

# Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer

Provincie Noord-Brabant



Dit document is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant m.m.v. Buck Consultants International en vertegenwoordigers van bedrijfsleven, overheden, kennisinstellingen en belangenorganisaties

**Datum** 7 november 2008



## Samenvatting

Als gevolg van de groei van de wereldhandel en door globalisering is wereldwijd een duidelijke groei in het goederenvervoer zichtbaar. Deze groei heeft niet alleen een rol van betekenis voor bedrijven die op of rond de mainports zijn gevestigd, maar heeft ook impact op het goederenvervoer door en binnen Noord-Brabant. Als de huidige groeitrend zich doorzet dan zal in 2025 een verdubbeling van het goederenvervoer in Noord-Brabant zichtbaar zijn. Groei is bevorderlijk voor de economie maar minder positief voor de bereikbaarheid, het leefklimaat en het milieu.

Deze Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer heeft dan ook tot doel om een balans te vinden. Een inhoudelijk evenwicht tussen enerzijds het verbeteren van de bereikbaarheid naar, in, van en tussen economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant door maximaal in te spelen op (logistieke) wereldwijde ontwikkelingen en anderzijds door rekening te houden met de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu.

Deze visie is tot stand gekomen door intensieve samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant, (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven, kennisinstellingen, belangenorganisaties en verschillende overheden. Naast het inhoudelijke evenwicht is bij de totstandkoming van deze visie voortdurend gezocht naar de balans en maximale inzet en betrokkenheid van deze partners.

De betrokken partijen hebben gezamenlijk het streefbeeld geformuleerd: “Brabant versterkt zich als topregio voor duurzaam goederenvervoer”. Om deze doelstelling voor 2030 te realiseren wordt ingezet op 5 speerpunten:

- het versterken van overslagpunten en multimodaliteit;
- het bereikbaar maken van bedrijventerreinen;
- een bewuste ontwikkeling van vervoersstromen (lokaal, regionaal en transit);
- het verminderen van de milieudruk en het vergroten van de veiligheid;
- het verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie in goederenvervoer en logistiek.

Een vertaling van deze speerpunten in concrete acties is opgenomen in de Uitvoeringsagenda. Deze agenda bevat 22 project ideeën ingedeeld in 3 actielijnen. Een projectenlijst is opgenomen in bijlage 4.





## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Goederenvervoer in Noord-Brabant</b>	<b>5</b>
2.1	Algemene ontwikkelingen goederenvervoer	5
2.2	Goederenvervoer in Noord-Brabant	7
2.3	Huidig beleid goederenvervoer	9
<b>3</b>	<b>Streefbeeld en speerpunten</b>	<b>10</b>
3.1	Streefbeeld	10
3.2	Speerpunten	11
3.3	Van streefbeeld naar uitvoering	16
<b>4</b>	<b>Uitvoeringsagenda</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>35</b>
Bijlage 1	Overzicht actoren	35
Bijlage 2	Dominante vervoersstromen Noord-Brabant	36
Bijlage 3	Belangrijkste beleidsuitgangspunten	38
Bijlage 4	Projectenlijst uitvoeringsagenda	41

# 1 Inleiding

## Doel en reikwijdte

Door globalisering en de groei van de wereldhandel is een forse toename van het goederenvervoer zichtbaar. Deze groei is weliswaar bevorderlijk voor de economie, maar heeft ook negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van economische centra, het leefklimaat en het milieu. Om optimaal te kunnen profiteren van de economische ontwikkeling is het van belang dat overheid en markt bereikbaarheidsknelpunten aanpakken en een bewuste groei van het goederenvervoer realiseren.

Het doel van deze Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer (BSVG) is het verbeteren van de bereikbaarheid naar, in, van en tussen economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant door maximaal in te spelen op (logistieke) wereldwijde ontwikkelingen en door rekening te houden met de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu.

De provincie Noord-Brabant zoekt in dit traject nadrukkelijk de samenwerking met alle betrokken partijen, waaronder lokale overheden, bedrijfsleven, brancheorganisaties, kennisinstellingen en andere belangenorganisaties<sup>1</sup>. Het thema uit het Brabantse Bestuursakkoord 'van government naar governance' sluit aan bij het Europese mobiliteitsthema van een permanente dialoog tussen de verschillende partijen. In integrale samenwerking ligt immers de sleutel voor het op innovatieve wijze oplossen van bereikbaarheidsknelpunten.

De BSVG is niet bedoeld om een geheel nieuw beleid te formuleren, maar om accenten te leggen voor de toekomst. De visie levert daartoe een onderbouwde prioriteitsstelling van het oplossen van bestaande knelpunten op korte termijn en benoemt daarnaast kansen en oplossingsrichtingen voor de lange termijn. Bij het opstellen van de BSVG is nadrukkelijk ingezet op het uitvoeringsgereed maken van specifieke maatregelen op het gebied van mobiliteit, goederenvervoer en logistiek. Daarnaast komen in deze visie ook nadrukkelijk aanverwante beleidsterreinen aan bod, zoals economie, ruimte en milieu.

## Proces

De huidige situatie, de toekomstige ontwikkelingen en het bestaande beleid op het gebied van goederenvervoer in Noord-Brabant zijn reeds gebundeld in een Basisdocument<sup>2</sup> dat fungeert als bronnenboek bij deze Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer. Dit document geeft een totaalbeeld van uitdagingen voor Noord-Brabant. Om Brabant te versterken als topregio voor duurzaam goederenvervoer zijn vijf speerpunten gekozen. Deze speerpunten zijn:

- 1 het versterken van overslagpunten en multimodaliteit;
- 2 het bereikbaar maken van bedrijventerreinen;
- 3 een bewuste ontwikkeling van vervoersstromen (lokaal, regionaal en transit);
- 4 het verminderen van de milieudruk en het vergroten van de veiligheid;
- 5 het verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie in goederenvervoer en logistiek.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1: Overzicht actoren

<sup>2</sup> "Naar een Strategische Visie voor Goederenvervoer in Brabant" (BCI, april 2008)

Vervolgens zijn deze speerpunten in thematische werkbijeenkomsten met verschillende overheids- en marktpartijen uitgewerkt. De uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn verwerkt in deze visie met uitvoeringsagenda, inclusief projectvoorstellen voor de korte en langere termijn. Tijdens een werkconferentie op 15 september 2008 zijn alle betrokken partijen geïnformeerd en gestimuleerd tot aanvullende afspraken over de inzet bij de uitvoering van de geselecteerde projecten. Deze visie is op 7 november jongstleden vastgesteld door Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant. Aansluitend worden de acties, omschreven in de uitvoeringsagenda, opgepakt.

### **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op de algemene ontwikkelingen in het goederenvervoer, waarna wordt ingezoomd op het goederenvervoer van, naar, door en in de provincie Noord-Brabant in relatie met economie, ruimte en milieu. Vervolgens wordt kort het huidige goederenvervoersbeleid op verschillende niveaus beschreven. Genoemde ontwikkelingen en het bestaande beleid monden uit in een uitwerking van het streefbeeld voor 2030 en speerpunten in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 wordt tenslotte de uitvoeringsagenda gepresenteerd, waarin een vertaalslag is gemaakt van de speerpunten naar concrete acties. Deze uitvoeringsagenda is nodig om het gewenste streefbeeld daadwerkelijk te realiseren. Per actie worden de trekker en overige betrokken partijen benoemd.

## **2 Goederenvervoer in Noord-Brabant**

### **2.1 Algemene ontwikkelingen goederenvervoer**

Door globalisering zijn de plaatsen van productie en consumptie verder uit elkaar komen te liggen. Daarnaast is een toename in de wereldhandel zichtbaar. Deze ontwikkelingen hebben geleid tot een wereldwijde groei in het goederenvervoer. Prognoses geven aan dat het goederenvervoer van en naar Noord-Brabant tussen 2004 en 2020 met 75% zal toenemen (Bron: Visie Brabantse Vaarwegen). Wereldwijd is bovendien een sterke groei zichtbaar in de containerisatie van stuk- en bulkgoederen, maar ook van versproducten. De komende jaren zal deze trend zich vooral doorzetten in het vervoer van landbouw-, metaal- en chemieproducten.

Goederenvervoer is een afgeleide van industrie en logistiek, maar heeft tegelijk ook een functie waaraan de logistieke sector zijn bestaansrecht ontleend. De logistieke sector betreft namelijk het vervoer van goederen en Value Added Logistics (de regie over de logistieke keten en het leveren van diensten ten behoeve van uitvoering en regie). Het draait in deze sector in toenemende mate om het optimaliseren van goederenstromen, zodat de efficiency van het goederenvervoerproces wordt gemaximaliseerd, oftewel Supply Chain Management..

### **Positionering Noord-Brabant**

Van oudsher heeft Nederland een sterke positie op het gebied van transport en logistiek, vanwege de mainports Rotterdam en Schiphol en de nabijheid tot het Ruhrgebied.

Rotterdam is één van de belangrijkste havens van Europa wat betreft goederenvervoer. Elk jaar wordt er meer dan 300 miljoen ton aan goederen overgeslagen. Mede door de centrale ligging heeft Rotterdam zich kunnen ontwikkelen tot de grootste havenstad van Europa op het gebied van bulkoverslag, zoals olie en chemische producten en kolen. Daarnaast is Rotterdam de belangrijkste containerhaven van Europa. Luchthaven Schiphol staat op de derde plaats in Europa wat betreft vrachtvervoer. In de gehele wereld staat Schiphol voor vrachtvervoer op de zestiende plaats en is daarmee één van de meest toonaangevende vrachtluchthavens ter wereld. In 2006 werd ruim 1.5 miljoen ton vracht vervoerd via Schiphol.

Beide mainports leveren een significante bijdrage aan de Nederlandse economie inclusief de werkgelegenheid in de gehele keten van bedrijven die zich met goederenvervoer bezig houden. Supply Chain Management biedt hierbij voor Nederland niet alleen kansen op een duurzame en gezonde economie, het genereert ook werkgelegenheid voor zowel lager- als hoger opgeleiden en een goed vestigingsklimaat voor (buitenlandse) ondernemingen.

De hiervoor geschetste wereldwijde ontwikkelingen van globalisering en containerisatie zorgen ervoor dat de Nederlandse mainports belangrijk zullen blijven voor de doorvoer van goederen in het bijzonder naar Noordwest- en Oost-Europa. Dit betekent ook dat Nederland zich steeds verder zal gaan positioneren en specialiseren in Supply Chain Management.

Noord-Brabant is strategisch gelegen op de economische corridor tussen de tweede en vierde grootste haven ter wereld, respectievelijk Rotterdam en Antwerpen, het Duitse Ruhrgebied en belangrijke afzetgebieden in West-Europa. De economische structuur van de regio is bepaald door deze ligging en steunt op de multimodale ontsluiting ervan. Het

Ruhrgebied is nog steeds één van de belangrijkste economische knooppunten van Duitsland. De aanwezige industrieën zorgen voor een grote vraag en aanbod van goederen. Noord-Brabant vormt het achterland van de havens van Rotterdam en Antwerpen en is gelegen op de doorvoerroute van Rotterdam naar het Ruhrgebied. Tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied vindt veel goederenvervoer plaats door de provincie Noord-Brabant. Hierdoor heeft de industrie en logistieke sector zich van oudsher sterk kunnen ontwikkelen. Naast het interregionale transport vindt ook veel goederenvervoer plaats *binnen* de regio op het onderliggende wegennet, met name in een straal van 35 km.

De mainportregio's worden gekenmerkt door capaciteits- en congestieproblemen, waardoor een proces van deconcentratie plaatsvindt. Dit betekent dat een verschuiving plaatsvindt van logistieke en distributieactiviteiten vanuit de mainports naar landinwaartse knooppunten of distributiecentra langs de belangrijkste hoofdverbindingssassen. Een landinwaarts gelegen knooppunt, een zogenaamde inland hub/inland terminal, biedt een oplossing voor het capaciteitsprobleem van de mainports, omdat de lading vanuit of langs de mainport direct wordt doorgestuurd naar de inland hub en van daaruit via het wegverkeer vervoerd wordt naar diverse bestemmingen. De inland hub kan ook plaats bieden aan opslag en de herpositionering van lege containers. De provincie Noord-Brabant vervult reeds een rol in dit proces van deconcentratie, onder andere door de beschikbaarheid van grond voor logistieke en distributieactiviteiten, aandacht voor water/binnenhavens, capaciteit op watergebonden bedrijventerreinen en de aanwezigheid van sterke logistieke spelers. Ook de Brabantse inlandterminaloperators leveren een belangrijke bijdrage aan de ambities voor multimodaal vervoer. De markt investeert fors om de groei in het goederenvervoer maximaal multimodaal te kunnen opvangen. Het aantal inland hubs in Brabant zal toenemen, wat er toe zal leiden dat het goederenvervoer over de weg in Brabant in aandeel en trajecten verandert. Rond de inland hubs zal het aantal logistieke activiteiten plaatselijk toenemen. Dus naast het transitoverkeer speelt het regionaal goederenverkeer tussen de economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant een grote rol.

