 2,90 meter, met uitzondering van het traject Zuidbroek-Winschoten. Op dit relatief rustige traject heeft de provincie Groningen de diepgang beperkt tot 2,60 meter wegens het uitstellen van baggerwerkzaamheden. Uit de interviewronde kwam naar voren dat de binnenvaartsector dit als een ernstige belemmering ziet van de toegankelijkheid van Scheemda en Winschoten. Bovendien hebben de binnenvaartschippers te maken met gedeerde inkomsten, doordat minder lading kan worden meegenomen.

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen heeft op bezwaar besloten het primaire besluit te handhaven, waarna binnenvaartvereniging Schuttevaer mede namens een belanghebbende schipper administratief beroep heeft aangetekend bij de rechtbank. Los van de juridische rechtmatigheid van het besluit, waarbij met name van belang is of conform afdeling 3.2 van de Algemene Wet Bestuursrecht een zorgvuldige voorbereiding en een evenredige belangenafweging hebben plaatsgevonden, kan in ieder geval worden gesteld dat de diepgangbeperking als knelpunt wordt ervaren.

## Conclusie

Naar aanleiding van deze case studie kan geconcludeerd worden dat de diepgangbeperking op het oostelijke deel van het Winschoterdiep en de brugbedieningstijden op zowel Winschoterdiep als A.G. Wildervanckkanaal een knelpunt vormen voor de binnenvaart. Van problematische breedtebeperkingen is niet gebleken, al is de maximale doorvaartbreedte met 12 meter wel minder dan op de vaarweg Lemmer-Delfzijl, waar dit 16 meter is. Daarnaast kwam naar voren dat de inzet van vierlaags containerschepen naar Westerbroek zou betekenen dat de Hoge Euvelgunnerbrug in de oostelijke ringweg en de Gideonbrug in de Europaweg (A7) aanzienlijk vaker bediend moeten gaan worden, hetgeen een knelpunt kan gaan opleveren.

Figuur 8.5 - De Gideonbrug in de Europaweg (A7) bij Groningen zal voor vierlaags containervaart moeten worden geopend.



## 8.2 Stamspoorlijnen en laad- en losvoorzieningen

In zowel de Spoorvisie (zie paragraaf 5.4) als de interviewronde werd een tekort aan laad- en losvoorzieningen (in het jargon: LaLo's) als knelpunt voor het spoorvervoer genoemd. Daarnaast is op diverse momenten in het onderzoek het begrip "stamspoorlijn" naar voren gekomen, bijvoorbeeld ten aanzien van een eventuele verlenging van de stamspoorlijn bij de Delfzijlster Oosterhornhaven of het ontbreken van een aansluiting op de stamspoorlijn bij Holland Malt in de Eemshaven. In deze paragraaf zal nader worden gekeken naar LaLo's en stamspoorlijnen in Noord-Nederland.

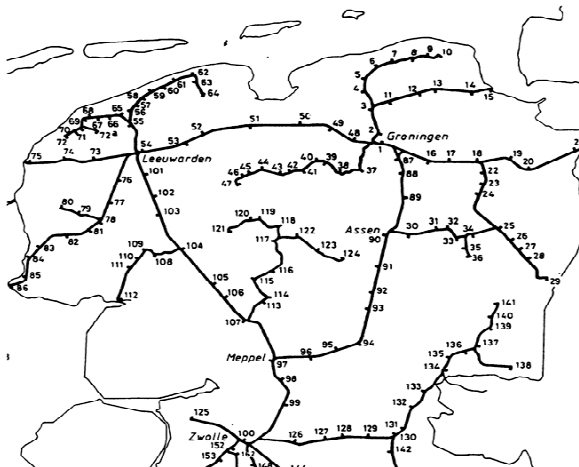
In 1999 heeft Jackelien Blaauw als afstudeeronderzoek Sociale Geografie een inventarisatie gemaakt van de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur en het aantal LaLo's in Noord-Nederland, daarbij met name gebruik makend van het boek van Van Gestel (1995). Helaas is daarbij geen aandacht besteed aan de aanwezigheid van stamspoorlijnen. Desondanks is voor dit onderzoek een vergelijking gemaakt tussen het rapport van Blaauw (1999) en de situatie in 2007 ten aanzien van het aantal LaLo's. Daarnaast wordt een vergelijking gemaakt tussen de aanwezige stamspoorlijnen in 2003 en 2007.

### 8.2.1 Laad- en losvoorzieningen

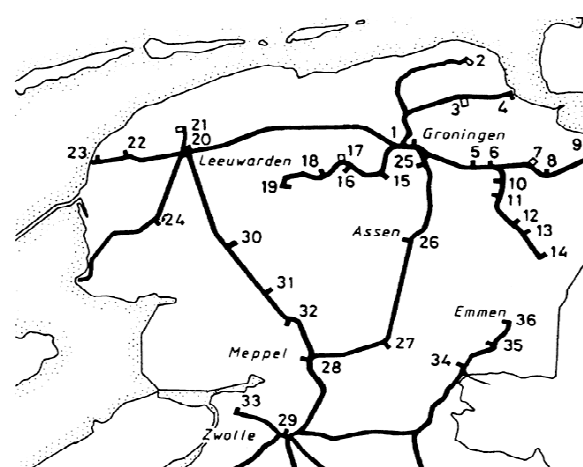
Uit de interviewronde kwam naar voren dat er een tekort is aan laad- en losvoorzieningen (zie paragraaf 6.3). Blaauw (1999) geeft een overzicht van de laad- en losplaatsen in 1959, 1976 en 1995, gebaseerd op Van Gestel (1995). Het overzicht van laad- en losplaatsen in 1995 is echter verre van compleet. Dit komt zeer waarschijnlijk doordat alleen de actieve locaties zijn opgenomen, terwijl er daarnaast nog verscheidene andere locaties zijn die echter niet in gebruik zijn. Voor 2007 is gebruik gemaakt van de Netverklaring van ProRail en is daarnaast een eigen kaart van alle fysiek aanwezige laad- en losplaatsen opgenomen.

Figuren 8.6 en 8.7 - Laad- en losvoorzieningen in 1959 en 1976  
Bron: Van Gestel (1995), bewerking Blaauw (1999)

Laad- en losplaatsen in Noord-Nederland in 1959

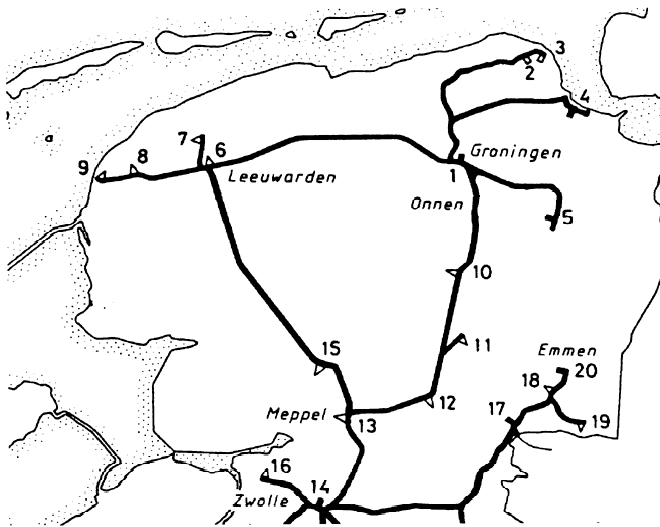


Laad- en losplaatsen in Noord-Nederland in 1976

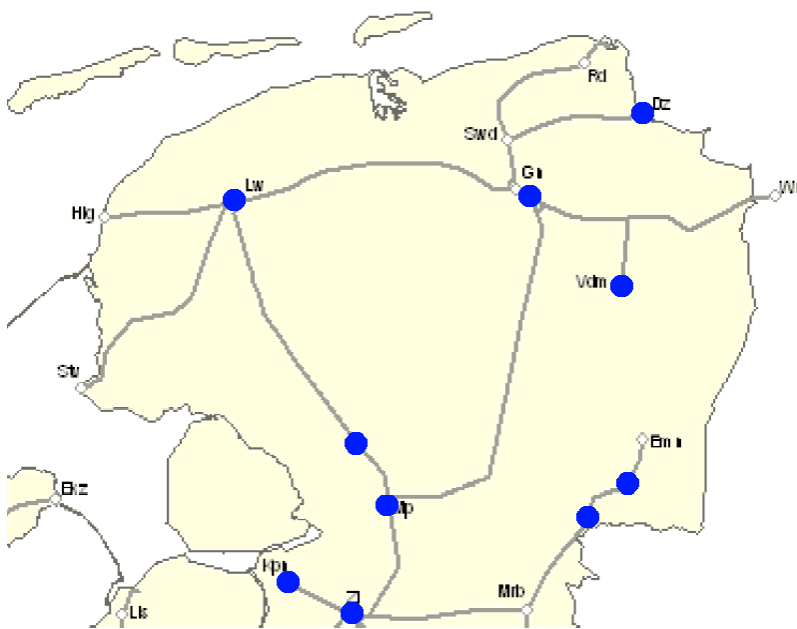


Figuur 8.8 - Laad- en losvoorzieningen in 1995  
 Bron: Van Gestel (1995), bewerking Blaauw (1999)

Laad en losplaatsen in Noord Nederland in 1995



Figuur 8.9 - Openbare laad- en losvoorzieningen in 2007 volgens ProRail  
 Bron: Netverklaring 2007 (ProRail, 2006) (bewerkt)

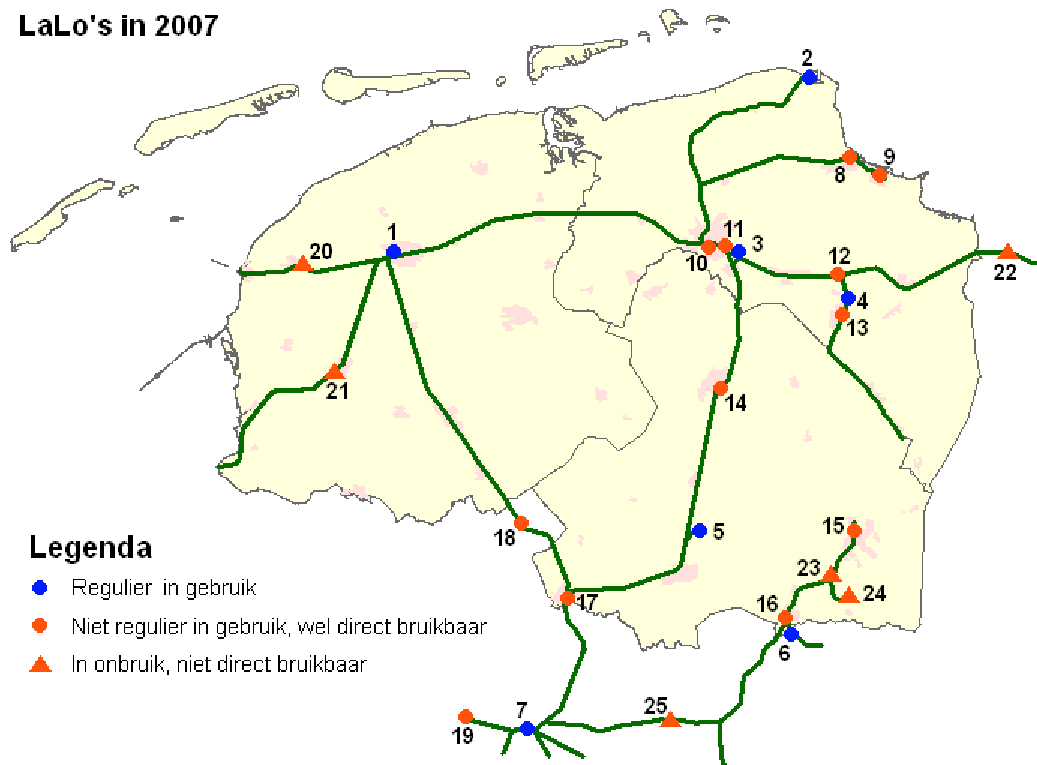


De kaarten met de laad- en losvoorzieningen in 1959, 1976 en 1995 laten een duidelijke ontwikkeling zien waarbij het aantal LaLo's gestaag afneemt. Dit heeft enerzijds te maken met de sluiting van diverse goederenspoorlijnen en anderzijds met het verdwijnen van kleinschalig spoorvervoer.

In 2007 bestaan echter meer laad- en losvoorzieningen dan op de officiële kaart van ProRail staan vermeld. De reden voor het ontbreken van deze locaties is onbekend. Op figuur 8.10 zijn de LaLo's vermeld die fysiek aanwezig zijn, waarbij tevens onderscheid wordt gemaakt naar het huidige gebruik.

