

**Buck
Consultants
International**

**Goederenvervoer
in de netwerkanalyse
Regio Groningen-Assen**

Uitgevoerd in opdracht van:

Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland in samenwerking
met de Regio Groningen - Assen en de gemeente Groningen

Nijmegen, 28 februari 2006

Inhoudsopgave

Blz.

Samenvatting	1
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Goederenvervoeranalyse	9
2.1 Logistieke trends	9
2.2 Vraag naar goederenvervoer	11
2.3 Conclusie	18
Hoofdstuk 3 Knelpunten en oplossingen	21
3.1 Bereikbaarheidsknelpunten op de wegen	22
3.2 Bereikbaarheidsknelpunten op het spoorwegen	30
3.3 Bereikbaarheidsknelpunten op de vaarwegen	34
Literatuurlijst	39
Bijlage 1 Ontwikkelingen in de Regio Groningen-Assen	45
Bijlage 2 Regionaal goederenvervoerbeleid	55

Bijlage 3	Scenario's 2005-2040	59
Bijlage 4	Bedrijventerreinen Regio Groningen – Assen	63
Bijlage 5	Stedelijke distributie	65
Bijlage 6	Interviews	67
Bijlage 7	Begeleidingscommissie	69

Samenvatting

- 1 Op verzoek van het rijk stelt de Regio Groningen-Assen een netwerkanalyse op. Voor het onderdeel personenmobiliteit in de netwerkanalyse wordt voortgebouwd op het bestaande programma voor personenmobiliteit (gericht op openbaar vervoer en de personenauto). Met deze aanvullende goederenvervoeranalyse wordt de netwerkanalyse verrijkt met specifieke informatie over het goederenvervoer.

- 2 De ontwikkeling van het goederenvervoer, wordt mede bepaald door de voorziene ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio. Een deel van deze ontwikkelingen zal leiden tot een **verdere groei** van het goederenvervoer in de Regio Groningen-Assen:
 - a Nieuwe inzichten in **logistieke processen** zorgen ervoor dat goederen vaker en verder en in kleinere hoeveelheden vervoerd zullen worden.
 - b Prognoses geven aan dat de **sectoren logistieke dienstverlening en groothandel** in de regio fors zullen groeien, met name aan de zuidzijde en de perifere gebieden. Voor een belangrijk deel bouwt dit voort op de toenemende vraag op binnenlandse markten.
 - c Detailhandel, horeca en dienstverlening zijn groeisectoren in de regio. Met name voor de **detailhandel en de horeca**, zal de verwachte verdere groei (door de centrumfunctie van de Regio) een toenemende aanvoer van goederen genereren.
 - d Deze ontwikkeling wordt verder versterkt door de voorziene toename van het **aantal woningen** in de regio, waardoor ook de dagelijkse detailhandel groeit.
 - e De voorgenomen verdere uitbouw van **Delfzijl en Eemshaven** als shortsea- en industriehaven, met nadruk op de clusters energie, agro en logistiek.
 - f De uitgifte van vrije kavels op bestaande bedrijventerreinen en de ontwikkeling van **nieuwe bedrijventerreinen** in de Regio zal leiden tot nieuwe aan- en afvoerstromen en bijbehorend goederenvervoer.
 - g **Ruimtegebrek en congestie in de Randstad** leidt tot verhuizing van logistiek georiënteerde bedrijvigheid, waar ook de Regio Groningen-Assen van kan profiteren.
 - h Grote infrastructurele werken en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken, waarvoor veel **bouwmaterialen** aangevoerd moeten worden.

- 3 Hier tegenover staan echter ook ontwikkelingen die de vraag naar goederenvervoer in de regio zullen **dempen**. De belangrijkste zijn:
 - a De geleidelijke **verschuiving van fysieke activiteiten** (industrie, landbouw) naar dienstverlenende en kennisintensieve activiteiten.
 - b Andere oriëntaties in de **agrarische industrie**, waardoor belangrijke agrarische stromen zoals suikerbieten en aardappelen op termijn minder dominant zullen worden.

- c Gedeeltelijke **verplaatsing van industriële activiteiten** uit Noord-West Europa naar Midden en Oost Europa en China/ India raakt ook de Regio Groningen-Assen. Dit raakt zowel de maakindustrie in de regio als de ondersteunende logistieke dienstverlening.
 - d **Toenemende congestie** in de regio, waardoor doorgaand goederenvervoer alternatieve routes zal gebruiken.
- 4 Het totale effect van beide bewegingen (groei en demping) is in deze studie niet verder cijfermatig bepaald. Op grond van de geschetste ontwikkelingen en bureaukennis, lijkt de **groei van het goederenvervoer** in de Regio Groningen-Assen **minder groot** te zijn dan in andere delen van Nederland. Vooral de wijzigingen in landbouw en industrie raken de Regio relatief zwaar. Ten opzichte van de verwachte verdubbeling van het goederenvervoer in Nederland tussen 1995 en 2020, zal de groei in de Regio Groningen-Assen beperkter zijn.
- 5 Het huidige netwerk voor het goederenvervoer in de regio is beschreven in de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland. Beide studies beschrijven het hoofdnetwerk voor geheel Noord-Nederland. De T-structuur in de Regio Groningen-Assen is een belangrijke peiler in dit gehele netwerk; de Regio is dan ook van groot belang voor het doorgaande en lokale goederenvervoer.
- 6 Voor het goederennetwerk is zowel de bereikbaarheid van de regio vanuit de rest van Nederland en het buitenland als de ontsluiting van bedrijventerreinen en binnensteden van belang. Voor de **bereikbaarheid van de regio** zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het verlengde van de T-structuur de belangrijkste peilers:
- a Voor de bereikbaarheid over de weg zijn de A-7, de A-28 van het grootste belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de ring van Groningen en de Eemshavenweg van belang.
 - b De vaarweg Lemmer-Delfzijl en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
 - c Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de Noord-Zuid verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven. In Oostelijke richting is de grensoverschrijdende lijn via Nieuweschans van belang voor de internationale bereikbaarheid van de regio.
- 7 Voor de bereikbaarheid **binnen de regio** speelt de T-structuur eveneens een dominante rol voor het goederenvervoer. In aanvulling hierop zijn echter ook de provinciale en lokale wegen van belang, zowel als alternatief voor congestietrajecten als voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en stedelijke centra.

- 8 In de analyse zijn de **belangrijkste knelpunten in de bereikbaarheid** van de regio en binnen de regio voor het goederenvervoer in kaart gebracht. Hierbij valt op dat een deel van de knelpunten zich buiten de Regio Groningen-Assen bevindt. Voor de goederenvervoerdergerelateerde bedrijvigheid zijn dit echter ook forse beperkingen. Tevens valt op dat de bereikbaarheidsproblemen in de regio ten opzichte van andere regio's in Nederland relatief beperkt zijn. In 2005 zijn de knelpunten geconcentreerd in de ochtend- en de avondspits, waardoor het merendeel van het goederenvervoer in staat is de belangrijkste knelpunten te mijden. Een uitzondering hierop is de bevoorrading van de binnenstedelijke detailhandel, die als gevolg van venstertijden in bijvoorbeeld Groningen voor een deel ook in dezelfde spitsperiode plaatsvindt. Eerste prognoses voor de ontwikkeling van de doorstroming voor 2020 geven echter aan dat zowel de ernst van de huidige knelpunten als de tijdstippen waarop deze zich voordoen fors zullen verslechteren. Verwacht wordt dat het goederenvervoer in de regio hierdoor steeds forser door bereikbaarheidsknelpunten getroffen zal worden.
- 9 Voor het **goederenvervoer over de weg** is de **A7 / Zuidelijke ringweg Groningen** (Julianaplein en Europaplein) **het belangrijkste knelpunt**. In aanvulling hierop zijn de volgende knelpunten voor het goederenvervoer geïdentificeerd: A28 Zwolle Meppel, A7 Verkeersplein Joure, A28/N33 aansluiting Assen, N355 Friesestraatweg/Rijksstraatweg, gebruik van onderliggend wegennet door (doorgaand) vrachtverkeer en knelpunten op overige regionale wegen. In de netwerkanalyse kunnen schillende typen oplossingen voor deze knelpunten ontwikkeld worden. Enerzijds gaat het om infrastructurele oplossingen (benutten en bouwen) en anderzijds om voorstellen voor een alternatieve aanpak.
- 10 Specifiek voor de **Zuidelijke Ringweg** kunnen de volgende **infrastructurele oplossingen** voor het goederenvervoer uitgewerkt worden:
- a De voorgenomen verdubbeling van de N33 en het verbeteren van de aansluiting van de N33 op de A28 bij Assen-Zuid zorgt voor een goed alternatief voor het doorgaan- de noord-zuid verkeer.
 - b Uitvoering van de voorgenomen verbeteringsplannen op het traject tussen het Julianaplein en het Europelein.
 - c Aanleg van een doelgroepstrook voor het goederenvervoer, waar mogelijk gecombineerd met een vrije busbaan.
 - d Opwaardering van de noordelijke ringweg en gebruik van verkeersmanagementsystemen om de verkeersstroom zogoed mogelijk over de beschikbare capaciteit te verdelen.

Een belangrijk deel van deze oplossingen is al opgenomen in het MIT en de regionale en lokale planvorming. Dat geldt ook voor de oplossingen voor de belangrijkste overige knelpunten.

- 11 Voor het goederenvervoer over de weg zijn, naast infrastructurele oplossingen, ook alternatieven mogelijk. De belangrijkste **alternatieve opties** voor de Regio Groningen-Assen zijn:
- a Beprijzing van het hoofdwegennet in de regio in combinatie met de beoogde verbetering van het regionale openbaar vervoer.
 - b Transportbesparing, modal shift en transportefficiency kunnen ervoor zorgen dat de bedrijven in de regio alle beschikbare modaliteiten beter benutten en waar mogelijk de vraag naar goederenvervoer verminderen.
 - c Grootschalige inzet van langere en zwaardere voertuigen voor de omvangrijke goederenstromen (m.n. agrarisch en industrieel) in de regio.
 - d Efficiencyverhoging in de bevoorrading van de detailhandel.
- 12 De belangrijkste knelpunten voor het **spoorvervoer** zijn:
- a Enkelspoor tussen Eemshaven/Delfzijl en Groningen, inclusief een probleem met te korte opstelsporen voor de lange goederentreinen.
 - b Ontbreken van de Oostboog (verbinding Veendam-Nieuweschans).
 - c Strengere geluidseisen, waardoor inzet van nieuwe treindiensten belemmerd wordt.

Voor het oplossen van de infrastructurele knelpunten, zullen de exploitanten van treindiensten (zoals Railion en ACTS) Prorail moeten verzoeken om te investeren. De Regio speelt hier geen rol bij. De strengere geluidseisen zijn een nationaal probleem, wat niet door de Regio kan worden opgelost. Voor beide aanpakken kan de Regio wel een stimulerende en bemiddelende rol spelen.

- 13 De belangrijkste knelpunten voor de **binnenvaart** zijn:
- a De zeesluis in Delfzijl is niet geschikt voor tweebaksduwvaart, en is daarmee een flessenhals op de vaarweg Lemmer-Delfzijl.
 - b Nieuwe oeververbindingen voor de ontsluiting van nieuwe woonwijken met onvoldoende doorvaarthoogte voor de binnenvaart.
 - c Een dreigend tekort aan ligplaatsen in de regio door oprukkende woonbebouwing bij bestaande ligplaatsen.

De Regio kan een actieve rol spelen in de aanpak van deze knelpunten. Groningen Seaports voert een actieve lobby voor de aanpassing van de zeesluis. De Regio zal deze lobby kunnen ondersteunen, o.a. door de verbinding op te nemen als prioritair knelpunt in de netwerkanalyse. In samenspraak met de gemeenten moeten oplossingen voor beide problemen in de netwerkanalyse opgenomen worden.

Hoofdstuk 1 **Inleiding**

1.1 Aanleiding

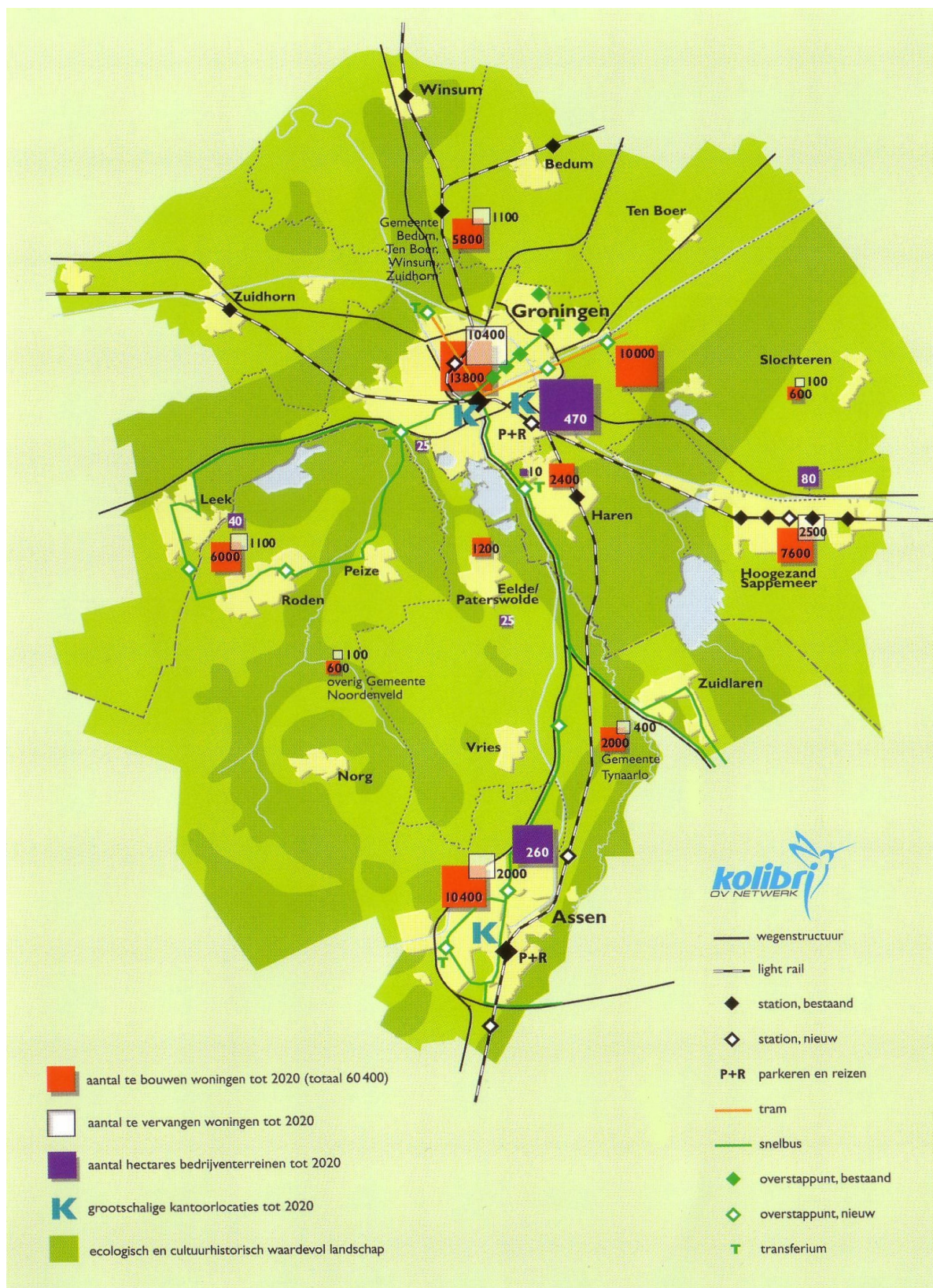
In de nota Ruimte zijn de **nationale stedelijke netwerken** aangewezen die van grote betekenis zijn voor de economische, sociale en culturele kracht en vitaliteit van de grote(re) steden en voor de ruimtelijke structuur van Nederland. De **Regio Groningen-Assen** is in de nota Ruimte aangewezen als één van deze nationale stedelijke netwerken. Hiermee wordt voortgebouwd op de bestaande samenwerking in de regio. De bestuurders in de Regio Groningen-Assen hebben al in 1996 de basis voor een gezamenlijke toekomst gelegd. Ze ontwikkelden een visie voor de hele regio. In 1999 werd deze Regiovisie vastgelegd en in 2004 geactualiseerd.

In de Nota Ruimte is aangegeven dat de samenwerkende gemeenten, zoals de Regio Groningen-Assen, het voortouw hebben bij het maken van afspraken over de lange termijn ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken. De afspraken hebben betrekking op de wijze waarop de gemeenten het bundelingsbeleid voor verstedelijking, economische activiteiten en infrastructuur willen opzetten.

De regio Groningen - Assen 2030 is een netwerk waarbij over bestuurlijke grenzen tussen gemeenten en provincies wordt gekeken. Deelnemers zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn (zie figuur 1.1).

De regio kan gezien worden als de motor voor het Noorden. De omliggende gemeenten profiteren van de ontwikkeling van de twee grootste steden in de regio, Groningen en Assen. Tegelijkertijd is het duidelijk dat de steden niet zonder de omliggende gemeenten kunnen.

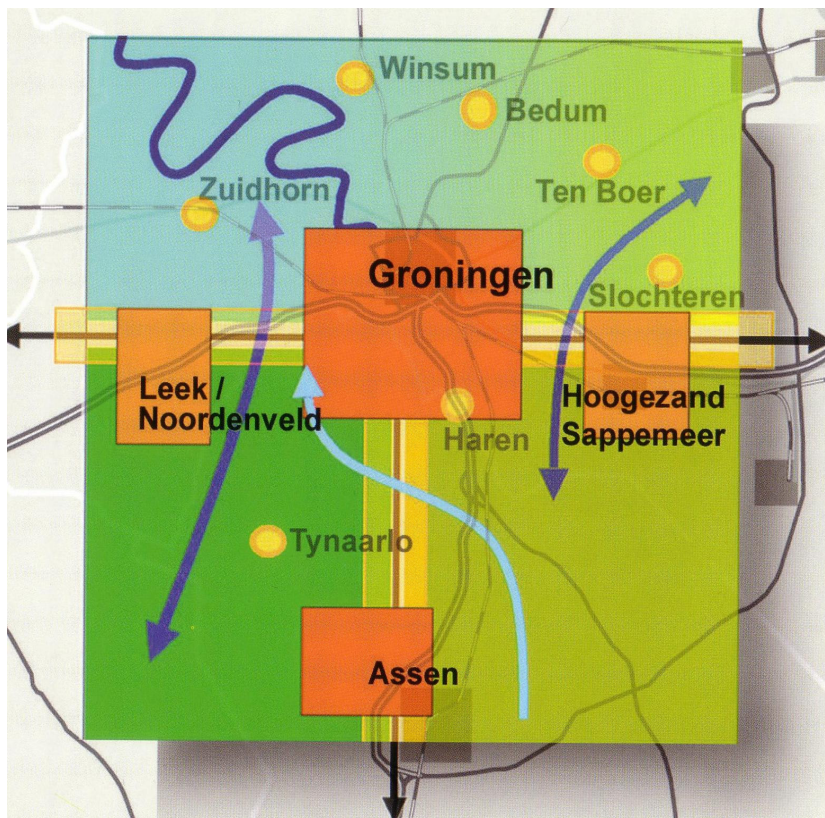
Figuur 1.1 De Regio Groningen - Assen



Bron: Brochure Groei in Ruimte

De veertien partners in de Regio Groningen - Assen hebben afspraken gemaakt over hoe de bestaande structuur zo goed mogelijk gebruikt zou kunnen worden bij toekomstige regionale ontwikkelingen. Het antwoord op deze vraag ligt verborgen in de zogenaamde T-structuur van de regio. De A28 en de A7, de spoorlijnen en de waterwegen geven de regio een T-structuur die van Roden/Leek via Groningen naar Hoogezand-Sappemeer (A7) loopt en van Groningen naar Assen (A28). De Regio Groningen – Assen streeft ernaar om het wonen en werken op deze T-structuur te concentreren¹. Op deze manier wordt de kwaliteit van het landelijk gebied gewaarborgd.

