

**KWALITEITSNET GOEDERENVERVOER:
KANSEN VOOR AFSTEMMING EN IMPLEMENTATIE**

Jan-Willem Grotenhuis, XTNT Experts in Traffic and Transport, jw.grotenhuis@xtnt.nl

Wilfred Veldhorst, XTNT Experts in Traffic and Transport, w.veldhorst@xtnt.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	4
2 Het kwaliteitsnet goederenvervoer	5
3 Totstandkoming kwaliteitsnet goederenvervoer	7
3.1 <i>Proces</i>	7
3.2 <i>Knelpunten in kaart brengen</i>	8
3.3 <i>Aanpak knelpunten</i>	9
3.4 <i>Implementatie van het kwaliteitsnet goederenvervoer</i>	10
4 Samenwerking en afstemming	11
4.1 <i>Interne samenwerking binnen een overheid</i>	12
4.2 <i>Samenwerking tussen overheden</i>	13
4.3 <i>Samenwerking tussen overheden en externe betrokkenen</i>	14
4.4 <i>Overige verbeteringen voor het kwaliteitsnet</i>	15
5 Conclusies en aanbevelingen	16
Referenties.....	18

Samenvatting

Kwaliteitsnet Goederenvervoer: kansen voor afstemming en implementatie

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een samenhangend en selectief multimodaal netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover het goederenvervoer op een verantwoorde manier kan worden afgewikkeld. Het kwaliteitsnet beoogt de knelpunten voor het goederenvervoer op te lossen en de negatieve effecten voor de omgeving te verminderen. Het doel is om de goederenstromen te bundelen op de daarvoor geschikte infrastructuur.

Om de gewenste resultaten te bereiken is samenwerking tussen de diverse betrokkenen essentieel. Deze paper heeft als doel inzicht te geven in de stappen die moeten worden ondernomen om het kwaliteitsnet beter te integreren in het bestaande en toekomstige beleid. Daarvoor bespreekt deze paper drie vormen van samenwerking: interne samenwerking binnen een overheid, samenwerking tussen overheden onderling en samenwerking tussen overheden en externe betrokkenen.

Voor elke vorm van samenwerking bespreekt deze paper een aantal mogelijke barrières voor samenwerking en afstemming. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen die overheden kunnen helpen de samenwerking en afstemming rondom het kwaliteitsnet goederenvervoer te verbeteren:

Totstandkoming kwaliteitsnetwerk en knelpunten

- betrek alle relevante afdelingen vanaf het begin bij het proces;
- betrek de externe betrokkenen bij het proces en gebruik van hun kennis en kunde;
- zorg voor een enthousiaste projectleider die de partijen bij elkaar brengt en motiveert;
- formuleer heldere doelen wat je met het kwaliteitsnet wilt bereiken;
- maak duidelijk welke voordelen de betrokken afdelingen en externe partijen hebben bij de samenwerking.

Implementatie en uitvoering van het kwaliteitsnet goederenvervoer

- ondersteun andere partijen daar waar mogelijk, bijvoorbeeld provincies die gemeenten financieel ondersteunen bij het uitvoeren van maatregelen;
- zorg voor afstemming op bestuurlijk niveau;
- maak gebruik van de kennis en kunde van de externe betrokkenen;
- deel de successen en leerervaringen met anderen.

Wanneer vanuit de rijksoverheid een beleidslijn wordt uitgezet hoe om te gaan met het kwaliteitsnet en de knelpunten voor het goederenvervoer, kan dit de afstemming tussen overheden vereenvoudigen. Een betere afstemming tussen de dataverzameling en -verwerking van monitoringsgegevens draag hier ook aan bij.

1 Inleiding

Aanleiding

De infrastructuur in Nederland wordt intensief gebruikt, zowel door het personenverkeer als het goederenvervoer. Wegen en spoorwegen kampen tijdens de spits met capaciteitsproblemen, terwijl ook op de vaarwegen de intensiteiten groeien.

Het goederenvervoer is een elementair onderdeel van de Nederlandse economie. Over de weg is Nederland zelfs de grootste transporteur van Europa. Als handels- en doorvoerland zijn wij daarom afhankelijk van de kwaliteit van onze infrastructuur. Bovendien wordt er tot 2020 nog aanzienlijke groei verwacht.