Figuur 8.10 - Openbare laad- en losvoorzieningen in 2007

**LaLo's in 2007**



**Legenda**

- Regulier in gebruik
- Niet regulier in gebruik, wel direct bruikbaar
- ▲ In onbruik, niet direct bruikbaar

- |                         |                         |                     |
|-------------------------|-------------------------|---------------------|
| 1. Leeuwarden           | 10. Groningen NTM       | 19. Kampen          |
| 2. Eemshaven            | 11. Groningen losplaats | 20. Franeker        |
| 3. Groningen VAGRON     | 12. Zuidbroek           | 21. Sneek           |
| 4. Veendam RSCG         | 13. Veendam (station)   | 22. Weener (D)      |
| 5. Wijster VAM          | 14. Assen               | 23. Nieuw-Amsterdam |
| 6. Coevorden Heege      | 15. Emmen               | 24. Schoonebeek     |
| 7. Zwolle GE            | 16. Coevorden NS        | 25. Ommen           |
| 8. Delfzijl (station)   | 17. Meppel              |                     |
| 9. Delfzijl (havenlijn) | 18. Steenwijk           |                     |

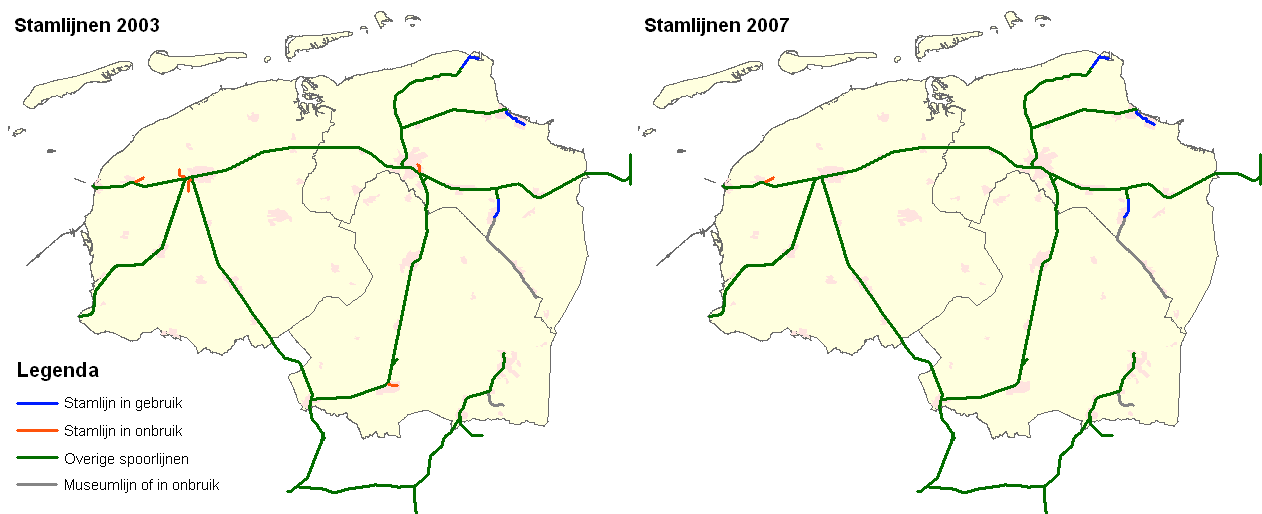
De meeste LaLo's die niet regulier in gebruik zijn worden wel gebruikt ten behoeve van werktreinen. Daarnaast worden in Steenwijk, Assen en de Eemshaven sporadisch militaire voertuigen per spoor vervoerd. Laad- en losvoorzieningen die zich op een bedrijfsterrein bevinden en door hun ligging slechts door dat bedrijf kunnen worden gebruikt zijn niet opgenomen.

## 8.2.2 Stamspoorlijnen in 2003 en 2007

Veel laad- en losvoorzieningen (LaLo's) en sporaansluitingen van bedrijven zijn gelegen aan zogenaamde stamspoorlijnen. Deze goederensporen vormen de verbinding tussen de LaLo's en sporaansluitingen, die zich meestal op bedrijventerreinen bevinden, met het spoorwegnet.

De stamspoorlijnen zijn meestal onbeveiligd en worden slechts met geringe snelheid (maximaal 40 kilometer per uur) bereden. De aanwezigheid van een emplacement of een stamspoorlijn is min of meer een voorwaarde voor een sporaansluiting: slechts enkele bedrijven in Nederland zijn rechtstreeks op het hoofdspoorwegnet aangesloten. In figuur 8.11 en 8.12 is de ontwikkeling van het aantal stamsporen in Noord-Nederland te zien, in een tijdsbestek van slechts vier jaar.

Figuur 8.11 en 8.12 - Stamspoorlijnen in Noord-Nederland in respectievelijk 2003 en 2007.



Tussen 2003 en 2007 zijn een groot aantal stamlijnen in Noord-Nederland opgebroken. Het gaat daarbij om De Zwette en Schenkenschans in Leeuwarden, De Wieken in Hoogeveen en langs de Bornholmstraat in Groningen. De oorzaak ligt in de golf van "revitalisering" van bedrijventerreinen, waarbij een in onbruik geraakt goederenspoor snel als overbodig gezien wordt. Gevolg is echter dat de betreffende bedrijventerreinen door de hoge aanlegkosten en het nieuwe ruimtegebruik ook in de (verre) toekomst niet meer in aanmerking komen voor goederenvervoer per spoor.

## 8.2.3 Stamspoorlijnen in Noord-Nederland

In Noord-Nederland zijn een aantal stamspoorlijnen aanwezig of recent verdwenen. Een stamspoorlijn zou kunnen worden omschreven als een openbare goederenspoorlijn die één of meer sporaansluitingen en/of laad- en losvoorzieningen verbindt met een hoofdspoorweg. In deze subparagraaf zullen deze goederensporen kort per plaats worden besproken.



## Eemshaven

De stamspoorlijn van de Eemshaven sluit tussen Uithuizermeeden en Roodeschool aan op de spoorlijn Groningen-Roodeschool. Op de plek waar het goederenspoor de Eemshaven binnenkomt was bij de aanleg van de haven een spoordriehoek gepland, waarmee een stamspoorlijn richting de oostelijke havens zou aansluiten op het spoor naar Roodeschool en de westelijke stamspoorlijn. De oostelijke stamspoorlijn is er echter nooit gekomen, hoewel wel de spoordijk en de eerste honderd meter spoor van de spoordriehoek wél zijn aangelegd.

Figuur 8.13 - De gedeeltelijk aangelegde sporendriehoek voor de oostelijke stamspoorlijn in de Eemshaven.



De (westelijke) stamspoorlijn heeft net voorbij de voornoemde spoordriehoek een omloopspoor, waarna het spoor richting de kades van de Julianahaven loopt. Een zijspoor richting het noorden loopt langs de ConRo-terminal aan de westzijde van de Julianahaven, alwaar een spooraansluiting met laad- en losvoorzieningen op deze terminal is. Aan de zuidzijde van de Julianahaven hebben Wagenborg, Veem & Factor en de suikerterminal een aansluiting op de stamspoorlijn. Wagenborg ontvangt meerdere dagen per week wagons met papier, terwijl in het najaar veel suikervervoer naar de suikerterminal is. In verband met de lengtebeperkingen op de spoorlijn Groningen-Roodeschool wordt de Eemshaven met name 's nachts bediend, enkele keren per week.

## Delfzijl

In Delfzijl is een dagelijks bereden stamspoorlijn vanaf het emplacement bij het station door het havengebied richting het voormalige dorp Oterdum. De spoorlijn loopt nabij de Handelshaven buitendijks en is daardoor bij extreem hoge waterstanden niet berijdbaar. Aan de noordoostzijde van de Handelshaven heeft de stamspoorlijn een korte zijtak, waaraan Wagenborg en Veem & Factor een spooraansluiting hebben. De containerterminal van Wijnne en Barends aan de noordwestzijde van de Handelshaven heeft een zelden gebruikte aansluiting op de stamspoorlijn.

Ten oosten van het Eemskanaal, op het Chemie Park langs de Oosterhornhaven, bevindt zich een goederenemplacement met diverse spooraansluitingen van AKZO, Brunner Mond, Methanor en FMC (Bouwknegt, 2003). Sinds het verdwijnen van het spoorvervoer is hier minder activiteit. Voorbij het voormalige dorp Heveskes is een laad- en losvoorziening bij het Metalpark en zijn spooraansluiting van onder andere LaFarge (tot 2007 gipsvervoer), Rohm and Haas (natrium) en PPG (buiten gebruik). Daarnaast is er een kleine laad- en losvoorziening, die echter niet in gebruik is.

### **Leeuwarden (diverse stamlijnen)**

In Leeuwarden hadden de bedrijventerreinen Schenkenschans en De Zwette (beide onderdeel van industriegebied Leeuwarden-West) tot begin 2007 een stamspoorlijn die aansloot op respectievelijk het spoor naar Harlingen en het emplacement. Beide stamspoorlijnen hadden een omloopspoor met laad- en losvoorziening. De stamspooren zijn in 2007 opgebroken bij de revitalisering van de bedrijventerreinen. Ook een korte stamlijn langs de Marshallweg en de spoorlijn naar Stiens zijn in deze periode opgebroken (Kamminga, 2007). Hiermee is in Leeuwarden alle infrastructuur voor goederenvervoer per spoor in korte tijd verdwenen, met uitzondering van de sporen van de containerterminal.

Figuur 8.14 - De stamspoorlijn Leeuwarden Schenkenschans kort voor de opbraak.



### **Franeker (stamlijn Oost)**

Aan de spoorlijn van Leeuwarden naar Harlingen bevindt zich nog slechts één goederenspoor, stamlijn Oost in Franeker. In deze plaats was vroeger ook een stamlijn West, die net als de goederenspooren in Harlingen Haven bij de vereenvoudiging van de beveiliging van de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen eind jaren negentig is afgesloten. De stamlijn Oost is sinds 1996 niet meer gebruikt (Bouwknegt c.s., 2003), maar is fysiek nog aanwezig en aangesloten op het spoorwegnet.

Figuur 8.15 - Stamlijn Oost te Franeker, sinds 1996 niet meer gebruikt.



### **Groningen (Eemskanaal)**

In de stad Groningen lag tot enkele jaren geleden een stamspoorlijn vanaf emplacement Groningen Losplaats langs de Hunzencentrale en de Bornholmstraat naar de Hunzehaven langs het Eemskanaal. Ook de andere havens langs het Winschoterdiep hebben in het verleden een spooraansluiting gehad.

Langs de Bornholmstraat lag een bescheiden emplacement met beperkte laad- en losvoorziening en twee spooraansluitingen voor Van Gend & Loos. Dit bedrijf werd nog incidenteel tot medio 1999 bediend. Daarnaast werd de LaLo in 1998 gebruikt ten behoeve van het afvalvervoer van de VAGRON, totdat een nieuwe LaLo nabij de VAGRON gereed kwam (Bouwknegt c.s., 2003). In verband met de ontwikkeling van het Europapark en de aanleg van by-passes voor de ringweg is de stamspoorlijn tussen 2002 en 2005 opgebroken.

### **Veendam**

De spoorlijn Zuidbroek-Veendam heeft ten zuiden van de overweg Duurkenakker het karakter van een stamlijn. Net ten zuiden van Duurkenakker is de spooraansluiting van het Rail Service Center Groningen, dat dagelijks door meerdere treinen bediend wordt. Ten zuiden daarvan is de noordelijke spooraansluiting van Nedmag, waar sinds eind 2006 tevens een houtafvaloverslag gevestigd is. De aansluiting wordt (vrijwel) dagelijks gebruikt. Aan de zuidzijde van het Nedmag-terrein is eveneens een spooraansluiting die drie keer per week gebruikt wordt voor de Dolimetrein, die door zijn lengte bij het lossen gedeeltelijk op de stamlijn moet staan.

Nabij het oude station van Veendam (in gebruik bij museumspoorlijn STAR) bevindt zich een emplacement waar in het voorjaar sporadisch goederentreinen met vloeibaar kunstmest worden gelost bij DSM Agro. Daarnaast is er een kleine laad- en losvoorziening, een restant van de enkele jaren geleden opgebroken sporen van de voormalige containerterminal.

Figuur 8.16 - Vervoer van vloeibaar kunstmest op het emplacement in Veendam.



### **Hoogeveen**

In Hoogeveen was tot begin 2007 een stamspoorlijn op industrieterrein De Wieken. De spoorlijn moest wijken voor de revitalisering van het bedrijventerrein, waarbij een parallelweg over het tracé van het spoor werd aangelegd. In het verleden werd de stamlijn gebruikt door Kip Caravans, Philips en Buig Centrale Steenbergen (BCS). De stamlijn sloot bij station Hoogeveen onder een verrijdbaar perron aan op het hoofdspoor, een constructie die na de perronverlenging eind 2003 overbodig werd en kort daarna is verwijderd. Langs de stamlijn bevond zich een omloopspoor en een spooraansluiting bij de voormalige Philipsfabriek, evenals enkele laad- en losvoorzieningen.

Begin jaren negentig ontving alleen BCS nog wagons per spoor, maar moest deze op de losweg bij station Hoogeveen lossen omdat NS Goederen de stamlijn niet meer wou bedienen. In 1996 wilde NS Cargo (opvolger NS Goederen) ook de losweg niet meer bedienen, waarna de klant zijn buizen op de losweg in Zwolle mocht afhalen (Bouwknecht c.s., 2003). De kosten van dit natransport waren echter dusdanig hoog dat spoorvervoer daardoor niet meer rendabel was.

In 2002 meldde Hoomark Giftwarp zich bij het toenmalige NS Railinfrabeheer (later ProRail) met plannen om de stamspoorlijn opnieuw te gaan gebruiken, ditmaal voor het vervoer van containers met papier, met name richting Rotterdam. Ook BCS zou dan weer per spoor buizen kunnen aanvoeren en waren enkele andere bedrijven geïnteresseerd in incidenteel vervoer. Zowel ProRail als de gemeente Hoogeveen (eigenaar van de stamlijn) waren om verschillende redenen echter niet voornemens om hier enthousiast aan mee te werken. In oktober 2003 diende ProRail zonder medeweten van de belanghebbende bedrijven een verzoek in bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om de stamspoorlijn te mogen saneren, hetgeen in april 2004 werd gehonoreerd. De initiatiefnemers voor reactivering werden niet van de aanstaande sanering op de hoogte gebracht en gingen derhalve verder met het maken van plannen. Zij vernamen pas eind 2005 dat de stamspoorlijn zou worden gesaneerd, waarna acties om ProRail en de gemeente op andere gedachten te brengen niet meer mochten baten.

Begin 2007 werd de stamspoorlijn opgebroken. Formeel houdt de gemeente de mogelijkheid open om in de toekomst een laad- en losvoorziening nabij het station te realiseren, doch gezien de kosten van het daarvoor benodigde voor- en natransport is dat voor de bedrijven aanzienlijk minder aantrekkelijk dan wanneer de stamspoorlijn gebruikt zou zijn om de goederen bij de bedrijven zelf af te leveren.

Figuur 8.17 - Stamspoorlijn De Wieken te Hoogeveen, eind 2003.



## Conclusies case studie

Aan de hand van deze case studie kunnen we constateren dat zowel het aantal laad- en losvoorzieningen als het aantal stamsporen de laatste jaren snel zijn gedaald. Het niet (meer) beschikbaar zijn van stamsporen en laad- en losvoorzieningen kan een knelpunt zijn voor het goederenvervoer per spoor, mede doordat (her)aanleg hoge kosten met zich mee brengt. Van een tekort aan laad- en losvoorzieningen blijkt vooralsnog niet, met uitzondering van Hoogeveen.