Figuur 1.2 T-structuur Regio Groningen – Assen



Bron: Brochure Groeien in Ruimte

Een belangrijk thema in de Regiovisie Groningen - Assen is **bereikbaarheid**. Op verzoek van het rijk (als uitwerking van de beleidsvoornemens in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte), stelt de regio een netwerkanalyse op. Deze netwerkanalyse dient als basis voor een actualisatie van het investeringsprogramma voor het aanpakken van de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Inmiddels is een start gemaakt met een verkenning van de netwerkanalyse, die specifiek ingaat op personenmobiliteit.

¹ Bron: Regio Groningen – Assen (2003), Groeien in ruimte

Voor het onderdeel personenmobiliteit in de netwerkanalyse wordt voortgebouwd op het bestaande programma voor personenmobiliteit (gericht op openbaar vervoer en de personenauto). Om te kunnen voldoen aan de richtlijnen van het rijk voor deze netwerkanalyse, zal in aanvulling hierop specifiek aandacht besteed moeten worden aan het **goederenvervoer**. Deze goederenvervoeranalyse zal mede gebaseerd worden op het (concept) kwaliteitsnetwerk goederenvervoer Noord-Nederland.

Buck Consultants International ondersteunt de Regio Groningen-Assen bij de inventarisatie en uitwerking van het onderdeel goederenvervoer in de netwerkanalyse voor de regio. In deze inventarisatie worden de hoofdontwikkelingen in het goederenvervoer, alsmede de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Hierbij is aangehaakt bij het onderdeel personenmobiliteit dat reeds in een verder gevorderd stadium verkeert. De algemene ontwikkelingen in het verkeer en vervoer in het personenmobiliteit gedeelte worden tevens meegenomen in de goederenvervoer inventarisatie. Vooraf dient gezegd te worden dat de inventarisatie een kwalitatieve insteek op regionaal niveau betreft en op hoofdlijnen de ontwikkelingen met betrekking tot het goederenvervoer bespreekt. Dit betekent onder andere dat de inventarisatie regionaal is opgezet en niet specifiek ingaat op lokale ontwikkelingen, knelpunten en oplossingsrichtingen.

1.2 Leeswijzer

In deze rapportage is de uitwerking van het goederenvervoer in de netwerkanalyse in verschillende hoofdstukken uiteengezet.

Hoofdstuk 2 gaat in op enkele hoofdontwikkelingen in de Regio Groningen – Assen en de specifieke ontwikkelingen in het goederenvervoer als gevolg van ontwikkeling van bedrijvigheid in de regio. Naast het in kaart brengen van logistieke ontwikkelingen in het goederenvervoer zijn op basis van verschillende rekenmodellen de goederenstromen in de regio in kaart gebracht.

Het derde, daarop volgende hoofdstuk, gaat in op de knelpunten die zich voordoen in het goederenvervoer in de Regio Groningen – Assen en mogelijke oplossingen. Het Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, interviews met sleutelpersonen in de regio Groningen – Assen en bestaande literatuur zijn de basis voor dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 2 **Goederenvervoeranalyse**

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkelingen binnen en buiten de regio die van invloed zullen zijn op het toekomstige goederenvervoer in de Regio Groningen-Assen. In de eerste paragraaf wordt een schets gegeven van de logistieke hoofdontwikkelingen op mondiale en Europese schaal. De volgende paragraaf zoomt in op de verwachte vraag naar goederenvervoer, waarbij achtereenvolgens aandacht wordt besteed aan de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de gevolgen hiervan voor het goederenvervoer, de gevolgen van de ontwikkeling van bedrijventerreinen en detailhandel en horeca in de binnensteden voor het goederenvervoer waarna tenslotte de gevolgen voor de logistieke ontwikkelingen in de Regio worden weergegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een concluderende paragraaf,, waarin de belangrijkste gevolgen van deze ontwikkelingen voor het goederenvervoer in de Regio Groningen-Assen worden samengevat.

2.1 Logistieke trends

De ontwikkelingen in de wereldeconomie en de wijze waarop productie en hieruit afgeleide logistieke processen zijn georganiseerd veranderen in een hoog tempo. Structuurwijzigingen in de ruimtelijke organisatie van grootschalig opererende ondernemingen zullen ingrijpende gevolgen hebben voor de inrichting van de logistieke functies in Nederland en in de Regio Groningen-Assen. In internationaal verband spelen drie hoofdontwikkelingen een rol:

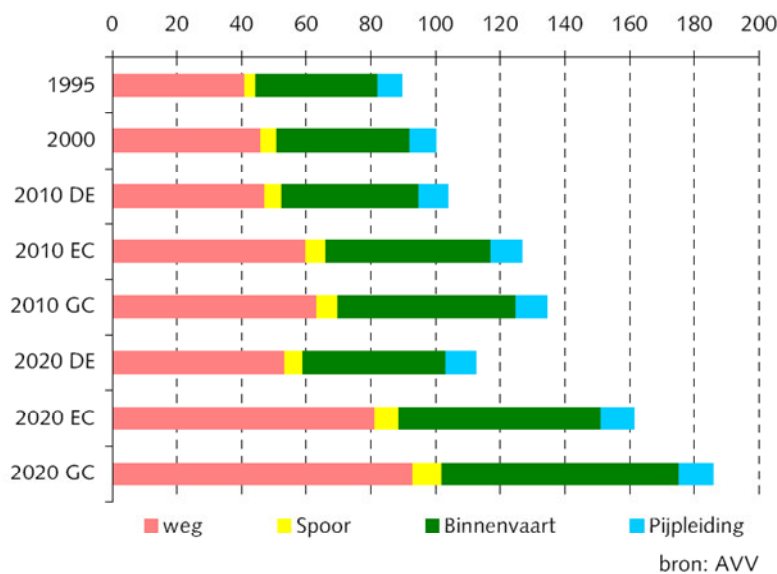
- Na een eerdere verschuiving van economische activiteiten van Noordwest Europa naar Midden en Oost-Europa, is nu verplaatsing van productie naar lage lonen landen in het Verre Oosten (India, China) ingezet. Een belangrijk deel van nieuw geplande investeringen in de industrie vindt plaats in Azië (vooral China). In de nieuw ontstane ruimtelijk economische structuren op wereldschaal zal meer dan voorheen sprake zijn van een 'gap' tussen herkomst (productie) en bestemming (consumenten). Dit uit zich in langere transportafstanden en meer behoefte aan vervoer en transport. Mondiale ketens leiden tot meer transport in standaard verpakkingen (containers), waarbij Nederland gezien haar ligging een rol van betekenis kan spelen.
- Een tweede ontwikkeling speelt zich af op het vasteland van Europa en op Europees niveau. Door het vrije verkeer van personen en goederen en de uitbreiding van de EU ontstaan ook binnen Europa nieuwe verschuivingen van economische activiteiten en

hiermee nieuwe handels- en vervoersrelaties. De intra-Europese goederenstromen nemen hierdoor toe, waardoor ook het aandeel stijgt van buitenlandse vrachtwagens die voor internationaal vervoer worden ingezet op Nederlands grondgebied. Door de lage kosten van de transportondernemers uit de nieuwe EU-lidstaten, zal het wegvervoer ten opzichte van de overige modaliteiten (gemeten in percentages vervoerd gewicht en verreden tonkilometers) nog dominanter worden in het intra-Europese verkeer. Hierdoor neemt het aantal verreden kilometers over de weg toe.

- Een derde ontwikkeling speelt zich af op het niveau van binnenlandse distributie en (groot)stedelijk vervoer. Toenemende eisen vanuit de consumentenmarkt leiden tot een grotere variatie in producten, een snel veranderende vraag naar goederen en distributiestructuren die aan deze wijzigingen tegemoet kunnen komen. Kenmerken hiervan zijn een hogere frequentie van bevoorrading en een verkleining van de partijgrootte. Dit leidt tot meer transporten in kleinere fracties binnen Nederland, zichtbaar in de toename van de inzet van bestelauto's voor distributie binnen Nederland. Doordat de congestie en files toenemen en hierdoor de bereikbaarheid afneemt zien vervoersbedrijven zich gedwongen om meer materieel in te zetten (verspreid over langere tijden op de dag) om de zelfde hoeveelheid goederen te verplaatsen op de binnenlandse markt.

Het goederenvervoer in Nederland zal als gevolg van deze ontwikkelingen en de voortgaande economische groei de komende jaren alsmear groeien.

Figuur 2.1 Prognoses goederenvervoer (tkm, index 2000 is 100)



Bron: AVV, *Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer (2004), verkenningen voor nota Mobiliteit*

Ten opzichte van 2000 neemt het totale goederenvervoer volgens de landelijke prognoses tot 2020 met 60% toe. Per modaliteit worden aanzienlijke verschillen geconstateerd:

- Het goederenvervoer over de weg neemt in de periode tot 2020 met bijna 80% toe.
- Het goederenvervoer door de binnenvaart stijgt in deze periode met 50%.

2.2 Vraag naar goederenvervoer

In deze paragraaf wordt de toekomstige vraag naar goederenvervoer door de activiteiten in de regio beschreven. Na een doorkijk in de economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de Regio Groningen-Assen (A), de gevolgen van bedrijventerreinontwikkeling (B) en de ontwikkeling van de detailhandel (C) wordt tenslotte specifiek ingegaan op de verwachte logistieke ontwikkelingen in de regio (D).

A Economische en ruimtelijke ontwikkelingen

In bijlage 1 bij deze rapportage is een gedetailleerde schets opgenomen van de belangrijkste economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de Regio Groningen-Assen. Deze schets is nodig om een goed beeld te krijgen van de activiteiten en ontwikkelingen in de regio die gevolgen kunnen hebben voor het goederenvervoer. Goederenvervoer is immers een gevolg van ruimtelijke spreiding van activiteiten en de vraag naar of het aanbod van goederen.

Op basis van een analyse van deze ruimtelijke en economische ontwikkelingen, is een aantal gevolgen voor het goederenvervoer in de regio in beeld gebracht. Het blijkt dat zowel de economie als de benutting van de ruimte in de Regio Groningen-Assen sterk in beweging zijn. Op basis van de weergave van de achterliggende ontwikkelingen, kunnen de volgende hoofdeffecten hiervan voor het goederenvervoer in de regio geschetst worden:

- Zowel in de vestiging van bedrijven als in de ontwikkeling van de werkgelegenheid is een verschuiving zichtbaar van fysieke activiteiten (landbouw, nijverheid) naar dienstverlening. Deze structuurwijziging in de economie in de regio leidt ertoe dat de beoogde economische groei met een relatief lagere groei van het goederenvervoer gepaard zal gaan dan in het verleden.
- Ondanks de relatieve afname van landbouw en industrie, zal met name aan de zuidzijde van de Regio Groningen-Assen, een forse groei van de logistieke activiteiten voorzien, zowel in de groothandel als in de logistieke dienstverlening. Deze trend leidt juist weer tot een grote groei van het goederenvervoer naar en door de regio.
- Opvallend is dat de grootste groei van goederenvervoer gebonden activiteiten zich vooral aan de randen van de regio zal voordoen. De belangrijkste exponenten zijn de logistieke ontwikkelingen in Drenthe, de opkomst van de Eemshaven en de uitplaatsing

van bedrijven vanuit Groningen naar bedrijventerreinen ten westen en ten oosten van de stad.

- De voortgaande economische ontwikkeling in de regio, met vestiging van nieuwe bedrijvigheid en de uitbreiding van het aantal inwoners, leidt tot een verdere toename van de aan- en afvoerstromen (kantoorartikelen, detailhandel, horeca, afvalstromen).

B Analyse toekomstige vervoersvraag bedrijventerreinen

Verschillende typen bedrijventerreinen genereren verschillende hoeveelheden vrachtverkeer. Zo is er op zeehaventerreinen en zware industrieterreinen veelal minder verkeer en vervoer dan op distributierreinen en hoogwaardige bedrijventerreinen. De afgelopen jaren is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat een instrumentenset opgesteld, waarmee de mobiliteitsvraag in het goederenvervoer in relatie tot bedrijventerreinontwikkeling in kaart kan worden gebracht. Onderdeel van dit instrumentarium is het rekenmodel goederenvervoer en bedrijventerreinen dat Buck Consultants International en DHV gezamenlijk voor Rijkswaterstaat hebben ontwikkeld. Met behulp van dit rekenmodel heeft Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland onlangs voor alle grote bedrijventerreinen in de Regio Groningen - Assen de vervoersvraag bepaald.

Het rekenmodel is gebaseerd op kentallen voor de vaststelling van het aantal voertuigbewegingen met bestel- en vrachtauto's. In de kentallen zijn twee hoofdkenmerken verwerkt; de typologie van het terrein en de netto oppervlakte. Deze kentallen zijn gebaseerd op gemiddelden van werklocaties in geheel Nederland. Door de relatief ruime opzet van de bedrijventerreinen in de Regio Groningen-Assen, leidt toepassing van deze landelijke kentallen tot een relatief (te) hoge inschatting van de vervoersvraag. Voor de uitwerking van tabel 1 is nog gebruik gemaakt van deze landelijke kentallen.

In de onderstaande tabel is de top 15 van bedrijventerreinen in de Regio Groningen - Assen uiteengezet, welke in de toekomst voor de grootste vrachtverkeerproductie zorgen. Opvallend is verder dat over het algemeen de gemengde bedrijventerrein voor de grootste vervoersvraag zorgen. Alleen het nog uit te geven bedrijventerrein Messchenveld is geen gemengd terrein.

Tabel 2.1 Aantal voertuigbewegingen per dag per bedrijventerrein (vracht- en bestelauto's)

Plaats	Omschrijving bedrijventerrein	Type terrein	Toekomstige vervoersvraag	Uitgeefbaar?
Groningen	Winschoterdiep/ Eemskanaal	Gemengd	9.921	Nee
Assen	Stadsbedrijvenpark	Gemengd	8.602	Beperkt
Assen	Messchenveld	Hoogwaardig	8.602	Volledig
Groningen	Eemspoort	Gemengd	4.760	Grotendeels
Groningen	Westpoort	Gemengd	4.588	Volledig
Groningen	Euvelgunne	Gemengd	3.383	Nee
Groningen	Peizerweg/ Suikerunie	Gemengd	2.925	Nee
Groningen	Driebond	Gemengd	2.615	Nee
Slochteren/ Hoogezand-Sappemeer	Bedrijventerrein Park Rengers	Gemengd	2.408	Beperkt
Noordenveld	Bitseveld 1	Gemengd	2.328	Nee

Plaats	Omschrijving bedrijventerrein	Type terrein	Toekomstige vervoersvraag	Uitgeefbaar?
Leek	Leeksterveld	Gemengd	2.294	Volledig
Noordenveld	Bitseveld 2	Gemengd	1.950	Nee
Groningen	Hoendiep	Gemengd	1.720	Nee
Groningen	Ulgersmaweg	Gemengd	1.720	Nee
Leek	Leeksterhout	Gemengd	1.606	Beperkt
Totaal			59.422	

Bron: Rijkswaterstaat 2004, bewerking BCI, 2005

De grote terreinen in Groningen en Assen leveren binnen deze top 15 ook de meeste voertuigbewegingen op. Ruim de helft van het goederenvervoer in deze groep wordt door de bedrijventerreinen in Groningen veroorzaakt en bijna 30 % door de grote bedrijventerreinen in Assen.

In de **stad Groningen** produceren de bedrijventerreinen Winschoterdiep/ Eemskanaal en Euvelgunne op dit moment een groot gedeelte van de vervoersvraag in de stad. Samen zorgen deze bedrijventerreinen voor ruim 13.000 voertuigbeweging per dag. Met de ontwikkeling en verdere uitgifte van grond op de terreinen Westpoort (West-Groningen) en Eemspoor (Oost- Groningen) is de komende jaren nog voldoende ruimte beschikbaar die voor een forse toename van het vrachtverkeer kan gaan zorgen.

Het **Stadsbedrijvenpark aan de oostkant van Assen** zorgt op dit moment voor het overgrote deel van de vrachtverkeerproductie in Assen. Op dit terrein is nog slechts een beperkt aantal ha's beschikbaar voor nieuwe bedrijven. Meer ruimte is er vanaf 1 januari 2006 beschikbaar op het nieuw ontwikkelde hoogwaardige terrein **Messchenveld** aan de noordkant van Assen. In de eerste fase van de ontwikkeling zal hier 50 ha beschikbaar worden. Uiteindelijk gaat het om een bedrijventerrein van netto 150 ha.

Andere gemeenten zoals **Leek, Noordenveld en Hoogezand-Sappemeer**, allen gelegen aan de eerdergenoemde T-structuur, zijn ook terug te vinden in de top 15 van bedrijventerreinen die voor een grote hoeveelheid vrachtverkeer zorgen.

Ten noorden van de A7 realiseert de gemeente **Leek** de komende jaren een nieuw bedrijvenpark: Leeksterveld. Het bedrijvenpark omvat in totaal 70 hectare, waarvan 43 hectare beschikbaar is voor het vestigen van bedrijven. De ontwikkeling van Leeksterveld zal in twee fasen plaatsvinden. De eerste fase bestaat uit 44 hectare waarvan 22 hectare bestemd is voor bedrijven. Deze locatie is bij uitstek geschikt voor bedrijven waarvoor representatie en bereikbaarheid van groot belang zijn. Leeksterveld ligt aan de autosnelweg A7 Groningen-Heerenveen (Amsterdam).

De gemeente **Noordenveld** kent twee gemengde bedrijventerreinen die voor het nodige verkeer en vervoer zorgen in de regio. Het gaat om de terreinen Bitseveld 1 en 2. De terreinen bieden samen 100 ha aan ruimte waarvan netto 70 ha uitgeefbaar is. Op dit moment is er nog slechts 1,7 ha uit te geven grond.

Het belangrijkste bedrijventerrein in de gemeente Slochteren is het bedrijvenpark Rengers te Kolham. Dit bedrijvenpark is een gezamenlijk initiatief van de gemeenten Slochteren, **Hoogezand-Sappemeer** en Groningen. Het bedrijvenpark ligt op het grondgebied van de gemeente Slochteren, tussen Kolham en Hoogezand aan de zuidzijde van de A7.

