

Visie duurzaam goederenvervoer

Keuzenotitie (nr 2237904) tbv Statencommissie Economie van 26 september 2018.

Aanleiding

Op 20 maart 2018 hebben Provinciale Staten met algemene stemmen de volgende motie aangenomen:

‘Constaterende dat er geen visie is op duurzaam goederenvervoer in Flevoland en het college, ondanks het advies van Rijkswaterstaat Midden Nederland, geen visie duurzaam goederenvervoer Flevoland zal gaan opstellen.

Overwegende dat het college deze periode zich focust op het buitenwater. Voor de binnenvaart op de provinciale wateren wordt in het ontwerpprogramma echter uitgegaan van de huidige capaciteit van het netwerk. Er moet opgemerkt worden dat vanuit duurzaamheidsoogpunt ook de binnenvaart bijdraagt aan de penetratiegraad van goederenvervoer over water. Indien een fijnmazig vaarwegennet ontbreekt, zal er vaker en langer gebruik gemaakt moeten worden van wegtransport om de eindbestemming te bereiken. Daarom pleit Rijkswaterstaat ervoor dat eventuele optimalisaties van de provinciale vaarwegen, als overweging wordt meegenomen in de visie op duurzaam goederenvervoer in Flevoland.

Dragen het college op om een visie op duurzaam goederenvervoer in Flevoland op te gaan stellen, met daarin een rol voor de binnenvaart en deze visie vóór 1 januari 2019 ter vaststelling aan Provinciale Staten voor te leggen’.

Op 27 juni 2018 is met de agendacommissie van de Statencommissie Economie de volgende planning afgesproken:

1. Cie Economie van 5 september 2018: beeldvormend.
2. Cie Economie van 26 september 2018: oordeelsvormend, keuzenotitie
3. Cie Economie van januari 2019: voorleggen concept-visie
4. PS: uiterlijk in februari 2019: vaststellen van de visie

De visie wordt in afstemming met de belangrijkste stakeholders opgesteld.

Beeldvormende vergadering Statencommissie Economie op 5 september 2018

Tijdens de vergadering van de Statencommissie Economie van 5 september 2018 is u een beeld geschetst van:

- de wijze waarop goederenvervoer in Flevoland plaatsvindt en zich naar verwachting zal ontwikkelen, uitgesplitst naar modaliteit,
- hoe duurzaam dit vervoer plaatsvindt en
- aan welke knoppen de provincie in samenwerking met andere partners kan draaien om het goederenvervoer duurzamer te maken.

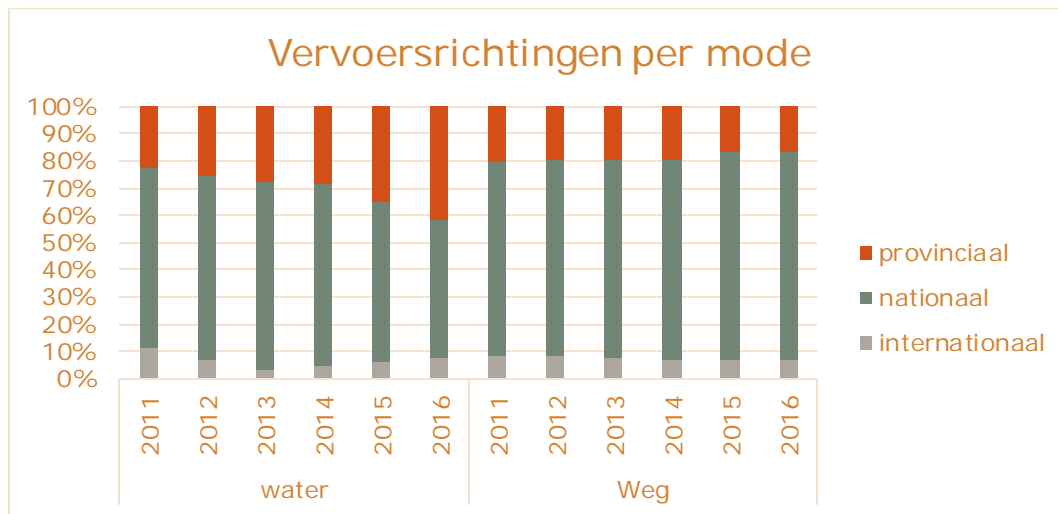
Er waren een aantal vragen, over de interpretatie van de goederenvervoercijfers en een vraag of de binnenvaart wel voldoende aandacht kreeg. Daarnaast een vraag over de relatie tussen Flevokust en de binnenvaart. Verder waren er vragen over het vervolgproces. Hieronder wordt op deze vragen ingegaan.