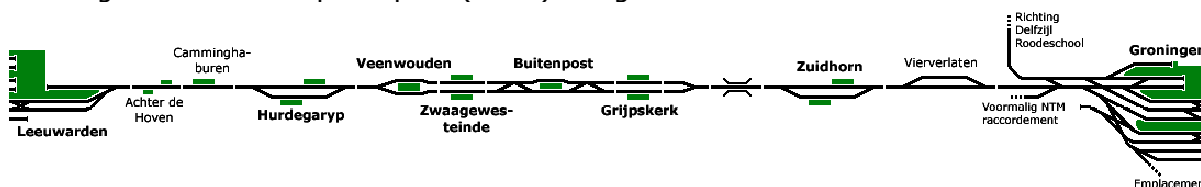
Het saneren van in onbruik geraakte spoorinfrastructuur beperkt echter wel de mogelijkheden voor de ontwikkeling van spoorvervoer in Noord-Nederland, wat gezien de landelijke groei van het spoorvervoer een knelpunt kan worden.

## 8.3 Enkelsporige baanvakken

De enkelsporige spoorbaanvakken zijn in de interviewronde door diverse actoren als knelpunt genoemd. Daarnaast is een aantal specifieke spoorknelpunten aan de enkelsporigheid gerelateerd, zoals lengtebeperkingen. In deze case studie worden de voor het goederenvervoer relevante enkelsporige baanvakken nader bekeken, waarbij met name wordt gekeken in hoeverre de eigenschappen van de spoorlijn een knelpunt zijn.

### 8.3.1 Leeuwarden – Groningen

Figuur 8.18 - Schematische weergave van de sporensituatie tussen Leeuwarden en Groningen. Bronnen: Sporenplan (2007) & eigen data



De spoorlijn Leeuwarden-Groningen is voor het goederenvervoer één van de meest problematische spoorlijnen van Nederland. Op de eerste plaats is de capaciteit ontoereikend, met name doordat tussen Hurdegaryp en Leeuwarden geen passeermogelijkheid is. Overdag rijden per uur in elke richting twee stoptreinen en één sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen, waardoor er geen capaciteit beschikbaar is voor goederentreinen.

Op de tweede plaats is er geen inhaalspoor tussen Leeuwarden en Groningen, met uitzondering van het passeerspoor Vierverlaten dat dicht bij Groningen ligt. Hierdoor kan een goederentrein onderweg niet ingehaald worden.

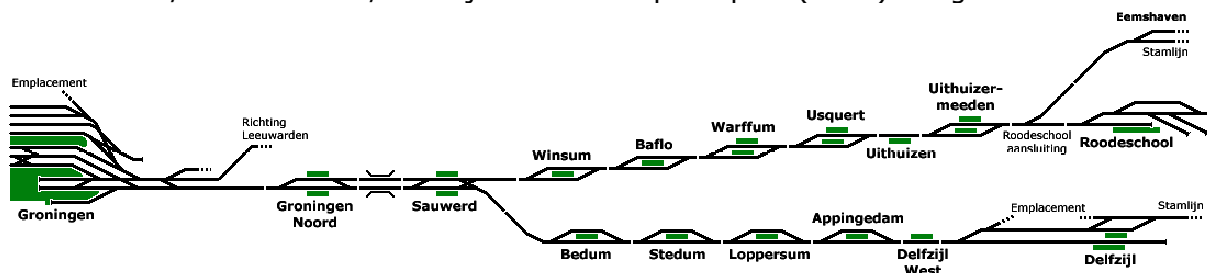
Op de derde plaats is de geluidsregelgeving een probleem. In de interviewronde bleek dat in Buitenpost enkele huizen te dicht op het spoor staan, waardoor 's avonds en 's nachts geen goederentreinen van de spoorlijn gebruik kunnen maken. In juli 2007 werden de containershuttles van en naar Leeuwarden in verband met werkzaamheden op de lijn Leeuwarden-Meppel omgeleid via de spoorlijn Leeuwarden-Groningen. Opvallend is dat de VROM-inspectie na klachten van omwonenden goederenvervoer via deze spoorlijn verbod. Voor dit onderzoek kon niet meer worden nagegaan in hoeverre dit verbod rechtmatig is, doch vooralsnog kan gesteld worden dat de geluidsregelgeving op dit traject dermate problematisch is dat goederenvervoer (kennelijk) niet mogelijk is en daarmee een knelpunt vormt<sup>1</sup>. Voorts dient te worden opgemerkt dat in 2006 en begin 2007 wekelijks ook een reguliere goederentrein via de lijn Leeuwarden-Groningen heeft gereden.

Op de vierde plaats zijn de aslastbeperking en de lengtebeperkingen op dit traject een probleem. De spoorlijn is niet geschikt voor zogenaamd D4-vervoer (ProRail, 2007), waaronder de containertreinen vallen. Daarnaast hebben de passeerspooren in Hurdegaryp, Zuidhorn en Vierverlaten een beperkte lengte, waardoor het traject niet door lange treinen kan worden gebruikt.

<sup>1</sup> Naschrift: de Raad van State heeft in september 2007 het verbod van de VROM-inspectie vernietigd.

### 8.3.2 Groningen – Delfzijl / Roodeschool / Eemshaven

Figuur 8.19 - Schematische weergave van de sporensituatie tussen Groningen en Eemshaven / Roodeschool / Delfzijl. Bronnen: Sporenplan (2007) & eigen data



De enkelsporige spoorlijnen in Noord-Groningen worden gebruikt door goederentreinen naar Delfzijl, Roodeschool en de Eemshaven. Met name voor de Eemshaven zijn de lengtebeperkingen problematisch. Uit de interviewronde bleek dat door de korte passeersporen goederentreinen slechts tot een lengte van maximaal 220 meter zijn toegestaan. Voor de treinen met aardgascondensaat uit Roodeschool is dit geen probleem, doch met name voor het suikervervoer richting de Eemshaven in het najaar vormt de lengtebeperking een knelpunt. Suikertreinen worden overdag in twee delen naar de Eemshaven gebracht. 's Nachts geldt de lengtebeperking niet. De reguliere bediening van de Eemshaven vindt tegenwoordig dan ook 's nachts plaats.

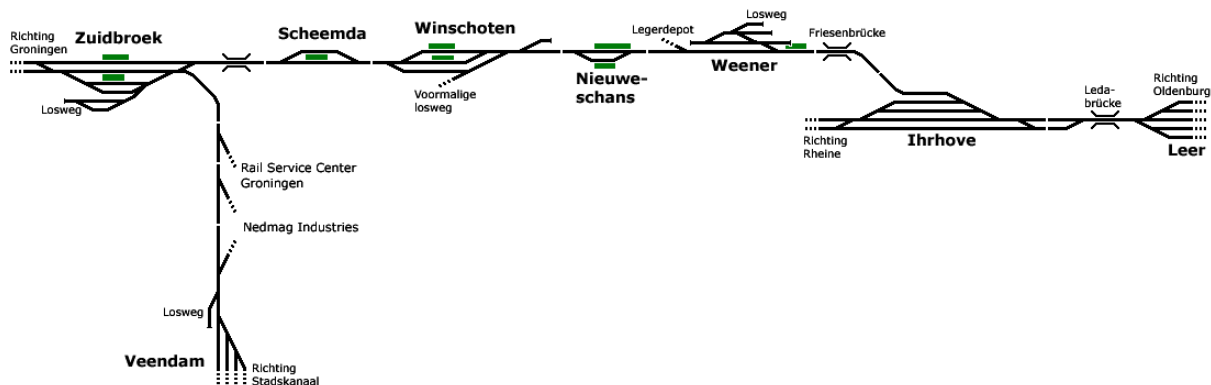
Ten aanzien van capaciteit zijn in Noord-Groningen op dit moment geen problemen. Dit kan veranderen indien de frequentie van de reizigerstreinen omhoog gaat. Verder is zowel de spoorlijn naar Delfzijl als naar Roodeschool/Eemshaven niet geschikt voor D4-vervoer (ProRail, 2007), hetgeen betekent dat treinen met een te hoge aslast hier niet mogen rijden. Dit zou mogelijk voor de ontwikkeling van de Eemshaven een knelpunt kunnen vormen.

Figuur 8.20 - De dagelijkse trein met aardgascondensaat uit Roodeschool kan door zijn beperkte lengte ook overdag rijden.



### 8.3.3 Zuidbroek – Veendam / Leer

Figuur 8.21 - Schematische weergave van de sporensituatie tussen Zuidbroek en Veendam / Leer (Ostfriesland). Bron: eigen data



In Zuidbroek splitst de dubbelsporige spoorlijn uit Groningen zich in twee enkelsporige lijnen naar Veendam en het Duitse Ihrhove. Naar Veendam rijden sinds 1953 alleen goederentreinen, op dit moment ongeveer 18 treinen per week per richting (zie paragraaf 5.2). De enkelsporigheid van het traject is door het beperkte aantal treinen geen knelpunt voor het goederenvervoer. Daarnaast behoren de containershuttles van en naar Veendam tot de langste treinen van Nederland, wat mogelijk is doordat op dit traject geen lengtebeperkingen gelden.

#### Reactivering spoorlijn Zuidbroek-Veendam voor personenvervoer

Er bestaan concrete plannen om binnen enkele jaren de spoorlijn naar Veendam te reactiveren voor personenvervoer. Dit leidt echter tot problemen met het goederenvervoer. Het probleem daarbij is niet alleen de enkelsporigheid, maar ook het gebruik van het traject in Veendam, dat de eigenschappen van een stamlijn heeft. De stamlijn wordt bijvoorbeeld gebruikt bij het rangeren en de dolimetrein naar Nedmag staat tijdens het lossen gedeeltelijk op de stamlijn doordat de trein langer is dan het spoor tussen de losput en de zuidelijke spoor aansluiting. Daarnaast kan de aanleg van beveiliging zorgen voor beperkingen in de gebruiksmogelijkheden. Het reactiveren van de spoorlijn naar Veendam voor personenvervoer is een dreigend knelpunt voor het goederenvervoer en vereist bovendien aanpassing van de infrastructuur.

Figuur 8.22 - Reactivering voor personenvervoer vereist aanpassing van infrastructuur, zoals het opnemen van spoor aansluitingen in de beveiliging.





Er zijn daarnaast (minder concrete) plannen om met een soort van "regiotram" naar Veendam te gaan rijden. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee door de beperkte botsbestendigheid van tramachtige voertuigen, met name ten opzichte van zware goederentreinen. Hoewel het niet waarschijnlijk is dat het binnen de regelgeving wordt toegestaan om met tramachtige voertuigen op het hoofdspoor tussen zware goederentreinen te rijden, moet alvast in aanmerking worden genomen dat tramplannen ernstig conflicteren met het goederenvervoer.

### **Zuidbroek-Irhove**

De internationale spoorlijn van Zuidbroek naar Ihrhove kende in de jaren negentig geen goederenvervoer. Het in paragraaf 8.2 besproken rapport van Blaauw (1999) vermeldt dit baanvak dan ook ten onrechte als baanvak met goederenvervoer. Het traject tussen Nieuweschans en Leer verkeerde in een dermate slechte staat dat het slechts met zeer beperkte snelheid kon worden bereden. In het jaar 2000 werd het baanvak volledig gesloten ten behoeve een grondige renovatie en de aanleg van een passeerspoor in Nieuweschans. Zowel de werkzaamheden zelf als onderhandelingen over de exploitatie verliepen zeer problematisch, waardoor pas twee jaar later weer treinen konden rijden, anderhalf jaar later dan gepland. De eerste doorgaande personentrein reed pas in november 2006, terwijl januari 2001 gepland was (Kamminga, 2006).

De opknapbeurt voor de spoorlijn had mede tot doel de lijn weer geschikt te maken voor goederenvervoer. Spoorvervoerder ACTS was de eerste gebruiker met afvaltreinen naar Bremen en Schwarze Pumpe. In 2006 ontdekte Railion de spoorlijn als snelle verbinding met Duitsland: dagelijks reed een unit cargo-trein van Onnen naar Leer en ook de gips- en suikertreinen werden via Nieuweschans geleid. DB Netz trok echter eind 2006 de ontheffing in om naar Leer met lokomotieven zonder het Duitse Indusi-systeem te rijden. Voor het Nederlandse deel was reeds ATB-NG vereist. Doordat Railion geen diesellokomotieven met beide beveiligingssystemen heeft, moesten alle treinen worden omgeleid via Bad Bentheim. Naar verwachting is dit probleem na de zomer van 2007 opgelost. Sinds mei 2007 wordt de spoorlijn na een lange onderbreking weer dagelijks gebruikt door ACTS voor afvalvervoer naar Bremen, waarbij ook containers vanuit Veendam naar Hamburg worden meegenomen.

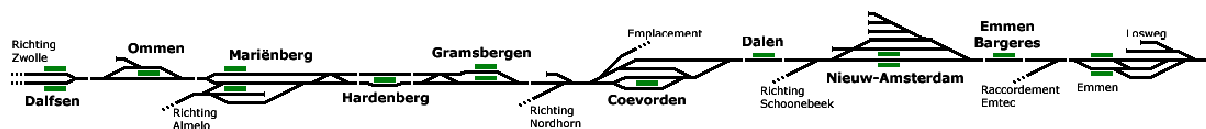
Figuur 8.23 - Bij station Weener is een in onbruik geraakte losweg maar geen passeerspoor, al is daar fysiek wel genoeg ruimte voor.



De enkelsporigheid van de spoorlijn zorgt voor een zeer beperkte capaciteit voor het goederenvervoer. Dit wordt met name veroorzaakt door het ontbreken van passeermogelijkheden tussen Nieuweschans en voorbij Ihrhove en de zeer beperkte lengte van het passeerspoor in Nieuweschans, waardoor goederentreinen tussen Winschoten en voorbij Ihrhove in één keer door moeten rijden. De capaciteit bedraagt, gelet op de dienstregeling (NS, 2006) van de persontreinen, slechts één trein per twee uur: óf richting Leer, óf richting Winschoten. Daardoor is het baanvak met enkele goederentreinen vol, hetgeen een knelpunt is voor het goederenvervoer. In principe wordt de maximale treinlengte beperkt door de lengte van passeersporen, doch langere treinen zijn waargenomen (Korving, 2007).

### 8.3.4 Dalfsen-Emmen

Figuur 8.24 - Schematische weergave van de sporensituatie tussen Dalfsen en Emmen. Bronnen: Sporenplan (2007) & eigen data



De spoorlijn van Zwolle naar Emmen is gedeeltelijk enkelsporig. Van het baanvak maken wekelijks 9 goederentreinen per richting gebruik (zie paragraaf 5.2): dagelijks een trein naar Emtec in Emmen en vier keer per week een containertrein naar de Euroterminal in Coevorden. Daarnaast zijn er nog enkele ritten met losse lokomotieven tussen Emmen en Zwolle of Almelo.