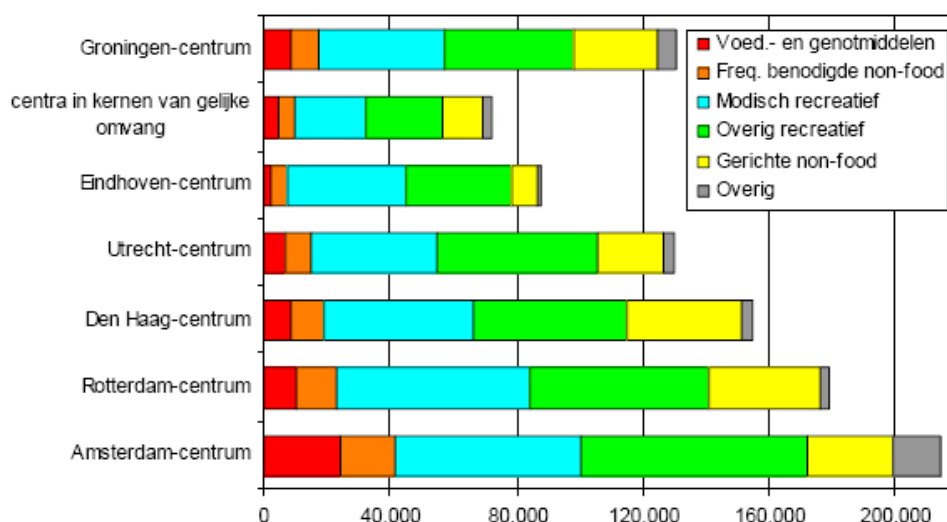
De locatie is ongeveer 60 hectare groot, waarvan nog circa 45 hectare netto uitgeefbaar is. Het bedrijvenpark Rengers is een gemengd bedrijvenpark waar met name industriële productiebedrijven, zakelijke dienstverleners en transportbedrijven gevestigd zijn.

C Analyse vervoersvraag stedelijke distributie

De belangrijkste winkelgebieden in de Regio Groningen-Assen bevinden zich rond de T-structuur, met Groningen en Assen als belangrijkste detailhandelskernen. In de T-structuur vormen Roden, Leek en Hoogezand-Sappemeer de schragende gemeenten en zijn er vier schakelkernen (Zuidhorn, Winsum, Bedum, Ten Boer) die een brug vormen tussen stad en platteland met voldoende voorzieningen voor het omliggende landelijke gebied.

Het belang van Groningen als winkelstad blijkt tevens uit de gegevens in de onderstaande figuur 2.2. Groningen kent een winkelaanbod dat grotendeels vergelijkbaar is met het aanbod in de eerder genoemde Randstedelijke steden. Het winkelaanbod in Groningen - centrum is zelfs groter dan in Utrecht - centrum.

Figuur 2.2 Winkelaanbod in Groningen – Centrum en in referentiecentra (in m² vvo)



Bron: Detailhandelsstructuurvisie Provincie Groningen, 2004

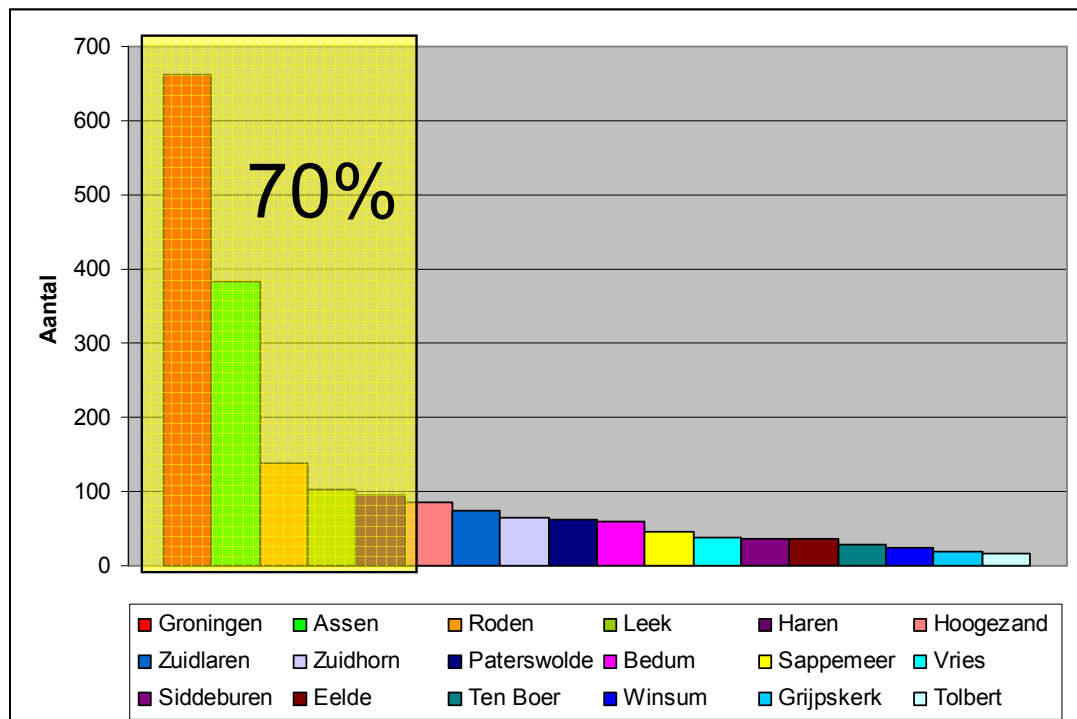
Binnensteden en binnenstedelijke concentraties zijn verzorgingsgebieden waarin sprake is van veel goederenvervoer. De winkelgebieden in de verschillende steden worden wekelijks tot soms dagelijks bevoorrad door verschillende vervoerders en distributeurs. Dit brengt het nodige goederenverkeer met zich mee.

Op basis van een door Buck Consultants International (in opdracht van de Commissie Stedelijke Distributie) ontwikkeld rekenmodel is voor de belangrijkste stedelijke kernen in de Regio Groningen - Assen een analyse gemaakt van voertuigbewegingen voor de bevoorrading van de kernwinkelgebieden in de Regio. Op basis van het aantal verkooppunten en het

aantal m² verkoopvloeroppervlak in de binnenstad is berekend hoeveel voertuigbewegingen er met welk voertuig gemaakt worden.

Figuur 2.3 geeft het totaal aantal voertuigbewegingen voor de bevoorrading van de kern-winkelgebieden in de regio weer. De verdeling over de voertuigtypen en een vergelijking met de grote steden is in detail in bijlage 5 opgenomen.

Figuur 2.3 Aantal vervoersbewegingen per week



Bron: Rekenmodule stedelijke distributie, BCI, 2006

Duidelijk is dat in **de binnenstad van Groningen** de meeste vervoersbewegingen per week geconstateerd worden. Uit een vergelijking van de uitkomsten van deze analyse met de kerncijfers voor de G-31 komt naar voren dat de binnenstad van Groningen nauwelijks minder voertuigbewegingen voor de stedelijke distributie genereert dan de binnensteden in de Randstad (Utrecht, Den Haag en Rotterdam).

De aanvoerstromen naar de binnenstad van **Assen** liggen op een lager niveau dan die voor Groningen. Opvallend is verder dat de steden gelegen aan de T-structuur allen een relatief hoog aantal voertuigbewegingen laten zien (Groningen, Assen, Roden, Leek en Hoogezand – Sappemeer). In vergelijking met Groningen zijn deze winkelgebieden wel beduidend kleiner is het verschil met de steden die niet aan de T-structuur liggen duidelijk zichtbaar.

In de toekomst zal het aantal voertuigbewegingen naar en in de binnensteden in de Regio Groningen-Assen verder toenemen. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- **Economische en ruimtelijke ontwikkelingen in de regio**
Zoals in het voorgaande hoofdstuk aangegeven, zal het aantal bewoners in de regio verder gaan toenemen. Tevens zal een deel van de economische groei gerealiseerd worden door een verdere uitbreiding van de detailhandelsfunctie van de Regio Groningen-Assen als centrale voorziening voor de grotere regio.
- **Toenemende filialisering**
Steeds meer winkels behoren tot een landelijke winkelketen. Dergelijke winkelketens bevoorraden hun winkels op basis van een landelijke filiaaldistributiestructuur. Door de kenmerken van deze winkelketens (hogere omloopsnelheid, frequentere bevoorrading en de inzet van eigen voertuigen en relatief weinig stops in de binnenstad) zal het aantal voertuigen in de binnenstad stijgen.
- **Meer verkoopvloeroppervlak en minder voorraadruimte**
Filiaalbedrijven gebruiken steeds meer ruimte van het winkelvloeroppervlak voor het verkoopvloeroppervlak. Dit heeft als gevolg dat de voorraadruimte steeds beperkter wordt en winkels frequenter bevoorraadt worden. Waar in normaal gesproken een winkel 1 tot 2 keer per week bevoorraadt wordt is het tegenwoordig zo dat een winkel 3 tot 5 wordt bevoorraadt. Ook het verruimen van de openingstijden (bijv. koopzondagen) is hier debet aan.
- **Sneller wisselende collecties**
De collecties in de kledingzaken wisselen steeds vaker per jaar, met een overgang van seizoenscollecties naar collecties die elke vier tot zes weken worden aangepast. Dit leidt tot een grotere druk op de logistieke systemen, en meer transporten tussen de filialen.

D Gevolgen voor logistieke ontwikkelingen in de Regio Groningen - Assen

De hiervoor beschreven internationale en nationale ontwikkelingen in de logistiek, zullen in de periode tot 2020 effect hebben op het goederenvervoer in de regio. In combinatie met de vraag naar goederenvervoer die voortvloeit uit economische en ruimtelijke ontwikkelingen, de ontwikkeling van bedrijventerreinen en nieuwe binnenstedelijke activiteiten, ontstaat een duidelijk beeld van de te verwachten logistieke ontwikkelingen in de Regio Groningen-Assen. In aanvulling hierop worden op grond van bureauekennis en de literatuurstudie de belangrijkste ontwikkelingen weergegeven:

- Logistieke activiteiten volgen de **verschuiving van het economische zwaartepunt naar Midden- en Oost – Europa**. Dit betekent dat (Europese) distributiecentra zich steeds meer in Midden- en Oost – Europa gaan vestigen. Ondanks de functie als transitogebied tussen de Randstad en Scandinavië, leidt deze ontwikkeling ertoe dat de komende jaren **een deel van deze functie uit de regio zal verdwijnen** en meer richting Midden- en Oost-Europa verhuist.

- Het **ruimtegebrek in de Randstad** zal de behoefte aan overloopgebieden vergroten. Noord - Nederland is dan vanuit logistiek oogpunt een interessante locatie. De relatief grote hoeveelheid ruimte en de relatief goede bereikbaarheid van de regio zal zwaar meewegen in de keuze voor vestigingsplaats van ondernemers uit de Randstad. Deze trend wordt zichtbaar in de verwachte forse groei van de werkgelegenheid in de sectoren groothandel en logistiek aan de zuidzijde van de regio. Toename van deze activiteiten zal een groei van het goederenvervoer naar en binnen de regio, met name voor het wegvervoer, tot gevolg hebben.
- De logistieke sector is ook in de Regio Groningen - Assen sterk in beweging. Onder druk van toenemende concurrentie uit de nieuwe EU-lidstaten, is **kostenreductie** en meer aandacht voor de inzet van **hoogwaardige logistieke kennis** noodzakelijk om het hoofd boven water te houden. Dit leidt ertoe dat bedrijven steeds vaker voor het feitelijke transport gebruik maken van buitenlandse dochterondernemingen of hiervoor charters inzetten. Verdere schaalvergroting mag verwacht worden, om de noodzakelijke investeringen in ICT en slimme logistieke systemen te kunnen financieren. Daarnaast verschuift een deel van de bedrijven de activiteiten **naar andere regio's** in Nederland, doordat de logistiek dienstverleners de aanbieders van goederen volgen.
- Op de **Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA)** vervult de Regio Groningen – Assen, gezien de ligging tussen de Randstad en Noord-Duitsland, de Baltische staten en Scandinavië een functie als **logistieke draaischijf**. De invloed van een verdere ontwikkeling langs deze as voor het goederenvervoer zijn relatief beperkt, doordat de absolute omvang van het goederen vanuit en naar andere landen in de NOA duidelijk achterblijft bij andere economische kernregio's in Europa². Desalniettemin zijn er wel kansen voor de regio. Zo ziet Groningen Airport Eelde perspectieven in de uitbouw van relaties met Scandinavië, onder andere door een lijndienst naar Stavanger (olie- en gaswinning) en wellicht Karlstad (zakenverkeer en toerisme). De luchthaven wil zich ook op vracht gaan richten, o.a. bloemen vanuit de nabije veiling, maar ook vis en groenten.
- Een andere ontwikkeling die van invloed zal zijn op het goederenvervoer in de regio Groningen – Assen is de **versterking van de detailhandelfunctie** van Groningen. Het winkelaanbod in het centrum is op dit moment al bijna twee keer zo groot als het nationaal gemiddelde. Het vervult een functie voor recreatief winkelen voor inwoners uit de drie Noordelijke provincies Groningen, Friesland en Drenthe. De verdere uitbouw van deze functie leidt tot groeiende aan- en afvoerstromen naar de binnenstad.
- De geplande **grootschalige bouw- en infrastructuuractiviteiten**, zoals de ontwikkeling van Meerstad en Blauwe stad zorgen voor langdurige vraag naar vervoer van bouwmaterialen (zand, grind etc.) over water en weg. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de Regio Groningen - Assen.
- De toenemende congestie in Nederland en de rest van Noord-West Europa, vergroten de kansen voor intermodaal vervoer. Dit wordt nog verder versterkt door de invoering van tolheffing, nu al in Duitsland en Oostenrijk, maar naar verwachting zal dit elders in Europa de komende jaren ook gaan gebeuren. Op kortere afstanden in Nederland zet

² Bron: BCI 2005, rapportage Noordelijke Ontwikkelingsas

de groei van het containervervoer per binnenschip door. Met de **binnenvaartterminals** aan de rand en binnen de regio (in Meppel, Veendam en Westerbroek), biedt dit kansen voor de regio. De verdere liberalisering in het goederenvervoer per spoor kan een stuwende kracht gaan vormen voor deze modaliteit, waardoor zowel de binnenvaart als het vervoer per spoor van en naar de regio verder zal groeien.

- Gegeven de beschikbare ruimte van 400 ha en een gegarandeerde diepgang tot 14 meter heeft de Eemshaven een gunstige propositie voor bedrijven die veel (milieu-) ruimte vragen en/of diepzeeoverslag behoeven. Door haar centrale strategische ligging tussen West-Europa en de opkomende markten in Oost-Europa, krijgt de Eemshaven bovendien een steeds nadrukkelijker positie in internationale netwerken. Kansrijke sectoren zijn het **Energycluster** en de onderliggende marktsegmenten biomassa, LNG en MERA (Milieu, Energie, Recycling en Afval), het **Agricluster** en met name het **Logistiek cluster**. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan de logistieke knooppuntontwikkeling voor agrifoodproducten, de uitbreiding van de op- en overslagfunctie door initiatieven als de shortseaterminal en het breakbulk center en de focus op nichemarkten als militaire operaties. De Eemshaven wordt verder ontwikkeld, zodat voldoende capaciteit en mogelijkheden voor zowel **deap sea** als **short sea** scheepvaart aanwezig zijn. De aan- en afvoer voor deze activiteiten zal ook leiden tot een intensivering van het wegvervoer van en naar de havens.

2.3 Conclusie

Op basis van de voorgaande goederenvervoeranlyses kunnen de volgende hoofdconclusies getrokken worden:

- De veranderingen in de mondiale en Europese logistieke structuren zullen ook gevolgen hebben voor de aard en omvang van het goederenvervoer in de Regio Groningen-Assen. Voor de regio is het belangrijkste effect de geleidelijke verschuiving van activiteiten naar andere delen van Europa, waardoor de logistieke functie van de regio onder druk komt te staan. Verwacht wordt dat in ieder geval een deel van de activiteiten elders in Europa ondergebracht zal worden, waardoor de aan- en afvoerstromen naar deze logistieke centra in de regio terug zullen lopen. Onduidelijk is nog welke alternatieve pakketten door de logistiek dienstverleners ingebracht kunnen worden.
- De toenemende invloed van de binnenlandse vraag naar goederen zal niet aan de regio voorbij gaan. De ambities voor verdere economische ontwikkeling en de uitbreiding van bedrijvigheid en woonwijken in de regio, leiden tot een toenemende consumptieve vraag naar goederen. In combinatie met structurele wijzigingen in de detailhandel, zal dit leiden tot een verdere stijging van het aantal voertuigbewegingen voor de regionale en stedelijke distributie, wat zich vooral langs de T-structuur zal voordoen.

- De ontwikkelingen in de Eemshaven kunnen gaan leiden tot een verdere groei van het goederenvervoer, indien alle geplande activiteiten tot resultaat komen. Kansrijke segmenten voor deze groei zijn het Energycluster, het Agricluster en het Logistieke cluster.
- De uitbreiding van mogelijkheden tot bedrijfsvestiging, door aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de herstructurering van bestaande terreinen zal ook nieuwe bedrijvigheid aantrekken. Een deel van de nieuwe activiteiten zal beperkte gevolgen voor het goederenvervoer hebben (dienstverlening), maar de uitbreiding van de gemengde terreinen en de logistieke terreinen levert duidelijk extra goederenvervoer op.

In onderstaande tabel zijn de gevolgen van alle ontwikkelingen samengevat. De tabel start met de ontwikkelingen die de grootste positieve gevolgen zullen hebben voor de omvang van het goederenvervoer in de Regio Groningen-Assen en eindigt met ontwikkelingen die zouden kunnen leiden tot een stabilisatie of zelfs een daling van de vraag naar goederenvervoer.

Tabel 2.2 Overzicht gevolgen voor goederenvervoer in Regio Groningen-Assen

Ontwikkeling	Effect op goederenvervoer
Logistieke trends	
Verplaatsing van productie naar China/ India	+/-
Uitbreiding van de EU (vrij verkeer van goederen/ personen)	+/-
Toename eisen consumentenmarkt → snel veranderende vraag, meer variatie → toename aantal beleving en goederenvervoer	++
Logistieke ontwikkeling Regio Groningen - Assen	
Verschuiving economisch zwaartepunt naar Midden- en Oost-Europa	-
Ruimtegebrek Randstad → Regio interessant overlooptgebied	+
Ontwikkeling logistieke sector (kostenreductie, meer aandacht hoogwaardige logistieke kennis, schaalvergroting)	+/-
Ontwikkeling Regio als draaischijf in de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA)	+
Versterking detailhandelsfunctie	++
Grootschalige bouw- en infrastructuuractiviteiten (Meerstad/ Blauwe stad)	++
Ontwikkeling en opkomst van de Eemshaven	+
Economische en ruimtelijke ontwikkelingen	
Verschuiving van fysieke activiteiten (landbouw, nijverheid) naar diensten	-
Toename logistieke activiteiten groothandel/ logistieke dienstverlening	+
Groei goederenvervoer randen van de Regio door uitplaatsing	+
Economische ontwikkeling Regio → meer bedrijvigheid/bedrijventerreinen, meer inwoners	++
Stedelijke distributie	
Economische ontwikkeling Regio → toename belang detailhandelsfunctie	++
Logistieke ontwikkelingen detailhandel	++

++	<i>sterke groei</i>
+	<i>gemiddelde groei</i>
+/-	<i>matige groei tot stilstand</i>
-	<i>achteruitgang</i>
--	<i>sterke achteruitgang</i>

Hoofdstuk 3 **Knelpunten en oplossingen**

De knelpunten in de regio Groningen – Assen in het goederenvervoer variëren van bereikbaarheidsknelpunten tot knelpunten met betrekking tot veiligheid en het milieu. Het merendeel van knelpunten is geconstateerd in de bereikbaarheid van de regio en binnen de regio en minder in milieu of veiligheid. Vanuit de netwerkanalyse is dit ook de belangrijkste in-steek, omdat bereikbaarheidsknelpunten ook economische gevolgen (kunnen) hebben.