Cijfers.

Getracht is een zo objectief mogelijk beeld te geven van de verdeling van de goederenstromen van en naar Flevoland uitgesplitst naar de wijze van vervoer en ook van de te verwachten vervoerstromen. Het gaat daarbij steeds om drie categorieën:

- a. vervoer met afkomst en bestemming Flevoland (provinciaal);
- b. nationaal verkeer met afkomst of bestemming Flevoland (gaat dus over grens van Flevoland heen);
- c. internationaal verkeer met afkomst of bestemming Flevoland.

Voor goederenvervoer over de weg gaat het in 2016 om respectievelijk 17, 76 en 7% en voor binnenvaart om respectievelijk 60, 23 en 7%. Voor rail- en luchtvracht zijn er geen herkomsten of bestemmingen in Flevoland (zie onderstaande figuur).



Zowel voor de binnenvaart als het vervoer over de weg wordt een stijging van het goederenvervoer verwacht. Dit op basis van een model met een hoog en laag economisch groei scenario en een prognose van de bevolkingsgroei. Deze groei wordt vervolgens toegedeeld aan wegvervoer en binnenvaart. De verwachting is dat door het verdwijnen van kleinere schepen de vaarten (klasse 1, max 300 ton) van de Noordoostpolder rond 2025 niet meer bevaren zullen worden. Groei van binnenvaart zal verder in het vaargebied Flevopolder (klasse 2, max 600 ton) plaatsvinden. De kansen van combinatie van binnenvaart binnen de dijken van Flevoland en overslag via Flevokust zullen in de visie nader onderzocht worden. Flevokust is niet 'van binnenuit' bereikbaar voor de binnenvaart, maar wel buitenom over het IJsselmeer. Voor de goederenoverslag van Flevokust zijn aparte prognoses gemaakt. Deze zijn van een meer gedetailleerd niveau dan de meer globale prognoses voor Flevoland als geheel, waarin het effect van Flevokust niet is meegenomen. Tijdens de vergadering van 26 september a.s. wordt dieper ingegaan op de relatie tussen beide prognoses.

Over de stand van zaken en de ontwikkeling van de duurzaamheid van zowel binnenvaart als vervoer per weg is een beeld geschetst. Met name wat betreft de ontwikkeling is er onzekerheid over het tempo, maar wel is duidelijk dat beide vormen van vervoer worden gedwongen om minder energie te verbruiken en minder emissies, met name CO₂, te veroorzaken.

Vervolgproces.

Uw reacties op deze keuzenotitie worden meegenomen in het vervolgproces, waarin ook met 'stakeholders' wordt gesproken, bedrijfsleven (verladers en vervoerders en hun organisaties), overheden en kennisinstellingen. Op 25 oktober vindt een stakeholders bijeenkomst plaats, waarvoor u ook een uitnodiging ontvangt. In januari wordt vervolgens de concept-visie aan u voorgelegd en deze wordt dan vervolgens in februari door Provinciale Staten vastgesteld.

Keuzes

Er zijn verschillende keuzes te maken wat betreft de inhoud van de visie. Hierna wordt een aantal keuzes voorgelegd. De Statencommissie wordt gevraagd haar mening te geven over deze keuzes, zodat deze verwerkt kunnen worden in het verdere proces van invulling van de visie.

Breedte van de visie.

Goederenvervoer van en naar Flevoland vindt voor ca 95% plaats per vrachtauto en 5% via binnenvaart. Voor Flevoland is Flevokust een belangrijke troef om het aandeel binnenvaart te verhogen. Er vindt geen vervoer plaats per rail of luchtvaart met bestemming en/of herkomst Flevoland. Voor zowel vervoer over de weg als via binnenvaart ligt er een opgave voor verdere verduurzaming, onder andere vanwege het klimaatakkoord. Hoe snel die verduurzaming gaat hangt af van veel factoren. In elk geval is het, vanwege het grote aandeel van wegvervoer van belang ook na te gaan wat Flevoland kan bijdragen om het vervoer over de weg binnen de provincie zo duurzaam mogelijk te laten plaatsvinden. Daarnaast wordt voorgesteld dat kort wordt ingegaan op de kans dat railvervoer een aandeel krijgt in het vervoer van goederen van en naar onze provincie. Voor luchtvracht biedt Lelystad Airport geen mogelijkheden.