De wereldwijde groei van het goederenvervoer en de containerisatie spelen niet alleen een rol van betekenis voor de bedrijvigheid die op of rond de mainports is gevestigd, maar hebben ook impact op het goederenvervoer *door* en *binnen* Noord-Brabant. Het is van belang om het vervoer naar het achterland te organiseren in samenwerkingsverband tussen de mainports, inland hubs, het verladende Brabants bedrijfsleven en overheden.

## 2.2 Goederenvervoer in Noord-Brabant<sup>3</sup>

### Goederenstromen, nu en in 2020

Het totaal aantal vervoerde tonnen (d.w.z. doorvoer, in- en uitvoer en intern verkeer) via de weg in Noord-Brabant bedraagt 528 miljoen ton per jaar. Het totaal aantal vervoerde tonnen per schip bedraagt 172 miljoen per jaar. De totale omvang van het spoorverkeer bedraagt 98,8 miljoen ton per jaar. Het totaal aantal tonnen van alle drie de modaliteiten samen vervoeren bedraagt 799 miljoen ton per jaar. De modal split is als volgt: wegvervoer 66%, binnenvaart 22%, spoorvervoer 12%.

De provincie Noord-Brabant is een belangrijke *doorvoer-provincie*. De doorvoer van het wegverkeer bedraagt 371 miljoen ton per jaar. Voor de binnenvaart geldt een jaarlijkse doorvoer van 139 miljoen ton. De doorvoer via het spoorverkeer bedraagt 97 miljoen ton per jaar. De totale jaarlijkse doorvoer bedraagt dus 607 miljoen ton.

Agrarische producten, chemische producten en bouwmaterialen vormen de dominante vervoersstromen naar, van, door en in de provincie Noord-Brabant<sup>4</sup>.

De verwachting is dat het totale wegvervoer in de provincie Noord-Brabant in 2020 met 70 % zal zijn gestegen ten opzichte van 2006. Ook de binnenvaart zal in 2020 sterk zijn toegenomen met naar verwachting 67% ten opzichte van 2006. Het goederenvervoer per spoor zal naar verwachting van 2006 tot 2020 met 86% toenemen.

Deze groeiprognozes laten een sterke toename zien in de groei van het goederenvervoer. Als deze trend zich doorzet dan is in 2025 een verdubbeling van het goederenvervoer via alle modaliteiten zichtbaar. Dit toekomstbeeld vraagt om acties welke het goederenvervoer in goede banen kunnen leiden en de negatieve effecten van het goederenvervoer tot een minimum te beperken.

*Om in te kunnen spelen op de groei moet de provincie Noord-Brabant alle vervoerswijzen optimaal gaan benutten. Het stimuleren van goederenvervoer over spoor en water, met name voor transitoverkeer, en het creëren van multimodale overslagcentra (inland hubs) leveren namelijk een belangrijke bijdrage om de sterke groei van het goederenvervoer in de juiste balans op te vangen.*

### Goederenvervoer in relatie tot economie, ruimte en milieu

De logistieke sector heeft een sterke relatie met economische waarden (clustervorming tussen bedrijven en werkgelegenheid) en ruimtelijke waarden (infrastructuur en bedrijventerreinen). De provincie Noord-Brabant beschikt over een uitgebreid (vaar)wegen- en spoornetwerk, twee shortsehavens, ruim 30 binnenhavens, luchthaven Eindhoven en een buisleidingenstraat. In veel Brabantse gemeenten en op een groot aantal Brabantse bedrijventerreinen zijn logistieke dienstverleners gevestigd.

De provincie Noord-Brabant doet het economisch gezien goed. Internationaal gezien heeft Brabant een sterke positie en behoort qua inwonertal en industriële productie tot één van de belangrijkste stedelijke regio's van Nederland. Van de totale Nederlandse industriële productie en toegevoegde waarde komt circa 20% uit de provincie Noord-

<sup>3</sup> Een specificatie vindt u in de bijlage van het Basisdocument "Naar een Strategische Visie voor Goederenvervoer in Brabant" (BCI, april 2008). Tenzij anders vermeld zijn de gegevens in deze paragraaf afkomstig van [www.databank.brabant.nl](http://www.databank.brabant.nl) (Bron: CBS, bewerkingen door Ecorys en PNB). Peildata wegverkeer en binnenvaart 2005, spoorverkeer 2004.

<sup>4</sup> Zie bijlage 2 voor een overzicht van de dominante vervoersstromen in Noord-Brabant.



Brabant. Deze regio heeft de op één na hoogste industrialisatiegraad van Nederland. Industrie is de grootste werkgever in Brabant en biedt ruim 208.000 arbeidsplaatsen. Van oudsher is de sector logistiek en transport sterk vertegenwoordigd in Noord-Brabant. De Brabantse economie heeft zich met name ontwikkeld in de volgende zeven pieksectoren: high-tech-, proces- en (bio)medische industrie, maintenance, logistiek & distributie, food & nutrition en toerisme.

De geografische ligging is de oorsprong van het transitie en regionaal verkeer in Brabant. De geografische ligging, de industriële traditie en de aanwezigheid van sterke logistieke spelers zijn factoren die hebben bijgedragen aan de huidige economische kracht van Brabant.

Circa 19% van de Brabantse werkgelegenheid wordt geboden in de pieksectoren. Rond de bedrijven in de pieksectoren is een netwerk van toeleveranties en uitbesteding aanwezig. De bedrijven in de pieksectoren creëren een uitstralings-effect naar aanverwante bedrijvigheid, die tevens van groot belang is voor de Brabantse economie en werkgelegenheid. Bijna de helft van het aantal bedrijfsvestigingen uit pieksectoren is op een bedrijventerrein gevestigd. Dit zijn hoofdzakelijk grote bedrijven met een meer dan gemiddelde werkgelegenheidsomvang.

Door innovatie en ontwikkelingen in Supply Chain Management is distributie en logistiek momenteel in heel Nederland een groeimarkt. Noord-Brabant is door haar strategische ligging en haar multimodale vervoersmogelijkheden, de hoge industrialisatiegraad, de aanwezigheid van sterke spelers, de kenniseconomie, het hoge opleidingsniveau en de prettige woonomgeving een belangrijke vestigingsplaats voor (logistieke) bedrijven. Brabant zal naar verwachting te maken krijgen met een groeiende vraag naar onroerend goed, met name in de directe nabijheid van de grote transportassen. Het aantrekken van bedrijven is essentieel voor het scheppen van arbeidsplaatsen voor de Brabantse bevolking.

De provincie Noord-Brabant heeft circa 16.500 ha bruto oppervlakte bedrijventerreinen. De uitgifte van bedrijventerreinen fluctueert met de economie en door de groeiende economie is het aantal hectare uitgegeven bedrijventerrein in Noord-Brabant de laatste jaren weer gestabiliseerd. In Noord-Brabant zijn de nijverheid en logistiek, qua aandeel in het ruimtebeslag en in hectaren, veruit de belangrijkste bedrijfstakclusters op bedrijventerreinen. De ruimte in de provincie Noord-Brabant is echter beperkt. Zorgvuldig ruimtegebruik is daarom één van de speerpunten uit de interim structuurvisie, om een balans te vinden tussen behoud van natuur- en landschapswaarden en economische ontwikkeling. Met circa 4100 ha. heeft Noord-Brabant het grootste areaal verouderde bedrijventerreinen van Nederland. Door bestaande bedrijventerreinen te herstructureren kan voor een deel in de ruimte- en kwaliteitsbehoefte worden voorzien, zonder dat daarvoor nieuwe terreinen nodig zijn. Een belangrijke ontwikkeling hierbij is dus de verschuiving van kwantiteit (hoeveelheid hectare) naar kwaliteit. De komende jaren zal 2700 ha. worden geherstructureerd.

De wereldwijde toename van het goederenvervoer is weliswaar bevorderlijk voor de economie en zorgt voor ruimtelijke ontwikkeling, maar heeft ook negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van economische centra, het leefklimaat en het milieu. Nederland voldoet op dit moment op veel plaatsen nog niet aan de Europese normen voor

luchtkwaliteit. Het gemotoriseerd autoverkeer, zowel personen- als goederenvervoer, is een belangrijke veroorzaker van luchtverontreiniging, met name stikstofdioxide en fijn stof. Maatregelen om de schadelijke uitstoot te verminderen zijn bijvoorbeeld het stimuleren van schone voertuigtechniek, brandstoffen, efficiëntere logistiek (bundeling van goederenstromen en efficiëntere stedelijke bevoorrading) en modal shift (het verschuiven van goederenvervoer via de weg naar vervoer over water en spoor). Het gebruik van schone vervoerswijzen en is ook noodzakelijk om energiebesparing te bevorderen om zodoende de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. Hiertoe zullen het Rijk en de transportsector eind 2008 gezamenlijk een akkoord ondertekenen om te komen tot een verkenning van maatregelen om energie te besparen in het goederentransport (Sectorakkoord 'Duurzaamheid in beweging'). Het is van belang de schaarser en duurder wordende fossiele brandstoffen en de klimaatbelasting van het goederenvervoer te onderzoeken op hun betekenis en mogelijke implicaties voor de sector en voor overheidsbeleid. Mogelijk zijn fundamentele veranderingen in het goederenvervoer gewenst, waarbij het beperken van het energiegebruik een centraal element is. Naast luchtverontreiniging is ook geluidsoverlast een leefbaarheidsknelpunt. Ernstige geluidshinder kan op de lange duur leiden tot gezondheidsklachten. Een duurzame ontwikkeling heeft ook betrekking op veiligheidsaspecten. Veiligheid kan worden verdeeld in externe veiligheid (bij het vervoer van gevaarlijke stoffen), sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Het vervoer van gevaarlijke stoffen moet zo min mogelijk door dichtbevolkte gebieden of steden plaatsvinden. Bij sociale veiligheid bestaat aandacht voor onder andere het beveiligd parkeren van vrachtwagens en het voorkomen van ladingdiefstal.

*Het zorgen voor een omgeving waarin het gezond en veilig wonen, werken en recreëren is, is een speerpunt van beleid in het Brabants bestuursakkoord. Duurzame ontwikkeling is het uitgangspunt. Noord-Brabant kan alleen floreren bij een aantrekkelijke omgeving en een optimaal leefklimaat voor bewoners en bedrijven.*

### **2.3 Huidig beleid goederenvervoer<sup>5</sup>**

Het bestaande beleid in relatie tot goederenvervoer heeft niet alleen betrekking op verkeer en mobiliteit, maar heeft ook relaties met ruimtelijke-economische ontwikkelingen, zoals het verbeteren van bestaande en het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur (Transito-as A4, Brabantse kanalen, Spoortracés), ruimtelijke inrichting (bedrijventerreinen) en (multimodale) voorzieningen.

Het bestaande beleid op Europees, nationaal, provinciaal en lokaal niveau is bovendien sterk met elkaar verweven. Om de te verwachte groei van het goederenvervoer in goede banen te leiden wordt van Europees tot lokaal niveau tegelijk ingezet op het versterken van de economische kracht, het verbeteren van de bereikbaarheid en het verlichten van de milieudruk op de leefomgeving. Op alle niveaus wordt aandacht besteed aan *duurzame mobiliteit*. Dit houdt o.a. in het stimuleren van goederenvervoer per schip en per trein en het creëren van draagvlak onder alle betrokken partijen voor diverse beleidsmaatregelen op het gebied van goederenvervoer. Ook het programma Pieken in de Delta Zuidwest Nederland en de voorstellen van de Commissie van Laarhoven spelen hier op in.

<sup>5</sup> Zie bijlage 3 voor een overzicht van de belangrijkste beleidsuitgangspunten voor het goederenvervoer op verschillende schaalniveaus.