Voor de **bereikbaarheid van de regio** zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het ver-lengde van de T-structuur de belangrijkste peilers:

- Voor de bereikbaarheid over de weg zijn de A-7, de A-28 van het grootste belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de ring van Groningen en de Eemshavenweg van belang.
- De vaarweg Lemmer-Delfzijl en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingsroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
- Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de Noord-Zuid verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven. In Oostelijke richting is de grensoverschrijdende lijn via Nieuweschans van belang voor de internationale bereikbaarheid van de regio.

Voor de bereikbaarheid **binnen de regio** speelt de T-structuur eveneens een dominante rol voor het goederenvervoer. In aanvulling hierop zijn echter ook de provinciale en lokale we-gen van belang, zowel als alternatief voor congestietrajecten als voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en stedelijke centra.

Op basis van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland, de voorgaande analy-ses en aanvullende informatieverzameling uit de literatuurstudie en de interviews met sleu-telpersonen worden in dit hoofdstuk de belangrijkste regionale knelpunten geschetst. Ver-volgens wordt in dezelfde paragraaf ingegaan op de gewenste oplossingen voor de gesig-naleerde knelpunten. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het wegvervoer (3.1), het spoorvervoer (3.2) en de binnenvaart (3.3).

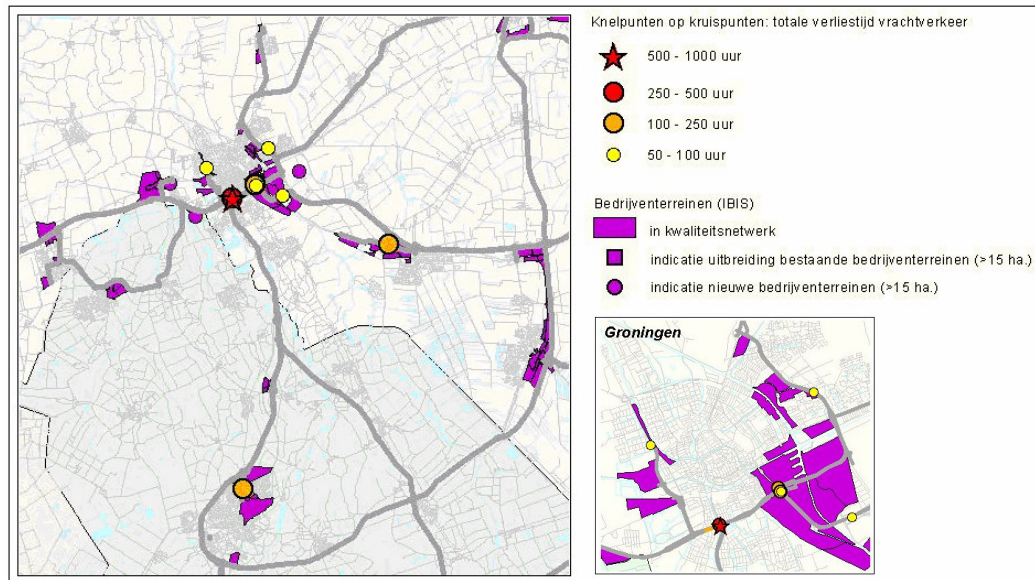
Veel oplossingen zijn verankerd in het bredere goederenvervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en in de regiovisie goederenvervoer Noord-Nederland. In bijlage 2 worden de kernpunten voor het goederenvervoer kort weergegeven.

3.1 Bereikbaarheidsknelpunten op de wegen

In de inventarisatie voor het kwaliteitsnet goederenvervoer zijn data verzameld over de belangrijkste knelpunten in de Noord-Nederland. Knelpunten zijn in dit kader gedefinieerd in voertuigverliesuren per dag. Hiermee kan ook de mogelijke schade voor het bedrijfsleven door de knelpunten in beeld gebracht worden, aangezien de uurkosten van goederenvervoertuigen exact bekend zijn.

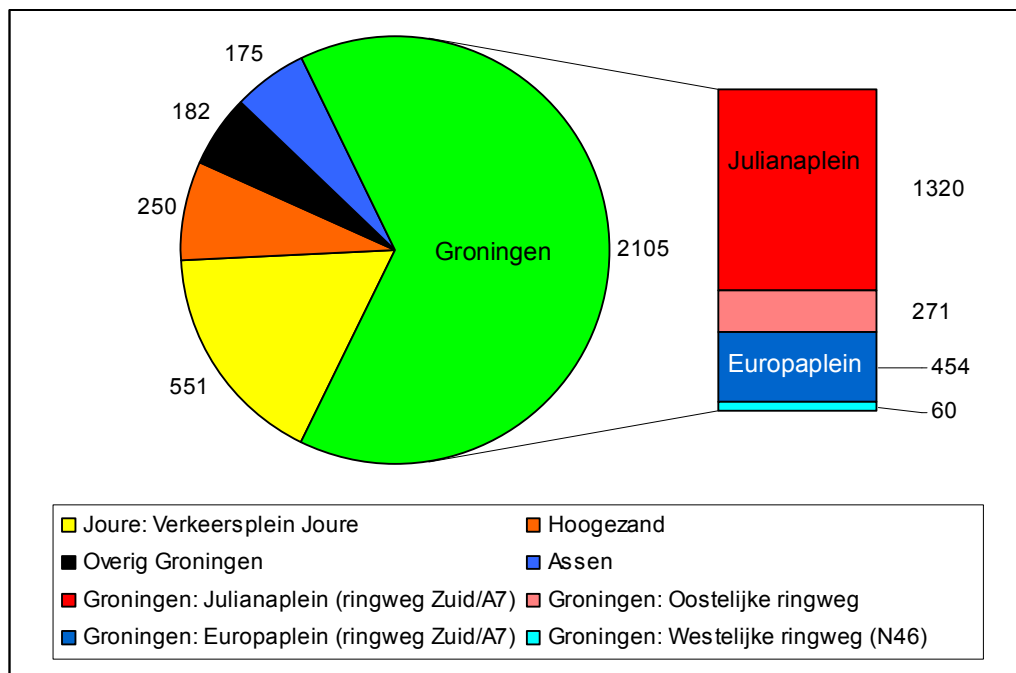
Voor de analyse in de Regio Groningen-Assen zijn de knelpunten uit het Kwaliteitsnet als uitgangspunt genomen. Op verzoek van de geïnterviewde ondernemers en belangenorganisaties, wordt daarbij niet alleen stilgestaan bij knelpunten binnen de regio, maar ook bij knelpunten rond de bereikbaarheid van de regio. Dit laatste is voor ondernemers in handel, industrie en goederenvervoer in de regio van groot belang voor de aan- en afvoer voor de activiteiten in de regio. Uit het kwaliteitsnet zijn daarom zowel de knelpunten geselecteerd die zich op het **wegennet in de regio** als de knelpunten op de **aanvoerwegen naar de regio**. In de onderstaande figuren is het resultaat van deze knelpuntenanalyse weergegeven. In figuur 3.1 wordt met behulp van het kaartbeeld de plaats van de knelpunten in de Regio Groningen – Assen afgebeeld. De knelpunten zijn uitgedrukt in een totale verliestijd van het vrachtverkeer (per dag). Daarnaast zijn de uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen en de nieuwe bedrijventerreinen van > 15 ha ook in kaart gebracht.

Figuur 3.1 Knelpunten vrachtverkeer op kruispunten en wegvakken in Regio Groningen – Assen 2020



Bron: SNN Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept), 2005, Bewerking BCI, 2006

Figuur 3.2 Aantal verliesuren vrachtauto's in de spits³



Bron: SNN Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept), 2005

Duidelijk is dat in het kwaliteitsnet geconstateerde knelpunten met name **rond (of in het verlengde van) de T-structuur liggen**. In de weergave van het aantal voertuigverliesuren in de regio is ook het Verkeersplein in Joure meegenomen, omdat dit voor de bereikbaarheid van de regio een belangrijk knooppunt is. Door de knelpunten op de zuidelijke rondweg in dit figuur bij elkaar te brengen, wordt direct de impact van dit knelpunt op de regionale bereikbaarheid zichtbaar. Het blijkt dat **meer dan de helft** van het totaal aantal voertuigverliesuren van vrachtauto's in de spits in de regio door deze combinatie van knelpunten wordt veroorzaakt.

Belangrijkste knelpunten en oplossingen wegvervoer

In aanvulling op de analyses uit het kwaliteitsnetwerk, is een serie van interviews met sleutelpersonen benut om een het overzicht van knelpunten verder toe te spitsen. Opvallend is dat er, op regionaal niveau, voor het goederenvervoer **relatief weinig structurele knelpunten in de bereikbaarheid** zijn geconstateerd. In de verschillende gesprekken met sleutelpersonen in de regio werd de betere bereikbaarheid in en van de regio vergelijking met de grotere problemen in de Randstad keer op keer aangehaald. Dit beeld wordt onderschreven door de landelijke cijfers. Zowel in de publicaties van het logistieke bedrijfsleven (Economische Wegwijzer 2005) als de file top 50 van de Verkeers Informatie Dienst zijn geen files uit de regio opgenomen. Ook valt de dominante positie van het knelpunt Zuidelijke Ringweg

³ Zie bijlage 3 voor het totale overzicht

op. Doordat in de rest van de regio de filedruk relatief beperkt is, neemt dit knelpunt in de regio, ook in de beleving van de ondernemers, een zeer dominante positie in.

Het toekomstperspectief is vooralsnog niet echt positief. De voortgaande economische ontwikkeling van en concentratie in en rond de Regio Groningen-Assen zal leiden tot een sterke toename van de filedruk op het grootste knelpunt (de Zuidelijke Ringweg). Prognoses met het regionale verkeersmodel geven aan dat het toenemende verkeersaanbod zal leiden tot een **verlenging van de spitsperiode en steeds verder toenemende kans op vertraging buiten de spits**. Het is evident dat deze ontwikkeling negatieve gevolgen heeft voor het vestigingsklimaat in de Regio Groningen-Assen.

Hieronder worden in volgorde van belangrijkheid de zeven hoofdknelpunten vastgesteld. Per knelpunt wordt vervolgens direct ingegaan op mogelijke infrastructurele oplossingen. Deze zijn uit verschillende bronnen naar voren gekomen. Het merendeel van de genoemde knelpunten loopt mee in de netwerkanalyse voor personenmobiliteit. Daarnaast zijn oplossingen naar voren gebracht in de interviews met sleutelpersonen uit de regio en heeft het adviesteam van Buck Consultants op basis van kennis van de regio en ervaringen elders in Nederland alternatieven naar voren gebracht.

Vooralsnog mag er van uitgegaan worden dat de geplande infrastructurele ook voor het vrachtverkeer soulaas zullen bieden. Wel zal bij de dimensionering rekening gehouden moeten worden met de afmetingen van het goederenverkeer. Voor ondernemers is het van groot belang dat deze voorgenomen verbeteringen snel gerealiseerd worden.

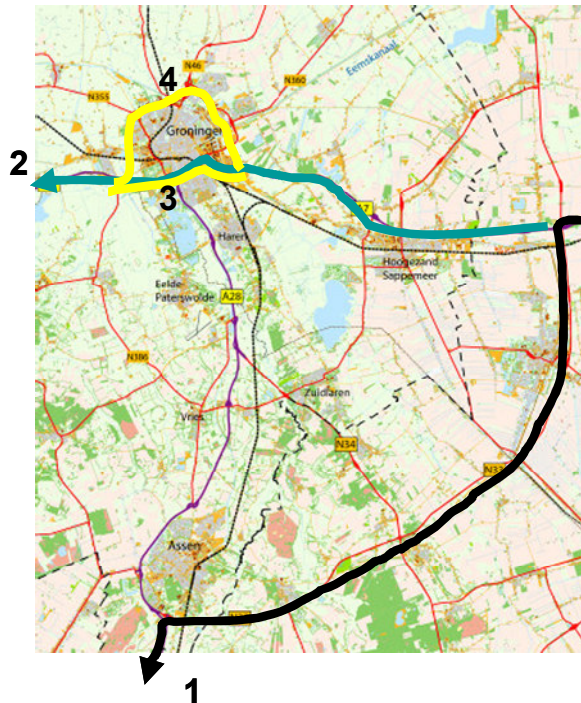
1 Zuidelijke Ringweg Groningen

Het eerste en tevens **belangrijkste knelpunt van de regio Groningen – Assen** is de A7 onder Groningen, de Zuidelijke Ringweg van Groningen. In de bovenstaande figuur 3.2 is duidelijk dit daadwerkelijk het belangrijkste bereikbaarheidsknelpunt voor het goederenvervoer in de regio Groningen – Assen is. Het verlies in uren op jaarbasis in de spits op het Julianaplein bedraagt ruim 1300 uur. Ook het andere plein (Europaplein) op deze ringweg wordt als een groot knelpunt ervaren en komt in de knelpuntenlijst terug op plaats vier. Tevens blijkt uit de literatuur en de interviews dat deze ringweg het grootste knelpunt voor de regio is.

Aanpakken van dit knelpunt zal daarom in eerste instantie gerealiseerd moeten worden door **verbetering van de Zuidelijke Rondweg en alternatieve routes** rond Groningen. In het verleden is gekozen voor een structurele oplossing van de problemen op de Zuidelijke Ringweg door de ontwikkeling van de Zuidtangent. Verwacht wordt dat de verdere ontwikkeling van de Zuidtangent niet op korte of middellange termijn gerealiseerd zal zijn. Daarom is in de Verkenningstudie Alternatieven Zuidelijke Ringweg (VAZ-studie) gekozen voor het uitwerken van aanpassingen die ook voor deze termijn reeds een oplossing kunnen bieden.

In figuur 3.3. zijn de alternatieven voor de korte en de middellange termijn voor het goederenvervoer in beeld gebracht.

Figuur 3.3 Alternatieven voor Zuidelijke Ringweg



Alternatief 1

Door het besluit om de **N33** te verdubbelen en de aansluiting op de A-28 bij Assen-Zuid aan te pakken, ontstaat voor het doorgaande vrachtverkeer uit Eemshaven/Delfzijl, Winschoten en Noord-Duitsland naar Zuid- en Oost Nederland een volwaardig alternatief voor de Zuidelijke Ringweg.

Alternatief 2

Voor verkeer uit deze regio's met bestemmingen ten westen van Groningen en verder richting Friesland en Amsterdam blijft de **A7** de belangrijkste verbindingroute. Bij gebrek aan volwaardige alternatieven, kan in eerste instantie de aanpak van de knelpunten op het Europaplein, het Julianaplein en de verbindende delen een oplossing bieden. Inmiddels zijn er plannen gemaakt voor verbetering (de Langman maatregelen). Zo zijn de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg al enige tijd bezig. In 2009 zullen er langs de Zuidelijke Ringweg op diverse delen parallelwegen liggen. Deze wegen ontlasten de ringweg.

Alternatief 3

Indien een algemene oplossing te moeizaam tot stand zal komen, verdient het aanbeveling te zoeken naar goederenvervoerspecifieke oplossingen op de Zuidelijke Ringweg. Door de aanleg van een **dynamische doelgroepenstrook** voor het goederenvervoer, kan de doorstroming voor het goederenvervoer sterk verbeterd worden. Om de beschikbare capaciteit

maximaal te benutten, kan hierbij een combinatie worden gemaakt met de vrije busbanen, waardoor zowel het goederenvervoer als de bus van deze banen gebruik kunnen maken. Hierbij moet voldoende rekening gehouden worden met de beperkte fysieke ruimte, waardoor deze maatregel in combinatie met alternatief 2 uitgevoerd zal moeten worden.

Alternatief 4

De rest van de **rondweg Groningen** is nu nog geen alternatief voor het doorgaande verkeer. De geplande verbeteringen op de rondweg zullen el leiden tot een vermindering van het lokale verkeer dat gebruik maakt van de zuidelijke rondweg. Voor een optimale benutting van de beschikbare infrastructuur voor zowel het lokale als het doorgaande verkeer, is de introductie van dynamisch verkeersmanagement een belangrijk hulpmiddel. Hiermee kan het verkeer verwezen worden naar delen van de rondweg met de snelste reistijd.

2 Zwolle-Meppel

Vanuit het zuiden is de regio Groningen – Assen via de A28 via Zwolle – Meppel - Assen bereikbaar. Een groot knelpunt voor het goederenvervoer is het traject tussen Zwolle en Meppel. Vervoerders die te maken hebben met de ochtendspits ondervinden hier aanzienlijke problemen.

De spitsstroken op de A28 Zwolle Zuid – Ommen moeten het knelpunt tussen Zwolle en Meppel op de A28 enigszins kunnen verbeteren. Hiernaast is de toerit vanuit Zwolle Centrum en de afrit richting Zwolle Noord de afgelopen tijd afgesloten geweest om te achterhalen wat voor effect dit heeft. Onderzoek moet uitwijzen of dit daadwerkelijk zo is en of het gewenste resultaat wordt behaald. Aan de hand van de resultaten van het onderzoek besluiten Rijkswaterstaat en gemeente Zwolle begin 2006 of de maatregel permanent wordt ingezet.

3 Knooppunt Joure

De A7 kent bij knooppunt Joure, met name vanuit Sneek, zijn eerste knelpunt. De ochtendspits zorgt hier voor een groot aantal verliesuren.

Inmiddels zijn er concrete plannen ontwikkeld om dit knelpunt aan te pakken. Bij het knooppunt Joure wordt vanuit Sneek richting Lemmer een bypass aangelegd om de doorstroming te verbeteren. Daarnaast zijn er plannen voor een flyover vanuit Heerenveen richting Lemmer. Verwacht wordt dat dit tot een aanzienlijke verbetering van de bereikbaarheid van de regio voor het doorgaande vrachtverkeer naar en van West-Friesland en Noord-Holland zal leiden.

4 A28/N33 aansluiting Assen

De aansluiting A28 – N33 vormt een bereikbaarheidsknelpunt aan de zuidkant van de regio. Door onvoldoende doorstroming van het verkeer op deze aansluiting (vooral het goederen-

vervoer heeft grote moeite met het oversteken van de kruising), is tijdens de spits de N33 een knelpunt. Dit heeft zowel gevolgen voor de bereikbaarheid van het goederenvervoer langs de as Assen-Veendam-Delfzijl/Eemshaven als voor het aanbod van verkeer op de Zuidelijke Ringweg van Groningen. Door dit knelpunt is de N33 niet een volwaardig alternatief voor het doorgaande noord-zuid verkeer op de T-structuur.

De opwaardering van deze aansluiting is inmiddels in gang gezet als onderdeel van de verdubbeling van de N33. In combinatie met de aanpassing van de aansluiting bij Assen-Zuid zal binnenkort tot duidelijke verbeteringen moeten leiden.

5 N355, Friesestraatweg/Rijksstraatweg

De Friesestraatweg (N355) die vanuit Zuidhorn aansluit op de kruising van de noordelijke en westelijke ringweg van Groningen is tevens een bereikbaarheidsknelpunt in de regio. De relatief hoge verkeersintensiteit van circa 16.000 motorvoertuigen per etmaal, in combinatie met de weginrichting, zorgt voor afwikkelingsproblemen⁴. Deze problemen worden, naast de ongeschikte weginrichting die niet voldoet aan die van een gebiedsontsluitingsweg, veroorzaakt door het nodige oneigenlijk (gebiedsvreemd) verkeer en langzaam landbouwverkeer.