Voorgesteld wordt dat de visie ingaat op alle modaliteiten, niet alleen water, maar ook vooral weg en daarnaast rail en lucht en de verbindingen daartussen (multimodaliteit).

Vertaling duurzaamheid

Voorstel is duurzaamheid breed op te vatten als people, profit en planet, maar het accent te leggen op planet: milieu. Daar liggen immers de grootste uitdagingen vooral op het gebied van verminderen van de uitstoot van broeikasemissies en voorkomen en verminderen van congestie. Uiteindelijk doel is dat de provincie bijdraagt aan een toekomstbestendige en efficiënte goederenvervoersector binnen normen van leefbaarheid, aansluitend bij de sterke punten van Flevoland, waaronder gunstige ligging aan de rand van de Noordvleugel van de Randstad, schakel tussen Randstad en noorden en oosten van ons land, multimodale ontsluiting (komst Flevokust en uitbreiding luchthaven), beschikbaarheid van ruimte en arbeidskrachten, (potentiële) aanwezigheid van instituten met testfaciliteiten.

Afbakening goederenvervoersector

De goederenvervoersector is onderdeel van de sector logistiek, waaronder naast transport ook opslag en warehousing, bewerkingen (value added logistics en services), ketenregie en tal van ondersteunende activiteiten, zoals ICT, financiering, administratie en controle en inspectie van goederen. Het minst duurzame onderdeel is echter de goederenvervoersector, die bovendien in Flevoland een bovengemiddelde bijdrage levert aan de uitstoot van broeikasgassen. Dat heeft overigens niet alleen te maken met de relatief lange woon-werkafstanden, maar ook met het geringere aandeel industrie. Voorstel is de visie te beperken tot de goederenvervoersector zelf.

Duurzaamheid is in de goederenvervoersector moeilijker te realiseren dan in het personenvervoer. Dat heeft o.a. te maken met de lange termijn waarop grote technologische veranderingen kunnen worden doorgevoerd in vrachtvoertuigen, de noodzaak van aanzienlijke prijswijzigingen om een verschuiving naar vervoersmodaliteiten te realiseren en het gebrek aan innovatie op het gebied van duurzame vormen van vervoer. Volgens het CPB zal het vervoer over de weg in Nederland tot 2050 met 22 tot 55% toenemen, samenhangend met de groei van de economie, de bevolking en de inkomens. Er is nog geen sprake van een ontkoppeling tussen groei en duurzaamheid. Dit terwijl volgens het klimaat- en energie-akkoord de CO₂ uitstoot tot 2030 met bijna 50% zal moeten worden teruggedrongen met een evenredige bijdrage van de transportsector.

Instrumenten

Voorstel is om in de visie een overzicht te geven van de beleidsterreinen, waarbinnen de provincie werkt aan verduurzamen van de goederenvervoersector, maar bij de uitwerking van instrumenten de nadruk te leggen op het beleidsterrein mobiliteit, dat overigens raakt aan en deels overlapt met andere beleidsterreinen, zoals duurzame energie en economisch beleid.

De kern van het provinciale mobiliteitsbeleid voor de goederensector is zorgen voor een goed (kwantitatief en kwalitatief) multimodaal vervoersnetwerk, waarbinnen de goederensector kan

floreren. In de visie zullen de belangrijkste trends in de goederensector worden geschetst, in het nationale en Europese beleid en de gevolgen daarvan voor het provinciale vervoersnetwerk, waaronder ook de inbedding in het Rijkswegennet en de knelpunten en kansen die zich in dat Rijkswegennet voordoen voor de bereikbaarheid van Flevoland voor de goederensector.

Ten aanzien van emissies is de door strengere euronormen de uitstoot in het wegvervoer sterk afgenomen door euronormen. De uitstoot van stikstofoxiden (NOx) per tonkilometer ligt nu voor beide modaliteiten een stuk dicht bij elkaar. Voor fijnstof (PMx) scoort het wegvervoer per tonkilometer iets beter dan de binnenvaart. Het energieverbruik en dus ook de CO2 uitstoot van een binnenvaartschip is afhankelijk van scheepstype en lading 3 tot 5 keer minder dan van een vrachtwagen. Wel rijden vrachtwagens op diesel met een biocomponent (7%), terwijl schepen varen op kwalitatief dezelfde diesel zonder bio.