De treinen van en naar Emmen hebben door hun tijdstip in respectievelijk de vroege ochtend en de late avond weinig last van de enkelsporigheid. Ook voor de containertreinen van en naar Coevorden is capaciteit beschikbaar, doch daarvoor is de lengte van het passeerspoor in Ommen een beperkende factor. Hierdoor bedraagt de maximale treinlengte 650 meter, terwijl de verlader en vervoerder met langere treinen zouden willen rijden.

Voorts is de aankomst- en vertrekprocedure van de containertreinen in Coevorden opvallend. De containertrein, die wordt getrokken door een elektrische lokomotief, wordt behandeld op spoor 5 dat net als de overige goederensporen niet geëlektrificeerd is. De trein komt bij aankomst uitrollend binnen, waarna een diesellokomotief van de Bentheimer Eisenbahn de trein richting Europark duwt. Bij vertrek richting Zwolle moet de diesellokomotief de containershuttles opduwen, totdat de elektrische lokomotief zich op het geëlektrificeerde hoofdspoor bevindt. Deze procedure is omslachtig doordat bij aankomst en vertrek altijd een diesellokomotief stand-by moet staan. Er kan worden gesteld dat het ontbreken van geëlektrificeerde goederensporen in Coevorden een knelpunt is voor de behandeling van goederentreinen met elektrische tractie.

## Conclusies enkelsporige baanvakken

De case studie naar enkelsporige baanvakken laat zien dat er op deze spoorlijnen diverse knelpunten voor het goederenvervoer zijn. Met name lengtebeperkingen komen op diverse trajecten voor. Daarnaast is de capaciteit door frequent personenvervoer in toenemende mate een probleem. Alleen op de goederenspoorlijn naar Veendam leidt de enkelsporigheid niet tot problemen, al is het risico groot dat door de geplande reactivering van de spoorlijn voor personenvervoer knelpunten zullen ontstaan.

Afbeelding 8.25 - De containershuttles naar Veendam (99 TEU) hebben ondanks hun lengte van 700 meter geen problemen op het enkelsporige baanvak Zuidbroek-Veendam.



## 8.4 Conclusies case studies

Uit de drie case studies zijn een aantal nieuwe knelpunten naar voren gekomen, terwijl andere werden weerlegd of bevestigd. In tabel 8.4 zijn de knelpunten uit de case studies weergegeven.

Tabel 8.4 - Knelpunten die tijdens de case studies naar voren zijn gekomen.

<b>Knelpunten uit de case studies</b>	
Bepaalde passeermogelijkheden Winschoterdiep voor grote schepen	K1
Brugbedieningstijden Winschoterdiep	K2
Diepgangbeperking 2,60 meter tussen Zuidbroek en Winschoten	K3
Hoge Euvelgunnerbrug & Gideonbrug open voor 4-laags containersvaart	K4
Saneringen van stamspoorlijnen bij revitalisering	K5
Geen laad- en losvoorzieningen (spoor) in omgeving van Hoogeveen	K6
Gebruik stamspoorlijn Veendam bij reactivering personenvervoer	K7
Onvoldoende capaciteit Leeuwarden-Groningen en Zuidbroek-Leer	K8
Geluidsregelgeving spoorlijn Leeuwarden-Groningen	K9
Aslastbeperking noordelijke nevenlijnen (m.u.v. Onnen-Veendam)	K10
Lengtebeperkingen enkelsporige spoorlijnen (m.u.v. Onnen-Veendam)	K11
Conflict tramachtige voertuigen (regiotram) met zware goederentreinen	K12
Ontbreken geëlektrificeerde goederensporen in Coevorden	K13

# Hoofdstuk 9



A32 nabij Grou

Selectiecriteria pagina 85

Kwalificatie pagina 86

Geselecteerde knelpunten pagina 95

## Kwalificatie knelpunten

## Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken zijn knelpunten verzameld met behulp van diverse methoden: interviews, enquêtes, case studies en secundaire bronnen. De inmiddels uitvoerige lijst knelpunten wordt in dit hoofdstuk gereduceerd door dubbeltellingen, als gevolg van knelpunten die uit verschillende bronnen naar voren kwamen, samen te voegen. Daarnaast worden alle knelpunten gekwalificeerd, waarbij het met name gaat om de vraag in hoeverre het knelpunt tot een actiepunt voor de Werkgroep Goederenvervoer kan leiden. Knelpunten die door de politiek al ruimschoots zijn onderkend, zullen in de regel niet meer geschikt zijn als actiepunt, omdat het besluitvormingsproces op politiek niveau in werking is gezet en een ambtelijke werkgroep niet aangewezen is om politieke keuzes te maken. In paragraaf 9.1 worden de selectiecriteria nader besproken.

### 9.1 Selectiecriteria

De knelpunten zijn gekwalificeerd op grond van de individuele omstandigheden van het geval. Dit houdt in dat er bewust geen gebruik is gemaakt van een formule of een andere vorm van puntentoekening, omdat juist kennis van de situatie, de locatie en het beleid van belang zijn om een goed onderscheid te kunnen maken tussen knelpunten die wel en niet geschikt zijn als actiepunt. Bij elk knelpunt wordt daarom in tabelvorm een motivatie gegeven.

Om enige structuur in de kwalificatie aan te brengen, is gebruik gemaakt van criteria, maar dan op een negatieve (schifting) wijze. Knelpunten met één of meer van de volgende kenmerken komen *in beginsel* niet in aanmerking als actiepunt. Hierbij geldt echter wel een hardheidsclausule; knelpunten die wel aan sommige negatieve criteria voldoen kunnen in bijzondere omstandigheden toch als actiepunt worden opgenomen, hetgeen dan nader gemotiveerd is in hoofdstuk 10.

De volgende negatieve criteria zijn gebruikt:

- *Het knelpunt is reeds opgelost*

In dit onderzoek zijn ook de knelpunten uit eerdere onderzoeken meegenomen. Doordat deze onderzoeken vaak gebruik maken van informatie van enige tijd daarvoor, kan het voorkomen dat een knelpunt inmiddels is opgelost.

- *Oplossing van het knelpunt is in voorbereiding of in uitvoering*

In het verlengde van voorgaand criterium liggen knelpunten waarvoor een oplossing reeds in voorbereiding of uitvoering is. In dat geval is de beslissing tot oplossen van het knelpunt reeds genomen en is het derhalve niet zinvol om de situatie als actiepunt op te nemen.

- *Het knelpunt is reeds onder de aandacht van de politiek*

Het criterium "reeds onder de aandacht van de politiek" is opgenomen om de algemeen bekende knelpunten te kunnen onderscheiden. Hierbij kan gedacht worden aan de zuidelijke ringweg van Groningen of de A28 tussen Lankhorst en Zwolle. De beslissing tot oplossing van deze knelpunten ligt op het niveau van de politiek en is daardoor geen actiepunt voor de (ambtelijke) Werkgroep Goederenvervoer.

- *Oplossing van het knelpunt kan alleen door Rijk of wetgever geschieden*  
Wanneer een knelpunt alleen door de rijksoverheid of de wetgevende macht kan worden opgelost, valt deze buiten de jurisdictie van de Werkgroep Goederenvervoer. Het gaat hierbij om knelpunten die veroorzaakt worden door landelijke wetgeving, rijksbeleid of Europees beleid.

- *Het knelpunt is te algemeen*

Sommige knelpunten zijn dusdanig algemeen geformuleerd dat er geen voldoende concreet actiepunt uit kan worden afgeleid.

- *Het knelpunt is onduidelijk*

Het criterium "te onduidelijk" wordt gebruikt wanneer het niet duidelijk is wat het probleem is, bijvoorbeeld doordat de bron waaruit dit knelpunt afkomstig is geen toelichting geeft en andere bronnen het knelpunt niet ondersteunen.

- *Er is geen sprake van een knelpunt voor het goederenvervoer*

Een aantal knelpunten is geen knelpunt voor het goederenvervoer. Het kan hierbij gaan om licht- en geluidsoverlast van wegen.

- *Onvoldoende belang*

Het criterium "onvoldoende belang" is gebruikt wanneer een knelpunt de verantwoordelijkheid van een individuele ondernemer is of wanneer onduidelijk is in hoeverre het knelpunt als een probleem wordt ervaren.

- *Geen (realistische) oplossing mogelijk*

Bij een aantal knelpunten is geen oplossing mogelijk binnen redelijke grenzen. Het gaat daarbij meestal om knelpunten waarbij de kosten voor aanpassing van de infrastructuur kennelijk niet opwegen tegen de eventuele baten.

- *De situatie bestaat niet*

Doordat veel knelpunten zijn overgenomen uit andere rapporten kan het zijn dat een vermeend knelpunt überhaupt niet bestaat. Het kan daarbij gaan om een situatie die is opgeheven of om een situatie die nooit heeft bestaan. Een enkele keer is dit criteria gebruikt bij situaties waarbij het knelpunt pas in de toekomst gaat optreden.

De knelpunten die vervolgens overblijven kunnen in principe worden omgezet in actiepunten. In hoofdstuk 3 is betoogd dat locatiespecifieke factoren soms bepalend kunnen zijn voor het al dan niet zijn van een knelpunt. Om deze reden kan in bijzondere omstandigheden op bovenstaande criteria een uitzondering worden gemaakt.

## **9.2 Kwalificatie**

In deze paragraaf worden de knelpunten via de voornoemde methode van negatieve selectie gekwalificeerd. Ten overvloede moet hierbij worden opgemerkt dat deze selectiemethode slechts indicatief is voor de uiteindelijke selectie, hetgeen aansluit bij het in hoofdstuk 3 en 4 besproken uitgangspunt dat knelpunten niet berekend moeten worden, maar moeten worden afgeleid uit de kennis van de praktijk.

Op de volgende pagina's wordt voor elke serie knelpunten die in voorgaande hoofdstukken naar voren zijn gekomen in een tabel met + (van toepassing) en ± (in zekere mate van toepassing) aangegeven welke negatieve selectiecriteria van toepassing zijn. Omdat veel knelpunten uit meer dan één bron afkomstig zijn en daardoor vaker in de lijst voorkomen, wordt bij veel knelpunten volstaan met verwijzing naar het nummer waarbij het knelpunt eerder is beoordeeld.

## Knelpunten uit de Regiovisie (A1 t/m A42)

Tabel 9.1

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
A1	Congestie ring-zuid Gn		+	+	±							-	
A2	Knooppunt Heerenveen	+									+	-	
A3	Knooppunt Joure				+							±	Misschien wel?
A4	Congestie A28 Meppel-Zwolle		+	+	+							-	In voorbereiding
A5	Verb. A28-A32 Kp. Lankhorst		+	+	+							-	
A6	N37 Holsloot-grens		+	+	+							-	
A7	Aanleg A31 Emslandlinie	+									+	-	Voltooid
A8	Vaarweg Lemmer-Delfzijl		+	+	±							-	
A9	Toegang Oosterhornhvn Dz						+						Geen nadere info
A10	Zeesluis Delfzijl			+	±							±	Misschien wel?
A11	Rondweg-zuid Sneek		+	+	±							-	
A12	A28 De Punt-Groningen		±	+	+							-	Spitsverkeer
A13	Ontsluiting Lw (N31, N32)		+	+	±							-	
A14	N33 Assen-Veendam-A7		+	+	±							-	
A15	Aansluiting Assen-Zuid		+	+	±							-	
A16	N381 Drachen-Emmen-grens		+									-	Reconstructie 2006
A17	Chloortransporten per trein	+									+	-	Nog incidenteel
A18	Ontbreken Oostboog (Zb)											+	Mits i.c.m. N33
A19	Spoor Zwolle-Coevorden				±							+	Mits i.c.m. pers.verv.
A20	Spoorontsl. Eemshvn, Delfzijl				±							+	Optimalisering
A21	Keersluis Zwartsluis		+	+	±							-	
A22	Vaarweg Almelo-Coevorden								±			-	Overijssel
A23	Van Harinxmakanaal		+	+								-	In voorbereiding
A24	Vaarweg naar Drachten			+					+			-	
A25	Capaciteit haven Harlingen			+					±			-	Onduidelijk belang
A26	De Boontjes (Waddenzee)			+						+		-	Geen oplossing
A27	Doorstroming in Gn, Lw, Emn		±	±		+						-	Te algemeen
A28	Winschoterdiep/AGW-kanaal											+	Deel tot Westerbroek
A29	Duurzaam veilig vs vrachtverv											+	
A30	Strijdig belang kwal. wegen											+	Idem als A29
A31	Opdooien plattelandswegen					+	+		±			-	
A32	Oponthoud bep. bruggen (4)		±					+	±			-	Samenraapsel
A33	Kruispunten rondweg Emmen											+	o.a. groene golf
A34	Ontsl. Europark Coevorden						+	+				-	Geen knelpunt
A35	Ontsl. as Emn-Zuid, N853						+				±	-	Onduidelijke definitie
A36	Ontsl. Mp De Oevers (water)		+	+								-	Idem als A21
A37	Ontsluiting Hoogeveen-West				±					+		-	Geen oplossing
A38	Ontsluiting VAM-terrein						±	±				-	
A39	Zuid. ontsl. bedrijven Hgz									+		-	Geen oplossing
A40	Ontsl. Westpoort Gn	±					±	±				-	
A41	Bereikbaarheid De Hemrik											+	
A42	Ontsluiting Franeker de Kie		+	+								-	Nieuwe rondweg

## Knelpunten genoemd bij EL-meeting bij Reining (B1 t/m B34)

Tabel 9.2

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
B1	Vandalisme en diefstal				±	+						-	Te algemeen
B2	Overdaad aan regels				±	+	+					-	Idem
B3	Congestie op wegen				±	+						-	Idem
B4	Stijging infraheffing spoor			±	+							-	Taak ProRail
B5	Bediening bruggen, sluizen					+						+	Optimalisering
B6	Onkunde goed. verv. overheid											+	Oplosbaar
B7	Afstemmen beleid overheden											+	
B8	Ontsluiting bedrijventerreinen					+						+	Optimalisering
B9	Trage besluitvorming					+	+					-	Te algemeen
B10	Versnipperd beleid											+	
B11	Locatie losplaatsen binnenv.					+	+					-	Te algemeen
B12	Oprichting MCA											+	Mogelijkheid
B13	Verbering spoor Gn-Lw				±							+	I.c.m. pers. vervoer
B14	Afstemming wetgeving in EU				+							-	
B15	Trailer-on-train								±			-	Marktinitiatief
B16	Railshuttle / ferry Scandinavië								±			-	Marktinitiatief
B17	Afstemmen ontheffingen											+	i.c.m. B7
B18	Parkmanagement								±			-	Marktinitiatief
B19	Spreiding wegonderhoud			±								+	i.c.m. B7
B20	Drempels hoofdroutes											+	i.c.m. A29
B21	Doorrijdhoogte viaducten				±	+						-	Te algemeen
B22	Afstemming venstertijden	±										+	
B23	Brug Schuilenburg		+	+	±							-	Vaarweg Lemmer-Dz
B24	Zuidtangent Groningen			+	±							-	Politiek
B25	N33 (verdubbeling)		+	+								-	
B26	Oostboog Zuidbroek											+	Zie A18
B27	Verzorgingsplaats LZV-proof				±							+	
B28	Invoeren tolheffing				+							-	Politiek
B29	Brughoogte min. 9,50 meter											+	
B30	Zeesluis Delfzijl			+	±							±	Zie A10
B31	Vaarbelasting				+							-	Politiek
B32	Lengte opstelspoor VAGRON								+			-	Indivueel belang
B33	Railinfraheffing (max. N-Ned.)				+							-	ProRail
B34	Communicatie met sector											+	



## Knelpunten uit het Kwaliteitsnet (C1 t/m C49)

Tabel 9.3

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
C1	Julianaplein Groningen	±	+	+	±							-	Zie A1
C2	N356 Nijega-Quatrebras		?	+								-	
C3	Verkeersplein Joure				+							±	Zie A3
C4	Europaplein Groningen												Zie A1
C5	Leeuwarden N31												Zie A13
C6	Meppel: N851/Reggersweg		+										Zie A5
C7	Oostelijke ringweg Groningen			+									
C8	Emmen: N391						+	+	+				
C9	Assen Noord: Peelo		+										
C10	Hgz: N386/Rijksweg-West								+	+			
C11	A7 afslag 39 Westerbroek											+	Congestie
C12	Sneek: stadsrondweg ZO-A7		+	+	±								Zie A11
C13	Hgz: A7 afslag 41	+							+	+			Rotondes aangelegd
C14	Hgv: Middenveldweg/Toldijk								+				
C15	N360/Borgweg/Bakboorswal								+				
C16	W-Ring N46/Friesestraatweg								+		+		West-ring geen N46
C17	Drachten:Nrd.hogeweg-Nijtap								+				
C18	Meppel: A32/N851		+						+				Zie A5
C19	Leeuwarden: rondweg oost											+	I.c.m. A41
C20	Drachten:Zdr.hogewg/Eikesgl								+				
C21	Emmen: kruispunt Holsloot	+											Nu klaverblad
C22	Assen-Zuid: A28/N33		+										
C23	Nw Amsterdam: Vierslagen									+			Ongunstige ligging
C24	A28: De Punt-Groningen												Zie A12
C25	Alle bew. bruggen in kw.net					+	+						
C26	Ontsluiting Leek Zuidwest								+				Alternatieve route
C27	Schoonebeek-Coevorden									+			Ongunstige ligging
C28	A31 Harlingen (geluid)							+					
C29	Centrum Kollum (geluid)							+					
C30	Invalswegen Drachten (lucht)							+					
C31	Wolvega (geluid)							+					
C32	Bedum (geluid)							+					
C33	Assen-Noord (geluid/lucht)							+					
C34	A28/N386 (geluid)							+					
C35	N34 t.h.v. Zuidlaren (geluid)							+					
C36	N33 t.h.v. Veendam (geluid)							+					
C37	N367 Oude Pekela (geluid)							+					
C38	N377 Coevorden (geluid)							+					
C39	Wachttijd sluis Lemmer												Vaarweg Lemmer-Dz
C40	Verdubbeling spoor Lw-Gn												Zie B13
C41	Verlegging empl. Coevorden						+						Onduidelijk
C42	Zeesluis Delfzijl												Zie A10
C43	Winschoterdiep (Zb-Ws)											+	
C44	Aduarderdiep						+						Onduidelijk

(Vervolg)

C45	Hoendiep							+										Onduidelijk	
C46	Hoogeveense Vaart																		
C47	Vaarweg naar Drachten																	Zie A24	
C48	Van Harinxmakanaal																	Zie A23	
C49	Spoorlijn Lw-Hlg																+	-	Onduidelijk belang

## Knelpunten uit de Netwerkanalyses (D1 t/m D27)

Tabel 9.4

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
D1	Zuidelijke Ringweg Groningen												Zie A1
D2	Zwolle-Meppel												Zie A4
D3	Knooppunt Joure												Zie A3
D4	A28/N33 aansl. Assen-Zuid												Zie C22
D5	N355 Friese-/ Rijksstraatweg						+					-	
D6	Gebruik onderlig. wegennet					+	+	+					
D7	Overige regionale wegen					+	+						
D8	Groei personenvervoer Zl-Gn				+			+					ProRail
D9	Gn-Dz, Gn-Eem enkelspoors												Zie A20
D10	Ontbreken Oostboog												Zie A18
D11	Nieuwe geluidseisen				+		+						
D12	Zeesluis Delfzijl			+	±							±	Zie A10
D13	Nieuwe bruggen bv Meerstad								+				
D14	Brughoogte Lemmer-Delfzijl		+										
D15	Terugloop aantal ligplaatsen					+							
D16	Achterstallig onderhoud					+							
D17	Bereikbaarheid klasse V			±		+							
D18	Diepgang De Boontjes												Zie A26
D19	Reistijd containerterminal Lw								±	±			
D20	Vaargeul Harlingen-Noordzee				+								
D21	Bruggen bij Leeuwarden					±				±			
D22	Bocht en brug bij Franeker						+		+				
D23	Beroepsvaart en sport Grou									±			
D24	Sluizen, bruggen Lemmer-Dz		+										
D25	Bereikbaarheid Sexbierum						+		±				Onduidelijk belang
D26	Zijkanaal Heerenveen kl. IV-								±				Onduidelijk belang
D27	Capaciteit sluis Lemmer		±										Vaarweg Lemmer-Dz

## Knelpunten uit de Spoorvisie (E1 t/m E11)

Tabel 9.5

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)		Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
E1	Verb. niet snel door infra				+	+							-	
E2	Zelf investeren in infra				+								-	Rijksbeleid
E3	Beperkingen wegens geluid												+	V.w.b. Buitenpost
E4	Openstellingsregime bruggen							±	±					Strijdige belangen
E5	Goederen Lw-Gn onmogelijk													Zie B13
E6	Ommen (lengtebeperking)													Zie A19
E7	Coevorden max. 650 meter													Zie A19
E8	Brug Eems bij Weener												-	Duitsland
E9	Conc.vervalsing via beprijzing				+									Rijksbeleid
E10	Te weinig LaLo's								+					
E11	Grensovergang Nsch												+	Optimalisering

## Knelpunten uit de nota Ontwikkelen = Verbinden (F1 t/m F3)

Tabel 9.6

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)		Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
F1	Infra spoor Zwolle-Emmen				+									Zie A19
F2	Capaciteit Zwolle-Groningen				+			+						ProRail
F3	Capaciteit Zwolle-Emmen				+			+						ProRail, zie A19

## Knelpunten uit de interviewronde – Infrastructuur (G1 t/m G22)

Tabel 9.7

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)		Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
G1	Congestie Ring Zuid Gn													Zie A1
G2	Congestie A28 Mp-Zl													Zie A4
G3	Aansl. Asn-Zuid, Gieten & Zb		+											Verdubbeling N33
G4	Knooppunt Joure													Zie A3
G5	Weg Roden-Groningen													
G6	Inrichting N381													Zie A16
G7	Zeesluis Delfzijl													Zie A10
G8	Diepgang Winschoterdiep													Zie C43
G9	Brugbediening W'schoterdiep												+	V.w.b. Gn-W'broek
G10	Breedtebep. AGW-kanaal						+		+					
G11	Doorv.hoogte v.Starkenb.kan.													Lemmer-Dz, zie A8
G12	Keersluis Zwartsluis													Zie A21
G13	Drukke recreatievaart Fryslân		+			+				+				
G14	Ondiepte De Boontjes													Zie A26
G15	Schoonmaakfac. restlading								+					Belang onduidelijk
G16	Lengtebeperking 220 m Eem													Zie A20
G17	Terminal Eem. lengte													Zie A20
G18	Lengte passeersporen												+	Optimalisering
G19	Nevenlijnen ongeschikt D4												+	Verlengte kw.net
G20	Spoor Lw-Gn ongeschikt													Zie B13
G21	Ontbreken Oostboog													Zie A18
G22	Geen passeerspoor Ws-Leer													Zie G18

## Knelpunten uit de interviewronde - regelgeving (H1 t/m H11)

Tabel 9.8

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)		Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
H1	Parkeren nabij bedr./woonloc.												+	Awareness
H2	Bereikbaarheid landbouwgeb.												+	Awareness
H3	Parkeren serviceverl. Bedr.													Reeds actiepunt
H4	Venstertijden													Reeds actiepunt
H5	Uitstoot vrachtwagens				+									Rijksbeleid
H6	Afstemmen regels buurlanden				+									Rijksbeleid
H7	Verpakkingsvoorschriften				+									Rijksbeleid
H8	Veiligheidsmaatregel havens				+									Rijksbeleid
H9	Lengtebeperking enkelspoor													Zie G18
H10	Geluidsregels Buitenpost													Zie E3
H11	Infraheffing spoor				+									Rijksbeleid

## Knelpunten uit de interviewronde – Beleid & overheid (I1 t/m I16)

Tabel 9.9

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
I1	Provincies weinig tijd GV											+	
I2	Overheden neg. bevooroord.												Zie B6
I3	Versnipperd goed. verv. beleid												Zie B10
I4	Beleid onvoldoende pro-actief											+	
I5	Geen MCA in Noord-Nederl.												Zie B10
I6	Verpl. MCS-terminal									+			
I7	Kennisniveau overheid												Zie B6
I8	Ambtenaren doen GV deeltijd												Zie I1
I9	Beleid niet toekomstgericht					+							
I10	Woningbouw Ulgersmaweg									+			
I11	Holland Malt geen spoor aansl								+				Onduidelijk belang
I12	Lang praten verl. stamlijn Dz								+				
I13	Verplicht met ProRail werken				+								Rijksbeleid
I14	Te weinig bijeenkomsten											+	
I15	Geen netwerker bij overheid											+	
I16	Weinig wettelijke taken prov.											+	Gem.sch. regeling

## Knelpunten uit de enquête wegtransport (J1 t/m J12)

Tabel 9.10

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijksoverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)	Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
J1	Bereikbaarheid Lw (Hemrik)												Zie A41
J2	Knooppunt Joure												Zie A3
J3	Zuidelijke ringweg Groningen												Zie A1
J4	Coördinatie omleidingen												Zie B19
J5	Houding gemeenten					+	+						
J6	Gebrek daadkracht overheid					+	+						
J7	Capaciteit verzorgingsplaats				±								Zie B27
J8	Kwaliteit verzorgingsplaatsen				±	+							
J9	Smalle wegen landbouwgeb.					+				+			
J10	Verkeersremmers					+				+			
J11	Praktijkkennis bij overheid												Zie B6
J12	Parkeren bij bedrijfslocatie					+							

## Knelpunten uit de case studies (K1 t/m K13)

Tabel 9.11

Nr	Omschrijving	Reeds opgelost	In voorbereiding of uitvoering	Reeds in politieke besluitvorming	Oplossing taak rijkssoeverheid	Knelpunt te algemeen	Knelpunt te onduidelijk	Geen knelpunt goederenvervoer	Onvoldoende belang	Geen realistische oplossing	Situatie bestaat niet (meer)		Actiepunt WG Goederenvervoer	Opmerkingen
K1	Passeermogelijkheid W'diep								±					Omvang onduidelijk
K2	Brugbedieningstijden W'diep													Zie G9
K3	Diepgangbeperking Zb-Ws													Zie C43
K4	Bruggen open voor 4laags										+			Nog geen knelpunt
K5	Sanering stamspoorlijnen									+				
K6	Geen LaLo nabij Hoogeveen								±	+				
K7	Reactivering Veendamlijn										+			Nog geen knelpunt
K8	Capaciteit Lw-Gn en Zb-Leer													Zie B13 & G22
K9	Geluidsregelgeving Lw-Gn													Zie E3
K10	Aslastbeperkingen spoor				+				±	±				
K11	Lengtebeperking enkelspoor													Zie G18
K12	Conflict plannen regiotram										+			Nog geen knelpunt
K13	Geen elektr. goed.spoor Co								+					

De knelpunten die na toepassing van de negatieve selectiecriteria overbleven, zijn als "mogelijk actiepunt" gekwalificeerd. In de volgende paragraaf wordt een overzicht gegeven van de knelpunten die door de selectie zijn gekomen.

### 9.3 Geselecteerde knelpunten

De in tabel 9.12 genoemde knelpunten zijn bij de kwalificatie (zie bijlage 3) als mogelijke actiepunten aangemerkt. Een aantal van deze knelpunten zal nog worden samengevoegd, om vervolgens te leiden tot één actiepunt. Dit geldt met name voor de spoorknelpunten die nauw verwant zijn. De uiteindelijke actiepunten zijn opgenomen in hoofdstuk 10.

Tabel 9.12 - Geselecteerde knelpunten

Omschrijving	Nummer	Type
Ontbreken Oostboog (Zuidbroek)	A18	infrastructuur (ontbreken verbindingsoog)
Zwolle-Coevorden (spoor)	A19	infrastructuur/regelgeving (capaciteit, beperkingen)
Spoorontsluiting Eemsmondhavens	A20	infrastructuur/regelgeving (capaciteit, aslastbeperkingen, lengtebeperkingen)
Winschoterdiep/A.G. Wildervanckkanaal ongeschikt klasse V	A28	infrastructuur (beperkingen)
Strijdige belangen duurzaam veilige inrichting wegnnet	A29	infrastructuur (strijdige belangen)
Kruispunten in zuidelijke rondweg Emmen	A33	infrastructuur (oponthoud, doorstroming)
Bereikbaarheid Leeuwarden De Hemrik	A41, J1	infrastructuur (ontsluiting)
Capaciteit parkeerplaats Nieuweschans	A42	infrastructuur (capaciteit)
Openingstijden bruggen en sluizen	B5	infrastructuur, regelgeving
Onkunde van het begrip goederenvervoer bij overheden	B6, J12	overheid
Beleidsafstemming diverse overheden	B7	overheid
Verbetering ontsluiting bedrijventerreinen	B8	infrastructuur
Waken voor versnipperd beleid; één lokettenbeleid	B10	overheid
Oprichting Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum	B12	overheid
Verbetering goederenspoor vervoer Leeuwarden-Groningen	B13	overheid
Spreiding wegonderhoud	B19, J4	beleid
Betere afstemming venstertijden	B22	regelgeving
Meer verzorgingsplaatsen met parkeerplaatsen geschikt voor ecocombies	B27	infrastructuur
Bruggen minimaal naar 9 meter 50	B29	infrastructuur
Meer communicatie met sector/ bijeenkomsten	B34	overheid, beleid
Groningen: A7 afslag 39 Westerbroek – kruising Winschoterweg	C11	infrastructuur
Winschoterdiep (traject vanaf Zuidbroek)	C43	infrastructuur, beleid
Onevenredig beperkingen wegens geluidsoverlast (spoor, Buitenpost)	E3	regelgeving
Grensovergang Nieuweschans onvoldoende functioneel	E11	infrastructuur
Brugbedieningstijden Winschoterdiep	G9	regelgeving

Vervolg >

(Vervolg)

Ontbreken schoonmaakfaciliteiten t.b.v. restlading	G15	infrastructuur
Lengte passeersporen onvoldoende	G18	infrastructuur, regelgeving
Nevenlijnen ongeschikt voor D4-vervoer (aslastbeperking)	G19	infrastructuur
Ontbreken bruikbare passeersporen tussen Winschoten en Ihrhove (D)	G22	infrastructuur
Parkeren nabij bedrijfs- of woonlocaties	H1	regelgeving
Bereikbaarheid landbouwgebieden	H2	infrastructuur, regelgeving
Beleid niet of onvoldoende pro-actief	I4	beleid
Te weinig bijeenkomsten overheid-bedrijfsleven	I14	overheid, beleid
Geen 'netwerker' die relaties overheid-bedrijfsleven onderhoudt	I15	beleid
Weinig wettelijke taken provincies bij goederenvervoer	I16	beleid



# Hoofdstuk 10



Walfridusbrug  
Groningen

Actiepunten overzicht

pagina 98

Toelichtingen

pagina 99

## Actiepunten

## Inleiding

In hoofdstuk 9 zijn knelpunten geselecteerd die in aanmerking komen om te worden omgezet in actiepunten. In dit hoofdstuk worden deze actiepunten gepresenteerd en nader toegelicht.

### 10.1 Actiepunten

Aan de hand van de in hoofdstuk 9 geselecteerde knelpunten is een lijst met potentiële actiepunten opgesteld die in tabel 10.1 wordt weergegeven.

Tabel 10.1 Actiepunten

Nr	Actiepunt
1	Winschoterdiep Groningen-Westerbroek klasse Va
2	Combinatie goederenvervoerprojecten met andere projecten
3	Meer communicatie met sector
4	Onderzoek mogelijkheden MCA voor Noord-Nederland
5	Optimalisering enkelsporige noordelijke nevenlijnen
6	Duurzaam veilige inrichting in combinatie met vrachtverkeer
7	Groningen Zuidoost / Afrit 39 Westerbroek
8	Kwaliteit Winschoterdiep (ten oosten van Zuidbroek) handhaven
9	Visie op goederenvervoer per spoor / Kwaliteitsnet Spoor
10	Onevenredige geluidsbeperking spoor Groningen-Leeuwarden
11	Kruispunten rondweg Emmen
12	Bereikbaarheid Leeuwarden De Hemrik
13	Capaciteit parkeerplaats Nieuweschans
14	Openingstijden bruggen en sluizen
15	Verbetering ontsluiting bedrijventerreinen
16	Spreiding en afstemming wegonderhoud
17	Afstemming venstertijden
18	Kwaliteit verzorgingsplaatsen
19	Voldoende doorvaarthoogte bruggen
20	Onderzoek draagvlak schoonmaakfaciliteiten restlading (binnenvaart)
21	Parkeren nabij woon/werklocatie
22	Bereikbaarheid landelijk gebied
23	Afstemming / delegatie wettelijke taken

De hier genoemde opsomming van potentiële actiepunten is niet limitatief. Op basis van de onderliggende data uit hoofdstuk 5 tot en met 8 zijn meer actiepunten mogelijk, afhankelijk van de beleidsvoorkeuren van de actoren. De in tabel 10.1 voorgestelde actiepunten zullen in de volgende paragraaf nader worden toegelicht.

## 10.2 Toelichting actiepunten

De actiepunten die in tabel 10.1 naar voren zijn gekomen, kunnen als volgt worden toegelicht:

### 1. Winschoterdiep Groningen-Westerbroek klasse Va

Door de verhuizing van de MCS-containerterminal van Groningen naar Westerbroek en de verplaatsing van de containervaartactiviteiten van Vos Logistics naar diezelfde terminal, gaan nagenoeg alle grote containerschepen op de vaarweg Lemmer-Delfzijl het Winschoterdiep op. De vaarweg Lemmer-Delfzijl wordt nu geschikt gemaakt voor schepen in de klasse Va met vierlaags containervaart, maar de laatste 8 kilometer over het Winschoterdiep niet. Wel worden enkele passeerplekken ingericht zodat ook klasse V-schepen het Winschoterdiep op kunnen varen. Dit zal echter een nieuw knelpunt vormen, doordat grotere schepen op deze plekken op elkaar moeten wachten.

Het is daarom wenselijk dat het traject Groningen-Westerbroek in grotere mate voor klasse Va geschikt wordt gemaakt, teneinde goed te kunnen profiteren van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Indien de doorvaartbreedte van de Waterhuizerbrug en de Westerbroeksterbrug op klasse V-breedte worden gemaakt, zouden mogelijk ook de scheepsbouwbedrijven langs het Winschoterdiep hiervan kunnen profiteren, doordat dan vier meter bredere schepen kunnen worden gebouwd.

### 2. Combinatie goederenvervoerprojecten met andere projecten

Door de relatief beperkte omvang van de goederenvervoerstromen in Noord-Nederland is het niet eenvoudig geld vrij te krijgen voor verbeteringen in de infrastructuur voor goederenvervoer. Het combineren van projecten voor het goederenvervoer met projecten voor andere doelgroepen zou dit echter kunnen vergemakkelijken. Goederenvervoer maakt immers hoofdzakelijk gebruik van dezelfde infrastructuur als personenvervoer en beide hebben belang bij investering daarin. Het gebeurt wel vaak dat goederenvervoer als argument wordt aangevoerd van projecten die primair het personenvervoer dienen (bijvoorbeeld de verdubbeling van de N33), maar andersom zelden.

Met name op het gebied van goederenvervoer per spoor op de noordelijke nevenlijnen geldt dat voordeel kan worden behaald door meer nadruk te leggen op andere belangen die parallel lopen. Zo kan de Oostboog bij Zuidbroek relatief gemakkelijk worden meegenomen indien voor de N33 een nieuwe spoorbrug en viaduct in de spoorlijn Zuidbroek-Winschoten wordt aangelegd. Bovendien zou deze boog ook gebruikt kunnen worden voor reizigerstreinen, bijvoorbeeld door op rustige momenten de treinen Groningen-Nieuweschans via Veendam te laten rijden. De verhouding kosten-baten zal derhalve bij een gecombineerde aanpak aanzienlijk beter zijn dan bij een solitaire benadering.

Eenzelfde voordeel is op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden te halen, een traject dat dusdanig aan de capaciteitsgrenzen zit dat goederenvervoer praktisch onmogelijk is. Dat geldt echter ook voor het reizigersvervoer, dat daardoor eveneens belang heeft bij een vergroting van de capaciteit door verdere spoorverdubbeling en optimaliseringen. Bovendien kan een combinatie worden gemaakt met het aanpakken van drukke overwegen met veel verliestijd voor

vrachtverkeer en onveiligheid, bijvoorbeeld bij Hurdegaryp (N355) en Veenwouden (N356).

Een derde project waar een combinatie voor de hand ligt is de capaciteit op de spoorlijn Zwolle-Coevorden-Emmen. Plannen om het reizigersvervoer te verbeteren maken aanpassing van de infrastructuur noodzakelijk. Daarvan zou het goederenvervoer per spoor kunnen profiteren, evenals het wegtransport indien tevens drukke en onveilige overwegen (zoals te Ommen, de N347) worden aangepakt.

### **3. Meer communicatie met sector**

Bijeenkomsten waarbij ambtenaren, belangenorganisaties en individuele ondernemers met elkaar in contact worden gebracht worden door de ondernemers zeer positief beoordeeld. Na elke bijeenkomst lijkt de roep om herhaling te klinken, doch meer structurele bijeenkomsten zijn er nauwelijks. De bijeenkomsten die zijn gehouden waren vooral probleemgestuurd, in voorbereiding op bepaalde beleidsnota's. Daarnaast moet ook een waarschuwing worden gegeven voor zogenaamde "convenience sampling": het verschijnsel dat voor dergelijke bijeenkomsten (bewust of onbewust) steeds ondernemers worden gevraagd, terwijl bedrijven zonder die contacten nooit uitgenodigd worden.

### **4. Onderzoek mogelijkheden MCA voor Noord-Nederland**

In enkele regio's zijn de afgelopen jaren Multi-modale Coördinatie en Adviescentra (MCA) opgericht. Ook voor Noord-Nederland zouden bepaalde elementen van deze MCA perspectief bieden op een effectiever beleid, met name voorzover de mogelijkheden tot bundeling van kennis en afstemming van beleid en het tegengaan van versnippering.

In welke vorm dit in Noord-Nederland zou kunnen worden toegepast zou nader onderzocht moeten worden. Gedacht kan worden aan het verder uitbouwen van de Werkgroep Goederenvervoer of eventueel het oprichten van een MCA-Noord. De kans op succes zal worden vergroot door tevens afspraken te maken met alle relevante overheden (provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat) over de invulling van wettelijke taken en de rol die de Werkgroep Goederenvervoer (al dan niet in combinatie met een "MCA-Noord") bij beleidsvoorbereiding zou kunnen spelen. Daarnaast worden mogelijkheden geboden voor een één-loket principe, waarbij de communicatie met de burger/ondernemer gestroomlijnd wordt via één organisatie.

### **5. Optimalisering enkelsporige noordelijke nevenlijnen**

Op de noordelijke nevenlijnen gelden voor goederentreinen veel beperkingen die door zowel regelgeving als door de infrastructuur worden veroorzaakt. Een grote optimalisering kan gerealiseerd worden door de rationaliteit van bepaalde regelgeving nader tegen het licht te houden, bijvoorbeeld ten aanzien van lengtebeperkingen. De belangrijkste reden dat deze beperkingen er zijn is dat ProRail wil voorkomen dat de ProRail-verkeersleiding (per ongeluk) twee lange treinen op hetzelfde station elkaar laat passeren. Dit komt landelijk slechts een paar keer per jaar voor, waarbij de kans dat een dergelijke situatie zich in Noord-Nederland voordoet erg klein is, doordat in dit landsdeel slechts enkele lange goederentreinen over enkelsporige spoorlijnen rijden.

Het argument dat in geval van een defecte goederentrein het baanvak niet snel vrij kan worden gemaakt is in de noordelijke situatie eveneens minder rationeel, aangezien een defecte trein sowieso snel tot een stremming zal leiden omdat materieel om een goederentrein weg te slepen uit Onnen moet komen. Derhalve is zonder (of slechts met zeer beperkte) infrastructuraanpassing een grote optimalisering mogelijk.

## **6. Duurzaam veilige inrichting in combinatie met vrachtverkeer**

Een zogenaamde "duurzaam veilige inrichting" van wegen leidt vaak tot conflict met vrachtverkeer dat van die route gebruik moet maken. Met name in dorpen kan een te voortvarende aanleg van verkeersremmende maatregelen leiden tot grote obstakels voor vracht- en landbouwverkeer, hetgeen juist onveilige situaties en schade aan straatmeubilair tot gevolg kan hebben. Een aanpak van dergelijke situaties, bijvoorbeeld door het zorgen voor alternatieve ontsluitingsmogelijkheden of transportvriendelijke verkeersremmende maatregelen, zou een actiepoint voor de Werkgroep Goederenvervoer kunnen zijn. De betrokkenheid van gemeenten is daarbij een absolute voorwaarde.

## **7. Afrit 39 Westerbroek / Groningen Zuidoost**

Als één van de weinig kruispunten met veel verliestijd voor vrachtverkeer is de kruising van A7-afrit 39 (Westerbroek, nabij industrieterreinen Groningen-Zuidoost) met de Winschoterweg opgenomen. De reden hiervoor is dat met name in de ochtendspits de doorstroming dermate beperkt is dat filevorming tot aan de hoofdrijbaan van de A7 kan voorkomen, hetgeen niet alleen voor zeer grote verliestijd voor bestemmingsverkeer zorgt, maar ook het doorgaande (vracht)verkeer op de A7 hindert en daarbij de veiligheid negatief beïnvloedt.

Een eenvoudige, mogelijke oplossing zou zijn om op de afrit een aparte baan voor linksaf en rechtsaf te maken, en eventueel een extra rijstrook op de Winschoterweg. Overigens zullen de verkeersstromen in dit gebied wijzigen door de ingebruikname van het Euvelgunnetracé en de verbinding met Meerstad. Wat de gevolgen hiervan zijn op de doorstroming richting Groningen Zuidoost is nog niet bekend.

## **8. Kwaliteit Winschoterdiep (ten oosten van Zuidbroek) handhaven**

Het Winschoterdiep tussen Zuidbroek (aansluiting A.G. Wildervanckkanaal richting Veendam) en Winschoten kent nu een diepgang van 2,90 meter. De provincie Groningen wil het uitbaggeren voor onbepaalde tijd uitstellen, waardoor de maximale diepgang tot 2,60 meter beperkt zal worden. Dit is nadelig voor de binnenvaartgebonden bedrijvigheid in Winschoten en vormt een knelpunt voor het goederenvervoer.

## **9. Visie op goederenvervoer per spoor / Kwaliteitsnet Spoor**

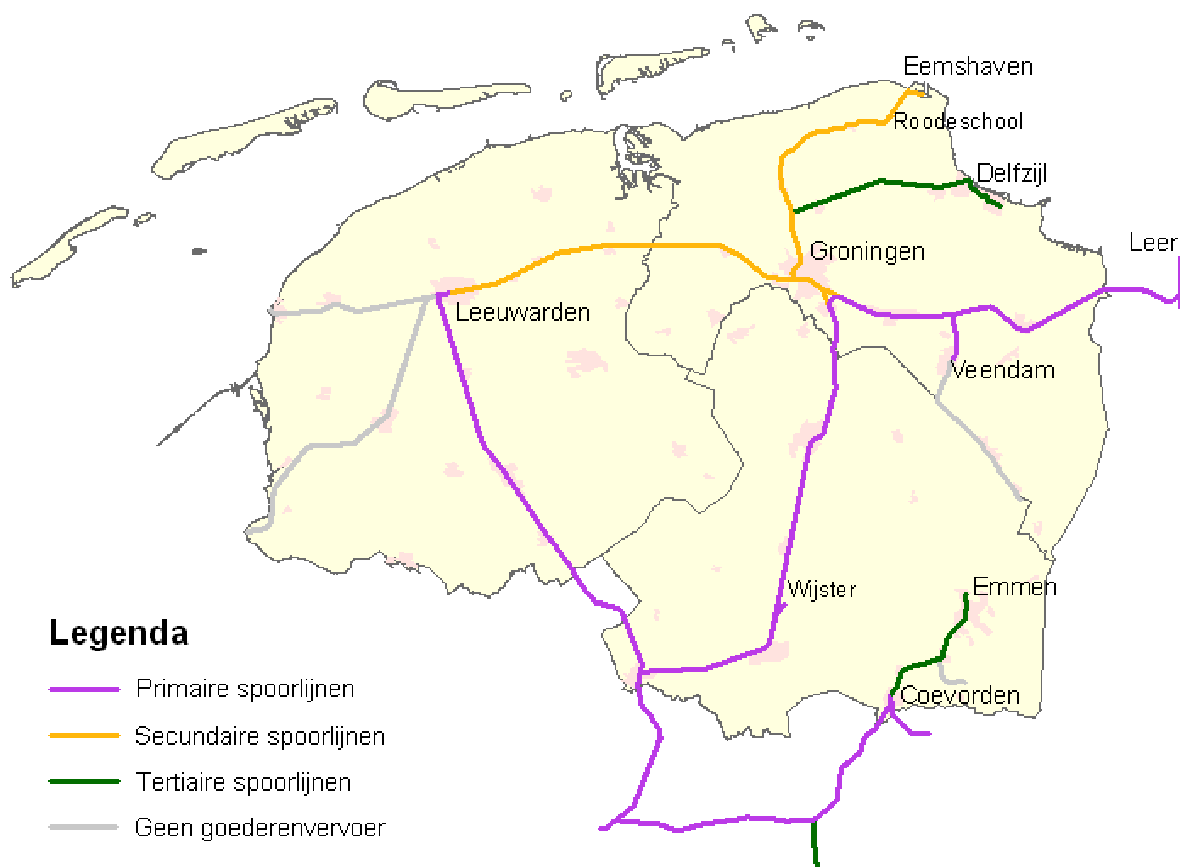
Het Kwaliteitsnet Noord-Nederland laat het definiëren van een kwaliteitsnet voor het railgoederenvervoer liggen. Doordat daarnaast de Spoorvisie is omgezet in een nota die in beginsel alleen op reizigersvervoer is gericht, ontbreekt een visie op het railgoederenvervoer in Noord-Nederland. Een dergelijke visie is dringend nodig doordat de bereikbaarheid per spoor niet in de pas loopt met wijzigingen in de markt. Spoorlijnen die de komende jaren belangrijk zullen zijn voor het noordelijke goederenvervoer kampen met aslast- en lengtebeperking en het ontbreken van passeerspooren. Daarnaast conflicteren de plannen ten aanzien

van de regiotram in Groningen met de rest van het spoorvervoer, met name het goederenvervoer.

De hoofdassen in Noord-Nederland zijn op dit moment Leeuwarden-Zwolle, Veendam-Zuidbroek-Onnen-Zwolle en in iets mindere mate Coevorden-Zwolle. Met name het goederenvervoer op de spoorlijn Zuidbroek-Nieuweschans-Ihrhove zal de komende jaren significant groeien, terwijl ook in Coevorden de ontwikkeling van het Europark (met onder andere een nieuwe railterminal) het spoorvervoer ten goede komt. De voornoemde lijnen zouden in een Kwaliteitsnet Spoor in de hoogste categorie geplaatst moeten worden, waarbij als functionele eisen gedacht kan worden aan de mogelijkheid voor D4-vervoer, een maximale treinlengte van 750 meter en minimaal één goederenpad per uur per richting.

Daarnaast zouden met het oog op toekomstige ontwikkelingen ook de spoorlijnen Onnen-Sauwerd-Eemshaven en Leeuwarden-Groningen in dit kwaliteitsnetwerk kunnen worden opgenomen. Op de spoorlijnen Sauwerd-Delfzijl en Coevorden-Emmen is het spoorvervoer beperkt en is op dit moment geen groei te verwachten, waardoor handhaving van de huidige kwaliteit voldoende lijkt. De spoorlijn van Leeuwarden naar Harlingen kent geen goederenvervoer; alleen naar Franeker is (in theorie) nog zonder infrastructurele aanpassingen goederenvervoer mogelijk, doch hiervoor lijkt geen toekomstperspectief. In figuur 10.1 wordt weergegeven hoe een Kwaliteitsnet Spoor voor het jaar 2020 eruit zou kunnen zien.

Figuur 10.1 - Een voorshot op een Kwaliteitsnet Spoor 2020.



### **10. Onevenredige geluidsbeperving spoor Groningen-Leeuwarden**

Los van eerdergenoemde argumenten om de spoorlijn Leeuwarden-Groningen voor het goederenvervoer (beter) geschikt te maken, is het opheffen van het verbod op nachtelijk goederenvervoer via deze spoorlijn een potentieel actiepunt. Door geluidsregelgeving in Buitenpost (en mogelijk andere plaatsen) is goederenvervoer niet toegestaan. In 2006 en 2007 hebben desondanks 's nachts een aantal goederentreinen via dit traject gereden, omdat Leeuwarden door werkzaamheden via de route langs Heerenveen niet bereikbaar was. Het ministerie van VROM heeft ProRail na klachten van omwonenden hiervoor teruggefloten. In hoeverre dat rechtmatig was is nog niet onderzocht. Het is bovendien onduidelijk of de geluidsregelgeving überhaupt van toepassing is op treinen die in verband met spoorwerkzaamheden door middel van het zogenaamde "Dagplan" via deze route zijn ingepland.

Oplossing van de geluidsproblemen zou op korte termijn de spoorlijn Leeuwarden-Groningen in redelijke mate geschikt kunnen maken voor goederenvervoer, aangezien 's nachts lengte- en capaciteitsbepervingen geen rol spelen.

### **11. Kruispunten rondweg Emmen**

De rondweg van Emmen kenmerkt zich door vele verkeerslichten, die bij het vrachtverkeer voor veel verliestijd en verbruik van brandstof zorgen. Een onderzoek naar mogelijkheden voor optimalisatie zou een actiepunt kunnen zijn. Als mogelijke maatregelen kan gedacht worden aan het invoeren van een "groene golf", het uitzetten van verkeerslichten op tijdstippen dat de doorstroming onevenredig verminderd wordt, het anders inrichten van kruisingen (bv kruisende stromen zoveel mogelijk voorkomen) of eventueel opheffing van kruisingen.

### **12. Bereikbaarheid Leeuwarden De Hemrik**

De bereikbaarheid van bedrijventerrein De Hemrik in Leeuwarden heeft als één van de weinig "individuele" ontsluitingsproblemen de lijst met mogelijke actiepunten gehaald. De reden hiervoor is dat de omvang van het bereikbaarheidsprobleem in de spits dusdanig is dat specifiek voor De Hemrik naar een oplossing gezocht moet worden. Mogelijke oplossingsrichtingen zouden kunnen zijn: het realiseren van alternatieve ontsluitingsmogelijkheden, het optimaliseren van de doorstroming op kruisingen (bijvoorbeeld "vrije-rechtsaffers", afstelling VRI's) of het uitbreiden van infrastructuur.

### **13. Capaciteit parkeerplaats Nieuweschans**

Door de invoering van de LKW-Maut in Duitsland is het op de noordelijkste grensovergang van Nederland aanzienlijk drukker geworden met vrachtverkeer dat zo lang mogelijk op de gratis Nederlandse autosnelwegen wil rijden. Gevolg is dat de capaciteit van de parkeerplaats op de grens te beperkt is. Uitbreiding kan aan de Duitse zijde worden gerealiseerd, maar ook aan de Nederlandse zijde door keren via de afslagen Bunde-West en Nieuweschans eenvoudig te maken.

### **14. Openingstijden bruggen en sluisen (met name Winschoterdiep)**

Op het Winschoterdiep worden de bruggen op werkdagen slechts tot 19 uur bediend. De grotere schepen varen 24 uur per dag en de beperkte brugbediening op het Winschoterdiep is derhalve een knelpunt. Er zou kunnen worden

onderzocht of de bruggen over het Winschoterdiep in aansluiting op de vaarweg Lemmer-Delfzijl eveneens 24 uur per dag bediend kunnen worden. Daarbij kan gedacht worden aan de inzet van een ambulante brugwachter of het vergroten van de mogelijkheden om bruggen buiten de reguliere openingstijden gecentraliseerd op afstand te besturen.

### **15. Verbetering ontsluiting bedrijventerreinen**

De verbetering van de ontsluiting van bedrijventerrein in het algemeen is een punt van aandacht. Een aantal bedrijventerreinen is niet optimaal ontsloten, wat tot overlast, onveiligheid en verliestijd leidt. Derhalve zou een probleemgestuurde aanpak van dergelijke ontsluitingsproblemen een actiepunt kunnen zijn.

### **16. Spreiding en afstemming wegonderhoud**

Gelijktijdige werkzaamheden op wegen die als omleidingsroute gelden voor andere werkzaamheden kan tot veel verliestijd en hoge kosten voor het vrachtverkeer leiden. Een structurele wijze van afstemming is van belang, bijvoorbeeld door bij planning van werkzaamheden bij andere wegbeheerders te controleren of de omleidingsroutes volledig beschikbaar zijn.

### **17. Afstemming venstertijden**

De venstertijden in de diverse steden hebben reeds de aandacht. Uit de enquête blijkt dat er nog problemen zijn met de afstemming van venstertijden tussen de verschillende gemeenten. De afstemming van venstertijden verdient daarom nog steeds aandacht.

### **18. Kwaliteit verzorgingsplaatsen**

Uit de enquête onder wegtransporteurs blijkt dat de meningen over de verzorgingsplaatsen verdeeld zijn. De genoemde negatieve aspecten zijn echter vrij consistent. De te kleine capaciteit, de kwaliteit van de toiletvoorziening, het ontbreken van restaurants, te weinig plekken voor LZV's (ecocombi's), te weinig verlichting en onveiligheid worden door veel transporteurs genoemd. Ook wordt opvallend vaak Duitsland en in mindere mate Denemarken genoemd als voorbeeld van hoe het beter zou kunnen. Als actiepunt zou de kwaliteit van verzorgingsplaatsen kunnen worden opgenomen, waarbij bijvoorbeeld een aantal verzorgingsplaatsen op voor het vrachtverkeer strategische plaatsen wordt aangewezen waar capaciteit en kwaliteit wordt verbeterd.

### **19. Voldoende doorvaarthoogte bruggen**

Een actiepunt kan ook het voorkomen van een nieuw knelpunt zijn. In dit geval dreigt een nieuw knelpunt te ontstaan doordat bruggen over de vaarweg Lemmer-Delfzijl in de volgende fase op minder dan 9,50 meter hoogte worden aangelegd, in tegenstelling tot de nieuwe bruggen uit de huidige fase. Het argument dat voor een lagere doorvaarthoogte wordt gegeven is dat volgens Verkeer en Waterstaat in 90 procent van de tijd de doorvaarthoogte voldoende zou zijn. De actoren in de binnenvaart stellen echter dat hierbij vergeten wordt dat de vaarweg Lemmer-Delfzijl een kanaalpeil met weinig fluctuaties is, terwijl de genoemde 90 procent van toepassing is bij rivierpeilen waar het werkelijke peil meestal lager is. Met name voor het vervoer van vierlaags highcube-containers zou de brughoogte in de toekomst een knelpunt kunnen vormen, wanneer de nu aan te leggen bruggen daarvoor een paar centimeter te laag zouden zijn.



## **20. Onderzoek draagvlak schoonmaakfaciliteiten restlading (binnenvaart)**

Uit het onderzoek kwam naar voren dat er in Noord-Nederland geen schoonmaakfaciliteiten zijn om binnenvaartschepen van restlading te ontdoen. Het is onbekend hoe groot het draagvlak voor een dergelijke voorziening is. Een onderzoek naar dat draagvlak zou een mogelijk actiepoint kunnen zijn.

## **21. Parkeren nabij woon/werklocatie**

Uit de enquête blijkt dat 14 procent van de wegtransporteurs problemen heeft met het parkeren nabij woon- of werklocatie. Met name te weinig ruimte nabij het bedrijf wordt genoemd.

## **22. Bereikbaarheid landelijk gebied**

Uit de enquête blijkt dat bijna 20 procent van de wegtransporteurs problemen ondervindt bij de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Het gaat daarbij met name om te smalle wegen of lastig toegankelijke erven. Hoe deze bereikbaarheidsproblemen zouden kunnen worden opgelost verschilt per situatie.