In 2002 is reeds besloten door de Provinciale Staten van Groningen om een afzonderlijke studie uit te voeren naar de problemen van de verkeersafwikkeling op de N355 tussen Groningen en Zuidhorn (Friesestraatweg). Deze studie is in januari 2006 afgerond. Het resultaat van deze studie, die in januari 2006 is afgerond, is een viertal oplossingsmogelijkheden. In het voorkeursalternatief wordt er aan de noordzijde van de Friesestraatweg een parallelweg voor landbouw- en overig langzaam verkeer aanged, waardoor de problemen met het langzaam verkeer opgelost kunnen worden. De vervanging van de rotonde door een ongelijkvloerse kruising/aansluiting met de Ringweg van Groningen zal tot verdere verbetering van de doorstroming leiden.

6 Gebruik van onderliggend wegennet door (doorgaand) vrachtverkeer

De indruk bestaat dat er, als gevolg van de achterblijvende kwaliteit van het hoofdwegennet in de regio, op de binnenwegen rond Groningen (m.n. Haren-Glimmen en Hoogezand-Zuidlaren) veel vrachtverkeer rijdt, dat de wachttijden op de Zuidelijke Ringweg wil mijden. Onduidelijk is of hier sprake is van bestemmingsverkeer of sluipverkeer, bijvoorbeeld in verband met het vermijden van de A7 (Zuidelijke ringweg Groningen). Uit de interviews komt naar voren dat een groot gedeelte van het vervoer bestemmingsverkeer lijkt te zijn. Harde gegevens hierover zijn echter niet beschikbaar.

Het verdient aanbeveling om in een nader onderzoek de herkomst en bestemming van het vrachtverkeer op deze routes vast te stellen. Indien blijkt dat er met name doorgaand vrachtverkeer gebruik maakt van deze routes, kan met verkeersregulerende maatregelen hier een oplossing voor geboden worden.

⁴ Bron: Provincie Groningen (2006), Studie verbetering wegverbinding Groningen – Zuidhorn (N355)

7 Overige regionale wegen

In het noorden van de regio zijn twee toevoerwegen, van Groningen naar Delfzijl (N360) en van Groningen naar Eemsum (N46), die een knelpunt vormen voor de personenmobiliteit en het goederenvervoer. Binnen de regio zorgen de verschillende afritten van de A28 en de A7 voor de nodige congestie. De verschillende N-wegen in de regio kennen ook enkele knelpunten in het goederenvervoer.

Het merendeel van de genoemde knelpunten loopt mee in de netwerkanalyse voor personenmobiliteit. Vooral nog mag er van uitgegaan worden dat mogelijke oplossingen die hieruit naar voren komen ook voor het vrachtverkeer soulaas zullen bieden. Wel zal bij de dimensionering rekening gehouden moeten worden met de afmetingen van het goederenverkeer.

Alternatieve oplossingen

De bereikbaarheidsknelpunten kunnen ook op een andere wijze dan door het verbeteren van de infrastructuur aangepakt worden. In dit deel van de goederenvervoeranalyse worden enkele mogelijke alternatieven kort uitgewerkt. Doel hiervan is om samen met de regio ook te kijken naar mogelijkheden voor een betere benutting van de schaarse infrastructuur, waarbij ook het verladend en vervoerend bedrijfsleven in de regio een eigen rol kan spelen.

1 Beprijzen

Knelpunten in de capaciteit van het wegennet kunnen op verschillende manieren aangepakt worden. Indien de optie van vergroting van de capaciteit niet of onvoldoende beschikbaar is, kan met het invoeren van beprijzing een vergelijkbaar effect bereikt worden. Het CPB heeft onlangs in de Economische toets op de Nota Mobiliteit de effecten van deze aanpak in kaart gebracht. Het CPB concludeert in deze studie dat **een forse, naar plaats en tijd gedifferentieerde heffing van 11,2 eurocent per kilometer het verkeer op de betreffende wegdelen en dagdelen met eenderde reduceert. Omdat de heffing wordt geheven in de spits gaat het vooral ten koste van het woon-werkverkeer. De verbeterde doorstroming komt ten goede aan het resterende woon-werkverkeer, maar vooral ook aan het vrachtverkeer en het zakelijke verkeer.** De maatschappelijke baten van deze aanpak wegen duidelijk op tegen de maatschappelijke kosten.

Een belangrijke randvoorwaarde voor maximaal effect van beprijzing op de doorstroming op het hoofdwegennet is de beschikbaarheid van kwalitatief volwaardig openbaar vervoer. De concrete plannen voor de verbetering van het openbaar vervoer in de regio spelen hier overigens prima op in, verwacht mag worden dat voor het woon-werkverkeer ook een volwaardig alternatief beschikbaar komt.

2 *Transportbesparing, modal shift en transportefficiency*

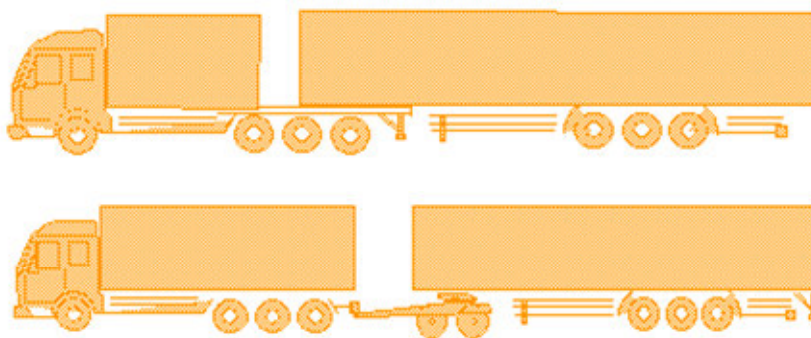
Ook binnen het goederenvervoer zijn maatregelen mogelijk om de vraag naar vervoer te beïnvloeden. In de afgelopen jaren is op landelijke schaal ervaring opgedaan met de bevordering van efficiënter goederenvervoer. Samen met de bedrijven in de regio kan gekeken worden naar mogelijkheden om dit te realiseren. In een gericht programma kan via een aantal stappen een maximaal effect worden behaald:

- Kan de vraag naar vervoer verminderd worden door aanpassingen in het product, de verpakking of de productielocatie (transportbesparing)?
- Is wegvervoer de meest gewenste en efficiënte transportwijze? Kan de regio alternatieven bieden door de verdere uitbouw van containerlijndiensten per spoor, binnenvaart of short sea? (modal shift).
- Is het mogelijk om hogere beladingsgraden in het transport te realiseren door betere planningsmethoden, samenwerking tussen bedrijven en uitbesteding van zendingen (transportefficiency).

3 *Grootschalige inzet van langere voertuigen*

Veel van de goederenstromen door en binnen de Regio Groningen-Assen verlopen over hoofdwegen, doordat een groot deel van de bedrijventerreinen direct langs de snelwegen ligt. Hiermee is de regio bij uitstek geschikt voor de inzet van langere en of zwaardere voertuigen (LZV's). Door de inzet van deze voertuigen is een veel betere benutting van het wegennet mogelijk, omdat de capaciteit van deze voertuigen beduidend hoger ligt dan van de standaardvrachtauto's. Onderstaand figuur schetst een aantal uitvoeringsmogelijkheden van deze voertuigen.

Figuur 3.4 Uitvoeringsvormen LZV



De Regio Groningen-Assen kan bij het zoeken naar oplossingen de optie meenemen om belangrijke goederenstromen in het noorden over te hevelen naar deze LZV's. Hierbij kan aangehaakt worden bij de nu lopende landelijke proef waaraan maximaal 300 combinaties

kunnen mee doen. De proef loopt tot 1 november 2006. Daarna wordt bepaald of definitieve invoering van de inzet van LZV's mogelijk wordt.

Om ook na 1 november de inzet van deze voertuigen in de regio mogelijk te maken, verdient het aanbeveling dat de bestuurders in de Regio zich voor deze oplossing inzetten, en pleiten voor omzetting van de proef naar een doorlopende regeling in de regio. In de uitwerking zal dan, in nauwe samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, een sluitende regeling voor de periode na 1 november 2006 uitgewerkt kunnen worden. Uit de lopende proef is inmiddels helder geworden dat inpassing in de bedrijfsvoering en in het dagelijks verkeer geen problemen oplevert.

4 Oplossingsrichtingen knelpunten Stedelijke distributie

In het lopende project stedelijke distributie Groningen – Drenthe is een inventarisatie verricht van specifieke knelpunten voor het bevoorradend verkeer. Het blijkt dat deze zich vooral op het onderliggende wegennet voordoen en daarmee binnen invloedssfeer van de betrokken gemeenten vallen (gebrek aan laad- en losplekken, beperkingen ruimtelijke ordening). Een uitzondering hierop is de hier en daar gebrekkige afstemming van venstertijden op regionaal niveau.

Verdere samenwerking in stedelijke distributie tussen de betrokken partijen kan tot een aanzienlijke winst in de efficiency van de bevoorradings leiden. De Regio Groningen-Assen kan bijdragen aan het realiseren van regionale oplossingen, door samen met het betrokken bedrijfsleven en de gemeenten oplossingsrichtingen uit te werken. Concrete uitwerkingsprojecten in deze aanpak zijn o.a.:

- Verder uitwerken van een regionaal gecoördineerd toegangs- en ontheffingenbeleid voor efficiënt werkende distributiebedrijven (venstertijden, gebruik van busbanen).
- Ondersteuning van de samenwerking tussen toeleverende bedrijven en opzetten van gezamenlijke distributieactiviteiten.

3.2 Bereikbaarheidsknelpunten op het spoorwegen

De belangrijkste spoorwegen in Noord- Nederland lopen dwars door de Regio Groningen – Assen. De spoorwegen lopen langs de eerder genoemde T-structuur van Assen naar Delfzijl/ Eemshaven via Groningen en van Leeuwarden naar Nieuweschan via Groningen (zie figuur 3.5).

Figuur 3.5 Belangrijkste spoorwegen Regio Groningen – Assen



Bron: Kwaliteitsnet, 2005 (bewerking BCI)

In tabel 3.1 wordt duidelijk dat het goederenvervoer op spoorwegen in en rondom de Regio Groningen – Assen vrij beperkt is. Richting Delfzijl reden er in 2002 circa 900 goederentreinen vanuit Groningen en Sauwerd. Op het traject Zuidbroek – Nieuweschans reden er in dat jaar slechts 125. Ondanks forse investeringen door zowel het bedrijfsleven als de overheden in het in 1995 geopende RSC Groningen te Veendam, blijft een forse groei vooralsnog uit. De nieuwe ontsluiting richting Nieuweschans/ Duitsland biedt nu echter mogelijkheden voor een verdere groei in noordoostelijke richting.

Tabel 3.1 Aantal goederentreinen in 2002

Traject	Aantal goederentreinen 2002
Zwolle-Meppel	6.700
Meppel-Hoogeveen	5.300
Hoogeveen-Onnen	3.400
Coevorden-Coevorden grens (inschatting)	3.200
Onnen-Sauwerd	1.400
Onnen-Veendam	1.400
Sauwerd-Delfzijl	900
Marienberg-Coevorden	800
Meppel-Leeuwarden	600
Sauwerd-Roodeschool/Eemshaven	500
Almelo-Marienburg	500
Coevorden-Emmen	500
Zwolle-Marienburg	200
Zuidbroek-Nieuweschans (prognose)	125
Totaal	25.525

Bron: Kwaliteitsnet, 2005

Analyse wijst uit dat de knelpunten op de spoorwegen met betrekking tot bereikbaarheid beperkt zijn. Hieronder worden de knelpunten en mogelijke oplossingen vanuit het perspectief van de netwerkanalyse weergegeven.

1 Groei personenvervoer op traject Zwolle - Groningen

Op het traject Zwolle – Groningen dreigt een conflict te ontstaan tussen het personenvervoer en het goederenvervoer. Op dit moment rijden er twee intercity's en één stoptrein per uur. Wanneer deze één stoptrein tevens een intercity wordt kunnen er problemen ontstaan voor het goederenvervoer. Op dit moment rijdt er één goederentrein per uur, waarvan onder andere één zogenaamde dolomietentrein per dag.

Het verdient aanbeveling dat de Regio Groningen-Assen gezamenlijk met de huidige gebruikers van de goederenpaden (Railion en ACTS) en belangrijke spoorverladers in de Regio (Groningen Seaports en RSCG) deze ontwikkelingen blijft volgen en tijdig ruimte voor nieuwe goederenvervoertreinen bij ProRail aankaart.

2 Traject Groningen – Delfzijl / Eemshaven eensporig

Het tweede bereikbaarheidsknelpunt op het spoor is te vinden op de trajecten Groningen – Delfzijl/ Eemshaven. Het gaat hier om twee trajecten die een gezamenlijk deel kennen van Groningen tot aan Sauwerd, waar het traject gesplitst wordt. Eén spoor gaat richting Delfzijl en één gaat richting de Eemshaven. Dit heeft als gevolg dat er per uur maar één goederentrein richting Delfzijl of Eemshaven rijden en dus niet naar beide havengebieden. Dit knelpunt wordt veroorzaakt door te korte opstelstroken van 400 meter, waardoor de gebruikelijke treinlengte van 700 meter niet op dit traject inzetbaar is (met hogere transportkosten tot gevolg).

Om een volwaardig spoorproduct van en naar Delfzijl en Eemshaven aan te kunnen bieden, zal een oplossing gezocht moeten worden voor de beperkte treinlengte (400 m terwijl 700 m gebruikelijk is). Volledige verdubbeling van het spoor is uit kostenoogpunt (mede gelet op het huidige en verwachte gebruik) niet aan de orde. Een nader onderzoek naar de kosten en baten van de verlenging van de opstelstroken naar de gebruikelijke lengte van 700 meter zal inzicht moeten geven in de mogelijke toepassing van deze verbetering. Een eerste aanzet hiervoor kan door de Regio Groningen-Assen gegeven worden.

Om een dergelijk plan te kunnen verwezenlijken, zal een vervoerder die op deze route vervoer wil aanbieden een concreet knelpunt bij ProRail moeten aanmelden en verzoeken dit op te lossen. Hierbij moet aangetekend worden dat het niet waarschijnlijk is dat ProRail, gelet op het grote aantal knelpunten dat ProRail met beperkte middelen moet oplossen, hiervoor snel middelen vrij zal maken.

3 Ontbreken oostboog

Een ander knelpunt is **spoorverbinding van Groningen – Veendam – Leer (Duitsland)**. Nu is het zo dat een goederentrein vanuit Groningen eerst naar Veendam rijdt, vervolgens van Veendam terugkeert naar Groningen om vandaar uit naar Leer te kunnen rijden.

Figuur 3.6 Oostboog



De aanleg van de Oostboog, een spoorverbinding vanuit Veendam bij Zuidbroek richting Scheemda/ Winschoten, zou dit probleem kunnen oplossen. Dit houdt in dat goederentreinen voortaan vanuit Veendam linea recta richting Leer kunnen rijden.

4 Nieuwe geluidseisen

Een laatste bereikbaarheidsknooppunt komt voort uit de **zwaardere geluidseisen** voor de inzet van goederentreinen. Bij het inleggen van nieuwe diensten, moet aan deze strengere normen voldaan worden. Eerste signalen geven aan dat het hierdoor steeds moeilijker zal worden om het aantal treindiensten met goederentreinen uit te breiden.

Bij een verdere groei van de activiteiten in de Eemshaven, zal op lange termijn ook een groei van het goederenvervoer van- en naar de Groningse zeehavens verwacht. De hieruit voortvloeiende uitbreiding van het aantal treindiensten kan echter belemmerd worden door de nieuwe geluidseisen. In nauw overleg met de betrokken vervoerders en met ProRail zal gezocht moeten worden naar bronmaatregelen die de geluidshinder kunnen bestrijden.

3.3 Bereikbaarheidsknelpunten op de vaarwegen

Naast het wegvervoer wordt de regio ook ontsloten door binnenvaart en spoorvervoer. De telcijfers van de vaarwegen in het kwaliteitsnet goederenvervoer geven een beeld van de intensiteit van de scheepvaart in Noord-Nederland⁵.

Tabel 3.2 *Jaarintensiteiten vaarwegen*

Telpuntkenmerk	Intensiteit
Prinses Margrietsluis	19.767
Gaarkeukensluis	14.676
Oostersluis	13.613
Zeesluis Farmsum	11.345
Meppersluis	5.885
Euvelgunnerbrug	4.080
Rengersbrug	3.040
Hoodambrug	2.712
Jelteslootbrug	2.253
Tsjerk Hiddessluizen	2.027
Overig	12.148
Totaal	91.546

Bron: SNN Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept), 2005

De binnenvaartterminals in Westerbroek en Veendam bieden prima multimodale verbindingen met de Randstad en de grote zeehavens in de Rijn-Schelde delta. De regio Groningen – Assen kent enkele vaarwegen, met als belangrijkste de vaarweg die van Lemmer naar Delfzijl loopt via o.a. het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. De belangrijkste knelpunten in de vaarwegen liggen dan ook op dit traject.

⁵ Ter illustratie, de jaarintensiteit van de vaarverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen is hoger dan 100.000 scheepsbewegingen

Figuur 3.7 Belangrijkste vaarwegen regio Groningen – Assen



Bron: Kwaliteitsnet, 2005

1 Zeesluis Delfzijl

De zeesluis is op dit moment niet geschikt voor tweebakduwvaart. Vanaf 2015 moet de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl geschikt zijn voor schepen met een grotere capaciteit (tweebakduwvaart en klasse Va). Voor deze tweebakduwvaart is een lengte van 186 m genoodzaakt. De bestaande zeesluis is slechts 116 meter lang, waardoor er vaak maar één schip per keer de sluis in kan. De maatvoering van de sluis sluit dan niet langer aan bij de maatvoering van de rest van het traject. Bij de verwachte inzet van tweebakduwvaart levert dit extra kosten en vertraging op bij het schutten door deze sluis.

Groningen Seaports en SNN hebben dit knelpunt in het vaarwegennet inmiddels met behulp van een pleitnota onder de aandacht van het Rijk gebracht. Onduidelijk is nog of dit tot opname van de gewenste verruiming in het MIT zal leiden. Gezien het belang van Eemshaven en Delfzijl als de zeehavens voor de Regio Groningen, verdient het aanbeveling deze inspanningen vanuit de Regio te ondersteunen.

2 Nieuwe oeververbindingen over regionale vaarwegen

De **ontwikkeling en bouw van grote woningbouwprojecten** zoals Meerstad en Blauwe stad brengt een aanzienlijke stroom van bouwmaterialen met zich mee die naar alle waarschijnlijkheid via het water (Winschoterdiep) vervoerd zal moeten worden. Daarbij komt dat voor de ontsluiting van, met name, Meerstad, er enkele nieuwe bruggen aangelegd moeten worden waarvan de beperkte hoogte en knelpunt wordt voor de binnenvaart. Bij de aanleg van de nieuwe bruggen moet de Regio Groningen-Assen in de planvorming voldoende re-

kening houden met de toekomstige schaalvergroting in de binnenvaart. Met name de vrije doorvaarthoogte van de nieuwe bruggen is van belang om de doorstroming over water en van het kruisende verkeer niet te veel te belemmeren. Nader onderzoek zal moeten aangeven welke brughoogte de beste oplossing voor de regio biedt. Hierbij dient in ieder geval rekening gehouden te worden met de verbeterde bereikbaarheid van de regio over water, als gevolg van de afronding van de verbeteringswerken aan de vaarweg Lemmer – Delfzijl (zie hierna voor details).