Op basis van trends in de binnenvaartsector zal na worden gegaan welke kansen er zijn om de scheepvaartsector beter te benutten. Uit een eerste gesprek met Schuttevaer blijkt overigens dat er geen wens is tot grootscheepse aanpassing van het provinciale vaarwegenstelsel. Wel zijn er wensen ten aanzien van de bediening van bruggen en sluizen in de Randmeren door Rijkswaterstaat en de manier van inklaring van schepen voor de provinciale bruggen en sluizen. Verder werd de mogelijkheid genoemd van inschakelen van Bureau Voorlichting Binnenvaart voor een verkenning van bundeling van goederenstromen die nu nog over de weg gaan, maar dan mogelijk via de binnenvaart. In Overijssel zijn daar goede resultaten mee behaald voor de aanvoer van grondstoffen uit België voor de tapijtindustrie in Genemuiden. Overigens voert Flevoland nu al met Noord-Holland een pilot uit, Lean & Green off road met het doel verladers en vervoerders samen te laten werken gericht op het beperken van het aantal wegekilometers.

Het spreekt voor zich dat relaties zullen worden gelegd tussen de ontwikkelingskansen van de binnenvaart en die van Flevokust en de multiservicehaven van Noordelijk Flevoland bij Urk.

Tot het provinciale mobiliteitsbeleid behoort ook het onderdeel smart mobility. Voorstel is de mogelijke bijdrage van dit beleidsonderdeel aan verduurzamen van het goederenvervoer mee te nemen in de visie.

Eén van de acties is gericht op logistieke innovaties en een andere het realiseren van een testcentrum voor zelfrijdende voertuigen op Lelystad Airport Businesspark. Het gaat om testen binnen en buiten de hekken, met onder andere ook de inzet van intelligente verkeerslichten. Ingezoomd zal worden op hoe deze acties de duurzaamheid van het goederenvervoer bevorderen. Er zal een relatie worden gelegd met de plannen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer en Rijkswaterstaat om bij het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium een testcentrum voor mobiliteit te realiseren. Grote uitdaging is deze twee initiatieven elkaar te laten aanvullen.

Het bevorderen van een duurzame en dus milieuvriendelijke en economisch sterke vervoerssector ligt op het raakvlak van duurzame energie en mobiliteit (o.a. elektrificatie, realiseren van biobrandstoffen) of is onderdeel van provinciaal economisch beleid (innovaties, human capital, promotie en acquisitie, bevorderen nieuwe product-marktcombinaties en beleid ten aanzien van werklocaties) of het gebiedsgericht beleid (Flevokust, luchthaven, LAB).

Voor duurzame mobiliteit wordt in IPO verband interbestuurlijk samengewerkt met rijk, gemeenten en waterschappen in het kader van het klimaatakkoord van Parijs. De provincies zijn daartoe vertegenwoordigd aan de zogenaamde mobiliteitstafel, waar ook de goederensector, waaronder ook de binnenvaartsector aandacht krijgt.

In MRA-verband werkt Flevoland mee aan de uitwerking van twee actiepunten uit de ruimtelijk-economische actie-agenda van de MRA die betrekking hebben op de goederensector:

- Opstellen van een regionale bereikbaarheidsagenda voor alle soorten goederen voor alle modaliteiten;
- Het efficiënt vormgeven van het stedelijk distributie-netwerk.

Voorstel is de stedelijke distributie over te laten aan de gemeenten en alleen als intermediair op te treden tussen MRA (de uitvoerende vervoerregio) en de gemeenten, voor zover dat toegevoegde waarde heeft.

De visie zal zich dienen te focussen op de echte knelpunten en kansen, waaraan de provincie kan bijdragen en deze bijdrage zal in concrete stappen en mijlpalen moeten worden aangegeven.

Voorstel is de maatregelen zoveel mogelijk onder te brengen binnen bestaande kaders, zoals smart mobility, beleid voor weg- en waterinfrastructuur, gebiedsgericht beleid, de opgaven van de omgevingsvisie en het beleid voor duurzame energie.