## 3 Streefbeeld en speerpunten

### 3.1 Streefbeeld

De provincie Noord-Brabant heeft een sterke economische positie en zal een belangrijke doorvoerregio blijven. Maar ook het lokale en regionale transport vormen een wezenlijk onderdeel om goederen en producten op de juiste plaats te krijgen. De provincie ervaart als zodanig niet uitsluitend de lusten, maar ook de lasten op gebied van bereikbaarheid en milieu. De groei in het goederenvervoer heeft zijn effecten op de mainports en de afwikkeling van het goederenvervoer van, naar, door en in Brabant. Rotterdam is de laatste decennia enorm gegroeid als containerhaven. Dit heeft gevolgen voor het achterlandvervoer van zeehavens. De mainports slibben dicht en de provincie Noord-Brabant kan een “overloopgebied” worden. Door actief in te zetten op een verschuiving van logistieke functies vanuit de mainports naar Brabant kan de mogelijkheid ontstaan om toegevoegde waarde in de logistieke sector te creëren, wat nieuwe werkgelegenheid oplevert.

Brabant heeft al veel in huis om voor goederenvervoer het verschil te kunnen maken. Het streven is om de bestaande kwaliteiten te behouden en te *versterken* door gericht te zoeken naar nieuwe kwaliteiten. Versterken betekent niet dat de voorspelde extra goederenstromen onbeperkt in Brabant moeten worden opgevangen en doorgeleid.

Versterken verwijst wel naar het gericht uitvoeren van (kwalitatieve naast kwantitatieve) acties op zowel de korte (2011), middellange (2020) als de lange (2030) termijn.

De groei van het goederenvervoer kan een toegevoegde economische waarde opleveren, maar heeft negatieve gevolgen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu. Dit vraagt om het creëren van een balans tussen economische groei, de leefbaarheid voor mensen die hier wonen en werken en het gebruik van de schaarse ruimte in Brabant voor natuur en bedrijfsactiviteiten. Dit wordt verwoord in de Brundtland definitie (1987) van *duurzame* ontwikkeling: "Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden zonder het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen." Daaruit is in Brabant het Triple-P, ook wel bekend als de TELOS-driehoek, ontwikkeld. Dat is het streven om een evenwichtige verhouding tussen ecologische (planet), economische (profit) en sociaal-culturele (people) ontwikkelingskansen (de drie kapitalen) tot stand te brengen. Het is dus van essentieel belang om te komen tot een visie die inzet op het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu.

Brabant kan/wil zich hierbij in positieve zin onderscheiden als *topregio* qua goederenvervoer ten opzichte van omliggende Nederlandse en Europese regio's. 'Top' betekent dat primair ingezet wordt op de kwaliteit (duurzaamheid, efficiëntie, slim voorkomen van onnodig transport) van goederenvervoer en niet alleen op de kwantiteit. Dit gebeurt door:

- maximaal in te zetten op multimodaal vervoer, met name het verplaatsen van transitostromen van de weg naar water, spoor en buis (modal shift). Deze vervoersmodi vormen goede alternatieven om de gewenste goederenstromen op tijd, schoon, zuinig en veilig af te wikkelen. Multimodaal vervoer speelt een belangrijke rol bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek in Noord-Brabant. Daarnaast levert ook het inzetten op het voorkomen van transport (kilometerreductie) een positieve bijdrage aan de balans binnen Triple-P;

- te fungeren als achterlandverbinding voor Antwerpen en Rotterdam met goed opererende knoop- en overslagpunten (inland hubs), om zowel een meerwaarde te bieden op nationaal niveau (transitoverkeer) als regionaal niveau (bestemmingsverkeer);
- te streven naar herkenbaarheid als Nederlandse transportregio en draaischijf binnen Europa. Hierbij is het van belang om oog te hebben voor activiteiten en belangen binnen Brabant en Nederland en op Europese en internationale schaal;
- in te zetten op kennis en innovatieve oplossingen, om in te spelen op de groeiende transportbehoefte, zoals aandacht voor de regio van goederenstromen (Supply Chain Management), het bundelen van stromen, duurzame innovatie vanuit het bewustzijn van klimaat en milieuproblematiek en het zorgen voor voldoende en goed opgeleide arbeidskrachten.

Dit mondt uit in het volgende streefbeeld voor 2030:

*“Brabant versterkt zich als een topregio voor duurzaam goederenvervoer.”*

Doel is dus de bereikbaarheid naar, in, van en tussen economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant te verbeteren door maximaal in te spelen op (logistieke) wereldwijde ontwikkelingen en tegelijk rekening te houden met de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu in de juiste balans.

### **3.2 Speerpunten**

Om dit streefbeeld te realiseren zijn naast fysieke infrastructuur, ook niet-fysieke aspecten, zoals kennis en innovatie, het verminderen van de milieudruk en veiligheid van belang. Hiertoe zijn vijf speerpunten gekozen:

- 1 het versterken van overslagpunten en multimodaliteit;
- 2 het bereikbaar maken van bedrijventerreinen;
- 3 een bewuste ontwikkeling van vervoersstromen (lokaal, regionaal en transit);
- 4 het verminderen van de milieudruk en het vergroten van de veiligheid;
- 5 het verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie in goederenvervoer en logistiek.

De speerpunten worden hierna toegelicht. Een aantal maatregelen zullen de komende jaren worden uitgevoerd. Deze visie gaat via de speerpunten in op extra accenten.

#### **1 Versterken overslagpunten en multimodaliteit**

Brabant functioneert als een netwerkeconomie, met zowel hoogfrequente onderlinge leveringen via het onderliggende wegennet, als transitovervoer op het hoofdwegennet. Belangrijke aandachtspunten zijn de toegenomen congestie en de schaarse ruimte voor infrastructuur en overslagpunten (inland hubs). Door de huidige infrastructuur nog beter te benutten, het multimodaal vervoer (spoor, water en buis) uit te bouwen voor modal shift en de bezettingsgraad van voertuigen te vergroten kan een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in Brabant. Daarbij vormen goede overslagpunten, goed toegeruste binnenhavens, voldoende binnenvaartschepen, de Goederenruit Zuid-Nederland voor het spoorvervoer en planning van ondergrondse

infrastructuur manieren om multimodaliteit verder te bevorderen. Het realiseren van de Goederenruit Zuid-Nederland is van belang voor het goederenvervoer per spoor. De Goederenruit bestaat uit de Betuweroute, de spoorverbinding Rotterdam-België (met de RoBellijn als nieuwe dedicated goederenspoor en inclusief de Sloeboog), de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute. Op deze wijze is duurzaam faciliteren van het doorgaande spoorvervoer uit de havens naar het achterland mogelijk. Daarnaast biedt deze ruit ook mogelijkheden om overslagpunten te optimaliseren (denk aan Moerdijk (aan Robel) en Venlo (via IJzeren Rijn)). De vervoersruimte die ontstaat binnen deze ruit biedt mogelijkheden voor personen- en goederenvervoer met een bestemming in Zuid-Nederland (o.a. Tilburg, Eindhoven, Oss). Daarom pleit de provincie Noord-Brabant voortdurend voor het realiseren van de Goederenruit. Overigens, samen met vele anderen, zoals West-Brabant, de Brabantstadpartners en de provincies Zeeland en Zuid-Holland.

Voor het regionale verkeer tussen economische centra binnen Brabant is het vervoer via water en spoor economisch minder haalbaar dan bij het transitoverkeer. Het is van belang om bij acties gericht op modal shift het accent te leggen op het lange afstandsverkeer en tegelijk aandacht te hebben voor de afwikkeling op lokaal niveau. Het streven is om een provinciedekkend netwerk van overslagpunten te maken met waar gewenst gerichte uitbreiding van bestaande en nieuwe locaties. Daarnaast streeft Brabant naar een betere benutting van de vaarwegen. Gerichte acties hiervoor zijn grootschalige maatregelen als het opwaarderen van het Wilhelminakanaal en de Zuid Willemsvaart, het creëren van meer ruimte voor ‘natte’ bedrijvigheid en het vergroten van rendement en kwaliteit van knooppunten, zoals het benutten van de Rijksregeling voor Quick Wins Vaarwegen en Binnenhavens.

De Rotterdamse haven verwacht een verdrievoudiging van het aantal te behandelen containers. Omdat een deel hiervan per shortsea (continentaal goederenvervoer te water (gedeeltelijk) over een zeetraject) wordt afgewikkeld heeft ook Moerdijk een belangrijke functie in de intermodale afwikkeling van containerstromen. Het is van belang dat de opvangfunctie van Moerdijk voor Rotterdam niet gaat leiden tot een negatieve modal shift in het Brabantse achterlandverkeer. Het containervervoer tussen mainports en achterland moet qua regie en planning gezamenlijk worden georganiseerd door mainports, Moerdijk en de Brabantse containerterminals. Hoewel Moerdijk een belangrijke rol vervult in de intermodale afwikkeling van containerstromen, is het noodzakelijk om de toegevoegde waarde activiteiten niet alleen in Moerdijk te concentreren, maar ook in Midden- en Oost-Brabant langs de routes naar Duitsland en de routes naar Vlaanderen via West-Brabant. Brabantse regio's kunnen een rol spelen in het opvangen van de groei als 'Derde Maasvlakte'. De Brabantse containerterminals zorgen individueel en als netwerk (verenigd in Brabacon) voor de uitbouw van de intermodale functie, met aandacht voor de vergroting van de lokale functie (verzorgingsgebied tot 20 km rondom de inland hub).

Het verbeteren van de bereikbaarheid zit hem echter niet alleen in de uitbreiding van het multimodale vervoersnetwerk. Clustervorming/thematische bedrijventerreinen op intermodale knooppunten en het plaatsen van het juiste bedrijf op de juiste plaats kan ook een duurzame ontwikkeling opleveren. Het gaat daarbij om het creëren van een samenhangend netwerk van bedrijventerreinen waarbij een rol is weggelegd voor de verschillende regio's in Noord-Brabant en het bedrijfsleven (zie ook speerpunt 2).

## **2 Bereikbaar maken van bedrijventerreinen**

Het is van belang om strategisch om te gaan met de beschikbare ruimte. Bij de ruimtelijke inrichting van bedrijventerreinen is het wenselijk om in te zetten op clustering van gelieerde functies en rekening te houden met de mobiliteitseffecten van de bedrijfsfuncties. Het is daarom wenselijk om clustervorming en het bouwen aan gesloten ketens te koppelen aan de ontwikkeling van intermodale knooppunten. Regionale ontwikkelingsstrategieën voor bedrijventerreinen vormen een goede manier om grootschalige en kleinschalige ontwikkelingen te plannen en te realiseren. Hierbij is samenwerking tussen bedrijfsleven en overheid op regionaal niveau essentieel vanwege kennis vanuit de markt m.b.t. locatiekeuze van bedrijven. Het is belangrijk dat regio's keuzes maken voor sectoren waar zij reeds sterk in zijn (bijvoorbeeld de high-tech industrie in Eindhoven en de farmaceutische industrie in Oss) om zodoende een gesloten keten te realiseren. Een gesloten keten gaat immers gepaard met een zo laag mogelijke verspilling en zorgt dus voor sterke economische clusters. De focus ligt in Brabant in eerste instantie op herstructurering van bestaande bedrijventerreinen in plaats van op ontwikkeling van nieuwe terreinen, op kwaliteit in plaats van kwantiteit.

Bij nieuwe bedrijven is het belangrijk om deze strategisch te situeren op thematische en/of multimodale bedrijventerreinen en direct te laten aansluiten op bestaande infrastructuur. Bij het uitgeven van natte kavels is het logisch om bedrijven te plaatsen die ook daadwerkelijk het water benutten. Kortom deze actielijn is gericht op clustering waar mogelijk en waar het meerwaarde biedt voor ruimte, economie en behoud van werkgelegenheid.

Daarnaast is een integrale benadering nodig bij de aanpak van bedrijventerreinen, d.w.z. de aandacht voor de ruimtelijke inrichting, sociale veiligheid en de bereikbaarheid per openbaar vervoer voor het personeel. De meeste bedrijventerreinen zijn niet bereikbaar per OV, waardoor het woon-werk verkeer per auto plaatsvindt. Het realiseren van bewust, slim en schoon woon-werk verkeer van en naar bedrijventerreinen is van belang bij duurzame ontwikkeling. Oplossingen kunnen onder andere worden gezocht in collectief vervoer opgezet vanuit het bedrijfsleven, multimodaal OV en transferia/parkeerplaatsen op strategische plekken, die in het kader van dubbel ruimtegebruik overdag als parkeerplaats voor personenauto's en 's nachts als truckstop kunnen dienen. Overheden kunnen hierbij de ruimtelijke sturingsinstrumenten benutten.

## **3 Bewuste ontwikkeling van vervoersstromen (lokaal, regionaal en transit)**

Bewuste ontwikkeling van vervoersstromen betekent in de eerste plaats het zo veel mogelijk voorkomen van het aantal vervoersbewegingen door slimmer om te gaan met goederenvervoer: bundeling van goederenstromen en logistieke efficiency. De volgende stap is zoveel mogelijk inzetten op duurzamer, schoner en multimodaal vervoer en tenslotte het vervoer over voldoende wegen verantwoord afwickelen.

Dominante sectoren in het goederenvervoer in Noord-Brabant zijn de agro- en foodsector, de bouwmaterialensector, gevolgd door de sectoren aardoliën en chemische producten (zie ook bijlage 3). Naast de meer 'traditionele' dominante bulksectoren in het goederenvervoer zal de aandacht zich in de toekomst ook richten op het transport van containers. Dit transport is de sterkste groeier in het goederenvervoer.

Elk van de bovengenoemde sectoren vraagt om een eigen aanpak waarbij onderscheid moet worden gemaakt tussen lokale/regionale stromen en transitoverkeer. De ambities

van deze twee stromen zijn verschillend. Bij regionale stromen rijst bijvoorbeeld de vraag of multimodaal vervoer wel altijd lonend is. Alertheid is op zijn plaats om een omgekeerde modal shift naar de weg te voorkomen.

- Agro gerelateerde stromen gaan vooral via weg (84 %), daarna volgen water (14 %) en spoor (2%). De hele keten is sterk in ontwikkeling. Er zijn accenten zichtbaar, zoals Supply Chain Management gebruik, maar ook clustering van activiteiten (efficiëntie vergroten door verkorten van ketens en verminderen van tussenschakels). Regie op de clustering ontbreekt.
- In de bouwmaterialensector worden zowel bulkgoederen als halffabricaten en eindproducten onderscheiden. Voor bulk is binnenvaart dominant, voor halffabricaten en eindproducten wordt de weg het meest gebruikt. Zichtbaar in de sector is ook het transport van lichte materialen en ook veel 'leegvervoer'. Bouwmaterialenvervoer vindt plaats over relatief korte afstanden, het is relatief goedkoop en daarmee geen echte zwaarwegende economische factor. Er is juist sprake van ketenverlenging, om vaker kleinere partijen met grote vrachtauto's op de plaats van bestemming te kunnen krijgen.
- De sector chemie bestaat uit de deelsectoren basischemie en fijnchemie. Beide deelsectoren hebben een eigen logistiek en inzet van verschillende modaliteiten. De inzet van verschillende modaliteiten is in relatie tot het transport van gevaarlijke stoffen een aandachtspunt voor bedrijfsleven en overheid. De ontwikkeling van intermodale concepten, met verschuiving naar vooral spoor, is in deze sector in opkomst. Ook verdient het chemietransport via buisleidingen speciale aandacht. In de chemie is schaalvergroting zichtbaar, waarbij zowel producenten als vervoerders veiligheid en efficiëntie vanuit kostenopgumpunt hoog in het vaandel hebben.

#### **4 Verminderen milieudruk (lucht/geluid) en vergroten veiligheid**

Hoewel het goederenvervoer de afgelopen jaren steeds schoner is geworden, is door de groei van het goederenvervoer toch sprake van schade aan luchtkwaliteit en milieu. Zowel burgers als bedrijfsleven maken zich hierover in toenemende mate zorgen. Dit speerpunt richt zich op het vinden van een balans tussen leefbaarheid/milieu en economische ontwikkeling. Er bestaat een discrepantie tussen groeiverwachtingen van het goederenvervoer en Europese milieueisen. Nederland, inclusief de provincie Noord-Brabant, voldoet op veel plaatsen niet aan de huidige luchtkwaliteitsnormen. Daarnaast zijn er in Brabant bereikbaarheids- en veiligheidsknelpunten. De goederenruit voor spoor in Zuid-Nederland als onderdeel van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer kan een bijdrage leveren aan het oplossen van een aantal veiligheidsknelpunten in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen (Robelstudie).

Op Europees en nationaal, maar ook op regionaal en lokaal niveau wordt ingezet op:

- multimodaal vervoer;
- schoon en veilig goederenvervoer;
- efficiëntere logistiek (bundeling van goederenstromen, slimme stedelijke bevoorrading e.a.).

De mogelijkheden voor invloed op provinciaal niveau zijn vooral aanwezig bij modal shift en ruimtelijke ontwikkeling. De sleutel voor andere maatregelen ligt in handen van de markt en de nationale en Europese overheid. Duurzame ontwikkeling betreft ook het

aspect veiligheid. Het gaat hierbij om drie vormen van veiligheid: sociale veiligheid voor chauffeurs en hun lading, verkeersveiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is van belang om vanuit Brabant projecten te ondersteunen die bijdragen aan de veiligheid en deze waar nodig een extra impuls te geven. Door stijgende brandstofprijzen en luchtkwaliteitsknelpunten heerst momenteel een gunstig klimaat ten aanzien van milieumaatregelen en klimaatgerelateerde energiebeheersing. Dit biedt een kans om in het kader van deze Visie Goederenvervoer met de verbetering van het milieu aan de slag te gaan en aansluiting te zoeken bij het sectorakkoord 'Duurzaamheid in beweging' tussen Rijksoverheid en transportbranche. Ook de veiligheid op het water verdient aandacht.

## **5 Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie**

De aanwezigheid van laag en middelbaar opgeleid logistiek personeel is een belangrijke factor voor bedrijven om zich te vestigen in Noord-Brabant. De logistieke sector biedt naar verhouding veel werk voor lager en middelbaar geschoolden. Het beschikbaar hebben en krijgen van voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten is een vereiste om te kunnen profiteren van de toegevoegde waarde in de logistieke sector en in te spelen op de demografische ontwikkeling, zoals op termijn een afname van de beroepsbevolking. Naast de uitvoering van transport en logistieke diensten zal meer ingezet worden op de regio van goederenstromen (Supply Chain Management). De incorporatie van nieuwe informatie- en communicatietechnologie zal in nog sterkere mate het succes van de sector gaan bepalen. Naast lager en middelbaar opgeleid personeel zouden in Brabant meer hoger opgeleiden in de logistiek aan de slag moeten gaan. Het doel is om het imago van de logistieke sector te verbeteren. De uitdaging hierbij is: Hoe kunnen we ombuigen van kilo's naar kennis en niet uitsluitend groeien in vierkante meters maar juist in kwaliteit? Ook specifieke kennis ten aanzien van duurzame logistiek en milieuvriendelijke technieken kan de Brabantse kenniseconomie versterken. Nu al staat de regio Eindhoven als Brainport nationaal en internationaal bekend als toonaangevend op het gebied van kennis en innovatie. Doel van het programma 'Pieken in de Delta Zuid-Oost Nederland' is deze positie te verstevigen en uit te bouwen. Hierbij is een intensivering van de samenwerking tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen gewenst om tot innovatieve oplossingen te komen. Het programma 'Pieken in de Delta Zuid-West Nederland' is een stimulans voor de logistieke dienstverlenende sector om met innovaties binnen bestaande logistieke ketens en tussen bestaande logistieke ketens aan de slag te gaan. Het is van belang om de bestaande kennis breder bekend te maken, bij zowel grote als kleinere ondernemers. Hiervoor is kennisdeling noodzakelijk, niet alleen tussen kennis- en onderwijsinstellingen maar juist ook door kennisuitwisseling tussen bedrijven. Dit vraagt om vertrouwen tussen partners. Door meer innovatieve concepten aan bod te laten komen wordt bewuster omgaan met goederenvervoer bevorderd. Door aan te sluiten bij een landelijke imagocampagne, die gezamenlijk door bedrijven en kennisinstellingen wordt gevoerd, kan het imago van de sector verbeteren. Zo wordt een betere uitgangspositie gecreëerd voor de noodzakelijke, kennisintensieve innovatie en vernieuwing. Denk hierbij aan het promoten van studierichtingen op het gebied van logistiek, het financieren van logistieke studiebeurzen en een jaarlijkse prijs voor de beste logistieke afstudeerscriptie. Ook het oprichten van een logistiek innovatie- en kenniscentrum in Brabant en speciale aandacht voor het middenkader (top-bachelor opleidingen) kan bijdragen aan duurzaam goederenvervoer.



### **3.3 Van streefbeeld naar uitvoering**

In dit hoofdstuk wordt het gewenste streefbeeld in relatie tot goederenvervoer van, naar en door de provincie Noord-Brabant benoemd. Om dit gezamenlijke streefbeeld te realiseren zijn acties nodig. Deze acties zijn projectmatig benoemd door alle betrokken overheids- en marktpartijen en verwoord in een uitvoeringsagenda. Om tot 2030 Brabant te versterken als een topregio voor duurzaam goederenvervoer bevat de uitvoeringsagenda een reeks projecten binnen drie actielijnen:

- |   |   |
|---|---|
| 1 | Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar |
| 2 | Bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer            |
| 3 | Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie     |

## 4. Uitvoeringsagenda

Dit hoofdstuk bevat een uitvoeringsagenda met projecten die bijdragen aan een duurzame ontwikkeling in het goederenvervoer waardoor de provincie Noord-Brabant beter bereikbaar en leefbaar wordt. Door betrokken overheden, kennisinstituten, belangenorganisaties en marktpartijen zijn concrete projecten genoemd die op korte, middellange of lange termijn uitgevoerd kunnen worden met als doel Brabant als duurzame topregio voor het goederenvervoer te versterken. De vijf speerpunten zijn nauw met elkaar verweven en concrete projecten die hieruit voortvloeien zijn in de uitvoeringsagenda voor de duidelijkheid gebundeld tot drie actielijnen, waar hierna op wordt ingegaan.

Het gezamenlijke streefbeeld kan alleen worden gerealiseerd wanneer zowel fysieke/infrastructurale projecten, als ook milieu- en kennisgerelateerde projecten zullen worden uitgevoerd. Projecten die inzetten op modal shift (het verplaatsen van goederenvervoer van de weg naar spoor en binnenvaart) kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan duurzaam goederenvervoer. Door bedrijven met veel goederenvervoer te clusteren op één bedrijventerrein en door het creëren van gesloten ketens kan tevens gezorgd worden voor een duurzame economische ontwikkeling. Het streven naar een topregio betekent ook het verbeteren van de luchtkwaliteit en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Dit kan door middel van projecten die inzetten op bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer. Bewust en slim goederenvervoer houdt naast het voorkomen en verminderen van transport ook een strategische planning in van bedrijven en bedrijventerreinen en goederenvervoermanagement. Een belangrijke voorwaarde om het streefbeeld te realiseren is tenslotte het verankeren en delen van bestaande kennis en het ontwikkelen van nieuwe logistieke concepten. Dit omvat ook onderwijs en werkgelegenheid in de logistiek en het verbeteren van het imago van de sector.

De uitvoeringsagenda heeft de volgende *drie actielijnen*:

- 1 Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar
- 2 Bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer
- 3 Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie

De betrokken partners kunnen verschillende rollen vervullen. Dit kan uiteenlopen van coördineren en lobbyen tot uitvoeren en financieren. Bij lobby kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het politiek uitdragen binnen eigen partijlijnen ter ondersteuning van de uitvoeringsagenda. In dit hoofdstuk zijn per actie de rollen aangegeven die de Provincie kan spelen. De rollen die van andere partners worden verwacht zullen, inclusief het tijdspad en het verder specificeren van budgetten, bij de verdere uitwerking van de projecten worden meegenomen.

Verder kunnen de volgende soorten projecten worden onderscheiden:

- beleidsvoorbereiding (visieontwikkeling/kennis vergroten);
- uitvoeringsprojecten (door overheid en/of markt);
- financieringsinstrumenten;
- organisatie- en Lobbyactiviteiten.
-

Per project worden de volgende eigenschappen uitgewerkt:

- titel;
- omschrijving;
- doel;
- type project;
- trekker (*cursief*) en overige betrokken partijen;
- rol provincie;
- tijdpad;
- budgetcategorie.

Voor de budgetindicatie is de volgende categorie-indeling gekozen:

onderzoeks- en opstartbudgetten als basis voor gerichte uitvoering (indicatief):

- cat 1: € 25.000,- tot 50.000,-;
- cat 2: € 50.000,- tot 100.000,-;
- cat 3: € meer dan 100,000,-;
- pm: budgetindicatie niet bekend.

Voor (aansluitende) realisatie is waar mogelijk dezelfde categorie indeling gehanteerd.

## **Actielijn 1: Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar**

Deze actielijn is gericht op het uitbreiden en versterken van multimodale vervoersnetwerken en het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen. Deze doelstelling kan worden bereikt door betere benutting van bestaande capaciteit op het spoor- en vaarwegennetwerk en door uitbreiding van het netwerk. Noord-Brabant speelt een belangrijke rol in het opvangen van de groei in het goederenvervoer en de capaciteitsproblemen in de mainports. Het is wenselijk om de afwikkeling van goederenstromen naar het Brabantse achterland op duurzame wijze te laten plaatsvinden. De regie en planning in het containervervoer tussen mainports en achterland moet gezamenlijk worden georganiseerd door mainports, Moerdijk en de Brabantse containerterminals. Bij multimodale overslagcentra in Brabant wordt het regionale vervoer via de weg afgewikkeld en het transitoverkeer via water en spoor. Er moet bij de uitwerking van de acties onderscheid worden gemaakt tussen transitostromen en regionaal vervoer.

Er zijn ook ruimtelijke sturingsmogelijkheden door strategisch te opereren ten aanzien van nieuwe en herstructurering van bedrijventerreinen. Dit wil zeggen dat de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid ook kan verbeteren door clustervorming/thematische bedrijventerreinen, het plaatsen van het juiste bedrijf op de juiste plaats en het creëren van duurzaam woon-werkverkeer. Dit creëert ruimte voor goederenvervoer en zo kan een duurzame economische ontwikkeling tot stand komen. Bij projecten uit deze actielijn speelt het bedrijfsleven een dominante rol. Deze actielijn bevat de volgende projecten:

- Uitbouwen capaciteit multimodaal vervoersnetwerk
- Samenwerking tussen Brabantse havens
- Duurzame afwikkeling goederenstromen van mainports via Moerdijk naar Brabants achterland
- Platform/Taskforce Multimodaal
- Financiële stimulering multimodaal transport
- Stimuleren/uitbreiden spoorvervoer in en door Brabant
- Verkennen (en ontwikkelen) buisleidingennet
- Verbeteren concurrentiepositie binnenvaart
- Strategie gericht op mobiliteitseffecten voor bedrijventerreinen
- Duurzaam woon-werkverkeer

<b>1.1</b>	<b>Uitbouwen capaciteit multimodaal vervoersnetwerk</b>
<b>Omschrijving</b>	<p>Het uitbouwen van de capaciteit in het multimodale vervoersnetwerk, d.m.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De opzet van extra lijndiensten</li> <li>- Het vergroten van de inlandterminals</li> <li>- Het vergroten van de lokale functie (slagkracht) van inlandterminals bij verladere</li> <li>- Eenvoudigere inpassing van inlandterminals in milieuwetgeving</li> <li>- Samenwerking tussen inlandterminals in Brabant: gezamenlijke propositie</li> <li>- Samenwerking tussen Brabantse inlandterminals, mainport Rotterdam, Moerdijk, Antwerpen en overslagpunten in Duitsland en België</li> <li>- Distrivaart nieuw leven inblazen</li> <li>- Regionale wegontsluiting tussen multimodale en unimodale terreinen verbeteren</li> <li>- Vervolg op project 'verladere samenwerking' van SenterNovem met Brabantse ondernemingen</li> </ul>
<b>Doel</b>	Uitbreiden multimodaal transport
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Brabantse inlandterminals (Brabacon)</i> , verladers, brancheorganisaties vervoerders, overslagpunten in België en Duitsland, Moerdijk, Mainports Rotterdam en Antwerpen, Kamers van Koophandel, gemeenten, regio's, provincie en rijksoverheid, VITO, ontwikkelingsmaatschappijen en MCA.
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen, aanjagen/stimuleren en co-investeren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	1

<b>1.2</b>	<b>Samenwerking tussen Brabantse havens</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale samenwerking tussen Brabantse gemeenten en bedrijfsleven inzake havenbeheer, vergunningen en regionale spreiding van activiteiten</li> <li>- Samenwerking bedrijfsleven en overheden door inventarisatie van de groeipotentie en vergelijking met landelijk overheidsbeleid.</li> </ul>
<b>Doel</b>	Versterken en faciliteren multimodaal transport Opvangen capaciteitsprobleem van mainports, creëren VAL en werkgelegenheid
<b>Type project</b>	Beleidsvoorbereiding en Uitvoeringsproject

<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Regio's West-, Midden en Oost-Brabant en (haven)gemeenten</i> , bedrijfsleven (Brabacon, brancheorganisaties verladers en vervoerders), ontwikkelingsmaatschappijen, Kamers van Koophandel, provincie, Rijkswaterstaat, Rijn-Schelde Delta en MCA.
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen en aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	Beleidsvoorbereiding KT, Uitvoering MLT, LT
<b>Budgetcategorie</b>	Maximaal 2

<b>1.3</b>	<b>Duurzame afwikkeling goederenstromen van mainports via Moerdijk naar Brabants achterland (en Noord-Limburg)</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het opzetten van een overlegstructuur t.b.v. afwikkeling goederenstromen vanuit mainports (Oost Brabant als Derde Maasvlakte)</li> <li>- Afspraken maken m.b.t. afwikkeling goederenstromen mainports Rotterdam en Antwerpen naar Brabants achterland met Moerdijk als spil (voor NZ vervoersas Rotterdam-Antwerpen en verbinding naar Midden- en Oost-Brabant (inclusief 'Oost-Brabant als Derde Maasvlakte')</li> <li>- Organiseren van bijeenkomsten met belanghebbenden m.b.t. alle vervoersstromen zowel transitio als regionaal</li> <li>- Combineren met voorstel uit Euregionaal mobiliteitsplan Euregio Rijn-Waal voor verbeteren verbinding tussen Oost-Brabant en Duitsland binnen de Euregio</li> </ul>
<b>Doel</b>	<p>Duurzame afwikkeling goederenstromen van mainports via Moerdijk naar Brabants achterland</p> <p>Opvangen capaciteitsprobleem van mainports, creëren VAL en werkgelegenheid voor Brabant</p>
<b>Type project</b>	Organisatie- en lobbyactiviteit, Beleidsvoorbereiding en aansluitend Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Gemeente Moerdijk, havenbedrijf Rotterdam en Antwerpen, regio's/gemeenten (W, M, NO en ZO Brabant)</i> bedrijfsleven (Brabacon, brancheorganisaties verladers en vervoerders), havenschap Moerdijk, ontwikkelingsmaatschappijen, kamers van koophandel, Rijksoverheid, provincie, Rijn-Schelde Delta, Rijkswaterstaat en MCA.
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen en Aanjagen/stimuleren Coördineren en lobbyen

<b>Tijdpad</b>	Organisatie en beleidsvoorbereiding KT, Uitvoering MLT, LT Verkenning start november 2008, 1e resultaat afspraken februari 2009)
<b>Budgetcategorie</b>	2 (exclusief uitvoering)

<b>1.4</b>	<b>Platform/Taskforce Multimodaal</b>
<b>Omschrijving</b>	- Locaties in Brabant aanwijzen voor logistieke en multimodale mogelijkheden (bestaand en nieuw)
<b>Doel</b>	Uitbreiden multimodaal transport
<b>Type project</b>	Organisatie- en lobbyactiviteit
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>MCA, BOM</i> , provincie, gemeenten, bedrijfsleven (Brabacon, VITO, verladers en vervoerders)
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen (kennis upgraden en delen, coördineren)
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	2

<b>1.5</b>	<b>Financiële stimulering multimodaal transport</b>
<b>Omschrijving</b>	Opzet en indien mogelijk uitvoering van een regeling, gericht op het investeren in infrastructuur (overslagpunten), bereikbaarheid van bedrijventerreinen en concrete uitvoeringsprojecten in multimodaal vervoer.
<b>Doel</b>	Uitbreiden infrastructuur en multimodaal transport en verbeteren bereikbaarheid
<b>Type project</b>	Financieringsinstrument
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie</i> , Rijksoverheid, EU, bedrijfsleven
<b>Rol provincie</b>	Co-Investeren (subsidie verstrekken)
<b>Tijdpad</b>	Opzet KT, uitvoering MLT, LT
<b>Budgetcategorie</b>	3

<b>1.6</b>	<b>Stimuleren/uitbreiden spoorvervoer in en door Brabant</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknopen van bestaande spoorvisies Noord-Brabant om te komen tot eenduidig beeld m.b.t. capaciteit, alternatieve routes, basisnet, Goederenruit Zuid-Nederland e.a.</li> <li>- Robelstudie</li> <li>- Ambitie/strategiebepaling goederenvervoer per spoor binnen Incodeltagebied. Dit betreft netwerkbenadering voor Sloeboog, relatie Brabantroute-Betuweroute en Ijzeren Rijn (en de zuidelijke aftakking Chemelotterrein).</li> <li>- Onderzoek naar wissels, korte ov-inhaalsporen, spoorbogen om binnensteden en koppeling met transferiumlocatie en betere inpassing spoorzones in woonomgevingen</li> <li>- Gelijkvloerse kruisingen op Brabantroute verwijderen</li> <li>- Reactiveren spoorlijnen en logische opstappunten t.b.v. ontsluiting bedrijventerreinen</li> <li>- Individuele bedrijven aansluiten op het spoor</li> </ul>
<b>Doel</b>	Uitbreiden/stimuleren vervoer per spoor
<b>Type project</b>	Beleidsvoorbereiding en Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie</i> , gemeenten, regio's in Zuid-Holland, Brabant, Zeeland en Limburg, Incodelta, rijksoverheid, bedrijfsleven (Brabacon, railoperators, verladers), Railcargo, EVO, KNV
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen (Visie ontwikkeling, coördineren en Kennisdelen)
<b>Tijdpad</b>	Beleidsvoorbereiding KT, Uitvoering MLT, LT
<b>Budgetcategorie</b>	2 + onderdeel lopende trajecten

<b>1.7</b>	<b>Verkennen (en ontwikkelen) buisleidingennet</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Structuurvisie Buis ontwikkelen en daarbij aansluiten bij onderzoek VROM om Brabantse steden te laten aansluiten op het buisleidingennetwerk en mogelijkheden verkennen voor (mede)gebruik buisleidingennetwerk defensie.</li> <li>- implementatie van in 2008 te verschijnen landelijke structuurvisie buisleidingen</li> <li>- Nagaan welke economische kansen en belangen zijn gemoeid met uitbreiding van conventioneel buisleidingentransport in Brabant en welke ruimtelijke reserveringen nodig zijn.</li> <li>- inventarisatie vervoersstromen in Brabant; inventarisatie huidig Brabants beleid; inventarisatie knelpunten</li> </ul>



<b>Type project</b>	Beleidsvoorbereiding
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie</i> , Rijksoverheid, Regio's in Zuid-Holland, Zeeland (Rijn-Schelde Delta), Brabant en Limburg, gemeenten, bedrijfsleven (w.o. buisleidingenstraat)
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen
<b>Tijdpad</b>	KT
<b>Budgetcategorie</b>	2

<b>1.8</b>	<b>Verbeteren concurrentiepositie binnenvaart</b>
<b>Omschrijving</b>	Betere benutting van vaarwegen door in te zetten op: <ul style="list-style-type: none"> <li>- uitvoeren provinciale visie vaarwegen</li> <li>- verdiepen Wilhelminakanaal Laarbeek-Eindhoven</li> <li>- behouden van een rendabele stroom aan kleine schepen (klasse 2) om negatieve modal shift te voorkomen tot vaarwegen bevaarbaar zijn voor klasse 4 (vergelijk Waterslag)</li> <li>- Quick Wins vaarwegen en binnenhavens</li> </ul>
<b>Doel</b>	Verbeteren concurrentiepositie binnenvaart/modal shift
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie, Rijkswaterstaat</i> , gemeenten, bedrijfsleven (brancheorganisaties binnenvaart)
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen, aanjagen/stimuleren en co-investeren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	3 (inclusief quick wins Vaarwegen en Binnenhavens)

<b>1.9</b>	<b>Strategie gericht op mobiliteitseffecten voor bedrijventerreinen</b>
<b>Omschrijving</b>	Strategie ontwikkelen voor bedrijventerreinen, gecombineerd met opstellen van Regionale ontwikkelingsstrategieën voor bedrijventerreinen voor multimodale vervoersmogelijkheden met RO, gericht op: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prioritering o.b.v. multimodaliteit bij herstructurering, planning en realisatie van bedrijventerreinen, rekening houdend met kwaliteit van aanbod bedrijfslocaties in regio's en optimale benutting bestaande locaties.</li> <li>- Herontwikkeling van bedrijventerreinen (en woongebieden) met een toets op mobiliteitseffecten en aandacht voor inbreiding en clustering van activiteiten.</li> <li>- Fonds instellen voor uitgifte en beheer (herstructurering) van natte bedrijventerreinen: het juiste bedrijf op de juiste plaats</li> </ul>

	- Verbeteren wegontsluiting van en tussen multimodale en unimodale terreinen en het oplossen van knelpunten op lokaal niveau.
<b>Doel</b>	Vergroten mogelijkheden bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer
<b>Type project</b>	Beleidsvoorbereiding, Uitvoeringsproject en Financieringsinstrument
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie</i> , regio's, Brabantse Milieu Federatie, SER Brabant, Rijkswaterstaat, ontwikkelingsmaatschappijen, gemeenten en bedrijfsleven (Brabacon en brancheorganisaties van verladers en vervoerders)
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen en co-investeren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT, LT
<b>Budgetcategorie</b>	2 (inclusief reeds lopende trajecten)

<b>1.10</b>	<b>Duurzaam woon-werkverkeer</b>
<b>Omschrijving</b>	Opzetten duurzaam woon-werkverkeer, o.a. bij bedrijventerreinen, door: <ul style="list-style-type: none"> <li>- creëren bewustwording onder personeel</li> <li>- opzetten collectief vervoer</li> <li>- multimodaal OV</li> <li>- transferia op strategische plekken t.b.v. carpoolen en/of overstappen (transferia overdag als parkeerplaats voor personenauto's en 's nachts voor vrachtverkeer) en bv benutten regionaal vliegveld Eindhoven.</li> </ul>
<b>Doel</b>	Realiseren duurzaam woon-werkverkeer om ruimte te scheppen voor goederenvervoer en doorstroming te bevorderen Vergroten mogelijkheden bewust, slim, schoon vervoer
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Brabants bedrijfsleven</i> , provincie, gemeenten
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen, aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	2

## Actielijn 2: Bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer

Het gemotoriseerd autoverkeer, zowel personen- als goederenvervoer, is een belangrijke veroorzaker van luchtverontreiniging, met name stikstofdioxide en fijn stof. Maatregelen om de schadelijke uitstoot te verminderen zijn in de eerste plaats het voorkomen van transport, het stimuleren van schone voertuig-techniek en schone brandstoffen, efficiëntere logistiek en bundeling van met name de dominante goederenstromen in Noord-Brabant. Het gebruik van schone vervoerswijzen is ook noodzakelijk om energiebesparing te bevorderen om zodoende de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen. De projecten uit deze actielijn sluiten aan bij het sectorakkoord 'Duurzaamheid in beweging'. Deze actielijn richt zich ook op het veiligheidsaspect van goederenvervoer waarbij o.a. aandacht bestaat voor het beveiligd parkeren van vrachtwagens en het terugdringen van ladingdiefstal. De overheid speelt bij de projecten uit deze actielijn een belangrijke rol in het stimuleren van en het scheppen van voorwaarden m.b.t. duurzaam goederentransport. Deze actielijn bevat de volgende projecten:

<ul style="list-style-type: none"><li>- Samenwerking tussen verladers en vervoerders via sectorspecifieke aanpak</li><li>- Clustervorming agro/tuinbouw/food- bedrijven</li><li>- Meerjarenprogramma Regionale Samenwerkingsagenda Stedelijke Distributie</li><li>- Aandacht voor en stimuleren van logistieke efficiency</li><li>- Creëren voldoende en veilige rustplaatsen langs (vaar)wegen en op bedrijventerreinen, in balans</li></ul>
---

<b>2.1</b>	<b>Samenwerking tussen verladers en vervoerders via sectorspecifieke aanpak</b>
<b>Omschrijving</b>	Samenwerking tussen verladers en vervoerders (horizontaal tussen 'concurrenten' en verticaal in de keten), d.m.v.: <ul style="list-style-type: none"><li>- Sectorspecifieke aanpak in bouwmaterialenvervoer (gericht op reductie lege kilometers en vergroten beladingsgraad), bijvoorbeeld door het creëren van collectiepunten (bouwtransferia).</li><li>- Onderzoek naar containerisatie agroproducten en bouwmaterialen (Unit Logistiek/Veilige box)</li><li>- Kennisverspreiding over logistieke optimalisatie aan MKB via brancheorganisaties stimuleren</li><li>- 'Barrièreloket': forum als kennismakelaar bij innovatieve ideeën</li><li>- Clustervorming van bedrijven d.m.v. zoveel mogelijk gesloten ketens (vb. delen warehouses SCA/Hero)</li><li>- Collectief goederenvervoermanagement (parkmanagement)</li><li>- Verdeling van lusten en lasten (model financiële verdeling van kosten en baten bij samenwerking).</li></ul>
<b>Doel</b>	Vergroten mogelijkheden bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer in de drie dominante Brabantse sectoren
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject en organisatie- en lobbyproject

<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>BOM, Brancheorganisatie(s)</i> , bedrijfsleven (verladers en vervoerders), Brabantse Milieu Federatie, provincie, Landelijk Programmabureau Duurzame Logistiek.
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	3

<b>2.2</b>	<b>Clustervorming agro/tuinbouw/food bedrijven</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Goederenstroom van een tuinbouwgebied in beeld brengen tbv bundeling transport AGRO-producten</li> <li>- Strategische locatiekeuze en agro/tuinbouw/food gerelateerde bedrijven die elkaar faciliteren in clusters situeren om bewuste en duurzame ontwikkeling te realiseren. Concrete voorbeelden kunnen zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Clustervorming agro-gerelateerde productstromen specifiek in Oost-Brabant</li> <li>- Collectiepunten boomkwekerijen in Midden-Brabant (Boomteelt Logistiek)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Doel</b>	Vergroten mogelijkheden bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer in agro-sector
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Bedrijfsleven (agro/tuinbouw en foodbedrijven)</i> , ZLTO, Brabantse Milieu Federatie, ontwikkelingsmaatschappijen, provincie, gemeenten
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen, aanjagen/stimuleren, coördineren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT, LT
<b>Budgetcategorie</b>	pm

<b>2.3</b>	<b>Meerjarenprogramma Regionale Samenwerkingsagenda Stedelijke Distributie</b>
<b>Omschrijving</b>	Mogelijke projecten van Meerjarenprogramma: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadsdistributieservicepunten</li> <li>- Dagrand en nachtdistributie (i.c.m. PIEK materieel)</li> <li>- Inzet van zuinige transportmiddelen (elektrische voertuigen)</li> <li>- Regionale optimalisatie venstertijden</li> <li>- Inzet LZV's/eco-combi's</li> <li>- Kennisdeling innovatieve logistieke concepten</li> <li>- Logistieke routes, bevoorradingsprofiel</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vergroten van de bezettingsgraad van voertuigen, bundeling stromen</li> <li>- Dynamisch verkeersmanagement en toevergroen</li> </ul>
<b>Doel</b>	Verbeteren leefbaarheid (lucht-, geur- en geluidskwaliteit, veiligheid, woon-, werk- en winkelklimaat, ruimtelijke inpassing), verbeteren bereikbaarheid en verminderen logistieke kosten (bedrijfsleven).
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Provincie</i> , branche- en belangenverenigingen (vervoeders, verladers, detailhandel), Brabantse Milieu Federatie, ontwikkelingsmaatschappijen, kennisinstellingen en gemeenten. (NB. Voor de projecten binnen het meerjarenprogramma zijn verschillende partijen trekker).
<b>Rol provincie</b>	Initiëren, coördineren en stimuleren van maatregelen en samenwerkingsprocessen op provinciaal niveau; Fungeren als kennisbank; Bieden van ondersteuning (faciliteren en co-financiering).
<b>Tijdpad</b>	KT
<b>Budgetcategorie</b>	3

<b>2.4</b>	<b>Aandacht voor en stimuleren van logistieke efficiency</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Duurzaam inkopen van logistieke diensten</li> <li>- Regionaal produceren en consumeren</li> <li>- Stimuleren netwerk van biodiesel/vloeibaar aardgasstations in Brabant</li> <li>- Vervoersmanagement op bedrijventerreinen</li> </ul>
<b>Doel</b>	Vergroten mogelijkheden bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Verladers en vervoeders</i> , brancheorganisaties EVO, TLN en KNV, <i>ontwikkelingsmaatschappijen</i> , provincie en gemeenten
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen, aanjagen/stimuleren en co-investeren (subsidie)
<b>Tijdpad</b>	KT
<b>Budgetcategorie</b>	2

<b>2.5</b>	<b>Creëren voldoende en veilige rustplaatsen langs (vaar)wegen en op bedrijventerreinen</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creëren voldoende en veilige rust – of verzorgingsplaatsen langs (vaar)wegen en snelwegen.</li> <li>- Creëren voldoende en veilige rustplaatsen op bedrijventerreinen met aandacht voor dubbel ruimtegebruik: overdag parkeerterrein t.b.v. bedrijventerrein, 's nachts veilige truckstop voor vrachtwagens.</li> <li>- Beveiligd parkeerterrein met ondersteunende functies op het Kempisch Bedrijven Park/A 67</li> </ul>
<b>Doel</b>	Creëren voldoende en veilige rustplaatsen t.b.v. vergroten veiligheid goederenvervoer
<b>Type project</b>	Beleidsvoorbereiding en Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	Rijkswaterstaat (vaar- en snelwegen), gemeenten (bedrijventerreinen), provincie en bedrijfsleven (o.a. EVO, KNV en <i>TLM</i> ), Havenbedrijf Rotterdam, RPC Oost Brabant; pps van Kempisch Bedrijven Park ( <i>KBP</i> ) en Kempisch Logistiek Centrum ( <i>KLC</i> ) e.a..
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	1 (excl. Rijksbijdrage)

### Actielijn 3: Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie

Specifieke kennis ten aanzien van duurzame logistiek en milieuvriendelijke technieken kan de Brabantse kenniseconomie versterken. Innovatieve oplossingen vereisen samenwerking tussen bedrijfsleven en kennisinstellingen en tussen bedrijven onderling. Daarnaast kan het breder bekend maken van de bestaande kennis, bij zowel grote als kleinere ondernemers, ook bewustwording creëren en vernieuwende concepten opleveren. Om te komen tot efficiënt/slim, schoon en veilig goederenvervoer zal ook het imago van de sector moeten verbeteren, zodat meer mensen in de logistiek aan de slag gaan. Kennisinstellingen en bedrijfsleven spelen hierbij een cruciale rol. Deze actielijn bevat de volgende projecten:

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instroom logistieke opleidingen vergroten</li> <li>- Planning en optimalisatie: Onderzoek naar beslismechanismes bij goederenvervoer</li> <li>- Bundeling logistieke innovatie en kennis in Brabant (Logistiek Innovatie en Kenniscentrum)</li> <li>- Brabant als grootschalig testlaboratorium</li> <li>- Kompas voor duurzaam goederenvervoer</li> <li>- Infrastructuur van de toekomst (2030)</li> </ul>
--

<b>3.1</b>	<b>Instroom logistieke opleidingen vergroten</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren imago van opleidingen in logistieke sector en vergroten studentenaantal op logistieke opleidingen in Brabant (in concurrentie met andere logistieke opleidingen) Niet uitsluitend op HBO en WO niveau maar ook bij de regionale opleidingscentra (ROC's).</li> <li>- Het bedrijfsleven betreft meer studenten bij onderzoeksopdrachten en genereert stageplaatsen.</li> <li>- Promotie spooropleiding</li> </ul>
<b>Doel</b>	Vergroten studentenaantal op logistieke opleidingen in Brabant
<b>Type project</b>	Organisatie- en Lobbyproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Kennisinstellingen (TuE, NHTV, Fontys en ROC's), provincie, rijksoverheid (aansluiting bij landelijke campagne Nederland=Logistiek, Connekt) en bedrijfsleven (voorbeeldbedrijven, brancheverenigingen, ontwikkelingsmaatschappijen en Kamers van Koophandel).</i>
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	2