3 Brughoogte vaarweg Lemmer - Delfzijl

In 2009 moet de **vaarweg Lemmer – Delfzijl** volwaardig geschikt zijn voor klasse Va schepen en voor binnenschepen met drie lagen containers. Uiteindelijk moeten ook schepen die vier lagen containers vervoeren en de zogenaamde tweebaksduwvaart probleemloos door het kanaal kunnen. Volgens de binnenvaartorganisaties is de geplande hoogte van enkele nieuwe bruggen over het van Starckenborghkanaal echter te laag. De bruggen bij Zuidhorn en Aduard gaan verhoogd worden naar 9,10. Ook de brug bij Eibersburen, de Dorkwerdbrug en de Noordzeebrug worden aangepakt. Om gangbare containerschepen hieronder door te kunnen laten voeren zou voor vierlaags containervaart een minimale hoogte van 9,50 m nodig zijn, o.a. in verband met de opkomst van zogenaamde high cube containers die net 30 cm hoger zijn dan de “normale” containers.

De extra kosten voor deze verdere verhoging lijken op het eerste gezicht niet op te wegen tegen de baten voor de binnenvaart. De Regio zal in de netwerkanalyse een duidelijk standpunt hierover moeten innemen.

4 Ligplaatsen

Langs de doorgaande vaarwegen, de binnenhavens en de overige kanalen zijn nu nog voldoende **ligplaatsen, laad- en loskades** en natte kavels aanwezig. Voor de huidige vraag naar binnenvaartdiensten voldoet het huidige aantal. Wel leeft de vrees dat het aantal ligplaatsen en kades onder invloed van ruimtelijke ontwikkelingen de komende jaren zal teruglopen.

Het verdient aanbeveling dat de Regio bij de verdere ontwikkeling van ruimtelijke plannen voldoende oog houdt voor deze voorzieningen voor de binnenvaart.

5 Achterstallig onderhoud

Tenslotte is **diepgang van een aantal vaarwegen** een beperking voor de binnenvaart, met name op een aantal trajecten waar sprake is van achterstallig onderhoud. Op het **Winschoterdiep** tussen Zuidbroek en Winschoten dreigt door het uitblijven van baggeren de diepgang te gering te worden om voor de binnenvaart nog geschikt te zijn. Voor de diepgangsproblemen in het Noord-Willemskanaal (de vaarweg van Groningen naar Assen) is inmiddels een oplossing in zicht. Hier staat het baggeren van de vaarweg inmiddels al in de planning.

Literatuurlijst

Literatuurlijst

Buck Consultants International (2005), Naar een transport efficiënte economie. Nijmegen/ Den Haag.

Buck Consultants International (2002), Regiovisie Goederenvervoer Noord – Nederland. Nijmegen.

Buck Consultants International (2003), Actieprogramma goederenvervoer Noord – Nederland. Nijmegen.

Bureau Alle Hesper, KCAP (2004) Masterplan het plan Meerstad – Groningen

CPB (2005), Bedrijfslocatiemonitor 2005:

Droogh Trommel Broekhuis (2004), Detailhandelsstructuurvisie Provincie Groningen

Ecorys (2005), Problematiek Zeesluis Delfzijl: pleitnota ten behoeve van het landsdelig overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat, november 2005

Friskus, J. G (2005) Monitor bedrijventerreinen Provincie Groningen

Gemeente Assen (2004), Strategienota Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Gemeente Groningen (2005), Masterplan Revitalisering Winschoterdiep/ Eemskanaal. Groningen: Dienst RO-EZ

Gemeente Hoogezand – Sappemeer (1999), Nota uitwerking categorisering. Groningen: DHV Hofstra BV

Gemeente Hoogezand – Sappemeer (1997), Verkeers- en vervoersbeleid Hoogezand - Sappemeer

Grontmij (2005), Verkenning Netwerkanalyse Regio Groningen – Assen.

Ministerie van VROM (2004), IBIS Werklocaties.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat c.s. (2004), Ontwikkeling Verkeer en Vervoer 1990 – 2020.

Platform Verkeer en Vervoer Noord – Nederland (2004), Hoe ver voert Noord – Nederland?

Praktijkonderzoek Plant en Omgeving (2004), Glastuinbouw in de gemeente Eemmond: effecten voor de werkgelegenheid.

Provincie Drenthe (2004), Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2004-2007.

Provincie Drenthe (2004), Provinciaal Omgevingsplan II.

Provincie Drenthe (2005), Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer

Provincie Drenthe, Gemeente Assen (2005) Uitvoeringsprogramma Stedelijke bereikbaarheid 2006-2008.

Provincie Drenthe (2005) Verkeerswaarnemingen Drenthe 2004

Provincie Groningen (2000) Provinciaal Ontwikkelingsplan I Koersen op Karakter.

Provincie Groningen (2005) Ontwerp Provinciaal Ontwikkelingsplan II.

Provincie Groningen (2006), Studie verbetering wegverbinding Groningen – Zuidhorn (N355)

Regio Groningen – Assen (2003), Groeien in ruimte.

Rijkswaterstaat Directie Noord – Nederland (2005) Kaartbeeld bedrijventerreinen en bereikbaarheid in Noord Nederland 2020.

Samenwerkingsverband Noord - Nederland (2000), Kompas voor het Noorden.

Samenwerkingsverband Noord – Nederland (2005), Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept)

Stec Groep (2003) Noord- Nederlandse werklocaties van de toekomst. Nijmegen.

www.assen.nl

www.cbs.nl

www.groningen.nl

www.groningen-info.nl

www.meerstad-groningen.com

www.regiovisie.nl

www.snnonline.nl

www.hoogezand-sappemeer.nl

www.terborch.info

www.leek.nl

www.ringgroningen.nl

Bijlagen

Ontwikkelingen in de Regio Groningen-Assen

In deze bijlage wordt een schets gegeven van de belangrijkste economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Deze schets is nodig om een goed beeld te krijgen van de activiteiten en ontwikkelingen in de regio die gevolgen kunnen hebben voor het goederenvervoer. Goederenvervoer is immers een gevolg van ruimtelijke spreiding van activiteiten en de vraag naar of het aanbod van goederen.

A Economische ontwikkelingen

A1 Historisch perspectief

Van oudsher herbergt de regio Groningen – Assen veel maakindustrie en handel. De afgelopen jaren heeft de economie van de regio Groningen – Assen een zekere **verdiensterlijk** doorgemaakt. Inmiddels is ruim de helft van de bedrijven actief in de dienstensector. In de belangrijkste steden van de regio, Groningen en Assen, is deze verdeling ook terug te vinden (zie tabel 1).

Tabel 1 Het aantal vestigingen per sector in Groningen en Assen in 2005

Sector	Groningen			Assen		
	Absoluut	Relatief %	Groei-cijfer 1994-2005 (%)	Absoluut	Relatief %	Groei-cijfer 1994-2005 (%)
Relevant voor goederenvervoer						
Landbouw en visserij	37	0	164	40	1	100
Industrie	625	6	13	164	6	23
Bouw	638	7	58	205	7	93
Groothandel	729	8	54	292	10	56
Detailhandel	1.831	19	3	625	22	31
Vervoer	495	5	19	100	3	72
Overig						
Horeca	636	7	3	155	5	27
Financiën	260	3	-2	88	3	57
Adviesdiensten	1.527	16	94	432	15	157
Facilitaire diensten	1.377	14	312	283	10	268
Persoonlijke diensten	1.049	11	54	326	11	105
Algemene diensten	498	5	213	163	6	176
Totaal	11.737	100	55	3.525	100	86

Bron: KvK, 2005

In tabel 1 is onderscheid gemaakt in enerzijds de sectoren die sterk fysiek gericht zijn, en waarvoor het goederenvervoer een belangrijke rol speelt in de aan- en afvoer van producten of als hoofdactiviteit. De overige sectoren anderzijds zijn vooral gericht op dienstverlening, waardoor deze beduidend minder invloed hebben op de vraag naar goederenvervoer in de regio.

Naar aanleiding van deze cijfers is een aantal conclusies te trekken voor het goederenvervoer in de Regio Groningen – Assen.

- Het **groecijfer** van het aantal bedrijfsvestigingen in Assen is beduidend hoger dan in Groningen. Dit geldt niet alleen voor het algemene gemiddelde, maar ook voor de sectoren die goederenvervoer gebonden zijn, zoals het vervoer, de detailhandel en de bouw.
- De groei van het aantal bedrijfsvestigingen in de goederenvervoer gebonden sectoren ligt over het algemeen **op of onder het gemiddelde** van alle sectoren in de regio. De groei van de dienstverlenende sector (Adviesdiensten, Facilitaire diensten, Persoonlijke diensten en Algemene diensten) is in beide steden gemiddeld hoger dan de groei van de goederengebonden sectoren. Deze sectoren noteren elk groecijfers van circa 100% of meer, met uitzondering van de persoonlijke dienstverlening in Assen. De verdere **verdienstelijking** die hieruit naar voren komt, vermindert het relatieve belang van goederenvervoer voor de economische ontwikkeling in de regio.
- Desondanks kunnen we vaststellen dat ook het aantal vestigingen in de goederenvervoergebonden sectoren de afgelopen jaren **verder is toegenomen**. Dit beeld past bij een algemene groei van het goederenvervoer die de afgelopen jaren in Nederland heeft plaatsgevonden.
- De **detailhandel** is in de steden Groningen en Assen in vergelijking met het nationaal gemiddelde sterk vertegenwoordigd. Bijna twintig procent van de vestigingen is actief in deze sector. Het nationale gemiddelde ligt in 2005 op 16% van het aantal vestigingen⁶. De omvang van de (stedelijke) distributie die hiermee gepaard gaat is relatief gezien dan ook groot in deze steden. De doorontwikkeling van de detailhandelsfunctie van steden zoals Groningen en Assen zal leiden tot een verdere groei van het bevoorradend verkeer en daarmee van het goederenvervoer.

Nieuwe economische sectoren met grote groeiverwachtingen, zoals de informatica, de telecommunicatie, de medische technologie en de biotechnologie, zijn tevens flink in opkomst in Noord-Nederland⁷. Deze sectoren worden niet gekenmerkt door een fors vervoersvolume. Wel is de kwaliteit van de bereikbaarheid en de logistieke dienstverlening een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor dit type hoogwaardige producten.

A2 Prognoses economische ontwikkeling

Hoe de economische structuur zich in de toekomst zal ontwikkelen en wat het effect hiervan is op het goederenvervoer wordt hieronder duidelijk op basis van de toekomstige ontwikkeling van de werkgelegenheid in de periode 2001-2040. Uitgangspunt hierbij zijn de nieuwe werkgelegenheidsprognoses van het CPB, zoals opgenomen in de achterliggende analyses

⁶ KvK (2005) www.kvkregiodata.nl

⁷ SNN (2000) Kompas voor het Noorden

van de **Bedrijfslocatiemonitor 2005: de vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040**⁸.

Voor de economische en demografische ontwikkeling zijn vier verschillende scenario's opgesteld (zie bijlage 2). Elk scenario gaat uit van verschillende macro-economische grootheden en ontwikkelingen. Voor deze goederenvervoeranalyse zijn de scenario's **Strong Europe** en **Global Economy** gebruikt om te onderzoeken hoe de werkgelegenheid zich in de regio zal gaan ontwikkelen. In tabel 2 is per sector en COROP het groeipercentage van het aantal werkzame personen per sector uiteengezet. Overigens moet hierbij aangetekend worden dat de weergegeven COROP-gebieden niet geheel overeenkomen met de Regio Groningen-Assen (zie hiervoor ook de kaart van het COROP gebied in bijlage 3).

Tabel 2 Prognose werkgelegenheidsgroei per COROP per sector 2001- 2040

Global Economy	Overig Groningen			Noord-Drenthe		
	2001	2040	Groei (%)	2001	2040	Groei (%)
Landbouw	5.388	2.634	-51	3.085	1.560	-49
Nijverheid	36.595	32.732	-11	12.973	12.422	-4
Logistiek	13.170	16.948	29	4.233	6.842	62
Consumentendiensten en overige dienstverlening	34.620	38.003	10	16.763	20.235	21
Financiële en zakelijke dienstverlening	29.727	34.836	17	8.332	10.041	21
Overheid en quartaire dienstverlening	50.882	72.826	43	24.304	39.045	61
Totaal	170.382	197.979	16	69.689	90.145	29
Strong Europe						
Landbouw	5.388	2.318	-57	3.085	1.370	-56
Nijverheid	36.595	26.233	-28	12.973	9.724	-25
Logistiek	13.170	13.393	2	4.233	5.396	27
Consumentendiensten en overige dienstverlening	34.620	33.995	-2	16.763	18.136	8
Financiële en zakelijke dienstverlening	29.727	27.293	-8	8.332	8.264	-1
Overheid en quartaire dienstverlening	50.882	67.349	32	24.304	35.766	47
Totaal	170.382	170.582	0	69.689	78.656	13

Bron: *Bedrijfslocatiemonitor 2005*

Een eerste opvallende conclusie bij deze prognoses is de **bepaalde groei van de werkgelegenheid** in de regio Overig Groningen in de periode 2001-2040. In beide scenario's noteert de COROP Noord – Drenthe een gematigde groei van de werkgelegenheid in de periode 2001-2040. De COROP Overig Groningen noteert alleen een groei wanneer wordt uitgegaan van het Global Economy scenario. In het Global Economy scenario is de groei voor beide COROP's dan ook groter dan in het Strong Europe scenario.

⁸ CPB (2005) *Bedrijfslocatiemonitor 2005: De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040*

In tabel 3 is voor het Global Economy scenario een vergelijking opgenomen van de COR-OP's in de Regio Groningen-Assen met Friesland en het totaalbeeld voor Nederland.

Tabel 3 Vergelijking werkgelegenheidsgroei 2001-2040 met andere regio's

	Overig Groningen (%)	Noord-Drenthe (%)	Friesland (%)	Landelijk (%)
Global Economy				
Landbouw	-51	-49	-46	-58
Nijverheid	-11	-4	-13	-16
Logistiek	29	62	61	44
Consumentendiensten en overige dienstverlening	10	21	19	12
Financiële en zakelijke dienstverlening	17	21	27	19
Overheid en quartaire dienstverlening	43	61	70	49
Totaal	16	29	24	17

Ten opzichte van Friesland is de groei in Noord-Drenthe hoger, die in Groningen echter lager. Opvallend is de achterblijvende groei in de sector logistiek in Groningen.

De verwachte afname van de werkgelegenheid in de sectoren Landbouw en Nijverheid (in alle scenario's en in alle gebieden) en de verwachte groei van de werkgelegenheid in de dienstverlenende sectoren, geven aan dat de trend van **verdienstelijking** van de afgelopen jaren zich in de komende periode versterkt zal voortzetten. Toenemende verhoging van de arbeidsproductiviteit in de industrie verklaart overigens ook een deel van de achteruitgang in werkgelegenheid in deze sector. De vraag naar goederenvervoer door agrarische en industriële activiteiten in de regio zal, gezien deze cijfers relatief beperkt zijn.

De soms forse groei van de dienstverlening heeft een beperkt effect op de vraag naar goederenvervoer. Te denken valt aan de bevoorrading van kantoren met kantoorartikelen en levensmiddelen.

Opvallend is de forse **groei van de logistieke sector** (vervoer, logistiek en groothandel) in vergelijking met de afname van werkgelegenheid in landbouw en industrie. Duidelijk is dat toenemende logistieke bedrijvigheid ook zal leiden tot een verdere groei van het goederenvervoer van, naar en binnen de regio. Dit beeld is consistent met de verwachte ontwikkelingen in andere delen van Nederland en West-Europa. Voortgaande economische groei blijft de vraag naar producten voeden, waardoor ook de logistieke activiteiten blijven toenemen (zie hiervoor ook paragraaf 3.1).

Overigens ligt de groei van de logistieke sector in Noord - Drenthe in vergelijking met Overig Groningen beduidend hoger, circa 30% hoger in beide scenario's. Dit verschil kan verklaard worden uit de rol die de regio ten zuiden van Assen speelt als toegangspoort voor distributiestromen naar de drie noordelijke provincies. Juist voor deze binnenlandse stromen is deze regio een aantrekkelijk vestigingslocatie, hetgeen o.a. tot uitdrukking komt in de aanwezigheid van distributiecentra rond Hoogeveen en Beilen.

A3 Ontwikkeling goederenvervoer gebonden sectoren

Op basis van bureaukennis, literatuurstudie en interviews met sleutelpersonen in de regio, is in aanvulling op bovenstaand cijfermateriaal ook een beeld ontstaan van de achterliggende ontwikkelingen in de goederengebonden sectoren met gevolgen voor het goederenvervoer.

1 Structuurwijzigingen in de landbouw

De mondiale en Europese landbouwpolitiek zijn van grote invloed op de landbouwsector, waardoor uitspraken over toekomstige ontwikkelingen met de nodige voorzichtigheid gedaan moeten worden. Uit de diverse gesprekken en publicaties, komt naar voren dat de landbouw in Noord-Nederland, en de agrarische industrie die binnen dit cluster hieraan verbonden is, grote wijzigingen zal gaan doormaken. Zonder uitputtend te zijn, kunnen de volgende hoofdontwikkelingen hier geschetst worden:

- **Teruglopende activiteiten in de suikerbieten.** De verdere afbouw van de beschermingsregeling van de EU voor de export van suiker zal naar verwachting grote invloed hebben op zowel de productie van suikerbieten als de verwerking in de suikerindustrie in Hoogkerk en Groningen. Op wereldschaal wordt een groei van de suikerproductie en –export door de producenten buiten Europa voorzien, wat negatieve gevolgen kan hebben voor de omvang van de suikerproductie uit suikerbieten.
Voor het goederenvervoer kan dit leiden tot een vermindering van het vervoer van suikerbieten naar de twee productielocaties bij de stad Groningen. Omdat de import van suiker via de Europese zeehavens zal toenemen, lijken nieuwe stromen op te komen waar de Eemshaven op inspeelt (o.a. met de reeds bestaande voorzieningen voor de suikeroverslag). Onduidelijk is nog of de haven hierin succesvol kan zijn.
Suikerbieten zijn eventueel ook in te zetten als grondstof voor biobrandstof. Dit is één van de segmenten waarop de Eemshaven zich in de toekomst zal richten. Indien deze overschakeling succesvol is, kan dit tot nieuwe vervoersstromen van de teeltregio's naar Eemshaven leiden. Dit zal de ring van Groningen zwaarder belasten.
- **Vermindering van de activiteiten in de aardappelteelt.** De opkomst van grote productiegebieden in Oost-Europa en de ontwikkeling van nieuwe verwerkende industrieën in deze regio's, zal de productie en de verwerking van aardappels in de zetmeelindustrie onder druk zetten. Deze ontwikkeling zal ook gevolgen hebben voor het vervoer van grondstoffen, halffabrikaten en eindproducten. Verwacht wordt een afname van de vraag naar goederenvervoer.
- **Overschakeling naar koolzaad / brouwgerst.** Ter vervanging van de teruglopende activiteiten in andere landbouwgewassen, is een opkomst voorzien van deze producten. Dit wordt mede aangestuurd door de opkomst van de nieuwe industriële activiteiten in de Eemshaven. Omdat de verwerking plaats zal vinden in de Eemshaven, zal een deel van de aan- en afvoerstromen voor de verwerkende industrie via de T-structuur verlopen.

- **De mogelijke ontwikkeling van ruim 200 ha glastuinbouw** in het gebied ten zuiden van de Eemshaven, waar naar verwachting jaarlijks circa 116.000 ton kg product geproduceerd wordt, zal ook een toename van het goederenvervoer betekenen⁹. Uit recente studies (LEI 2006) komt naar voren dat een snelle uitplaatsing van glastuinbouw van Zuid-Holland naar o.a. deze regio niet verwacht mag worden. Voor de langere termijn zal deze groei wel doorzetten.

