
Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Dr. H.A.C. Runhaar (Universiteit Utrecht), drs. F.P.A. Steijn (TLN) en drs. L.M. Bus (ECORYS)

Begripsomschrijving

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is een samenhangend netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op een verantwoorde wijze kan worden afgewikkeld. Door intensieve samenwerking tussen (lokale, regionale en landelijke) overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven wordt een integraal pakket van kwaliteitseisen opgesteld ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van leefomgeving en wordt een selectief netwerk vastgesteld waarop die kwaliteitseisen worden toegepast (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004).

Toelichting

Achtergrond

Uit de statistieken blijkt dat de files in Nederland elk jaar toenemen. Zo nam het aantal filekilometerminuten met 5,7 procent toe ten opzichte van het voorgaande jaar (De Volkskrant, 2 januari 2004). Files vormen in ons land een bijna dagelijks terugkerend probleem en doen zich al lang niet meer uitsluitend voor tijdens de ochtend- en avondspitsen. Vervoerders en hun opdrachtgevers worden door de toenemende files steeds vaker geconfronteerd met langere doorlooptijden en afnemende leverbetrouwbaarheid. Deze ontwikkeling staat haaks op de logistieke eisen die verladers en vervoerders stellen en zorgt daarnaast voor een verhoging van de transportkosten.

Het beleid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat inzake files en in algemenere zin de handhaving van bereikbaarheid is lange tijd gericht geweest op het opheffen van verkeerskundige knelpunten (de grootste file krijgt prioriteit) en het tevreden stellen van alle regio's (iedereen krijgt een beetje). Naast extra infrastructuur is steeds meer aandacht gekomen voor vormen van verkeersmanagement (bijvoorbeeld via route-informatie) en vervoersmanage-

ment (zoals het bevorderen van modal shift of verhoging van de vervoersefficiëncy). Volgens Transport en Logistiek Nederland (TLN) wordt bij het bestrijden van files echter onvoldoende gekeken naar de economische schade door bereikbaarheidsproblemen. TLN heeft voorgesteld om dit aspect in het infrastructuur- en vervoersbeleid nadrukkelijker mee te nemen. In dit licht pleit zij voor een zogenaamd Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Knelpunten in verbindingen tussen belangrijke economische centra zijn schadelijk voor de economische groei en krijgen om die reden prioriteit bij het oplossen van files (TLN, 2002).

Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de *Programmagroep Kwaliteitsnet Goederenvervoer* ingesteld om het Kwaliteitsnet nader uit te werken (wat zijn de criteria voor een kwaliteitsnetwerk, welke kwaliteit dient dit netwerk te hebben en met welk instrumentarium kan het gebruik ervan worden gestimuleerd?) en praktijkcases van het Kwaliteitsnet te begeleiden. Naast het ministerie zelf zijn vertegenwoordigd in de Programmagroep het ministerie van Economische Zaken, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de werkgeversvereniging VNO-NCW, Stichting Natuur en Milieu, 3VO en vanuit de vervoers- en verladerswereld KNV, TLN, EVO, het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer en Bureau Schuttevaer.

Kwaliteitsnet Goederenvervoer: doel en randvoorwaarden

De brede samenstelling van de programmagroep maakt duidelijk dat niet alleen de belangen van vervoerders en verladers bij het Kwaliteitsnet worden betrokken, maar ook die van anderen. In beginsel moet het kwaliteitsnet een impuls geven aan een verbetering van de bereikbaarheid voor het goederenvervoer, zodat een betrouwbaarder vervoerssysteem ontstaat, onder de randvoorwaarde dat dit wordt gerealiseerd in een leefbare, veilige omgeving (Bozuwa et al., 2002). Uiteindelijk zal het Kwaliteitsnet moeten bijdragen aan een duurzame economische groei door het vervoer van goederen van en naar economische centra zoals binnensteden, haven- en bedrijventerreinen en grote winkelcomplexen optimaal te faciliteren en in te passen binnen randvoorwaarden ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid. Door goederenstromen optimaal te faciliteren op routes die maximaal voldoen aan milieu- en veiligheids-eisen, verbetert de bereikbaarheid van economische centra en worden goederenstromen onttrokken van routes welke minder wenselijk zijn. Het mes snijdt daarmee aan twee kanten.

Kenmerken

De eerste resultaten van het project zijn positief. Zes praktijkcases zijn bijna afgerond en de ervaringen hebben geleid tot een methodiek om een Kwali-

teitsnet vast te stellen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal in begin 2004 een Handleiding Kwaliteitsnet uitbrengen. We zullen het Kwaliteitsnet beschrijven aan de hand van de vigerende plannen en ideeën.

Het eerste kenmerk van het Kwaliteitsnet is *multimodaliteit*: het is niet uitsluitend gericht op wegvervoer maar nadrukkelijk ook op de modaliteiten binnenvaart en spoor. Deze modaliteiten verbinden namelijk ook economisch belangrijke centra. Ook kunnen deze modaliteiten mogelijk een oplossing bieden voor knelpunten op congestiegevoelige trajecten in het wegvervoer.

Een tweede kenmerk is *selectieve kwaliteit*: de nadruk wordt gelegd op de bereikbaarheid van economisch belangrijke centra. Het belang van bereikbaarheid en daarmee de benodigde kwaliteit (betrouwbaarheid en doorstroming) varieert per locatie en is afhankelijk van het type economische activiteiten op de betreffende locatie. Idealiter wordt ook naar het type goederen gekeken wat vervoerd wordt; filekosten bij tijdkritische goederen zoals medische apparatuur, kranten en bederfelijke waar zijn in de regel hoger dan die bij niet-tijdkritische goederen.

<i>Type bedrijventerrein</i>	<i>Gemiddelde aanvoer</i>	<i>Gemiddelde afvoer</i>
Zeehaventerrein	7,4	13,9
Zwaar industrieterrein	12,7	11,2
Distributieterrein	28,8	14,6
Hoogwaardig bedrijvenpark	8,5	9,1
Gemengd terrein	8,4	8,3

Tabel 1. Gemiddeld aantal vrachtwagenbewegingen per bedrijf per dag, naar type bedrijventerrein.

Bron: TNO Inro, 2002 in Bozuwa et al., 2002.

Een derde kenmerk is de *vormgeving op verschillende ruimtelijke schaalniveaus*. Zo kunnen ‘deelkwaliteitsnetten’ worden onderscheiden op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Een kwaliteitsnet op lokaal niveau heeft bijvoorbeeld betrekking op de ontsluiting van bedrijventerreinen en stadscentra. Het ene bedrijventerrein genereert meer vervoer dan het andere en stelt daarom andere eisen aan de ontsluiting (zie tabel 1). Van belang is de samenhang tussen de verschillende deelkwaliteitsnetten; het gaat er immers om gehele transportketens op belangrijke trajecten te faciliteren.

Ontwikkeling van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Bij de ontwikkeling van het Kwaliteitsnet kunnen een aantal stappen worden onderscheiden, namelijk:

1. *Opstarten van het project.* In de eerste stap maakt de initiatiefnemer(s) voor zichzelf en zijn omgeving helder wat de aanleiding is om een Kwaliteitsnet vorm te geven en wat de intentie is: ‘wat hebben we met het Kwaliteitsnet voor ogen, voor welk gebied en welke modaliteiten’. Op basis hiervan bepaalt de initiatiefnemer(s) welke partijen hij op welke wijze betreft bij het project. Resultaat van deze stap is een bestuurlijk gedragen startnotitie.
2. *Benomen van het potentiële netwerk, nu en in de toekomst.* Het gaat hierbij niet alleen om wegen, spoorlijnen en binnenvaartwegen met veel goederenvervoer, maar ook om de aansluiting op grote economische centra (zoals bedrijventerreinen en stadscentra). Voor de definiëring van het Kwaliteitsnet is ook de samenhang tussen de geïdentificeerde knooppunten en verbindingen van belang.
3. *Beschrijven van de feitelijke situatie (huidige kwaliteit).* Kwaliteit heeft betrekking op de drie genoemde aandachtsgebieden bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De kwaliteit heeft betrekking op het fysieke gebruik van de infrastructuur (bijvoorbeeld breedte van wegen, diepte van vaargeulen en kwaliteit van het onderhoud) en op wat de infrastructuur biedt aan haar gebruikers in termen van doorstroming, betrouwbaarheid en veiligheid. In deze stap wordt inzichtelijk gemaakt wat de huidige kwaliteit is op het potentiële Kwaliteitsnet.
4. *Inventarisatie van knelpunten.* In deze stap wordt de gewenste situatie (op basis van normen) vergeleken met de huidige situatie uit de vorige stap. Hieruit kunnen knelpunten naar voren komen: (delen van) belangrijke verbindingen waar zich problemen voordoen in termen van bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid.
5. *Prioritering van knelpunten.* In de regel zijn er meer knelpunten dan middelen om deze knelpunten op te lossen. In deze stap worden de knelpunten in volgorde van belangrijkheid gezet. In de verdere uitwerking van het Kwaliteitsnet zal worden gestart met de meest belangrijke knelpunten.
6. *Verminderen en zo mogelijk oplossen van de knelpunten.* Bij de term Kwaliteitsnet moet niet alleen gedacht worden aan infrastructurele maatregelen zoals doelgroepenstroken, want deze vormen slechts één categorie van maatregelen. Andere maatregelen richten zich op optimalisatie van het gebruik van de infrastructuur; getracht zal worden om bepaalde groepen gebruikers te verleiden en andere te ontmoedigen.

Aanpak / Checklist

Indien het Kwaliteitsnet Goederenvervoer wordt uitgevoerd, zullen zowel vervoerders als verladers hiervan profiteren door betere rit- en routeplanning, op-

timalisatie van materiaalinzet, lagere transporttarieven en logistieke voordelen, samenhangend met een sneller en betrouwbaarder vervoerssysteem.

Ervaringen uit de praktijk leren dat de vastgestelde Kwaliteitsnetwerken ongeveer 80 procent van alle goederenstromen verwerken. Logisch omdat het goederenvervoer al grotendeels geconcentreerd is op routes naar economische centra. In theorie hoeven de voordelen niet evenredig verdeeld te zijn over alle vervoerders en verladers; veel hangt af van hun locatie en de mate waarin hun goederen- en vervoersstromen overeenkomen met de structuur van het Kwaliteitsnet. Een gevolg hiervan kan zijn dat de concurrentieverhoudingen veranderen; vervoerders gelegen aan het Kwaliteitsnet kunnen hierdoor betere prestaties tegen lagere kosten leveren dan collega's die niet gevestigd zijn aan het Kwaliteitsnet.

Hoe kunnen vervoerders en verladers anticiperen op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer? Eén strategie is om de plannen verder af te wachten; per slot van rekening zijn zij nog niet concreet. Het is echter aan te bevelen om de plannen in de gaten te houden vanwege mogelijke consequenties voor de bedrijfsvoering en concurrentieverhoudingen. Vragen die vervoerders en verladers daarbij in het achterhoofd kunnen houden zijn onder andere:

- In welke mate komen onze goederen- en transportstromen overeen met het te vormen Kwaliteitsnet? In hoeverre is het mogelijk en aantrekkelijk om stromen te verleggen naar het Kwaliteitsnet?
- Indien het Kwaliteitsnet geheel of gedeeltelijk samenvalt met de goederen- en transportstromen van het bedrijf, is het zinvol om alvast na te denken over de mogelijkheden die hierdoor worden geschapen. Wordt het bijvoorbeeld aantrekkelijk om opslag- of distributiefaciliteiten te centraliseren? Welke logistieke verbeteringen zijn mogelijk door sneller en betrouwbaarder transport? Welk effect heeft de kostendaling die we kunnen realiseren op de prijs van onze producten? Kunnen we door verbeterde customer service nieuwe markten aanboren?
- Indien de goederen- en transportstromen niet of nauwelijks via het Kwaliteitsnet kunnen worden afgewikkeld, hoe erg is dat? Levert het een concurrentienadeel op? Indien ja, op welke wijze kan dit nadeel worden verminderd? Denk daarbij aan de structuur van de logistieke grondvorm (aantallen en locaties van productie- en distributiecentra) en aan samenwerking of uitbesteding van logistieke taken.

Praktijkvoorbeeld

In deze paragraaf wordt een hypothetisch geval besproken waarin een vervoerder en diens belangrijkste opdrachtgever te maken krijgen met de aanleg

van het Kwaliteitsnet. Hieruit blijkt dat de effecten van het Kwaliteitsnet in belangrijke mate afhangen van de logistieke situatie waarin men zich bevindt.

Probleem

Een vervoerder en diens belangrijkste klant zijn gevestigd in een congestiegevoelig gebied. Een belangrijk gedeelte van de transport- en goederenstromen blijft binnen de gebiedsgrenzen. Het rijk en de provincie hebben besloten om in het gebied een Kwaliteitsnet Goederenvervoer te ontwikkelen om de ergste fileproblemen op te lossen. Voor de bedrijven in kwestie is dit gunstig, doordat een fors gedeelte van de transport- en goederenstromen minder hinder van congestie zal ondervinden. Doordat de gemeente niet is betrokken zal echter het distributievervoer hinder blijven ondervinden van files, aangezien de ontsluiting van bedrijventerreinen en winkelcentra geen prioriteit hebben gekregen in het te ontwikkelen Kwaliteitsnet. Hoe kunnen de bedrijven optimaal profiteren van de geboden kansen en tegelijkertijd de onopgeloste knelpunten in de distributie oplossen?

Oplossing

De bedrijven zijn het erover eens dat transportstromen zoveel mogelijk omgeleid moeten worden via het Kwaliteitsnet in verband met snelheidswinsten en de hogere betrouwbaarheid die dit netwerk biedt. Na overleg besluiten beide bedrijven om de logistieke grondvorm van de distributie drastisch te wijzigen. Tot voor kort werd distributievervoer zoveel mogelijk buiten de piekuren gepland, vooral vanwege de files op het hoofdwegennet. Daarnaast werd veel lading 's nachts naar depots nabij de gemeente gereden, van waaruit in de vroege ochtend winkels werden beleverd. De belangrijkste nadelen van deze opzet zijn de beperkte customer service en de extra kosten van handling en opslag. Door het Kwaliteitsnet neemt het tijdvenster voor belevering toe, doordat files op het hoofdwegennet nauwelijks meer voorkomen. Voor de vervoerder betekent dit lagere kosten omdat de ritplanning kan worden verbeterd, terwijl de verlader meer opbrengsten kan genereren door de verbeterde customer service. De fijndistributie binnen de steden blijft echter een probleem. Besloten wordt om zolang de lokale knelpunten niet opgelost worden, een deel van de fijndistributie uit te besteden aan een regionale vervoerder. Deze vervoerder kan door zijn regionale specialisatie tarieven hanteren die relatief gunstig zijn, omdat congestiekosten worden vermeden die optreden wanneer de vervoerder zelf de stad inrijdt.

Verwijzingen

Bedrijventerreinen en bereikbaarheid
Distributieplanning

Logistiek detailhandel
Logistieke routes
Nachtdistributie
Routeplanning
Stadsdistributie/Stedelijke distributie
Stedelijk goederenvervoer

Literatuur

Bozuwa, J., L. Bus, J. Gille en I. van de Velde (2002), *Kwaliteitsnet goederenvervoer, netwerkdimensies (eindrapport)*, Rotterdam: ECORYS.
KPMG-BEA, (2002), *Kwaliteitsindicatoren voor het Kwaliteitsnet*, Hoofddorp, KPMG-BEA
Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), *Handleiding Kwaliteitsnet*, Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGG.
TLN (2002), *Timmeren aan de weg*, Zoetermeer: Transport en Logistiek Nederland.
TNO Inro (2002), *Goederenvervoer en bedrijventerreinen*, Delft: TNO Inro.