<b>3.2</b>	<b>Planning en optimalisatie: Onderzoek naar beslismechanismes bij goederenvervoer</b>
<b>Omschrijving</b>	<p>(Wetenschappelijk) onderzoek naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Omslagpunt bij inzet multimodaal vervoer (modale shift en mental shift)</li> <li>- Gebruik modellen voor koppeling transport en warehousing bij planning en optimalisatie</li> <li>- Concretisering van de invulling van de 3P's binnen het bedrijfsleven</li> <li>- Optimale kosten versus Carbon Footprint. Carbonfootprint-label als bewustwordings- en profileringsinstrument ontwikkelen en promoten.</li> <li>- Monetariseren (prijskaartje ophangen) van reductie in groei, verschuiving transportaanbod in de tijd (bijvoorbeeld: verbreden openingstijden logistieke dienstverleners (terminals) en verladers; tariefverschil afhankelijk van aanbodmoment), beschikbare arbeidskrachten (binnen straal 25 km; loonkosten bij spreiding over etmaal).</li> <li>- Planningssystemen arbeid m.b.t. beschikbaarheid arbeidskrachten binnen 25 km van bedrijf (terrein)</li> </ul>
<b>Doel</b>	Vergroten, uitwisselen en upgraden van kennis en innovatie en wetenschappelijk onderzoek praktisch toepasbaar maken voor het MKB bedrijfsleven.
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Trekker en betrokken partijen</b>	<i>Kennisinstituten</i> (o.a. TuE, NHTV en Fontys, o.a. binnen het initiatief Vitale Logistiek) en bedrijfsleven (o.a. via Kamers van Koophandel).
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	pm

<b>3.3</b>	<b>Bundeling logistieke innovatie en kennis in Brabant</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In lijn met voorstellen Commissie van Laarhoven opzetten Logistiek Innovatie en Kenniscentrum (Supply Chain Campus) in Brabant als ambitie, gericht op bundeling en kennisdeling tussen hogescholen/ universiteiten, tussen kennisinstituten en bedrijfsleven, met uitzendorganisaties en met omliggende (internationale) regio's</li> <li>- Leerstoel goederenvervoer als schakel vanuit universiteiten</li> <li>- Uitbouwen Supply chain Management</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creëer Centres of Excellence voor o.a. Europese douane afhandeling en betalingsverkeer in Brabant en aanverwante praktische thema's t.a.v. Supply Chains</li> <li>- Promoten opleiding en behouden van middenkader (top-bachelors)</li> <li>- “De geïnformeerde vervoerder”: het verbeteren van achterlandverbindingen via SupplyChain-benadering, CO2-emissies i.r.t. routeplanning, transportplanning door lading met “TomTom-achtige-ICT”</li> </ul>
<b>Doel</b>	Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie Verbeteren imago logistieke sector (o.a. door SC-Campus en internationale uitstraling) Vergroten instroom studenten
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Betrokken partijen</b>	Kennisinstituten (NHTV), bedrijfsleven (branchevereniging EVO, voorbeeldbedrijven als Hero en Bavaria), BOM, REWIN, provincie, SER Brabant, rijksoverheid
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren, lobbyen
<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	3

<b>3.4</b>	<b>Brabant als grootschalig testlaboratorium</b>
<b>Omschrijving</b>	De snelweg tussen Eindhoven en Helmond, gelegen tussen twee onderwijsinstituten (TuE, Automotive Campus), kan gebruikt worden als grootschalig testlaboratorium (pilot) voor bijvoorbeeld de inzet van ICT oplossingen in voertuigen om de veiligheid van wegtransport te vergroten en de milieudruk te verminderen en het aantrekken van kennisontwikkeling. Acties gericht op het voorkomen van ongevallen met vrachtverkeer (lane warning systems, E-horizon). Dit project past daarom ook binnen actielijn 2.
<b>Doel</b>	Vergroten veiligheid en efficiency wegtransport
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Betrokken partijen</b>	<i>Kennisinstituten</i> (TuE), bedrijfsleven, provincie, rijksoverheid, Rijkswaterstaat
<b>Rol provincie</b>	Aanjagen/stimuleren en co-investeren

<b>Tijdpad</b>	KT, MLT
<b>Budgetcategorie</b>	pm

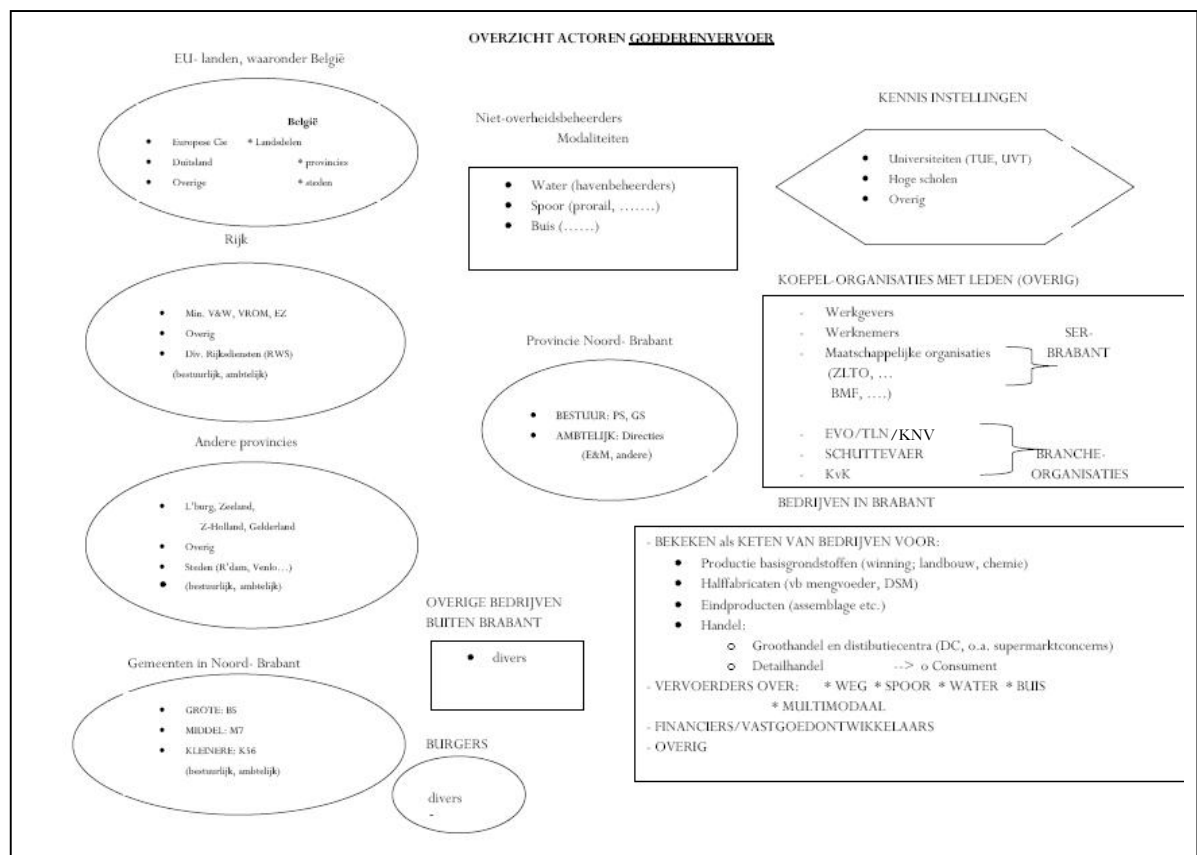
<b>3.5</b>	<b>Kompas voor duurzamer goederenvervoer</b>
<b>Omschrijving</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Het ontwikkelen van een 'kompas voor duurzamer goederenvervoer (in/door Brabant), gericht op samenwerking met kennisinstellingen en relevante belangenorganisaties. Drie focusgebieden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- stedelijke bevoorrading,</li> <li>- business to business</li> <li>- transitoverkeer</li> </ul> </li> <li>- Duurzaamheidsmaatregelen: Het carbonfootprint-label als bewustwordings- en profileringsinstrument ontwikkelen en promoten.</li> </ul>
<b>Doel</b>	Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie
<b>Type project</b>	Uitvoeringsproject
<b>Betrokken partijen</b>	<i>Brabantse milieufederatie</i> , aansluitend bij lopende projecten (Green Label) van EVO, TLN en KNV, Landelijk Programmabureau Duurzame Logistiek, Provincie, kennisinstellingen (o.a. TELOS), ontwikkelingsmaatschappijen en bedrijfsleven (enkele concrete bedrijven hebben interesse in de toepassing van duurzaamheidsmaatregelen).
<b>Rol provincie</b>	Voorwaarden scheppen
<b>Tijdpad</b>	KT
<b>Budgetcategorie</b>	1

<b>3.6</b>	<b>Infrastructuur van de toekomst (2030)</b>
<b>Omschrijving</b>	<p>De goederenstromen naar en door Brabant gaan exponentieel toenemen. Het doorrekenen van cijfers leidt één conclusie: een onhaalbare opgave, althans vanuit het perspectief van bestaande structuren en technieken. Goederenstromen zullen aanzienlijk slimmer gekanaliseerd moeten worden. Zeker indien de wereldhandel als drijvende kracht achter deze groei zich in dezelfde snelheid blijft doorzetten. Echter, door security-maatregelen, meer aandacht voor en het kapitaliseren van externe effecten van goederenvervoer, toenemende transportkosten en clustervorming zou ook een periode of tendens van regionalisering kunnen aanbreken. De SER ontwikkelt een out-of-the-box visie en betreft daarbij de kennis en inventiviteit uit het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en trendwatchers. Vragen kunnen zijn: Welke scenario's in groei van goederenvervoer en tempering van deze groei zijn denkbaar? Wat is de unieke infrastructuur van de toekomst? Welke consequenties heeft dit voor de huidige besluitvorming op beleidsterreinen als economie, milieu en de ruimtelijke ontwikkeling?</p>
<b>Doel</b>	<p>Besluitvorming voor de korte en middellange termijn nadrukkelijker verbinden aan de urgenties voor de langere termijn.</p>
<b>Type project</b>	Strategisch project
<b>Betrokken partijen</b>	<i>SER-Brabant</i> , bedrijfsleven en kennisinstellingen
<b>Rol provincie</b>	PM
<b>Tijdpad</b>	KT/MLT/LT
<b>Budgetcategorie</b>	1

## 4 Bijlagen

### Bijlage 1 Overzicht actoren

Op Europees niveau wordt ingezet op de permanente dialoog tussen overheid, bedrijven en burgers. Ook in het Brabantse bestuursakkoord en specifiek de uitwerking van het programma Bereikbaar Brabant wordt ingezet op dialoog tussen deze partijen onder de noemer “van government naar governance”. De volgende partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van deze visie: Rijksoverheid en lokale overheden, (B5-gemeenten en andere middelgrote en kleine gemeenten), het (inter)nationale en Brabantse bedrijfsleven, brancheorganisaties EVO, TLN, KNV, kennisinstellingen (Universiteit Eindhoven, HBO-instellingen) en overige belangenorganisaties, zoals de Brabantse Milieu Federatie. Representanten uit deze partijen zijn als stuurgroepleden en adviseurs bij het proces betrokken en anderen namen deel aan speerpuntsessies.



Figuur: Overzicht actoren goederenvervoer Noord-Brabant

## **Bijlage 2 Dominante vervoersstromen Noord-Brabant**

### **Dominante sectoren via weg, water en spoor**

Het wegverkeer in, naar, van en door Noord-Brabant vervoert hoofdzakelijk agro-gerelateerde producten bestaande uit voedingsproducten en veevoeder (91 miljoen ton per jaar) en landbouwproducten en levende dieren (64 miljoen ton per jaar). Daarnaast neemt de stroom ruwe mineralen en bouwmaterialen (78 miljoen ton per jaar) een belangrijke plaats in.

De grootste goederenstroom die jaarlijks per schip in, naar, van en door Noord-Brabant wordt vervoerd bestaat uit bouwmaterialen (46 miljoen ton). Het jaarlijks aantal vervoerde tonnen aardolie en aardolieproducten per schip bedraagt 28 miljoen. Chemische producten (20,5 miljoen ton) worden ook hoofdzakelijk per schip vervoerd.

De goederenstroom via het spoor in, naar, van en door Noord-Brabant bestaat grotendeels uit erts en metaal(residuen) (23,4 miljoen per jaar), vaste minerale brandstoffen (17,3 miljoen ton per jaar) en chemische producten (9,1 miljoen ton per jaar).

### **Agro- en foodsector**

Het transport van, naar en door Nederland is voor de Nederlandse agrosector van groot belang, één op de drie goederenstromen van, naar en door Nederland is agrogerelateerd. Vanuit de toenemende zorg en aandacht voor het milieu vindt momenteel een transformatie plaats naar een agro- en foodsector die duurzaam is wat betreft productie en transport; een sector die internationaal kan concurreren en maatschappelijk wordt gewaardeerd. Dit zal in de komende decennia leiden tot veranderingen die diep ingrijpen in de positie en logistieke structuur van de sector.

### **Chemie sector**

De chemische industrie levert van oudsher een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie: Ook in termen van toegevoegde waarde, ruimtegebruik en werkgelegenheid is de chemie een 'topper'. De chemische sector is één van de sterkste industriële pijlers van de Rotterdamse havenregio. De chemische sector vormt een zeer gevarieerde bedrijfstak, zowel door de gebruikte grondstoffen (feedstocks) als door de grote hoeveelheid producten die worden gefabriceerd. Intermodaal vervoer staat volop in de belangstelling van chemieproducenten. Belangrijke drijfveren voor chemiebedrijven om intermodaal te transporteren zijn onder meer de toegenomen congestie over de weg, de veiligheid van transport (verlaging risico) en de milieuvriendelijkheid.

**Bouwsector**

De belangrijkste sectoren die producten leveren aan de bouw zijn de hout-, bouwmaterialen- en metaalproductenindustrie (stukgoed) en de zand-, grind- en kleiwinningsindustrie (bulkgoederen). Bij het transport van bulkgoederen is een vergroting zichtbaar in de transportafstanden tussen winlocaties en afnemers, omdat winlocaties in de omgeving uitgeput raken. De modaliteit binnenvaart is dominant in het vervoer van genoemde bulkgoederen. Specifiek hierbij ook is de toename van de invaart van zeezand naar bouwlocaties in Noord-Brabant. In het transport van stukgoed (halffabrikaten en eindproducten) is de binnenvaart niet sterk vertegenwoordigd en is nog altijd het wegtransport dominant.

## **Bijlage 3   Belangrijkste beleidsuitgangspunten**

### **Europees beleid**

Binnen Europees beleid is een *permanente dialoog* cruciaal en toekomstige vervoersmaatregelen zullen moeten worden genomen op basis van een brede dialoog met alle betrokken partijen. Zoals hierboven reeds beschreven is de toename van het goederenvervoer enerzijds bevorderlijk voor de economie, anderzijds kan het negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en het milieu. *Duurzame mobiliteit* staat centraal en is gericht op het bevorderen van spoorvervoer en scheepvaart, het stimuleren van efficiënter en milieuvriendelijker gebruik van het wegvervoer en de luchtvaart. *Co-mobiliteit* heeft betrekking op het optimaal gebruik van alle verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan binnen een transportketen, om een sterke mobiliteit en bescherming van het milieu te bewerkstelligen.

### **Nationaal beleid**

Het nationale beleid rond de thema's mobiliteit, infrastructuur en bereikbaarheid van economische centra is nauw verweven met de economische agenda van Nederland. In de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Nota Picken in de Delta wordt een koppeling gemaakt tussen ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteit met de ambitie om van Nederland een concurrerende economie te maken in een sterk Europa.

In de landelijke markt- en capaciteitsanalyses (LMCA's) wordt de te verwachte groei in automobilititeit tot 2020 voor het wegverkeer bevestigd. Om deze reden is het van belang om het reeds ingestelde maatregelenpakket van bouwen, benutten en beprijzen door te zetten. Het gaat hierbij om uitbreiding van infrastructuur, met name ter hoogte van knelpunten, het invoeren van tol en kilometerprijzen en het maximaal benutten van bestaande wegen.

Als deeltwerking van de Nota Mobiliteit heeft het kabinet in 2006 een beleidsbrief 'Logistiek en Supply Chains' aan de Tweede Kamer gezonden. De beleidsbrief bouwt voort op de Nota Mobiliteit, maar geeft tegelijk aan dat er meer nodig is om de Nederlandse economie gezond te houden. In de brief wordt gesteld dat meer rendement moet worden gehaald uit de logistieke sector om de toenemende buitenlandse concurrentie het hoofd te bieden. Het (logistieke) bedrijfsleven moet het maatschappelijk rendement van het goederenvervoer verhogen door nieuwe aanvullende diensten te ontwikkelen in de vorm van Supply Chain Management (SCM).

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Incodelta (KGI) heeft tot doel de huidige kwaliteit van de ontsluiting en de bereikbaarheid van Zuid-Nederland voor het goederenvervoer voor weg, water en spoor te verbeteren. Voor de provincie Noord-Brabant zijn de volgende elementen van belang:

Voor het goederenvervoer over de weg is het noodzakelijk dat de transitio-as A4 wordt gerealiseerd, alsmede verschillende bedrijfsontsluitingen worden verbeterd. Het realiseren van de Goederenruit Zuid-Nederland is van belang voor het goederenvervoer per spoor. De Goederenruit bestaat uit de Betuweroute, de spoorverbinding Rotterdam-België (met de RoBellijn als nieuwe dedicated goederenspoor en inclusief de Sloeboom), de IJzeren Rijn en de zuidtak van de Betuweroute.

Op deze wijze is duurzaam faciliteren van het doorgaande spoorvervoer uit de havens naar het achterland mogelijk. Daarnaast biedt deze ruit ook mogelijkheden om overslagpunten te optimaliseren (denk aan Moerdijk (aan RoBel) en Venlo (via IJzeren Rijn)). De vervoersruimte die ontstaat binnen deze ruit biedt mogelijkheden voor personen-en goederenvervoer met een bestemming in Zuid-Nederland (o.a. Tilburg, Eindhoven, Oss). Ook de aansluiting met Chemelot richting Maastricht is van belang. Vele partijen, waaronder West-Brabant, provincie en overige Brabantstadpartners, de provincies Zeeland en Zuid-Holland maken zich daarom sterk voor deze ruit.

Een opwaardering van het Brabantse kanalenstelsel is ook een belangrijk uitgangspunt in het KGI. De binnenvaart is van oudsher een belangrijke vervoersmodaliteit in de provincie Noord-Brabant. Het Brabantse kanalenstelsel is op onderdelen sterk verouderd en moet worden gemoderniseerd om alle economische kerngebieden een volwaardige ontsluiting te bieden. Goederenvervoer over water kan immers de congestie op de weg en het spoor verminderen, is duurzamer en minder risicovol. In het huidige bestuursakkoord van de provincie Noord-Brabant is ook specifiek aandacht besteed aan de goederenruit Zuid-Nederland en de optimalisering van het Brabantse vaarwegenstelsel.

Vanuit het ministerie van Economische Zaken wordt herstructurering van bedrijventerreinen ondersteund middels de Topper-regeling. Deze regeling richt zich op terreinen met een maximale meerwaarde voor de Nederlandse economie: de zogeheten Topprojecten. In Brabant zijn 11 van de 49 Topprojecten aangewezen, verdeeld over negen gemeenten. De Brabantse Topprojecten zijn:

- Breda: Krogten/Emer-Hintelaken
- Eindhoven: De Hurk/Ekkersrijt/De Kade
- Etten-Leur: Vosdonk
- Helmond: Hoogeind
- 's-Hertogenbosch: Rietvelden-Vutter/Ertveld, Kloosterstraat
- Moerdijk: Moerdijkse Hoek
- Roosendaal: Borchwerf, Majoppeveld
- Tilburg: Loven/Kanaalzone/Kraaiven
- Waalwijk: Haven Waalwijk

### **Provinciaal beleid**

De pijler 'Bereikbaar Brabant' van het Provinciaal Bestuursakkoord 2007-2011 heeft tot doel het behouden van een vitale economie door het bereikbaar houden van de Brabantse steden en bedrijventerreinen, het bieden van duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat en het opheffen van bereikbaarheidsknelpunten. Hiertoe worden de volgende drie thema's genoemd:

- 1 Bereikbaarheid in ruimtelijk perspectief;
- 2 Het juiste voertuig op het juiste moment;
- 3 Van government naar governance.

Het eerste thema heeft betrekking op de integratie van bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling als een van de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsopgave. Specifiek voor het goederenvervoer wordt bij het tweede thema gezocht naar het meest



passende vervoerssysteem en veiligheid rondom de infrastructuur, het verbeteren van overslagpunten en het beter benutten van bestaande mogelijkheden van het vervoer over water (co-mobiliteit). Het uiteindelijke doel is het creëren van duurzame bereikbaarheid, door het stimuleren van milieuvriendelijker, veiliger en zuiniger vervoermiddelen, zodat de provincie Noord-Brabant aantrekkelijk blijft voor bestaande en nieuw te vestigen bedrijven. Zoals het derde thema aangeeft is een grotere betrokkenheid van bedrijfsleven en kennisinstellingen en een integrale samenwerking bij de aanpak van bereikbaarheidsknelpunten noodzakelijk om te komen tot innovatieve oplossingen.

De afgelopen jaren zijn diverse beleidsdocumenten opgesteld gericht op de Brabantse vaarwegen en het spoorvervoer in Noord-Brabant. Daarnaast zijn ook in de aanverwante beleidsterreinen, zoals milieu en economie, documenten verschenen waarbij infrastructuur, vervoer en bereikbaarheid een belangrijk onderdeel vormen.

### **Regionaal beleid**

Het beleid op regionaal niveau kenmerkt zich door samenwerking tussen overheden onderling en overheid en bedrijfsleven. Ten eerste vindt regionale samenwerking plaats op het gebied van mobiliteitsbeleid tussen zes regio's volgens de gebiedsgerichte aanpak. (GGA-regio's).

Daarnaast vormen vijf grote Brabantse gemeenten Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg samen een stedelijke netwerk onder de naam BrabantStad. Doel van de netwerksamenwerking is de regio Noord-Brabant op de kaart te zetten als toonaangevende kennis- en innovatieregio en het scheppen van voorwaarden voor een vestigingsklimaat met internationale allure. Sinds een aantal jaren vindt actieve samenwerking plaats tussen de vijf grote Brabantse steden op het gebied van economie, milieubeleid en verkeer en vervoer. Sinds 2005 wordt in B5-verband ook gezamenlijk uitvoering gegeven aan maatregelen op het gebied van stedelijke distributie, efficiënte bevoorrading en de invoering van milieuzones.

Bedrijfsleven en overheid in de regio Midden-Brabant hebben bijvoorbeeld in 2007 samengewerkt aan het Masterplan voor de ontwikkeling van de havens van Waalwijk, Dongen, Oosterhout en Tilburg. Deze samenwerking heeft tot doel de regio Midden-Brabant sterker te positioneren en een impuls te geven aan méér vervoer over water en spoor.

Door de toenemende grensoverschrijdende economische relaties groeit ook het goederenvervoer in grensoverschrijdende regio's. De mobiliteitsplannen voor deze regio's richten zich op het verbeteren van verkeers- en vervoersknelpunten en het bevorderen van de interregionale samenwerking.

### **Lokaal beleid**

Als onderdeel van de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit, heeft een groot aantal gemeenten in de provincie Noord-Brabant de laatste jaren vernieuwde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP's) vastgesteld. De GVVP's zijn met name lokaal gericht. Het uitgangspunt is om de GVVP's meer te laten aansluiten aan bij het regionale en landelijke beleid gericht op het terugdringen van de automobiliteit door maatregelen in te zetten als het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen, doelgroepenbeleid en selectieve ontwikkeling van het hoofdwegenet. Het streefbeeld moet zijn om het thema (multimodaal) goederenvervoer op de gemeentelijke agenda te plaatsen.

## Bijlage 4 Projectenlijst uitvoeringsagenda

<b>Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar</b>
- Uitbouwen capaciteit multimodaal vervoersnetwerk
- Samenwerking tussen Brabantse havens
- Duurzame afwikkeling goederenstromen van mainports via Moerdijk naar Brabants achterland
- Platform/Taskforce Multimodaal
- Financiële stimulering multimodaal transport
- Stimuleren/uitbreiden spoorvervoer in en door Brabant
- Verkennen (en ontwikkelen) buisleidingennet
- Verbeteren concurrentiepositie binnenvaart
- Strategie gericht op mobiliteitseffecten voor bedrijventerreinen
- Duurzaam woon-werkverkeer

<b>Bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer</b>
- Samenwerking tussen verladers en vervoerders via sectorspecifieke aanpak
- Clustervorming agro/tuinbouw/food- bedrijven
- Meerjarenprogramma Regionale Samenwerkingsagenda Stedelijke Distributie
- Aandacht voor en stimuleren van logistieke efficiency
- Creëren voldoende en veilige rustplaatsen langs (vaar)wegen en op bedrijventerreinen, in balans

<b>Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie</b>
- Instroom logistieke opleidingen vergroten
- Planning en optimalisatie: Onderzoek naar beslismechanismes bij goederenvervoer
- Bundeling logistieke innovatie en kennis in Brabant (Logistiek Innovatie en Kenniscentrum)
- Brabant als grootschalig testlaboratorium
- Kompas voor duurzaam goederenvervoer
- Infrastructuur van de toekomst (2030)