Bovenstaande ontwikkelingen leiden tot een andere structuur van aan- en afvoerstromen van agrarische bedrijven en de agrarische industrie in de regio. Onduidelijk is nog wat het saldo zal zijn en welke gedetailleerde gevolgen dit zal hebben voor de omvang van het goederenvervoer.

2 Ontwikkelingen in de industrie en havens

Op basis van de algemene cijfers en prognoses is al aangegeven dat de industriële ontwikkeling in de regio onder druk staat. Dit beeld wordt bevestigd in de interviews, echter wel met een aantal meer inhoudelijke kanttekeningen.

- De maakindustrieën die zich (o.a. met behulp van de Investeringspremie Regeling) in Noord – Nederland hebben gevestigd, staan onder druk als gevolg van de verschuiving van economische activiteiten naar Midden- en Oost - Europa en de snelle opkomst van productie in China. Onduidelijk is nog of dit tot een vermindering van de industriële activiteiten zal leiden, wel is zichtbaar dat nieuwe investeringen en uitbreiding van activiteiten over het algemeen op goedkope locaties in deze nieuwe productiegebieden zal plaatsvinden en niet in Noord-Nederland. Het goederenvervoer als gevolg van industriële activiteiten kan hierdoor verminderen. Daar staat tegenover dat de aanvoer van dergelijke goederen in de regio vanuit het buitenland groter zal worden.
- **Nieuwe industriële activiteiten** lijken met name in de **Eemshaven** tot ontwikkeling te komen. Het gaat daarbij om sectoren waar veel fysieke- en milieuruimte voor nodig is (o.a. recycling), waarvoor de Eemshaven een alternatief is voor de rest van Nederland, en voor energiegebonden activiteiten, zoals Liquefied Natural Gas (LNG) en biodiesel. Met uitzondering van LNG zijn dit allemaal activiteiten waarin logistiek en goederenvervoer een belangrijke component zijn. Succes in het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid, zal daarom ook leiden tot een forse toename van het goederenvervoer. Door de aard van de activiteiten zal een deel van deze nieuwe stromen ook door andere modaliteiten dan het wegvervoer afgehandeld kunnen worden. Doordat de Eemshaven zowel via de shortsea als door binnenvaart en spoorvervoer ontsloten wordt, zullen deze modaliteiten een belangrijk deel van de nieuwe goederenstromen kunnen afwikkelen.
- De beoogde **opkomst van shortsea-activiteiten in de Eemshaven** zal voor een toename van het goederenvervoer in de regio zorgen. In toenemende mate zullen de goederen die de Groningen-Seaports binnenkomen en verder het achterland in vervoerd worden.

De ontwikkelingsperspectieven voor de Eemshaven zijn in opdracht van de Provincie Groningen onlangs door Buck Consultants in kaart gebracht¹⁰. Gegeven de beschikbare ruimte van 400 ha en een gegarandeerde diepgang tot 14 meter heeft de Eemshaven een gunstige propositie voor bedrijven die veel (milieu-)ruimte vragen en/of diepzee-

⁹ Bron: Praktijkonderzoek Plant & Omgeving (2004), Glastuinbouw in de gemeente Eemshaven

¹⁰ Bron: Buck Consultants International (2006), Discussienotitie voor toekomstige visie Eemshaven (concept)

overslag behoeven. Door haar centrale strategische ligging tussen West-Europa en de opkomende markten in Oost-Europa, krijgt de Eemshaven bovendien een steeds nadrukkelijker positie in internationale netwerken. De kansen die deze propositie van de Eemshaven biedt worden dan ook maximaal gefaciliteerd door ondermeer een congestievrije, trimodale ontsluiting en een marktgericht en coöperatief havenbeheer.

Het Energycluster en de onderliggende marktsegmenten biomassa, LNG en MERA (Milieu, Energie, Recycling en Afval) bieden in de toekomstige ontwikkeling het meeste perspectief. Dit is niet in de laatste plaats te danken aan de aanwezigheid van zowel energiebronnen als afnemers, in de Eemshaven én de nabijgelegen haven van Delfzijl. De ontwikkeling van Eemshaven Energy Port is dan ook een prioritair aandachtspunt.

Daarnaast gaat veel aandacht uit naar kansrijke segmenten binnen het Agricluster en met name het Logistiek cluster. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan de logistieke knooppuntontwikkeling voor agrifoodproducten, de uitbreiding van de op- en overslagfunctie door initiatieven als de shortseaterterminal en het breakbulk center en de focus op nichemarkten als militaire operaties.

B Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingen die nu en in de toekomst in de Regio Groningen - Assen gepland zijn, zijn van grote invloed op het goederenvervoer in de regio. Stedelijke concentraties, (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe woongebieden in de regio zorgen voor het nodige verkeer en vervoer. In deze paragraaf wordt allereerst ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen omtrent bedrijventerreinen in de verschillende gemeenten. Daarna worden enkele belangrijke woningbouwlocaties, volgens de woningbouwopgave van de Regiovisie Groningen – Assen, nader besproken.

B1 Ontwikkelingen bedrijventerreinen

De economische bedrijvigheid wordt geconcentreerd langs de T-structuur en in de stedelijke centra. De regio staat voor de opgave om een gevarieerd aanbod van goed ontsloten bedrijventerreinen te realiseren. De totale opgave tot 2020 bestaat uit 640 hectare. Voor 200 hectare hiervan moet nog een ruimtelijke invulling worden gevonden.

Tabel 2.3 toont de bedrijventerreinen in de regio waar volgens IBIS nog de meeste ruimte beschikbaar is. Plannen met betrekking tot herstructurering en bijvoorbeeld intensivering zijn hierin niet meegenomen.

Tabel 3.3 *Bedrijventerreinen Regio Groningen – Assen met beschikbare ruimte*

Gemeente	Naam	Planfase ¹⁾	Type terrein ²⁾	Netto ha	Netto totaal uitgeefbaar
Assen	Messchenveld (waarvan fase 1 = 100 ha)	B, G of V: Hard plan	D	150	150
Groningen	Westpoort		C	80	80
Groningen	Eemspoort	B	C	83	54,7
Leek	Leeksterveld	O	C	40	40
Tynaarlo	Vriezerbrug Uitbreiding III	O	C	17	17
Hoogezand - Sappemeer	Westerbroek	B	A	70	15
Groningen	Zernike Science Park	G	D	25	13,9
Noordenveld	Haarveld	B	D	12,5	12,3
Assen	Peelerpark	B	D	26,17	10,46
Assen	Stadsbedrijvenpark	B	C	150	9,14
Assen	Schepersmaat	B	E	26	6,31
Bedum	Uitbreiding Bedrijventerrein Bedum	O	C	4,6	4,6
Slochteren	Bedrijventerrein Park Rengers	B	C	42	4,3
Leek	Leeksterhout	B	C	28	4,1
Haren	Nesciopark	O	D	4	4
Totaal				758,27	425,81

1) B= Bindend plan; G= Goedgekeurd plan; V= Vastgesteld plan; O= Ontwerpplan; I= Ingetrokken plan

2) A= Zwaar industrieterrein; B= Zeehaventerrein; C= Gemengd terrein; D= Hoogwaardig bedrijvenpark; E= Distributiepark

Bron: IBIS, 2004, bewerking BCI

Vestiging van nieuwe bedrijvigheid op deze werklocaties kan het nodige effect hebben op het goederenvervoer in de regio. De belangrijkste ontwikkelingen en effecten zijn hieronder uiteengezet.

Groningen

- In Groningen is sprake van een forse uitbreiding van de bedrijventerreinen. De belangrijkste ontwikkelingen zijn de gemengde terreinen Westpoort (80 ha) aan de westkant van Groningen en Eemspoort (83 ha) en Meerstad (50 ha) aan de oostkant van Groningen.
- Het Zernike Science Park en het UMCG zullen vooral activiteiten trekken rond het kenniscluster. Alleen al het UMCG heeft 8.000 arbeidsplaatsen en een verdere groei wordt voorzien. Het merendeel van de activiteiten zal niet tot forse goederenstromen leiden.
- In aanvulling op de ontwikkeling van bedrijventerreinen, kan hier ook kort de voorgenomen uitbouw van de grootschalige detailhandel in Groningen worden genoemd. Er liggen nu al enkele PDV / GDV locaties aan de rand van Groningen, zoals bij de Sontweg en de meubelboulevard op het Hoendiep en de Peizerweg ten westen van de binnenstad. In aanvulling hierop wordt bij het nieuwe stadion Euroborg een megasupermarkt gebouwd, met name ter voorziening van de woningbouwlocatie Meerstad.

Bovenstaande ontwikkelingen zullen leiden tot een verder groei van het goederenvervoer in- en rondom Groningen, zowel voor de aan- en afvoer voor de bedrijven op de nieuwe bedrijventerreinen als voor de detailhandel. In hoofdstuk 3 wordt dit aan de hand van de kerncijfers van de betrokken bedrijventerreinen verder uitgewerkt.

Assen

- Het Stadsbedrijvenpark en Messchenveld, te **Assen**, zijn de grootste bedrijventerreinen in de omgeving van Assen. Het gaat hier om een gemengd bedrijventerrein (Stadsbedrijvenpark) en om het hoogwaardige bedrijventerrein Messchenveld. Op dit laatstgenoemde terrein zal in de komende jaren nog voldoende ruimte beschikbaar zijn. Voor de eerste fase van de ontwikkeling van dit terrein staat 50 ha gepland, verdeeld over 140 kavels. In de jaren hierop volgend staat nog eens 100 ha gepland. In- en opvulling van dit grote bedrijventerrein zal een forse groei het goederenvervoer met zich mee kunnen brengen.
- Het **bedrijventerrein Schepersmaat II** is het enige gespecialiseerde distributiepark in de Regio Groningen – Assen. Het terrein is gunstig gelegen bij de afslag Assen - Zuid van zowel de A28 als de N33. Het bedrijventerrein is bestemd voor grootschalige bedrijven zoals, groothandel, transport en distributie en heeft nog enkele ha's ruimte voor dergelijk bedrijven.
- Het **bedrijventerrein de Borgstee**, ten noordwesten van het Stadsbedrijvenpark, is een PDV locatie in de gemeente Assen. Hier zijn onder andere verschillende tuincentra en meubelzaken gevestigd. Bij gebrek aan ruimte op de Borgstee zijn er bij Kloosterveen mogelijkheden voor perifere detailhandelvestigingen.

Overig

- De gemeente **Hoogezand – Sappemeer** kent ook enkele belangrijke bedrijventerreinen. Zo is er het zware industrieterrein Westerbroek dat voor 70 ha netto ruimte biedt aan bedrijven. De afgelopen jaren is een aantal logistiek georiënteerde bedrijven vanuit Groningen naar dit terrein verhuisd, waaronder de containerterminal. Naar verwachting zal het terrein meer van dit type bedrijven aantrekken. De beschikbare ruimte van 15 ha zal, wanneer deze wordt opgevuld, van invloed zijn op het goederenvervoer.
- In de gemeenten Noordenveld en Leek, gelegen aan **de westkant van de regio Groningen – Assen**, liggen enkele gemengde bedrijventerreinen. Het gaat hier om de terreinen Bitseveld I en II in de gemeente Noordenveld en de terreinen Leeksterveld en Leeksterhout in de gemeente Leek. Deze terreinen variëren in grootte van 30 tot 40 ha.

B2 Ontwikkelingen in de woningbouw

De ontwikkeling van de woningbouw in de regio Groningen – Assen is tevens meegenomen in deze inventarisatie. Zowel tijdens de bouw als na de voltooiing van de nieuwe woonwijken zijn deze woonlocaties van invloed op het goederenvervoer in de regio. De gevolgen van deze woningbouwontwikkelingen voor het goederenvervoer zijn:

- Blijvende vraag naar goederenvervoer voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen en afval als gevolg van de woningbouw.
- Toename van de stedelijke distributie ten behoeve van de voorzieningen in- en rondom deze woningbouwontwikkelingen.
- Toename van de personenmobiliteit als gevolg van het extra verkeersaanbod van de bewoner, waardoor mogelijke knelpunten ontstaan in de bereikbaarheid voor het goederenvervoer.

Regionaal goederenvervoerbeleid

Het goederenvervoerbeleid in de Regio Groningen-Assen is voor een deel de afgeleide van de het goederenvervoerbeleid voor geheel Noord-Nederland (zoals vastgelegd in de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland en mede uitgewerkt in het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland) en de provinciale verkeers- en vervoersplannen.

Het Samenwerkingsverband Noord – Nederland legt begin 2006 de laatste hand aan het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland. Hiermee wordt invulling gegeven aan de voornemens uit de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland en de ambitie om met behulp van ***“Het regionaal goederenvervoerbeleid voor Noord-Nederland de bereikbaarheid van en binnen het Noorden voor het goederenvervoer op een duurzame en veilige wijze te vergroten en op deze wijze een verdere economische ontwikkeling van het Noorden te faciliteren.”***¹¹.

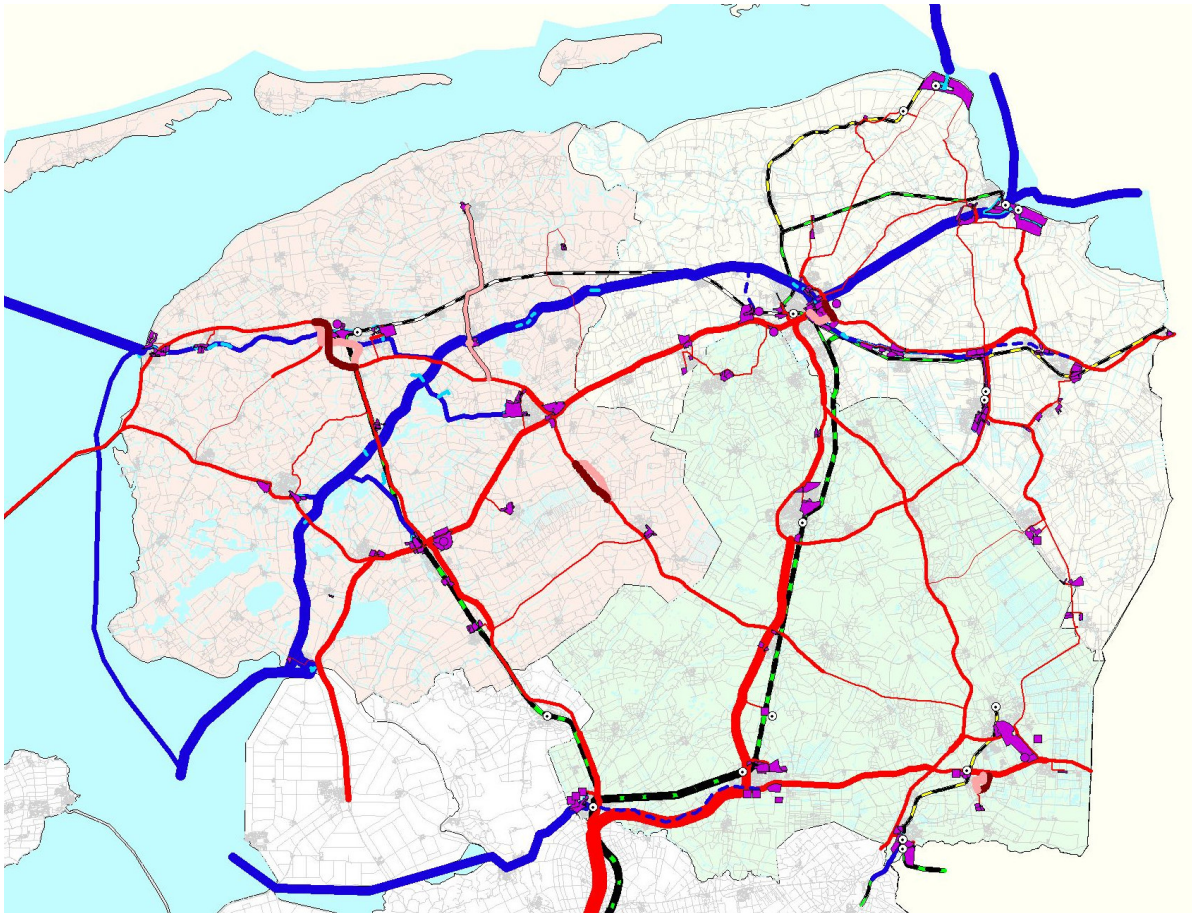
Het gaat hier om de bereikbaarheid van de belangrijke economische centra in het Noorden, inclusief de Regio Groningen - Assen. Het Kwaliteitsnet gaat specifiek in op het goederenvervoer. In het Kwaliteitsnet wordt verder aandacht besteedt aan de huidige situatie op het netwerk en de kwaliteitseisen waar het netwerk aan zou moeten voldoen. Hieruit volgen verschillende knelpunten die op- en aangepakt dienen te worden.

Het belangrijkste verschil tussen het Kwaliteitsnet en de netwerkanalyse is de scope. Het kwaliteitsnet gaat uit van de drie Noordelijke provincies Groningen, Drenthe en Friesland en beperkt zich tot het hoofdnetwerk, de netwerkanalyse Groningen-Assen beschrijft uitsluitend het netwerk in de regio, inclusief het onderliggend wegennet.

¹¹ SNN (2005) Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept)

In figuur 1 zijn de belangrijkste verbindingen in Noord-Nederland per modaliteit uiteengezet.

Figuur 1 Goederenvervoernetwerk Noord-Nederland



Bron: SNN Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord – Nederland (concept), 2005

De keuzes die in Noord-Nederland met het Kwaliteitsnet zijn gemaakt hebben ook gevolgen voor de uitwerking van de netwerkanalyse Groningen-Assen. De aangewezen hoofdverbindingen voor het goederenvervoer op het grondgebied van de Regio, zullen ook binnen de Regio deze functie moeten vervullen. Hierbij behoort ook het streven naar het voldoen aan de normen uit het Kwaliteitsnet voor bereikbaarheid, milieu en veiligheid.

Provinciaal goederenvervoerbeleid

Zowel in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) van de Provincie Groningen als in het Provinciaal Uitvoeringsprogramma 2005 (PUP) van de provincie Drenthe wordt aangesloten bij de Regiovisie Goederenvervoer Noord – Nederland, waarbij het beleid in de provincies meer concreet wordt ingevuld. Voor de Regio Groningen-Assen zijn vooral de beleidskeu-

zen voor de verschillende vervoerswijzen en de concrete vertaling hiervan in verbetering van de infrastructuur in de regio van belang.

Voor economische groei is het noodzakelijk dat goederenvervoer probleemloos kan plaatsvinden in de regio. Daarom bevorderen beide provincies het goederenvervoer over water en rail en het ontwikkelen van transport via ondergrondse buisleidingen, waarmee tevens een betere transportefficiency behaald kan worden. De belangrijkste goederenvervoerpunten worden hieronder nader toegelicht.