Er bestaan diverse knelpunten bij het vervoer van goederen van en naar economische centra, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid en fysieke toegankelijkheid voor het goederenvervoer, maar ook voor de leefbaarheid en veiligheid van de omgeving. Door de groei van het goederenvervoer zullen de druk op de infrastructuur en de overlast voor de omgeving alleen maar groter worden. Om iets aan deze knelpunten te doen, is het kwaliteitsnet goederenvervoer ontwikkeld. Het kwaliteitsnet goederenvervoer beoogt de knelpunten voor het goederenvervoer op te lossen en de negatieve effecten voor de omgeving te verminderen.

Doel van deze paper

Bij het bereiken van de gewenste resultaten van het kwaliteitsnet spelen de beleidsmakers en infrabeheerders een essentiële rol. Ook partijen zoals de vervoerorganisaties moeten hun steentje bijdragen om de toegevoegde waarde van het kwaliteitsnet te benutten. Vooralsnog is niet iedereen bekend met het kwaliteitsnet of weet hoe ermee moet worden omgegaan. Het doel van deze paper is inzicht te geven in de stappen die moeten worden genomen om het kwaliteitsnet beter te integreren in het bestaande en toekomstige beleid. Daarvoor bespreekt deze paper welke samenwerking nodig is tussen de verschillende actoren, welke problemen er kunnen optreden in deze samenwerking en op welke manier dit dient te verbeteren om de meerwaarde van het kwaliteitsnet te benutten.

De beschrijving van de benodigde samenwerking en de daaruit volgende conclusies en aanbevelingen in deze paper zijn gebaseerd op de ervaringen die de auteurs hebben opgedaan bij het opstellen en uitwerken van verschillende kwaliteitsnetten. In de praktijk moet blijken of de aanbevelingen uit deze verkenning daadwerkelijk leiden tot een eenvoudigere implementatie van het kwaliteitsnet; andere inzichten en ideeën om het kwaliteitsnet uit te werken en te implementeren zijn welkom.

Allereerst geeft dit paper meer inzicht in het kwaliteitsnet goederenvervoer. Hoofdstuk 2 legt uit wat het kwaliteitsnet is en gaat nader in op de doelen. Hoofdstuk 3 beschrijft hoe het kwaliteitsnet wordt uitgewerkt en zoomt daarbij in op de knelpuntenanalyse. In hoofdstuk 4 bespreekt dit paper drie vormen van samenwerking. Daarbij wordt ingegaan op de barrières voor samenwerking en afstemming, maar ook worden suggesties gedaan om deze barrières te slechten of te voorkomen. Hoofdstuk 5 sluit af met de conclusies en aanbevelingen.

2 Het kwaliteitsnet goederenvervoer

Kwaliteitsnet goederenvervoer

Het kwaliteitsnet goederenvervoer is een methode om op een systematische wijze inzicht te krijgen in de bestaande knelpunten voor het goederenvervoer. Ook biedt het inzicht in de wijze waarop knelpunten (op een integrale manier) kunnen worden aangepakt. Om deze methode te kunnen toepassen, moet een infrastructuurnetwerk worden gedefinieerd voor het vervoer van de belangrijkste goederenstromen, het zogenaamde kwaliteitsnetwerk, waarop de belangrijkste goederenstromen kunnen worden gebundeld.

Kwaliteitsnetwerk

Economische centra, zoals bedrijventerreinen, industriegebieden en grootstedelijke winkelcentra, zijn de basis voor van het kwaliteitsnetwerk. Zij zorgen voor de productie en attractie van goederenvervoer. Voor een goede bereikbaarheid van economische centra moet het kwaliteitsnetwerk zijn opgebouwd uit samenhangende en multimodale verbindingen tussen de economische centra, waarover het goederenvervoer op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld.

Ambitie van het kwaliteitsnet

Het doel van het kwaliteitsnet goederenvervoer is de knelpunten voor het goederenvervoer op te lossen. Dit betekent dat wordt gestreefd naar een gegarandeerde bereikbaarheid van de economische centra en een verbetering van de veiligheid voor het goederenverkeer. Ook beoogt het kwaliteitsnet een afname van de overlast door goederenverkeer in de leefomgeving, bijvoorbeeld door het goederenverkeer te bundelen op daarvoor geschikte infrastructuur.

Het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid en het verminderen van de overlast vergt (soms forse) investeringen in de infrastructuur. Om dit te bereiken is implementatie van het kwaliteitsnet goederenvervoer nodig in zowel het verkeer- en vervoersbeleid als het ruimtelijke ordeningsbeleid. Het kwaliteitsnet goederenvervoer kan worden gebruikt als instrument om het bestaande of toekomstige beleid aan te vullen met specifieke aandachtspunten of maatregelen voor het goederenvervoer. Kansen voor een toegevoegde waarde van het kwaliteitsnet ten opzichte van het overige beleid voor goederenvervoer zijn bijvoorbeeld:

- aandacht voor concrete knelpunten in netwerkanalyses, PVVP's, RVVP's en GVVP's;
- het functioneren als afwegingskader bij het nemen van investeringsbeslissingen;
- het dienen als leidraad voor beheerders als voorkeursnetwerk voor het geleiden van goederenstromen.

De implementatie van de knelpunten in het beleid moet leiden tot concrete acties om maatregelen te treffen, bijvoorbeeld het uitvoeren van quick-wins, maar ook het opstarten van verkenningen of lange termijn-maatregelen.

Decentrale uitwerking

In Nederland wordt op verschillende schaalniveaus gewerkt met het kwaliteitsnet goederenvervoer. Nederland is verdeeld in vier landsdelen, die elk hun eigen kwaliteitsnetwerk uitwerken: Govers (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland), Incodelta (Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg), Noord-Nederland (Friesland, Groningen en Drente) en Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel). Binnen deze landsdelen werken enkele (stads)regio's een meer gedetailleerd kwaliteitsnetwerk uit, zoals de Stadsregio

Rotterdam, de Noordvleugel en het Bestuur Regio Utrecht. Ook overwogen enkele steden om een stedelijk kwaliteitsnetwerk uit te werken.

Per schaalniveau kan de samenstelling van het kwaliteitsnet verschillen: op regionaal niveau kan bijvoorbeeld een groot winkelcentrum een belangrijke economische functie hebben, terwijl op landelijk niveau dit winkelcentrum en haar ontsluitende wegen niet in het kwaliteitsnet wordt opgenomen (zie figuur 1).

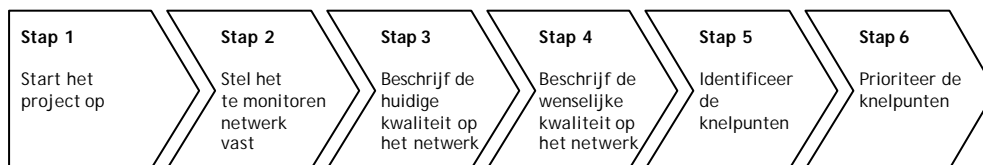


Figuur 1: verschil in kwaliteitsnet tussen regionaal en landelijk schaalniveau

3 Totstandkoming kwaliteitsnet goederenvervoer

3.1 Proces

Om een kwaliteitsnet op te zetten, worden veelal zes stappen doorlopen. Figuur 2 geeft deze schematisch weer:



Figuur 2: proces van de totstandkoming van een kwaliteitsnet

Stap 1 is het opstarten van het project, waarin de doelen van het kwaliteitsnet moeten worden bepaald. Deze kunnen per schaalniveau en per regio verschillen. Aan de hand van deze doelen wordt het infrastructuurnetwerk met de economische centra en verbindingen vastgesteld (stap 2). Om te kijken waar op het netwerk knelpunten zijn, moet de huidige kwaliteit op het netwerk worden gemeten en worden vergeleken met de gewenste kwaliteit (stap 3, 4 en 5). Hiervoor moeten kwaliteitsindicatoren en normeringen worden bepaald. Om vervolgens aan te geven welke knelpunten de grootste belemmering vormen voor het goederenvervoer of de omgeving, is het nodig een prioritering te maken (stap 6).

De infrabeheerders hebben een belangrijke rol in de uitwerking van dit proces, maar ook andere partijen, zoals belangenorganisaties voor het goederenvervoer en de leefomgeving, zijn van belang. Hoofdstuk 4 gaat nader in op de verschillende betrokkenen en hun rol in het proces.

3.2 Knelpunten in kaart brengen

Zodra de doelen van het project zijn opgesteld en het infrastructuurnetwerk voor het kwaliteitsnet goederenvervoer is bepaald, dient te worden beoordeeld of het netwerk geschikt is om het goederenverkeer af te wikkelen (stap 3 tot en met 5). Deze paragraaf licht toe op welke wijze deze beoordeling plaatsvindt.

Het kwaliteitsnetwerk kan worden beoordeeld op basis van vijf criteria. De vier belangrijkste criteria voor het kwaliteitsnet zijn de bereikbaarheid, fysieke toegankelijkheid en veiligheid van het netwerk en de leefbaarheid van de omgeving. Daar waar verschillende routhemogelijkheden zijn (met name op het wegennetwerk) is ook het comfort voor de bestuurder van belang om het gebruik van het kwaliteitsnet te stimuleren. Voldoet de huidige kwaliteit niet aan de gewenste kwaliteit, dan is er sprake van een knelpunt.

Om de criteria meetbaar te maken, moeten ze worden opgesplitst in kwaliteitsindicatoren. Voor iedere uitwerking van het kwaliteitsnet kunnen verschillende kwaliteitsindicatoren worden gebruikt om het netwerk te beoordelen, afhankelijk van de doelstellingen die voor de stad, de regio of het landsdeel gelden. In tabel 1 zijn voorbeelden genoemd van kwaliteitsindicatoren.

Om de knelpunten in kaart te brengen, worden normen opgesteld voor de gewenste kwaliteit. Ook wordt de huidige kwaliteit van de verbindingen gemeten. Vervolgens wordt de huidige kwaliteit aan de opgestelde normen getoetst. Sommige normen worden door vaststaand beleid (bijvoorbeeld de Nota Mobiliteit) voorgeschreven: op snelwegen mag de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits. Ook de Europese normen voor de maximale concentratie van NO₂ zijn hiervan een goed voorbeeld. Normen die niet zijn ingegeven door vigerend beleid worden opgesteld op basis van ‘expert

judgement'. Voor het bepalen van de huidige kwaliteit op het netwerk wordt gebruik gemaakt van onder andere meet- en monitoringsgegevens.

Tabel 1: overzicht van mogelijke kwaliteitsindicatoren

Criterium	Indicatoren weg	Indicatoren spoor	Indicatoren water
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd • I/C-verhouding • Betrouwbaarheid • Inhaalverbod vrachtverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Reistijd • Beschikbare capaciteit • Aanwezigheid laad- en losvoorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Wachttijden • Bedieningstijden • Betrouwbaarheid • Bedienbare bruggen
Fysieke toegankelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Doorrijhoogte • Wegbreedte • Maximum toegestaan gewicht 	<ul style="list-style-type: none"> • Containerprofiel • Aantal sporen • Elektrificatie 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorvaarhoogte • Diepgang
Veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ongevallen • Fietsers op de rijbaan 		
Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Doorsnijding bebouwde kom • Luchtkwaliteit, geluid • Externe veiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Geluid • Externe veiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Luchtkwaliteit • Externe veiligheid
Comfort	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal rotondes • Aantal drempels 		

3.3 Aanpak knelpunten

Sommige knelpunten voor het goederenvervoer vormen ook een knelpunt voor het overig verkeer, zoals frequente files. Soms zijn er al maatregelen gepland om een knelpunt op het kwaliteitsnetwerk op te lossen, bijvoorbeeld in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) of in een provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur. In dat geval hoeft er vaak geen specifieke maatregel voor het goederenvervoer te worden getroffen.

Voor een aantal knelpunten is in het bestaande beleid nog geen oplossing voorzien. Voordat maatregelen kunnen worden bepaald voor deze knelpunten, is vaak een nadere analyse nodig om de exacte oorzaak van het knelpunt vast te stellen. Het kwaliteitsnet goederenvervoer streeft ernaar de knelpuntenanalyse en de uitwerking van maatregelen in gang te zetten.

Een hulpmiddel voor infrabeheerders om te bepalen welke knelpunten zij moeten aanpakken of nader analyseren, is het prioriteren van de knelpunten. Vaak worden de knelpunten

afgewogen op basis van de economische schade door de bereikbaarheidsknelpunten. Echter, niet alleen de ernst van de knelpunten speelt een rol bij de prioritering, maar ook factoren als de fasering en kosten zijn van invloed. Het kan bijvoorbeeld erg aantrekkelijk zijn om quick-wins met een beperkt effect te realiseren, alvorens over te gaan tot kostbare, maar effectievere lange termijn-maatregelen.

3.4 Implementatie van het kwaliteitsnet goederenvervoer

Om de kansen voor het goederenvervoer en de omgeving te benutten, moeten de resultaten uit het kwaliteitsnet goederenvervoer worden geïmplementeerd in het beleid. In bijvoorbeeld netwerkanalyses, PVVP's, RVVP's en GVVP's dient het kwaliteitsnet een bestuurlijke status te verwerven.

Netwerkanalyses

Bij het opstellen van de netwerkanalyses wordt een pakket met maatregelen ontwikkeld om de bereikbaarheid te verbeteren. Bij het bepalen van de maatregelen moeten ook de belangen van het goederenvervoer worden afgewogen, waarbij de knelpunten van het kwaliteitsnet als input kunnen dienen. Ontwikkelingen en toekomstige knelpunten die uit de netwerkanalyses naar voren komen, kunnen juist voor het kwaliteitsnet een aanleiding vormen om bepaalde trajecten of economische centra meer of minder te prioriteren.

Provinciale en Regionale Verkeers- en Vervoerplannen (PVVP's en RVVP's)

Daar waar PVVP's of RVVP's worden herzien, bijvoorbeeld als vervolg op de vaststelling van de Nota Mobiliteit, biedt dat gelegenheid om het kwaliteitsnet in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen op te nemen. Het netwerk en de knelpunten kunnen input vormen voor projecten en uitvoeringsprogramma's. Het gaat daarbij niet alleen om infrastructurele projecten, maar ook om gebiedsontwikkelingsprojecten.

Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplannen (GVVP's)

Veel bedrijventerreinen worden ontsloten door gemeentelijke wegen. Daarom moet ook in GVVP's aandacht worden besteed aan het kwaliteitsnet. Hierin zijn bijvoorbeeld de prioriteit voor de doorstroming, de inrichting van de weg en de scheiding met het langzaam verkeer van belang.

Bestaande initiatieven voor de implementatie van het kwaliteitsnet

In de Stadsregio Rotterdam, de Regio Utrecht, het Govera- en het Incodeltagebied is in 2005 het kwaliteitsnet uitgewerkt tot een overzicht van de knelpunten. In 2006 is in deze regio's begonnen om de resultaten van deze werkzaamheden in het beleid te implementeren.

4 Samenwerking en afstemming

Voor het opstellen van het kwaliteitsnet en de implementatie ervan in het beleid is de betrokkenheid van verschillende actoren nodig. Grofweg zijn de actoren in twee hoofdgroepen te verdelen: overheden en externe betrokkenen. De overheden zijn de beleidsmakers en infrabeheerders, die ervoor moeten zorgen dat het kwaliteitsnet wordt geïmplementeerd. Binnen de overheden zijn er vaak verschillende afdelingen die (indirect) te maken krijgen met het kwaliteitsnet, niet alleen de afdeling Verkeer en Vervoer, maar ook bijvoorbeeld Ruimtelijke Ordening en Economie. Daarom is interne samenwerking binnen een overheidsorganisatie belangrijk. Ook is samenwerking en afstemming tussen verschillende overheden essentieel, omdat het kwaliteitsnet doorgaans de beheersgrenzen overschrijdt.

De externe betrokkenen zijn actoren die de overheden van informatie kunnen voorzien en kunnen steunen bij de implementatie, bijvoorbeeld door het leveren van inzet, het creëren van draagvlak en het steunen van politieke keuzes. Voorbeelden van externe betrokkenen zijn de belangenbehartigers van het goederenvervoer (TLN, EVO), het milieu en de leefomgeving (Milieufederaties), het bedrijfsleven (Kamer van Koophandel, Havenbedrijven) en de overige weggebruikers (3VO).

Dit hoofdstuk beschrijft drie vormen van samenwerking die noodzakelijk zijn voor het implementeren in het beleid: de interne samenwerking binnen een overheid, de samenwerking tussen overheden onderling en de samenwerking tussen overheden en externe betrokkenen. Zowel de mogelijke barrières voor het implementeren van het kwaliteitsnet, als de kansen voor afstemming en samenwerking komen aan bod.

4.1 Interne samenwerking binnen een overheid

Mogelijke barrières implementatie

Interne samenwerking is nodig om de hele organisatie te betrekken bij het kwaliteitsnet. Wanneer de interne samenwerking niet goed verloopt, ontstaat het gevaar dat het goederenvervoerbeleid niet aansluit op het RO- of economisch beleid. Vaak gebeurt het dat de interne afstemming en samenwerking moeizaam verloopt. Men is niet bekend met (het belang van) het kwaliteitsnet of de verwachtingen lopen uiteen. Sommige afdelingen worden bijvoorbeeld pas geïnformeerd over het kwaliteitsnet zodra het proces van doelen tot uitwerking vrijwel volledig is doorlopen, waardoor er van hun kant geen input meer mogelijk is. Ook is het soms onduidelijk wie de afdelingen en hun verschillende belangen samenbrengt en wie het voortouw neemt om de afdelingen samen te brengen en het kwaliteitsnet daadwerkelijk in de beleids- en uitvoeringsplannen te implementeren.

Kansen afstemming en samenwerking

Het is essentieel om alle relevante afdelingen vanaf het begin bij het kwaliteitsnet te betrekken. Om het kwaliteitsnet goed in de organisatie in te bedden, moet helder worden beschreven wat het kwaliteitsnet voor de betreffende overheid kan betekenen. Ook is het belangrijk om aan te geven hoe het kwaliteitsnet voor de verschillende afdelingen interessant kan zijn of bij welk bestaand beleid het aansluit, om zo de betrokkenheid met het kwaliteitsnet te vergroten.

Om de doelen, belangen en verwachtingen af te stemmen is iemand nodig die het voortouw neemt in deze afstemming. Met diens enthousiasme kunnen de diverse betrokkenen worden gemotiveerd en eventueel worden overtuigd van het belang om samen te werken en de verschillende beleidsnota's op elkaar af te stemmen. Deze rol van 'trekker' van het kwaliteitsnet is belangrijk en vraagt een persoon met goede communicatieve capaciteiten.

Is er binnen een organisatie niemand die deze rol kan vervullen of is er geen belangstelling om samen te werken, dan kan het nodig zijn om van hoger af te sturen. Afhankelijk van de organisatie, moet het afdelingshoofd of de bestuurder ervoor zorgen dat de afdelingen hun

beleid afstemmen en het kwaliteitsnet door de verschillende afdelingen op een integrale manier in het beleid wordt opgenomen.

4.2 Samenwerking tussen overheden

Mogelijke barrières implementatie

Ook de afstemming tussen verschillende overheidsorganen is van belang. Een voorbeeld: de provincie kan ervoor zorgen dat de provinciale wegen aan de gewenste kwaliteit voldoen, maar het netwerk is niet compleet als de gemeentelijke wegen niet geschikt zijn voor het vrachtverkeer.

Provincies en regio's hebben een coördinerende taak om gemeenten bij het kwaliteitsnet goederenvervoer te betrekken. Gemeenten hebben echter vaak een beperkte capaciteit van werknemers die zich bezighouden met verkeer en vervoer. Bovendien heeft goederenvervoer vaak geen prioriteit en zijn ook de financiële middelen daardoor beperkt. Dit maakt het betrekken van lokale infrabeheerders er niet eenvoudiger op. Zonder deze afstemming kan het kwaliteitsnet echter niet optimaal renderen.

Kansen afstemming en samenwerking

Regio's of provincies moeten de gemeenten stimuleren om de belangrijkste infrastructuur in hun beheergebied aan te passen aan de normen van het kwaliteitsnet. Het is belangrijk dat het de gemeenten zo min mogelijk moeite kost, zowel het proces om de knelpunten te bepalen als het uitvoeren van maatregelen. Dit kan al door eenvoudige methoden, zoals het beperken van het aantal bijeenkomsten, het aanleveren van materiaal en het helpen bij de knelpuntenanalyse, maar bijvoorbeeld ook door (co)financiering van uitvoeringsprojecten. Een goed voorbeeld van steun vanuit de regio is het BRU: in de Regio Utrecht is iemand aangesteld die specifiek de taak heeft om gemeentes te ondersteunen bij het implementeren van het kwaliteitsnet in het beleid en ten uitvoer brengen van maatregelen. Ook goede communicatie is noodzakelijk om de drempel voor gemeenten zo klein mogelijk te maken. Een onderdeel hiervan is kennisdeling tussen verschillende overheden: het delen van ervaringen en het vertellen over successen kan een stimulans zijn tot implementatie.

Ook op bestuurlijk niveau is afstemming nodig tussen de verschillende overheden. Tijdens stuurgroepoverleggen moet het kwaliteitsnet op de agenda staan en moeten bestuurders elkaar erop aanspreken wanneer afspraken niet worden nagekomen.

Het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) heeft enkele jaren geleden het initiatief genomen om het kwaliteitsnet landelijk te implementeren. Op dit moment heeft DGTL een coördinerende functie: zij heeft als taak te zorgen dat de verschillende kwaliteitsnetten op elkaar worden afgestemd. Daarvoor organiseert DGTL regiogroepbijeenkomsten, waarbij de projectleiders van de verschillende kwaliteitsnetten samenkomen. Dit structurele overleg heeft als doel de afstemming tussen de kwaliteitsnetten te stimuleren.

DGTL zou een grotere sturing kunnen geven aan de implementatie van het kwaliteitsnet, wanneer het een beleidslijn opstelt die door de regionale rijkswaterstaatsdiensten kan worden uitgevoerd. Voor de regionale diensten is het noodzakelijk dat er een heldere beleidslijn komt om de belangen voor het goederenvervoer af te stemmen op elkaar en op het overige beleid.

4.3 Samenwerking tussen overheden en externe betrokkenen

Mogelijke barrières implementatie

De diverse externe betrokkenen hebben soms tegenstrijdige belangen; denk bijvoorbeeld aan verkeersveiligheidsorganisaties die met het oog op snelheidsremmende maatregelen andere wensen hebben voor de inrichting van de weg dan de vervoerders. Wanneer de verschillende partijen niet bij de uitwerking van het kwaliteitsnet goederenvervoer worden betrokken, is het moeilijker om begrip voor de verschillende standpunten te krijgen en draagvlak te creëren voor knelpunten en oplossingen.

Kansen afstemming en samenwerking

De externe betrokkenen zijn vaak goed op de hoogte van actuele knelpunten en verwachte ontwikkelingen. Een belangrijke rol voor hen is daarom het verzamelen en leveren van informatie over knelpunten. Hiermee kunnen zij aandacht vragen voor de problematiek in hun werkveld. Hiermee zijn zowel de overheden als de externe partijen gebaat.

Ook moeten de externe betrokkenen draagvlak creëren voor de aanpak van het goederenvervoer en de oplossingen die uit het kwaliteitsnet voortvloeien. Door de steun van deze partijen staan overheden sterker en kunnen ze doorgaans makkelijker en sneller beleid vaststellen. Ook om deze reden is het belangrijk om de externe partijen in een vroeg stadium bij de uitwerking van het kwaliteitsnet te betrekken. Het is zelfs mogelijk om de doelen en resultaten vast te leggen in de vorm van een convenant. Dit geeft alle partijen meer zekerheid. Ook kan dit de communicatie naar de achterban vergemakkelijken, doordat er zichtbare resultaten worden vastgelegd.

Over het algemeen zijn zowel de overheden als de externe betrokkenen zich bewust van de voordelen die samenwerking en afstemming opleveren. Een goede samenwerking blijft echter continu aandacht vragen.

4.4 Overige verbeteringen voor het kwaliteitsnet

Om het kwaliteitsnet goederenvervoer landelijk te implementeren, is het van belang dat ook overal op dezelfde manier met het kwaliteitsnet wordt omgegaan. Een eenduidig kwaliteitsnetwerk heeft immers een meerwaarde boven een onsamenvattend geheel van initiatieven. Het vaststellen van het netwerk, de kwaliteitscriteria en –indicatoren en de manier van dataverzameling en –verwerking zijn aandachtspunten waarvoor momenteel nog genoeg ruimte voor verbetering is.

Uit de diverse projecten die XTNT heeft gedaan voor het kwaliteitsnet, blijkt dat niet alle wegbeheerders dezelfde informatie verzamelen. Een goed voorbeeld hiervan is de betrouwbaarheid van wegen. De Nota Mobiliteit geeft aan dat de betrouwbaarheid op wegen erg belangrijk is, maar vrijwel geen enkele wegbeheerder meet op dit moment de betrouwbaarheid zoals de Nota Mobiliteit dit voorstelt. Om de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit wat betreft de betrouwbaarheid te behalen, is het dus van belang dat de wegbeheerders weten welke gegevens zij moeten verzamelen, hoe zij dit moeten doen en hoe deze data te verwerken. Een ander voorbeeld is de bereikbaarheid: alle wegbeheerders meten de bereikbaarheid, maar vaak met verschillende indicatoren. Daar waar de één de reistijden meet, berekent de ander de I/C-verhouding, terwijl weer een ander alleen de gemiddelde

trajectnelheden verzamelt. Op deze manier is het moeilijk om de verschillende delen van het kwaliteitsnet te vergelijken en knelpunten te prioriteren. Bovendien is het handig dat de diverse data op een soortgelijke manier worden verwerkt, bijvoorbeeld met dezelfde programma's, gelijke indexjaren of gelijke berekeningsmethoden. Het CROW heeft in 2006 een werkgroep ingesteld, die heeft gewerkt aan een handleiding die de uniformering van het kwaliteitsnet moet bevorderen.

Om afstemming in de dataverzameling en –verwerking te bewerkstelligen moeten infrabeheerders samenkomen om hierin keuzes te maken. Ook kunnen keuzes worden opgelegd door bijvoorbeeld richtlijnen van het CROW of DGTL. Met de Nationale Mobiliteitsmonitor wordt al continu gewerkt aan de afstemming van monitoringsgegevens, maar het is van belang om de normen voor het kwaliteitsnet hierin te betrekken.

5 Conclusies en aanbevelingen

Om de knelpunten voor het goederenvervoer op te lossen en de overlast voor de omgeving te verminderen, moeten de resultaten uit het kwaliteitsnet goederenvervoer in het beleid worden geïmplementeerd. Hiervoor moeten de overheidsorganen goed bekend zijn met het kwaliteitsnet goederenvervoer. Samenwerking binnen een overheid is belangrijk, maar ook afstemming tussen overheden en met externe betrokkenen is essentieel. Al deze vormen van samenwerking en afstemming zijn nodig om de gewenste doelen te bereiken. Het continue bewust zijn van het belang van afstemming en samenwerking is noodzakelijk.

Deze paper heeft een aantal mogelijke barrières voor samenwerking en afstemming verkend. Hieruit zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen die overheden kunnen helpen de samenwerking en afstemming rondom het kwaliteitsnet goederenvervoer te verbeteren:

Totstandkoming kwaliteitsnetwerk en knelpunten

- betrek alle relevante afdelingen vanaf het begin bij het proces;
- betrek de externe betrokkenen bij het proces en gebruik van hun kennis en kunde;
- zorg voor een enthousiaste projectleider die de partijen bij elkaar brengt en motiveert;
- formuleer heldere doelen wat je met het kwaliteitsnet wilt bereiken;

- maak duidelijk welke voordelen de betrokken afdelingen en externe partijen hebben bij de samenwerking.

Implementatie en uitvoering van het kwaliteitsnet goederenvervoer

- ondersteun andere partijen daar waar mogelijk, bijvoorbeeld provincies die gemeenten financieel ondersteunen bij het uitvoeren van maatregelen;
- zorg voor afstemming op bestuurlijk niveau;
- maak gebruik van de kennis en kunde van de externe betrokkenen;
- deel de successen en leerervaringen met elkaar.

Wanneer vanuit de rijksoverheid een beleidslijn wordt uitgezet hoe om te gaan met het kwaliteitsnet en de knelpunten voor het goederenvervoer, kan dit de afstemming tussen overheden vereenvoudigen. Een betere afstemming tussen de dataverzameling en -verwerking van monitoringsgegevens draag hier ook aan bij.

Het kwaliteitsnet in de toekomst

Het kwaliteitsnet is een dynamisch netwerk. In de loop der jaren kunnen nieuwe economische centra ontstaan of kan de functie van verbindingen veranderen. De omvang van het goederenvervoer neemt in de komende jaren toe en de infrastructuur moet zich daarop inspringen. Het kwaliteitsnet moet periodiek worden geëvalueerd en aangepast om actuele knelpunten voor het goederenvervoer mee te kunnen nemen in het bestaande en toekomstige beleid. Ervaringen die nu worden opgedaan, moeten in de toekomst worden gebruikt om continu de kwaliteit van de infrastructuur voor het goederenvervoer te monitoren.

Geraadpleegde literatuur

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002) Kwaliteitsnet Goederenvervoer: instrumentarium, 7 januari 2002

GOVERA (2006) Kwaliteitsnet Goederenvervoer Randstad, uitgevoerd door XTNT Experts in Traffic and Transport, eindrapportage, 8 februari 2006

INCODELTA (2006) Kwaliteitsnet Goederenvervoer Incodelta, uitgevoerd door XTNT Experts in Traffic and Transport, concept eindrapportage, 1 juni 2006

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGTL (2005) Hoofdrapport Tussentijdse evaluatie kwaliteitsnet, uitgevoerd door Twynstra en Gudde, 11 oktober 2005

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004) Nota Mobiliteit: naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid, 30 september 2004

Muconsult (2005) Methode Kwaliteitsnet Goederenvervoer; Handleiding voor toepassing – extern concept, 21 januari 2005

Stadsregio Rotterdam (2004) Kwaliteitsnet Goederenvervoer Rotterdam, uitgevoerd door XTNT Experts in Traffic and Transport, eindrapportage, 26 oktober 2004