## **23. Afstemming/delegatie wettelijke taken**

Een algemeen knelpunt voor het handelen van overheden ten aanzien van goederenvervoer is het ontbreken van bepaalde wettelijke taken of versnippering daarvan. Gezien de open huishouding van de provincies en de mogelijkheid tot gemeenschappelijke regelingen, zou hier echter een oplossing gevonden kunnen worden door met alle relevante overheden (bindende) afspraken te maken over hoe met het goederenvervoer moet worden omgegaan. Daarbij kan gedacht worden aan delegatie van taken aan de Werkgroep Goederenvervoer of eventueel een MCA-Noord.

# Hoofdstuk 11



AKZO Delfzijl

Conclusies

pagina 107

Aanbevelingen

pagina 108

Bronnenlijst

pagina 111

## Conclusies en aanbevelingen

## **Inleiding**

In dit laatste hoofdstuk worden conclusies getrokken naar aanleiding van het onderzoek (paragraaf 11.1), zowel ten aanzien van de theoretische als de inhoudelijke aspecten. Daarnaast worden in paragraaf 11.2 concrete aanbevelingen gedaan richting de opdrachtgevers van dit onderzoek. Aan het eind van dit hoofdstuk is de bronnenlijst opgenomen met daarin de publicaties waarnaar in dit rapport expliciet verwezen is.

### **11.1 Conclusies**

Naar aanleiding van het onderzoek kunnen enkele conclusies worden getrokken aangaande knelpunten in het goederenvervoer. Bovendien kan een terugkoppeling worden gemaakt naar de theorie uit hoofdstuk 3, het instrumentele aspect van dit onderzoek.

#### **Theorie**

In hoofdstuk 3 stonden verschillende benaderingen voor het onderzoeken van knelpunten centraal, waarbij een onderscheid gemaakt werd tussen technisch-rationele benaderingen en meer sociaal-wetenschappelijke benaderingen. De diverse andere onderzoeken die in dit onderzoek zijn behandeld laten de verschillen duidelijk zien. Het Kwaliteitsnet (paragraaf 5.2) maakt hoofdzakelijk gebruik van een technisch-rationele benadering, wat met name bij het benoemen van knelpunten voor problemen zorgde zoals in hoofdstuk 3 voorspeld. De knelpunten voor het wegtransport waren op basis van een theoretische verliestijdenformule opgesteld, waarin diverse relevante factoren niet waren meegenomen. Voor de binnenvaart kwam slechts één knelpunt naar voren, terwijl bovendien in gesprekken genoemde knelpunten niet konden worden meegenomen.

Het rapport van Buck voor de Netwerkanalyse Groningen-Assen maakt weliswaar gebruik van veel informatie uit het Kwaliteitsnet, maar bleek desondanks een sociaal-wetenschappelijk benadering te hebben gevolgd waarin interviews met sleutelactoren centraal stonden. In de Netwerkanalyse LWA7 werd een combinatie van beide benaderingen gebruikt, waardoor zowel theoretische als ervaren knelpunten naar voren kwamen. De diverse onderzoeken bevestigen de theorie uit hoofdstuk 3 over de voor- en nadelen van de verschillende benaderingen: het Kwaliteitsnet liet zien hoe knelpunten die uit gesprekken naar voren waren gekomen, niet in de gekozen technisch-rationele methodiek naar voren kwamen, door dat slechts met een beperkt aantal variabelen werd gewerkt. Het voordeel van de methodiek het Kwaliteitsnet was dat de mate waarin iets een knelpunt is in een getal werd uitgedrukt, maar een nadeel was dat de bruikbaarheid van deze getallen niet eenvoudig is vast te stellen.

#### **Knelpunten**

Ten aanzien van het object van deze studie, de knelpunten voor het goederenvervoer, kan worden gesteld dat door de combinatie van diverse bronnen een boven verwachting groot aantal knelpunten naar voren is gekomen. Doordat veel van deze knelpunten uit meer dan één bron afkomstig waren, bevatte de groslijst een groot aantal dubbeltellingen.

Ondanks de lange lijst knelpunten blijkt uit de enquête dat de noordelijke wegtransportsector in het algemeen niet ontevreden is over de bereikbaarheid in Noord-Nederland. Voor de binnenvaart wordt door de overheden fors geïnvesteerd in de bereikbaarheid door het opwaarderen van kanalen, al zijn er nog enkele knelpunten (zeesluis Delfzijl, De Boontjes, Winschoterdiep) over. Het spoorvervoer heeft in Noord-Nederland veel reden tot klagen: de bereikbaarheid van het Noorden is verslechterd door frequentieverhoging van personentreinen, geluidsbeperkingen, gebrek aan onderkenning van het belang door overheden en het uitblijven van investeringen in infrastructuur. Daarnaast vindt op sommige plaatsen juist desinvestering plaats door het saneren van infrastructuur. Desondanks is er nog enige potentie voor het groeiende spoorvervoer door de (her)opening van de grensovergang Nieuweschans, de voortschrijdende ontwikkelingen op het Europark in Coevorden en mogelijkheden tot het optimaliseren van de infrastructuur door het oplossen van lengtebeperkingen en gerichte investeringen in passeersporen. Daarnaast geldt voor alle modaliteiten dat de overheden hun beleid zouden kunnen verbeteren door in te zetten op contact met de actoren in de praktijk.

## 11.2 Aanbevelingen

Aan de Werkgroep Goederenvervoer worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- **Gebruik onderliggende data uit dit rapport**

De eerste aanbeveling heeft betrekking op het gebruik van dit rapport, dat is opgebouwd uit drie delen: als eerste de inleidende en theoretische kant van het onderzoek (hoofdstuk 1 t/m 4), daarna het duiden van knelpunten met behulp van diverse bronnen en technieken (hoofdstuk 5 t/m 8) en tot slot de actiepunten, conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 9 t/m 11). Het is van belang dat niet alleen naar het laatste deel wordt gekeken. Met name de hoofdstukken 5 tot en met 8 zijn van belang om een beeld te kunnen vormen van het goederenvervoer in Noord-Nederland. Bovendien is het mogelijk om daaruit desgewenst andere actiepunten af te leiden, al naar gelang de beleidsvoorkeuren.

- **Wees terughoudend bij het gebruik van theoretische modellen**

Bij de beschouwing van het Kwaliteitsnet (paragraaf 5.2) kwamen bezwaren naar voren ten aanzien van de methodiek om knelpunten te duiden op basis van theoretische modellen, in dit geval de zogenaamde "verliestijden" voor het wegtransport. De validiteit van dergelijke modellen kan echter in twijfel worden getrokken: op basis van een beperkt aantal factoren wordt een theoretisch getal berekend, wat vervolgens als argument wordt gebruikt. Het betreft echter geen *meting* van verliestijden, noch een observatie van knelpunten. Het gaat uitsluitend om een statistische berekening op grond van basisgegevens, zoals verkeerstellingen. Nog los van de vraag in hoeverre dergelijke basisgegevens betrouwbaar zijn (door allerlei praktische meetproblemen), kan de vraag worden gesteld in hoeverre modelmatig berekende verliestijd überhaupt nog iets zegt over de praktijk. Die vraag is niet eenvoudig te beantwoorden, doch het mag duidelijk zijn dat dergelijke cijfers bij voorkeur als *een* indicator gebruikt zouden moeten worden, naast andere bronnen.

Concreet in het geval van het Kwaliteitsnet zouden de aldaar berekende knelpunten in combinatie met andere bronnen dienen te worden gebruikt, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan interviews of enquêtes. Indien een knelpunt uit meerdere bronnen naar voren komt kan met grotere zekerheid worden aangenomen dat het inderdaad een knelpunt is, dan wanneer slechts één bron gebruikt is. Deze filosofie was tevens het uitgangspunt in het onderzoeksdesign van dit onderzoek (hoofdstuk 4) en de reden waarom zowel secundaire bronnen, interviews, enquêtes en case studies zijn gebruikt om knelpunten te duiden.

- **Probeer projecten en belangen te combineren**

Het is reeds genoemd als actiepoint, maar is in algemene zin ook een aanbeveling: probeer projecten en belangen te combineren. In hoofdstuk 10 zijn een aantal concrete voorbeelden genoemd waarbij verschillende belangen parallel lopen, bijvoorbeeld wanneer personenvervoer en goederenvervoer allebei behoefte hebben aan uitbreiding van de infrastructuur. Daarnaast kan het zijn dat verschillende projecten zodanig gecombineerd kunnen worden dat de investeringskosten lager zijn dan wanneer de projecten onafhankelijk van elkaar worden opgestart. Dit kan in extreme gevallen betekenen dat een project dat op zichzelf niet gefinancierd kan worden door een slimme combinatie met een ander project wél uitgevoerd kan worden.

- **Ontwikkel een visie op het railgoederenvervoer**

Eveneens een actiepoint is het ontwikkelen van een visie op het goederenvervoer per spoor. In 2004 is ter voorbereiding op de SNN Spoorvisie gekeken naar het goederenvervoer per spoor, doch daar is geen gevolg aan gegeven doordat de Spoorvisie is vervangen door een visie op het openbaar vervoer waarin goederenvervoer slechts marginaal ter sprake komt. Ook het Kwaliteitsnet Goederenvervoer behandelde het spoorvervoer marginaal en gaf slechts een voorzet tot het duiden van een kwaliteitsnet op het spoor. Behalve in dit rapport lijkt het railgoederenvervoer in de beleidsvoorbereiding volledig buiten de boot te vallen, hetgeen uiteraard niet wenselijk is. Bovendien zit het goederenvervoer per spoor na de gestage afname in de vorige eeuw inmiddels weer flink in de lift, mede door de liberalisering van het spoorvervoer en het wegvallen van de Europese binnengrenzen. Concreet in Noord-Nederland zijn onder andere de heropening van de grensovergang bij Nieuweschan en de voortvarende ontwikkeling van het Europark in Coevorden nieuwe potenties voor het spoorvervoer. Een visie op de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor in Noord-Nederland is derhalve wenselijk.

- **Voorkom nieuwe knelpunten door goederenvervoer vroegtijdig in plannen te betrekken**

In het onderzoek zijn een aantal voorbeelden naar voren gekomen van knelpunten die voorkomen hadden kunnen worden, indien goederenvervoer eerder in de plannen was betrokken. Bij de binnenvaart is de woningbouw aan de Ulgersmaweg pal naast een ligplaats voor binnenvaartschepen wellicht het meest bekende voorbeeld, terwijl het wegtransport inmiddels bekend is met te krap aangelegde rotondes en verkeersremmende maatregelen. Bij het spoorvervoer kan dit eveneens gaan gebeuren, bijvoorbeeld bij het reactiveren van de goederenspoorlijn Zuidbroek-Veendam voor personenvervoer.

Daarnaast moet gewaarschuwd worden voor de verschuiving in de Kolibri-plannen voor stadsgewestelijk openbaar vervoer, waarbij plannen voor frequente regiotreinen gestaag lijken te veranderen in plannen voor een zogenaamde "Regiotram" die op het gewone spoor zou moeten rijden. Het type voertuig dat men daarbij voor ogen heeft kan echter niet zonder meer - althans niet veilig- op hetzelfde spoor rijden als (zware) goederentreinen. Derhalve zou het wenselijk zijn om het goederenvervoer vroegtijdig in dergelijke plannen te betrekken, teneinde nieuwe knelpunten te voorkomen.

## Bronnenlijst

In onderstaande bronnenlijst zijn alleen de publicaties en internetsites vermeld waarnaar in dit rapport expliciet verwezen wordt. Voor dit onderzoek zijn echter aanzienlijk meer bronnen gebruikt.

### Geciteerde publicaties:

- AVV & CBS (2003). *Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat - Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- BCI [Buck Consultants International] (2006). *Goederenvervoer in de netwerk-analyse Regio Groningen-Assen*. Nijmegen: Buck Consultants International
- Blaauw, J. (1999). *Ontspoort het Noorden? Onderzoek naar goederenspoorinfrastructuur in Groningen, Friesland en Drenthe*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen
- Bouwknecht, H., Groot, H. de & Meijer, R. (2004). *Goederentreinen in Nederland – De stand van Zaken in 2003*. Uquilair.
- Gestel, C. van (red.) (1995). *Spoor en trein: feiten, ontwikkeling en actualiteiten in binnen- en buitenland*. Alkmaar: De Alk.
- Hoogerwerf, A. & Herweijer, M. (2003). *Overheidsbeleid – een inleiding in de beleidswetenschap (7<sup>e</sup> druk)*. Alphen aan den Rijn: Kluwer
- NS [Nederlandse Spoorwegen] (2006). *Spoorboekje 2007*. Utrecht: NS
- ProRail (2006). *Netverklaring 2007*. Utrecht: ProRail
- SNN [Samenwerkingsverband Noord-Nederland] (2004a). *Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland*. Groningen: SNN
- SNN [Samenwerkingsverband Noord-Nederland] (2004b). *Actieprogramma 2004 Goederenvervoer Noord-Nederland*. Groningen: SNN
- SNN [Samenwerkingsverband Noord-Nederland] (2006). *Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland*. Assen: SNN
- Stuurgroep Netwerkanalyse LWA7 (2006). *Netwerkanalyse Leeuwarden – Westergo-zone – A7-zone (LWA7)*. Leeuwarden: Stuurgroep Netwerkanalyse LWA7.
- TLN [Transport en Logistiek Nederland] (2002). *Licht op groen*. Zoetermeer: TLN
- Wee, B. van & Dijst, M. (2002). *Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen*. Bussum: Coutinho
- Wit, J. de & Gent, H. van. (2001). *Economie en transport*. Utrecht: Lemma

### Geciteerde internetsites

- Kamminga, A.J.W. (2006). De soap Nieuweschans-Leer. <http://www.arthurkamminga.nl/rail/special/nschleer/index1nschleer.html>
- Kamminga, A.J.W. (2007). *Op dood spoor*. <http://doodspoor.arthurkamminga.nl/>
- Korving, R. (2007). *Rolandrail*. <http://www.rolandrail.net/>
- RSCG [Rail Service Center Groningen] (2003). *Website Rail Service Center Groningen*. <http://www.rscgroningen.nl/rscg.html>
- Sporenplan (2007). *Sporenplan*. <http://www.sporenplan.nl/>
- Wieling, R. (2007). *Varen in Groningen*. <http://www.reinderwieling.nl/>

### Fotoverantwoording

De rechten op alle foto's in dit rapport zijn eigendom van de auteur, Arthur Kamminga.