Provinciaal Omgevingsplan Groningen (POP)

- Volgens het POP van de provincie Groningen liggen tevens kansen in **nieuwe vervoersconcepten** (inter- en multimodaal vervoer), zoals regionale overslagcentra en tweebaksduw- en containervaart. Het Rail Service Centrum Groningen in Veendam speelt hier als multimodaal knooppunt een belangrijke rol in. Om tot een optimale ontsluiting van dit centrum te komen is de verdubbeling van de N33 noodzakelijk, volgens de provincie.
- Het stimuleren van goederenvervoer via vaarwegen moet gepaard gaan met **een opwaardering van deze vaarwegen**. Om de vaarweg Lemmer – Delfzijl een klasse Va vaarweg te maken moet deze over de gehele lengte een diepgang van 3,5 meter hebben. Daarnaast moeten de volgende bruggen vervangen worden: de Noordzeebrug; bruggen bij Dorkwerd, Aduard en Zuidhorn en de brug bij Eibersburen. Alle deze bruggen liggen over het Van Starckenburghkanaal. Ook moet de zeesluis bij Delfzijl aangepakt worden en moet de diepgang van het Winschoterdiep op peil worden gehouden.
- Om een **verbetering van de spoorverbinding Groningen – Veendam – Leer** tot stand te brengen is de aanleg van de Oostboog een vereiste. Dit zorgt ervoor dat goederentreinen vanuit Veendam niet eerst richting Groningen hoeven te rijden, maar direct richting Leer kunnen rijden.
- Ook streeft de provincie Groningen **de aanleg van meer buisleidingen** na. Deze buisleidingen kunnen o.a. gebruikt worden voor het transport van aardgas, olie, benzine, condensaat, ethyleen en bijvoorbeeld drinkwater. Dit zorgt voor een grote vermindering van het aantal voertuigbewegingen boven de grond. Daarnaast wordt dit vanwege zuinig ruimtegebruik, veiligheid en vermindering van milieubelasting gestimuleerd.

Provinciaal Uitvoeringsprogramma Drenthe (PUP)

- **Bovenregionaal locatiebeleid** is van groot belang voor het goederenvervoer in de provincie Drenthe. Een inventarisatie goederenvervoer en bedrijventerreinen, moet inzicht geven in de gevolgen van de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen en de uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen voor het goederenvervoer over de weg.
- Daarnaast is **transportbesparing** en de **regionale bereikbaarheid** voor de provincie van groot belang. Door middel van het eerdergenoemde Kwaliteitsnet wordt getracht de belangrijkste knelpunten in kaart te brengen en bepaalde kwaliteitseisen te stellen aan alle infrastructuur in de provincie. Om deze regionale bereikbaarheid verder op peil te houden zijn de volgende projecten/ maatregelen gepland:
 - de aansluiting van de N372 op de A7 bij Leek;
 - aanpassing van de aansluitingen van de N34/ N386;
 - diverse maatregelen uitvalsweg van Assen naar Rolde voor verbetering verkeersafwikkeling.

- De **verkeersveiligheid** en de **externe veiligheid** dient volgens de provincie Drenthe tevens aangepakt worden. Zo worden er speciale cursussen gegeven voor bestuurders van bestelbusjes om het aantal verkeersongevallen te beperken en de verkeersveiligheid te bevorderen. Ook wil men de parkeerproblemen en –overlast voor gemeenten beperken.
- Bij de bouw van nieuwe of herinrichting van bestaande wegen worden betrokken partijen bewust gemaakt van de **gevolgen van maatvoering** van vrachtwagens, waardoor nieuwe infrastructuur, indien noodzakelijk, zonder problemen toegankelijk is voor het goederenvervoer.

Bijlage 3

Scenario's 2005-2040

Werkgelegenheidscijfers zijn voor het CPB een bron voor de zogenaamde **Bedrijfslocatiemonitor 2005: de vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040**¹². De BLM is een studie die gewijd is aan de toekomstige uitbreidingsvraag naar ruimte voor economische activiteit in Nederland tot 2040.

De berekeningen van de vraag naar ruimte op bedrijventerreinen en die van de vraag naar kantoorruimte hebben een gemeenschappelijk vertrekpunt: raming van de regionale werkgelegenheid. In het BLM model is de werkgelegenheidsgroei namelijk de voornaamste drijvende kracht van de ontwikkeling van de ruimtevraag en zijn opgesteld met behulp van het Regionaal Arbeidsmarktmodel. Voor de economische en demografische ontwikkeling zijn vier verschillende scenario's opgesteld (zie figuur 1):

- 1 Strong Europe
- 2 Transatlantic Market
- 3 Regional Communities
- 4 Global Economy

Figuur 1 Schematische opzet vier scenario's

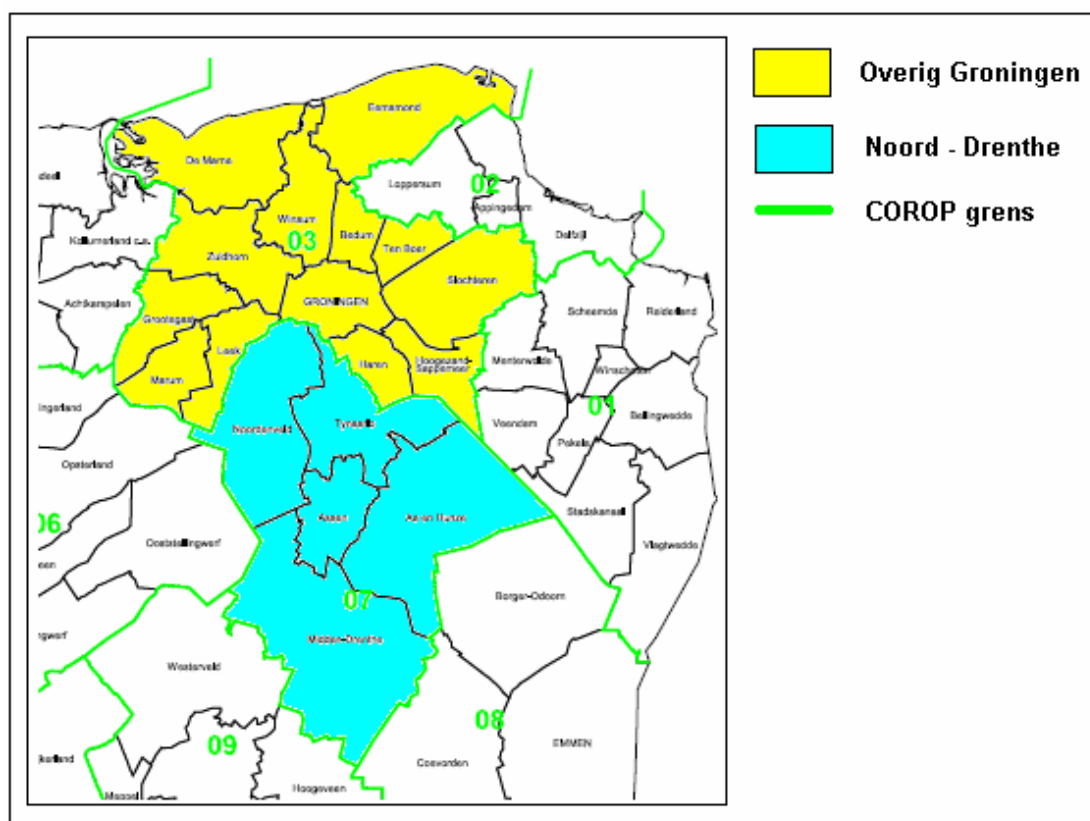


Bron: Bedrijfslocatiemonitor, 2005

¹² CPB (2005) Bedrijfslocatiemonitor 2005: De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040

Elk scenario gaat uit van verschillende macro-economische grootheden en ontwikkelingen. Voor de regio Groningen – Assen zijn de scenario's **Strong Europe** en **Global Economy** gebruikt om te onderzoeken hoe de werkgelegenheid zich in de regio nu zal gaan ontwikkelen. Hiervoor is gebruik gemaakt van de COROP's **Overig Groningen** en **Noord - Drenthe**. Een lager schaalniveau is binnen de BLM niet voor handen.

Figuur 2 Overig Groningen en Noord – Drenthe in kaart gebracht



Bron: www.cbs.nl, bewerking BCI, 2006

Tabel 1 Prognoses werkgelegenheidsgroei per COROP per sector 2001- 2040 Strong Europe Scenario

	2001	2020	2030	2040	Groeipercentage 2001-2040 (%)
Overig Groningen (COROP)					
Landbouw	5.388	3.549	2.789	2.318	-57
Nijverheid	36.595	33.384	29.077	26.233	-28
Logistiek	13.170	13.126	13.286	13.393	2
Consumentendiensten en overige dienstverlening	34.620	34.988	34.823	33.995	-2
Financiële en zakelijke dienstverlening	29.727	29.901	28.917	27.293	-8
Overheid en quartaire dienstverlening	50.882	60.107	63.371	67.349	32
Totaal	170.382	175.056	172.262	170.582	0

	2001	2020	2030	2040	Groeipercentage 2001-2040 (%)
Noord Drenthe (COROP)					
Landbouw	3.085	2.093	1.648	1.370	-56
Nijverheid	12.973	12.433	10.678	9.724	-25
Logistiek	4.233	5.007	5.150	5.396	27
Consumentendiensten en overige dienstverlening	16.763	18.342	18.307	18.136	8
Financiële en zakelijke dienstverlening	8.332	9.175	8.767	8.264	-1
Overheid en quartaire dienstverlening	24.304	31.135	33.186	35.766	47
Totaal	69.689	78.185	77.736	78.656	13

Bron: Bedrijfslocatiemonitor 2005

In tabel 1 is per sector en COROP de ontwikkeling van het aantal werkzame personen per sector uiteengezet, volgens het Strong Europe scenario.

Uitgaande van het **Strong Europe scenario** (matige economische groei en matige groei van de arbeidsproductiviteit) blijkt dat de logistieke sector de komende periode zal groeien. Met uitzondering van de financiële dienstverlening noteren alle sectoren in beide COROP's een afname van de werkgelegenheid. Het totaalbeeld geeft aan dat de werkgelegenheid in Noord-Drenthe zal groeien in de periode tot 2040 en dat deze in Overig Groningen niet verder zal groeien. Met name sectoren die goederenvervoer genereren - de landbouw (-57%) en de nijverheid (-28%) - kennen in een forse afname van de werkgelegenheid. Alleen de logistieke sector (2%) en de overheid en quartaire dienstverlening (32%) noteren een stijging. Voor de COROP Noord – Drenthe geldt over het algemeen hetzelfde. De landbouw en nijverheid laten een vergelijkbare daling van de werkgelegenheid zien. Daar tegenover staat de forse groei van de logistieke sector (27%) en de overheid en quartaire dienstverlening (47%).

Het **Global Economy scenario**, dat uitgaat van de hoogste materiele welvaartsgroei en een verhoging van de arbeidsproductiviteitsgroei, en geeft hierdoor een iets positiever beeld. De totale groei van de werkgelegenheid is in beide COROP's groter dan volgens het Strong Europe scenario. Ook volgens dit scenario zal de werkgelegenheid in de COROP Noord – Drenthe meer groeien dan Overig Groningen. De landbouw en nijverheid zullen een vergelijkbare afname van de werkgelegenheid laten zien als in het Strong Europe scenario.

Tabel 2 Prognoses werkgelegenheidsgroei per COROP per sector 2001- 2040 Global Economy scenario

	2001	2020	2030	2040	Groeipercentage 2001-2040 (%)
Overig Groningen (COROP)					
Landbouw	5.388	3.886	3.145	2.634	-51
Nijverheid	36.595	36.101	33.466	32.732	-11
Logistiek	13.170	15.368	16.356	16.948	29
Consumentendiensten en overige dienstverlening	34.620	41.127	40.157	38.003	10
Financiële en zakelijke dienstverlening	29.727	35.438	35.558	34.836	17
Overheid en quartaire dienstverlening	50.882	60.306	65.826	72.826	43
Totaal	170.382	192.226	194.509	197.979	16

	2001	2020	2030	2040	Groeipercentage 2001-2040 (%)
Noord - Drenthe (COROP)					
Landbouw	3.085	2.304	1.863	1.560	-49
Nijverheid	12.973	13.670	12.584	12.422	-4
Logistiek	4.233	5.972	6.444	6.842	62
Consumentendiensten en overige dienstverlening	16.763	21.834	21.329	20.235	21
Financiële en zakelijke dienstverlening	8.332	10.958	10.644	10.041	21
Overheid en quartaire dienstverlening	24.304	31.858	35.117	39.045	61
Totaal	69.689	86.596	87.981	90.145	29

Bron: *Bedrijfslocatiemonitor 2005*

Opvallend daarentegen is de groei van de werkgelegenheid in de logistieke sector. In beide COROP's wordt een groei van geconstateerd. In Noord – Drenthe gaat het om een groei van ruim 60%. In beide scenario's duidt de groei van de werkgelegenheid in de logistieke sector op een groei van het goederenvervoer in de COROP's. Opmerkelijk is echter het verschil in groei tussen de COROP's. De logistieke sector in Noord – Drenthe maakt volgens beide scenario's de komende periode een grotere groei door dan in Overig Groningen. Het verschil ligt rond de 30%.

Voertuigverliesuren belangrijkste knelpunten

Tabel 3 *Knelpunten in verlies in uren goederenvervoer*

Verlies in uren	Naam route (kruispunten samengevoegd)
1320	Groningen: Julianaplein (ringweg Zuid/A7)
755	Nijega-Quatrebras: N356
551	Joure: Verkeersplein Joure
454	Groningen: Europaplein (ringweg Zuid/A7)
432	Leeuwarden: N31 (Overijsselseweg – H. Algraweg)
293	Meppel: Kruising N851 - Reggersweg
271	Groningen: Oostelijke ringweg
190	Emmen: N391
175	Assen Noord: Peelo
163	Hoogezand: kruising N386 – Rijksweg West
120	Groningen: A7 afslag 39 Westerbroek - kruising Winschoterweg
101	Sneek: Stadsrondweg zuidoost - kruising A7
87	Hoogezand: A7 afslag 41 Hoogezand - kruising Rijksweg West
80	Hoogeveen (Noord): Middenveldweg - Toldijk
62	Groningen: kruising N360 (Rijksweg) - Borgweg/Bakboordswal
60	Groningen: Westelijke ringweg (N46) - kruising Friese Straatweg
57	Drachten: kruising Noorderhogeweg -Nijtap ¹³
55	Meppel: aansluiting A32 - N851
54	Leeuwarden: Rondweg Oost (kruising Aldlansdyk - Anne Vondelingweg)
52	Drachten: kruising Zuiderhogeweg - Overstesingel/Eikesingel ¹⁴
51	Emmen: Kruispunt Holslot (A37/N37)

Bron: *Kwaliteitsnet, 2005*

¹³ Op deze kruising komen rotondes

¹⁴ Dit kruispunt is ondertussen aangepast

Bijlage 4

Bedrijventerreinen Regio Groningen – Assen

Tabel 1 Bedrijventerreinen regio Groningen – Assen > 15 ha netto (Bron: IBIS, 2004, Bewerking BCI)

Gemeente	Naam	Planfase ¹⁾	Type terrein ²⁾	Netto ha	Netto totaal uitgeefbaar
Groningen	Winschoterdiep/Eemskanaal	B	C	173	0
Assen	Stadsbedrijvenpark	B	C	150	9
Assen	Messchenveld	B, G of V	D	150	150
Groningen	Eemspoort	B	C	83	55
Groningen	Westpoort		C	80	80
Hoogezand - Sappemeer	Westerbroek	B	A	70	15
Groningen	Euvelgunne	B	C	59	1
Groningen	Peizerweg/ Suikerunie	B	C	51	0
Hoogezand - Sappemeer	Sappemeer Oost	B	A	46	0
Groningen	Driebond	B	C	46	0
Slochteren	Bedr. Park Rengers	B	C	42	4
Noordenveld	Bitselveld 1	B	C	41	1
Leek	Leeksterveld	O	C	40	40
Groningen	Winschoterdiep A	B	A	37	0
Noordenveld	Bitseveld 2	B	C	34	1
Groningen	Hoendiep	B	C	30	0
Groningen	Ulgersmaweg	B	C	30	0
Groningen	Hoogkerk	B	C	30	0
Noordenveld	Bedrijventerrein Nieuw-Roden	-	-	30	
Leek	Leeksterhout	B	C	28	4
Assen	Peelerpark	B	D	26	10
Groningen	Oosterh. Brug	B	C	26	0
Assen	Schepersmaat	B	E	26	6
Leek	Diepswal	O	C	25	14
Groningen	Zernike Science	G	D	25	14
Hoogezand - Sappemeer	Foxhol	B	A	23	0
Groningen	De Hoogte	B	C	22	0
Tynaarlo	Eelderwolde/ter Borch	-	-	21	
Leek	Industriepark	B	C	19	0
Hoogezand – Sappemeer	Martenshoek Zuid	B	C	18	0
Hoogezand – Sappemeer	Martenshoek Noord	B	A	18	0
Groningen	Damsterdiep	B	C	17	0
Hoogezand – Sappemeer	Sappemeer - Oost / Oud	B	C	17	0
Tynaarlo	Vriezerbrug Uitbreiding III	O	C	17	17
Assen	Assen Zuid	O		>15	

1) B= Bindend plan; G= Goedgekeurd plan; V= Vastgesteld plan; O= Ontwerpplan; I= Ingetrokken plan





2) A= Zwaar industrieterrein; B= Zeehaventerrein; C= Gemengd terrein; D= Hoogwaardig bedrijvenpark; E= Distributiepark

Bijlage 5

Stedelijke distributie

In aanvulling op de grafiek over de vervoersvraag voor stedelijke distributie in de Regio, wordt hieronder een overzicht gegeven van de achterliggende detailgegevens.

Tabel 1 Aantal voertuigbeweging per week

Gemeente	Totaal	Bestelauto	Kleine vracht auto	Vrachtauto	Trekker – Oplegger
					
Groningen	661	250	140	229	42
Assen	383	151	87	124	21
Roden	139	50	28	53	8
Leek	103	45	21	32	5
Haren	95	39	20	31	5
Hoogezand	85	30	17	33	5
Zuidlaren	75	32	16	24	3
Zuidhorn	64	27	12	22	3
Paterswolde	62	35	10	14	3
Bedum	59	28	11	17	3
Sappemeer	46	16	9	18	3
Vries	38	18	8	10	2
Siddeburen	36	18	7	10	1
Eelde	35	12	6	15	2
Ten Boer	28	11	5	10	2
Winsum	24	11	5	7	1
Grijpskerk	19	8	4	6	1
Tolbert	16	6	3	6	1
Utrecht	884	246	179	389	70
Den Haag	819	290	175	300	54
Rotterdam	811	268	169	311	63

Bron: Rekenmodule stedelijke distributie, BCI, 2006

Bijlage 6 Interviews

Tabel 1 Lijst met geïnterviewden

Naam	Organisatie
Bedrijfsleven/ Verladers	
Dhr. R. Schasfoort	EVO
Dhr. F. Broersma	Kamer van Koophandel Groningen
Dhr. P. Stavasius	Stavasius
Dhr. C. Hoekstra	Flora Holland Eelde
Bedrijfsleven/ vervoerders	
Dhr. G. van Staalduinen	Koning en Drenth
Dhr. J. Knecht	TLN
Dhr. B. Hazelaar	Reining Transport
Dhr. R. Schaap	Koopman Transport
Maatschappelijke organisaties	
Dhr. W. Gielingh	3VO Steunpunt Drenthe
Mw. A. van Wingerden	Milieufederatie
Dhr. S. Engelsman	ANWB
Overheid	
Dhr. B. Boersma	Regio Groningen - Assen
Dhr. J. van Doorne	Gemeente Hoogezand - Sappemeer
Overig	
Dhr. P. Lautenbach	ProRail
Dhr. F. Bieze	Koninklijke Schuttevaer
Dhr. H. Post/ Dhr. R. Genee	Groningen - Seaports

Bijlage 7

Begeleidingscommissie

Tabel 1 Deelnemers begeleidingscommissie

Naam	Organisatie
Marijke Kramer	Regio Groningen - Assen
Eric van Huissteden	Gemeente Groningen
Wilco Berga	Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland