

DI : 30114

Editie 2005

Goederenvervoer in Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant



Rijkswaterstaat Noord-Brabant



BT213 NB

Goederenvervoer in Noord-Brabant

EDITIE 2005

December 2005

Peter Blom
Sven Weijers
Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Email: s.j.a.weijers@dnb.rws.minvenw.nl

Caroline Janssen-Wilbers
Provincie Noord-Brabant
Email: cjanssen@brabant.nl



Inhoud

1. INLEIDING	5
2. AANBODZIJDE VAN GOEDERENVERVOER	6
2.1 Economie en infrastructuur	6
2.1.1 Economie	6
2.1.2 Bedrijventerreinen	8
2.1.3 Wegennet	13
2.1.4 Vaarwegen	16
2.1.5 Railinfrastructuur	18
2.1.6 Werkzaamheden aan de infrastructuur	21
2.2 Transportsector	24
2.2.1 Weg	24
2.2.2 Water	27
2.2.3 Overslaglocaties	28
3. HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR	31
3.1 Typologie Noord-Brabant	31
3.2 Goederenvervoer over de weg	33
3.2.1 Intensiteiten	33
3.2.2 Tonnages	37
3.2.3 Goederensoorten en verschijningsvorm	37
3.2.4 Ontwikkelingen goederenvervoer over de weg	43
3.3 Goederenvervoer over het water	44
3.3.1 Containers	44
3.3.2 Traditionele vervoersstromen	45
3.3.3 Herkomst en bestemmingen	49
3.3.4 Ontwikkelingen scheepvaart	53

3.4 Goederenvervoer over het spoor	54
3.4.1 Intensiteiten	54
3.4.2 Vervoerde tonnages	56
3.4.3 Goederensoorten en verschijningsvorm	56
 4. HET GEVOLG VAN VRAAG EN AANBOD	 58
4.1 Bereikbaarheid	58
4.1.1 Weg	58
4.1.2 Water	60
4.2 Veiligheid	62
4.2.1 Weg	62
4.2.2 Water	63
4.2.3 Externe veiligheid	65
4.3 Milieu	66
 5. SPECIAL: DE INVLOED VAN DE SNELWEG A50 OP DE ECONOMIE VAN OOST-BRABANT	 70

1. Inleiding

Als beheerders van infrastructuur zijn we voortdurend op zoek naar verbeteringen van ons werk en het op de juiste manier bedienen van de gebruikers. Het goederenvervoer is een belangrijke gebruikersgroep. Een goed beeld van wat zich in en door Brabant beweegt aan goederenvervoer is onder andere belangrijk voor het signaleren van aandachtspunten en het voeren van effectief beleid.

Deze rapportage is tot stand gekomen door de samenwerking tussen Rijkswaterstaat Noord-Brabant en de provincie Noord-Brabant. Hierdoor is niet alleen de kennis van het goederenvervoer over het hoofd(vaar)wegen- en spoornet, maar ook over het provinciale wegennet opgenomen in het rapport. Naast het goederenvervoer komen ook onderwerpen als economie, bedrijventerreinen en milieu aan de orde.

In de voorgaande edities is de inhoud van de rapportage opgehangen aan het aanbod van infrastructuur, het gebruik ervan en de gevolgen van de confrontatie tussen deze twee. De inhoud van deze rapportage is hier aan opgehangen. Hoofdstuk twee beschrijft de aanbodkant van het goederenvervoer. Hierin wordt geschreven over de economie en de infrastructuur in Noord-Brabant. In hoofdstuk drie wordt de vraagkant van het goederenvervoer belicht, ofwel het gebruik van de infrastructuur. Het gevolg van het samenkomen van vraag en aanbod wordt beschreven in hoofdstuk vier. Speciaal wordt stilgestaan bij het gereedkomen van de A50 tussen Eindhoven en Oss in oktober van dit jaar. Naar aanleiding daarvan is in hoofdstuk vijf een special opgenomen die ingaat op de economische effecten van deze nieuwe verbinding.

Ieder jaar is het de bedoeling om een zo compleet mogelijk beeld te schetsen van het goederenvervoer in Brabant. Natuurlijk kan het altijd zijn dat u onderwerpen mist of opmerkingen heeft over de inhoud. Als dit het geval is vernemen wij dit graag. We kunnen hiermee dan rekening houden bij het maken van de volgende versie.

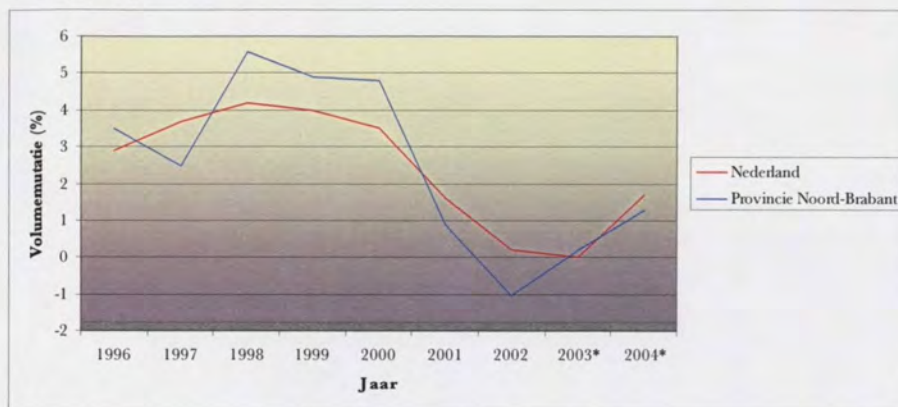
2. Aanbodzijde van goederenvervoer

2.1 Economie en infrastructuur

2.1.1 Economie

De ontwikkeling van het goederenvervoer in Noord-Brabant wordt direct beïnvloed door de economische situatie in zowel Nederland als Noord-Brabant zelf. In de tweede helft van de jaren negentig groeide de Brabantse economie sneller dan de Nederlandse economie. Door de sterke internationale oriëntatie werd de provincie echter in de periode van 2001 tot 2003 sterker dan andere provincies getroffen door laagconjunctuur. Het dieptepunt lag voor Brabant in het jaar 2002 met een negatieve groei van 1% ten opzichte van het jaar daarvoor.

Figuur 2.1 Economische groei Noord-Brabant en Nederland 1996-2004 (jaarlijkse groei Bruto Binnenlands Product tegen marktprijzen)



Bron: CBS Statline, oktober 2005

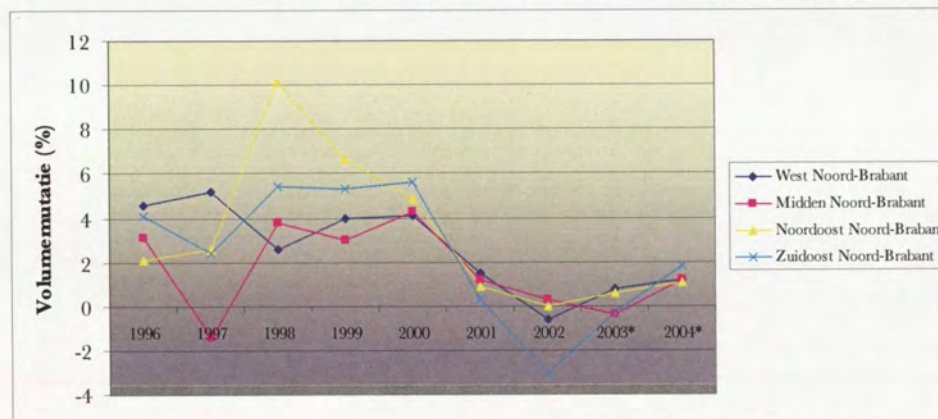
Vanaf 2003 is de economische groei weer positief en gestegen van 0,2% in 2003 tot 1,3% in 2004. Verklaring hiervoor is dat de wereldhandel vanaf 2004 weer aantrekt, waarvan exportgeoriënteerde sectoren zoals de industrie direct profiteren. Aangezien de industrie nog altijd het economisch fundament van Brabant is, zijn ook de verwachtingen voor 2005 goed.

Ondernemers positief over economie

Brabantse ondernemers zijn, na een periode van afnemend vertrouwen in de economische ontwikkeling weer optimistisch gestemd. Dat blijkt uit de meest recente peiling onder Brabantse ondernemers die in opdracht van de provincie is uitgevoerd. Met name de verwachte toekomstige bedrijvigheid binnen het eigen bedrijf en het vertrouwen in de economische ontwikkeling in Nederland is weer positief. Het heeft zich nog niet vertaald in een daling van de werkloosheid. De groei van de werkgelegenheid is in 2004 wel nagenoeg tot stilstand gekomen.

Bron: Provincie Noord-Brabant, Brabant Weekbericht 13.

Figuur 2.2 Economische groei naar Brabantse regio's 1996-2004 (jaarlijkse groei BBP tegen marktprijzen)



Bron: CBS

De afgelopen jaren hebben de Brabantse regio's in termen van economische groei slecht gescoord. Vooral Zuidoost Brabant heeft drie zeer slechte jaren gekend, met een negatieve uitschieter in 2002 (-3%). De economische situatie lijkt in 2004 echter te verbeteren. In 2004 was juist in Zuidoost Brabant de economische groei met 1,8% het hoogst, vooral de omzetgroei in de (metaal)industrie was hiervoor verantwoordelijk.

Noord-Brabant komt in 2004 als winnaar uit de bus!

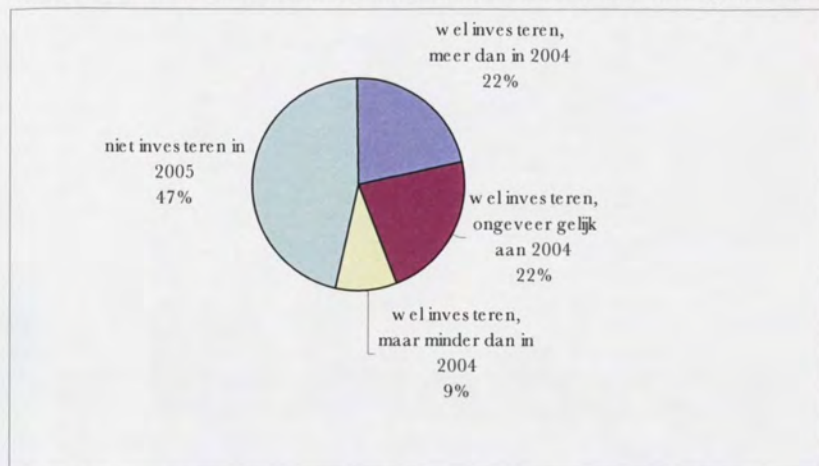
De vier Brabantse regio's hebben in 2004 de beste economisch prestatie geleverd. Dat zegt de Rabobank. Na enkele slechte jaren kenden de regio's vorig jaar de sterkste groei. Ook dit jaar hebben de economen van de Rabobank weer rapportcijfers uitgedeeld voor de economische prestatie van de Nederlandse regio's. De cijfers zijn gebaseerd op de economische groei en de economische kracht van de regio's. Het hoogste rapportcijfer (6,97) ging naar Midden-Flevoland en het laagste (5,16) naar de Zaanstreek.

Regio	Rapportcijfer prestatie	Plaats op ranglijst van 40 regio's
West-Brabant	6,16	17
Midden-Brabant	6,06	21
Noordoost-Brabant	6,03	23
Zuidoost-Brabant	6,44	6

Bron: Rabobank, Visie op provinciale dynamiek 2005

In 2005 is Brabantse ondernemers gevraagd in hoeverre de Brabantse ondernemers in 2004 hebben geïnvesteerd en wat hun plannen zijn voor 2005. Van de ondervraagde ondernemers gaf ruim de helft (57%) aan dat zij in 2004 hebben geïnvesteerd. Het aantal ondernemers dat plannen heeft om in 2005 te investeren, ligt iets lager en bedraagt 53%.

Figuur 2.3 Aandeel van Brabantse ondernemers dat in 2004 heeft geïnvesteerd en in 2005 al dan niet gaat investeren



Bron: Barometer Ondernemend Brabant, Provincie Noord-Brabant

De belangrijkste reden dat ondernemers in 2005 niet van plan zijn om te investeren of om minder te gaan investeren, is het feit dat ze vinden dat geen extra investeringen nodig zijn (tweederde van ondernemers). Ongeveer een kwart noemde de huidige conjuncturele ontwikkelingen als reden. De derde reden die werd genoemd was een tekort aan financiële middelen.

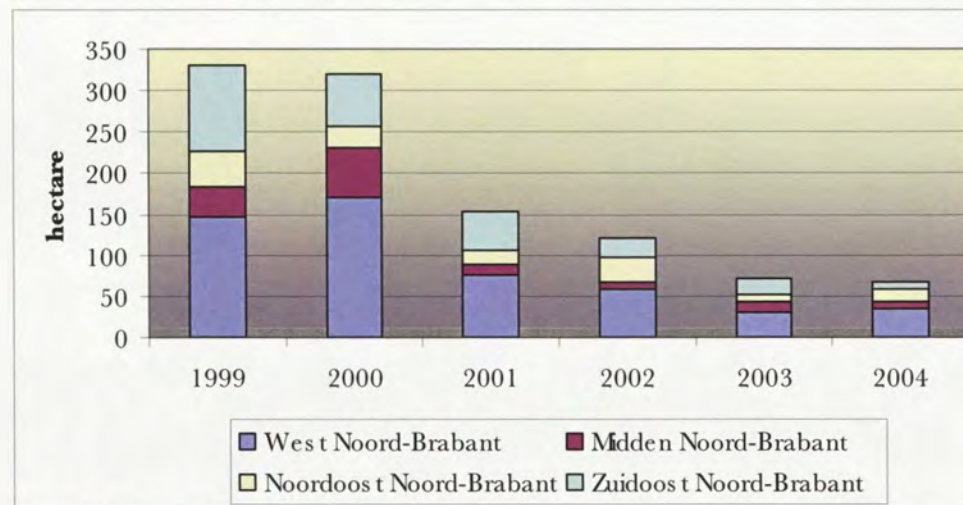
- Groei Brabantse economie zit vanaf 2003 weer in de lift

2.1.2 Bedrijventerreinen

Voor het tweede achtereenvolgende jaar is de uitgifte van bedrijventerreinen in de provincie Noord-Brabant lager dan 100 hectare. In 2004 is door de Brabantse gemeenten 67 hectare bedrijventerrein uitgegeven, nog minder dan in 2003 (72). In West-Brabant was de uitgifte het hoogst (34 ha), gevolgd door Noordoost Brabant (15 ha) en Midden en Zuidoost Brabant (beide 9 ha).

Ondanks de positieve economische groei vanaf 2003 daalt de uitgifte van bedrijventerrein nog steeds. Het gemiddelde over de afgelopen zes jaar is echter nog steeds bijna 180 hectare per jaar.

Figuur 2.4 Uitgifte bedrijventerreinen in Noord-Brabant, 1999-2004



Bron: IBIS, bewerkingen Provincie Noord-Brabant

De voorraad uitgeefbaar terrein bedraagt per 1 januari 2005 1.080 hectare, waarvan 556 ha direct uitgeefbaar is (dat wil zeggen voor verkoop aan een gebruiker). Afhankelijk van de snelheid van uitgifte wordt geraamd dat de komende zeven jaar nog voldoende voorraad in de provincie beschikbaar is. De voorraad slinkt echter sneller als de economie aantrekt en de behoefte sneller toeneemt. In de uitwerkingsplannen van het provinciale streekplan zitten voor de komende tien tot vijftien jaar voldoende plannen en capaciteit. Wanneer deze plannen doorgang vinden, komt op termijn nog ruim 3.000 hectare beschikbaar.

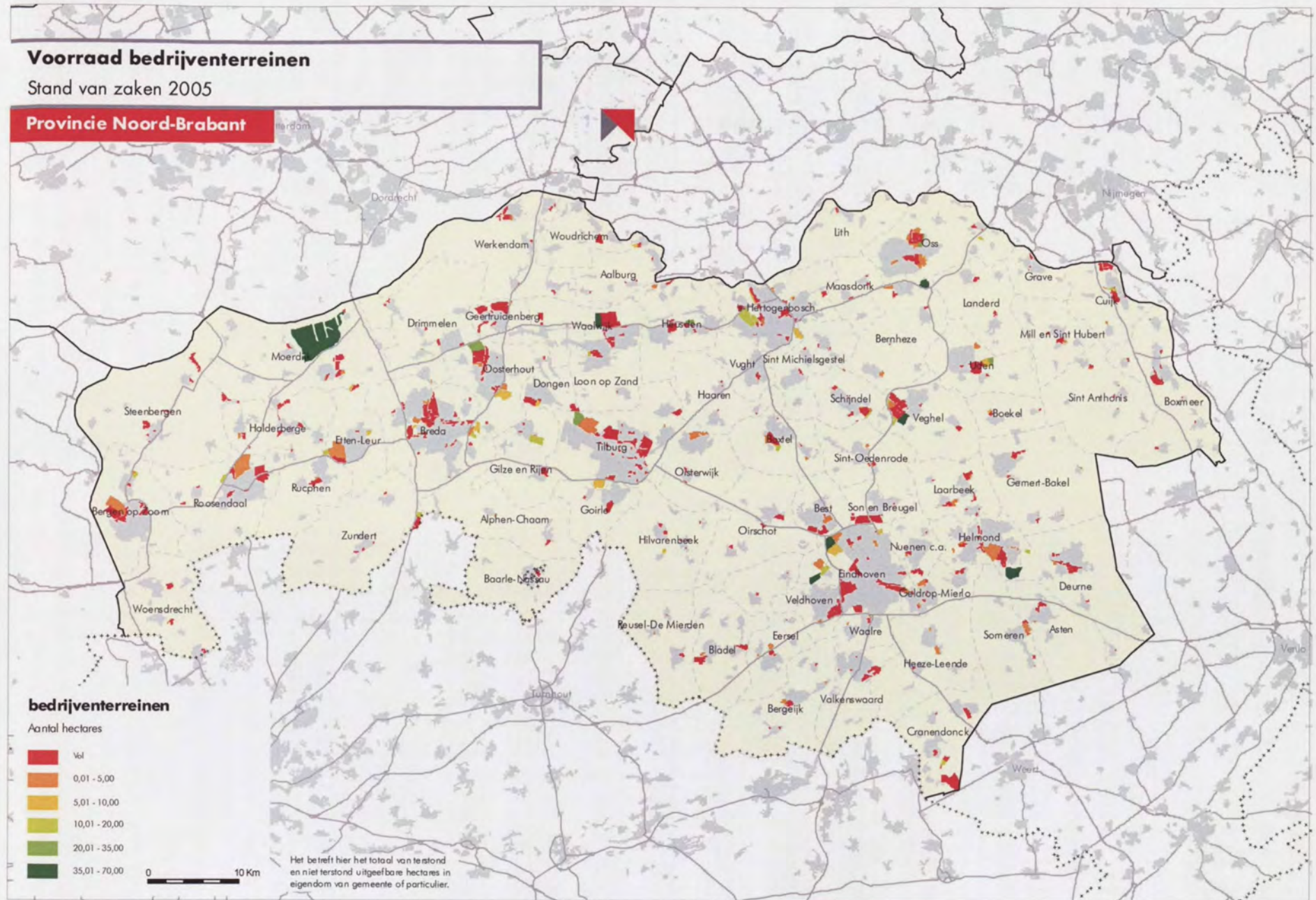
Herstructurering

Gemeenten stellen steeds vaker plannen op om de situatie op bedrijventerreinen te verbeteren. Momenteel zijn 169 van de 594 bedrijventerreinen in Brabant verouderd. In totaal gaat het om netto 5.000 hectare. Op 50 van deze verouderde terreinen vindt op dit moment herstructurering plaats, terwijl op 46 terreinen concrete plannen bestaan om in de komende drie jaar te beginnen met herstructurering. Dat betekent dat de komende jaren één op de zes terreinen in Brabant onder handen wordt genomen met als doel het terrein zodanig aan te passen dat het weer voldoet aan de eisen die het bedrijfsleven daaraan stelt.

Voorraad bedrijventerreinen

Stand van zaken 2005

Provincie Noord-Brabant



Regionale bedrijventerreinen

Op drie plaatsen in Brabant, gelegen in de landelijke regio's De Kempen, Land van Cuijk en Land van Heusden en Altena worden komende jaren regionale bedrijventerreinen ontwikkeld. Daar wordt ruimte geboden aan grote en zwaardere bedrijven die niet passen bij het kleinschalige karakter van de kernen in deze regio's. De terreinen vervullen een opvangfunctie voor bedrijven uit de gehele regio. De gemeenten ontwikkelen ze vaak samen.

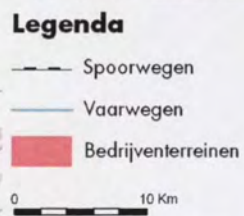
Het voorziene bedrijventerrein Moerdijkse hoek en het Kempisch bedrijventerrein bij Eindhoven zijn voorbeelden van bovenregionale bedrijventerreinen.

Op de kaart 'Ligging bedrijventerreinen' staan alle Brabantse bedrijventerreinen weergegeven met een onderscheid naar terreinen die zijn ontsloten door water, spoor of door beide. In totaal heeft Noord-Brabant 594 bedrijventerreinen, waarvan 50 zijn ontsloten door water, 6 door spoor en 10 terreinen door water en spoor. In de periode 1997-2004 is het aantal multimodale bedrijventerreinen in Noord-Brabant toegenomen van 58 tot 66, vooral de terreinen met waterverbinding zijn toegenomen (groei 19%).

- Uitgifte van bedrijventerreinen blijft laag ten gevolge van laagconjunctuur afgelopen periode
- Verwachting is dat uitgifte in komende jaren ten gevolge van toegenomen economische groei in 2003-2004 weer gaat stijgen

Ligging bedrijventerreinen
Stand van zaken 2005

Provincie Noord-Brabant



Tovergroen: langer groen voor vrachtverkeer

Tovergroen bestaat uit een detectiesysteem, informatiepaneel en beïnvloeding van een verkeerslicht. Op 300 meter voor de stopstreep wordt het vrachtverkeer gedetecteerd en de programmering van de verkeerslichten aangepast.

De provincie Noord-Brabant past Tovergroen sinds 2002 toe bij de verkeerslichten op de N629 (Hoogstraat) in Oosterhout en op de N261 (Bevrijdingsweg) in Waalwijk. Vrachtwagenchauffeurs zijn tevreden over het experiment met de groene golf. Uit de evaluatie blijkt dat de nieuwe techniek positief is voor de verkeersveiligheid, doorstroming, rijcomfort en milieu. Hiermee voldoet de proef aan de verwachtingen. De provincie onderzoekt de mogelijkheden om Tovergroen op meer provinciale wegen toe te passen. Ook wordt de techniek aangeboden aan andere wegbeheerders. Zo past Rijkswaterstaat Noord-Brabant Tovergroen toe op de N65 Tilburg – 's-Hertogenbosch.

Bron: Provincie Noord-Brabant

2.1.3 Wegennet

Rijkswegen

In Noord-Brabant liggen 14 rijkswegen met een totale lengte van 527 kilometer. Dit is zo'n 17% van alle rijkswegen in Nederland.

Door Brabant lopen een aantal belangrijke doorgaande achterlandverbindingen zoals:

- de verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen (A16);
- de verbinding tussen Rotterdam en het Ruhrgebied (A16, A58, A2 en A67);
- de verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied (A67).

In de Nota Mobiliteit is een aantal van deze trajecten onderscheiden als een onderdeel van zgn. Triple A verbindingen (A16/A4, A2, A12). Deze trajecten zijn in de Nota Mobiliteit onderscheiden als de belangrijkste achterlandverbindingen, omdat ze een belangrijke economische betekenis hebben.

Voor de regio Eindhoven is met name de Randweg Eindhoven een belangrijke verbinding voor vrachtverkeer. Hier komen de A58, de A2 en de A67 samen.

Ontwikkelingen Rijkswegen

Het wegennet is voortdurend in ontwikkeling. De uitbreiding van de A16 (in combinatie met de aanleg van de HSL) naar 2*3 rijstroken en de voltooiing van de A50 tussen Eindhoven en Oss bevinden zich op dit moment in de afrondende fase. Tevens lijkt de aanleg van de A4 tussen Bergen op Zoom en Dinteloord nu definitief door te gaan. In 2006 zal naar verwachting met de aanleg van het deel bij Halsteren worden begonnen. Voor het deel bij Steenbergen loopt nu een aanvullende MER studie.

Op de A2 is een aantal maatregelen gerealiseerd en nog gepland. De Rondweg Den Bosch en de Randweg Eindhoven zullen omgebouwd worden tot een hoofdrijbaan en parallelbanen. De definitieve aanpassing van de wegen rond Den Bosch en Eindhoven van 2*2 naar 4*2 rijstroken zal rond 2010 gereed zijn.

Onderliggend wegennet¹

Het provinciale wegennet in Noord-Brabant is op dit moment 647 kilometer lang. Dit is ruim 8% van alle provinciale wegen in Nederland. Belangrijke provinciale wegen voor het vrachtverkeer in Noord-Brabant zijn onder andere de N279 's-Hertogenbosch – Helmond en de N261 Tilburg – Waalwijk. Ook spelen de provinciale wegen in het noordoosten van Brabant een belangrijke rol.

¹ Hier worden uitsluitend de provinciale wegen onder verstaan. Grote gemeentelijke wegenprojecten, zoals bijvoorbeeld de recentelijk gereedgekomen Noordwesttangent bij Tilburg, worden hier dus niet vermeld. Naar verwachting zullen de gemeentelijke projecten in de rapportage van volgend jaar worden opgenomen.

In 2004 zijn de volgende infrastructurele projecten op de provinciale wegen uitgevoerd:

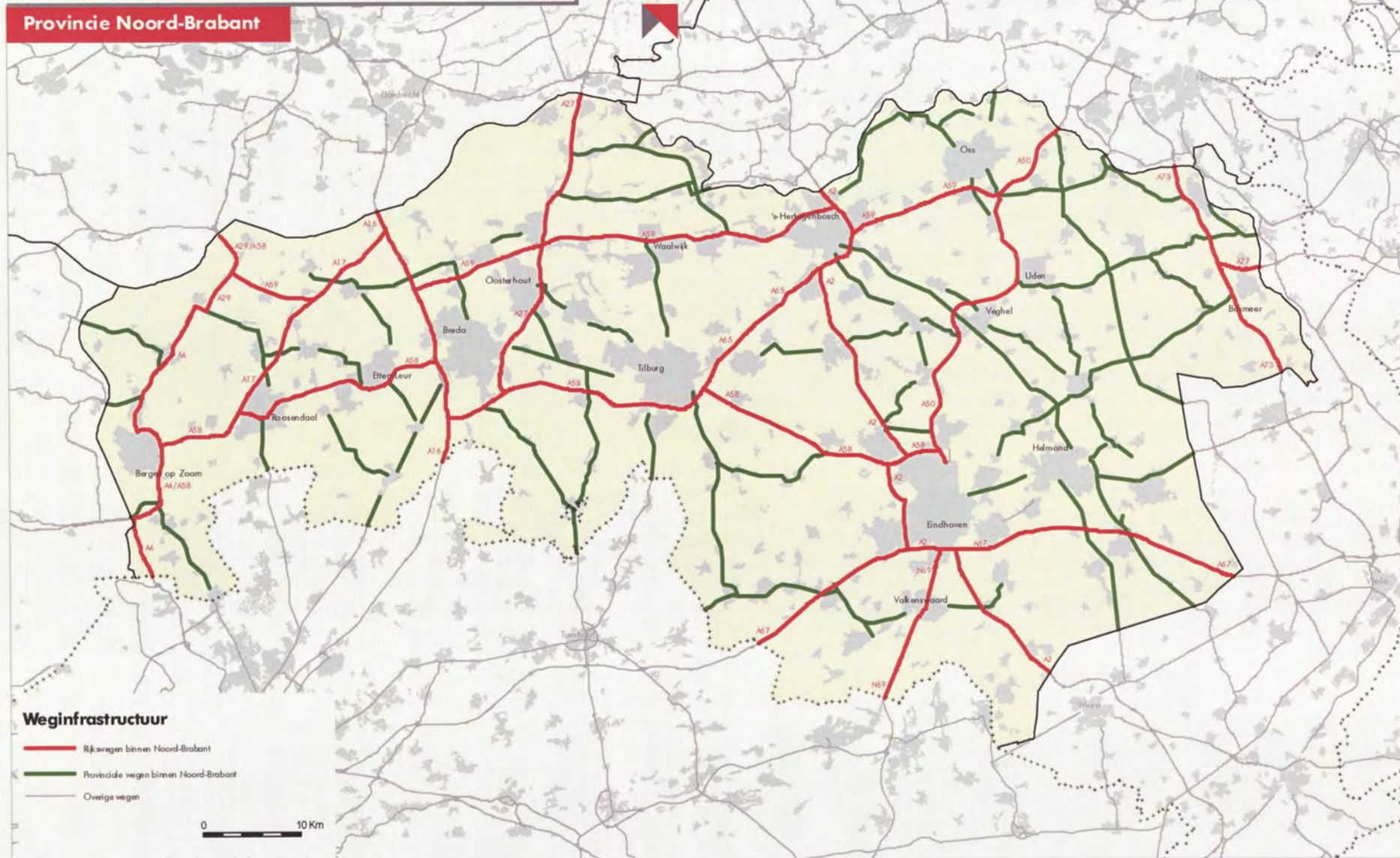
- N395 Oirschot-Hilvarenbeek: reconstructie gedeelte Langereyt (Oostelbeers-Steenovenweg)
- N260 Baarle-Nassau – Gilze en Rijen: omlegging Alphen
- N266 Nederweert–Somerens: aansluiting N266/A67, Someren
- N269 Tilburg–Reusel: krp. Hoogeindsestraat-aansluiting omlegging Reusel
- Reconstructie aansluiting N321/A73 te Cuijk

In de realisatiefase (start uitvoering binnen enkele jaren) zijn de volgende projecten: N261 Tilburg-Waalwijk (verbetering doorstroming dmv aanpassing VRI's kruispunten in combinatie met DVM-maatregelen), N260 Omlegging Baarle-Nassau, N289 Aanleg rondweg Hoogerheide, N264/N277 Duurzaam veilige inrichting provinciale wegen rondom Mill.

Weginfrastructuur

2004

Provincie Noord-Brabant



2.1.4 Vaarwegen

In de Nota Mobiliteit worden de vaarwegen ingedeeld in hoofdvaarwegen en overige vaarwegen. Om Brabant heen lopen de volgende hoofdvaarwegen; de Maas, het Hollandsch Diep, het Volkerak en het Schelde-Rijn kanaal. In Brabant zijn het Wilhelminakanaal tot Tilburg, de Zuid-Willemsvaart tot Veghel en het Burgemeester Deelenkanaal hoofdvaarwegen. De andere vaarwegen in Brabant worden bestempeld als overige vaarweg. Een niveau lager kunnen de verschillende binnenhavens worden ingedeeld.

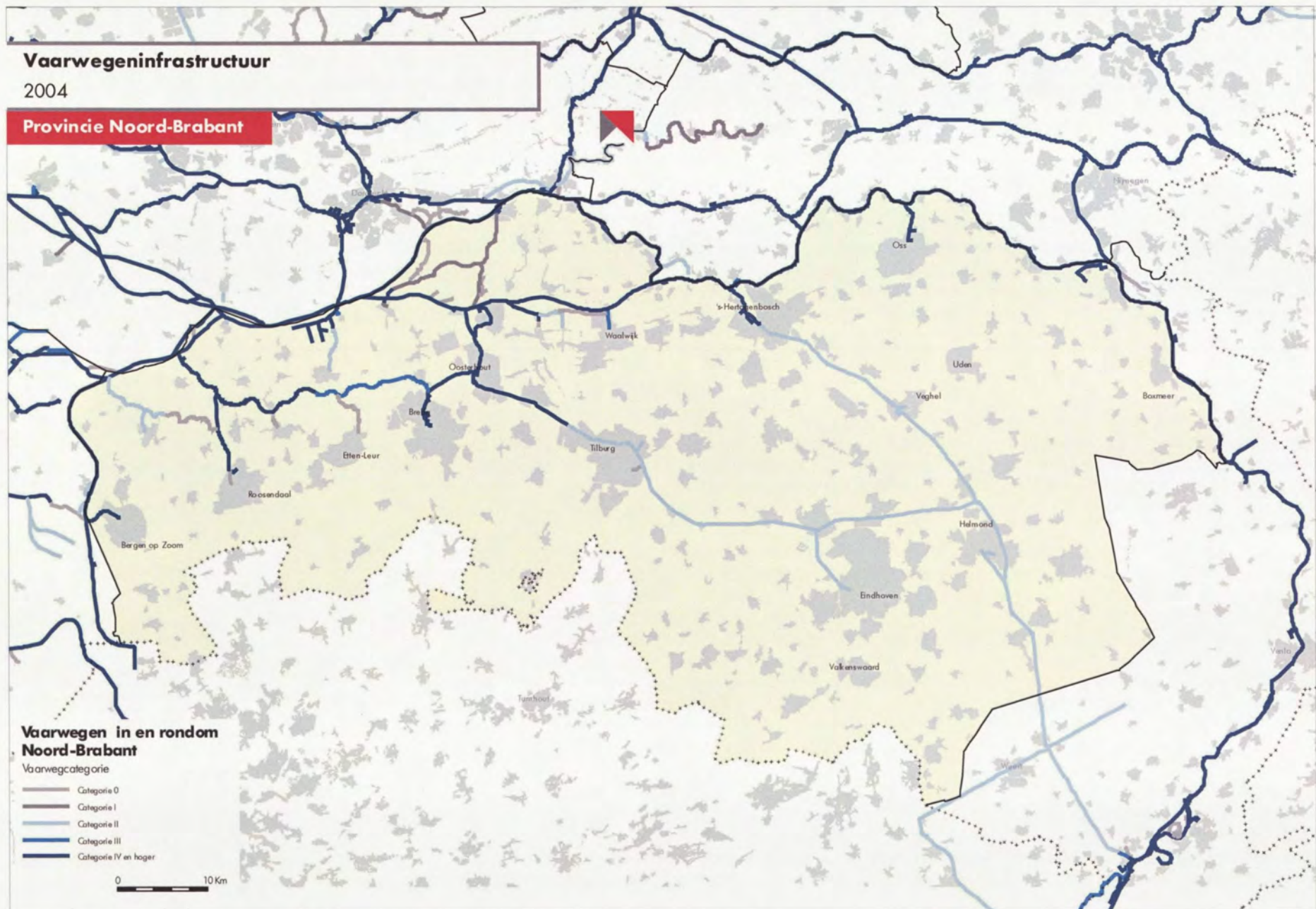
In deze rapportage wordt daarnaast het onderscheid gemaakt tussen rijksvaarwegen en overige vaarwegen. Met de rijksvaarwegen worden de kanalen in beheer van Rijkswaterstaat bedoeld. Dit zijn de Zuid-Willemsvaart, het Markkanaal, het Wilhelminakanaal, de Amertak en het Oude Maasje. De overige vaarwegen zijn de Roode Vaart, het Mark-Vlietkanaal, de Mark en Dintel, het Beatrixkanaal en het Burgemeester Deelen kanaal. Deze vaarwegen zijn in opdracht van de provincie in beheer bij Waterschap Brabantse Delta met uitzondering van het Beatrixkanaal (gemeente Eindhoven) en het Burgemeester Deelen kanaal (gemeente Oss). Op kaart 'Vaarweginfrastructuur' zijn deze Brabantse vaarwegen meer in detail weergegeven.

Door een onderhoudsachterstand worden op verschillende delen van het kanalenstelsel problemen ondervonden. Met name in Tilburg is een probleem op het gebied van het noodzakelijke onderhoudswerk. Daarnaast zijn de sluizen tussen Veghel en Helmond op de Zuid-Willemsvaart in slechte staat wat de doorstroming van de scheepvaart in gevaar brengt.

Vanwege de verwachte toename van het vervoer over water en de verouderde toestand op sommige delen van het Brabantse kanalenstelsel zijn door diverse partijen flinke inspanningen verricht om het scheepvaartverkeer beter te faciliteren. Zo is vorig de MIT-verkenning Berzob gereed gekomen en de (aanvullende) trajectnota-MER van de omleiding Zuid-Willemsvaart om Den Bosch. Berzob is inmiddels overgegaan in de planstudiefase.

De Provincie Noord-Brabant heeft in samenwerking met verschillende partijen (Rijkswaterstaat, gemeenten, het verladend en vervoerend bedrijfsleven) een visie opgesteld voor de Brabantse kanalen voor de periode van 2004 tot 2050. In deze visie wordt een gewenst eindbeeld geschetst waarin oplossingen zijn aangegeven voor de huidige problemen. Uitgangspunt is dat de belangrijkste economische centra over water worden ontsloten door een klasse IV vaarweg.

Afgelopen jaar zijn de sluizen 11 en 13 bij Someren omgebouwd van klasse II naar Klasse III. Met de andere sluizen ten zuiden van Helmond (10 en 12) is in 2005 gestart met dezelfde wijze van ombouwen. In 2007 zullen deze werkzaamheden klaar zijn.



2.1.5 Railinfrastructuur

Op dit moment is een aantal ontwikkelingen gaande die van invloed zijn op het goederenvervoer over het spoor in Noord-Brabant. Hierna worden ze kort toegelicht en wordt de stand van zaken beschreven.

Betuweroute

Naast projecten in Brabant wordt ten noorden van de provincie de Betuweroute aangelegd. Deze 160 km lange spoorverbinding tussen Rotterdam en het Duitse Ruhrgebied zal volgens de laatste planning eind 2006 in gebruik worden genomen. Het aansluitende gedeelte in Duitsland is gereed in 2012. Deze twee mijlpalen zullen ongetwijfeld effect hebben op het vervoer over het Brabantse spoorwegennet. Voor de goederen die van Rotterdam naar Duitsland of verder gaan zal waarschijnlijk de Betuwelijn worden verkozen boven de Brabantse route via Tilburg en Venlo. Met een capaciteit van 10 treinen per uur per richting zal het Ruhrgebied per spoor een stuk beter bereikbaar zijn.

RoBel

Deze verkenning naar de goederenspoorverbinding tussen Rotterdam en België is in 2003 afgerond. Over de conclusies is bestuurlijk overleg tussen de regio en minister geweest. Gezamenlijk is men het eens over het eindbeeld op lange termijn dat bestaat uit een 'dedicated' spoorlijn die vanaf rangeerterrein Kijfhoek via een tunnel de Drechtsteden passeert, en die in Noord-Brabant gebundeld ligt met achtereenvolgens de autosnelwegen A17, A58 en A4.

Uit de RoBel-studie blijkt dat het vanuit capacitaire en milieu-overwegingen niet noodzakelijk is om binnen afzienbare termijn (niet vóór 2020) een nieuwe spoorlijn voor goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen te realiseren. Voor het beheersen van geluidhinder en externe veiligheidsrisico's is op korte termijn regelgeving in voorbereiding langs de bestaande spoorverbinding. Daardoor zullen deze hindereffecten in de nabije toekomst aan een plafond worden gebonden, die in relatie zal staan tot de draagkracht van de bebouwde omgeving.

Over opzet, inhoud en conclusies van het eindbeeldonderzoek RoBel is regelmatig overleg gevoerd met een klankbordgroep van belangenorganisaties uit de regio. Hierin waren organisaties vertegenwoordigd van bewoners, belangenbehartigers van natuur en milieu, en het bedrijfsleven. Over het eindrapport van de studie bracht de klankbordgroep advies uit aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM.

De Sloelijn

De Sloelijn is het goederenspoor dat het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met de Zeeuwse Lijn (Vlissingen-Roosendaal). Door de economische groei van het Sloegebied zullen hierover in de toekomst meer goederentreinen gaan rijden en zal ook het treinverkeer op de route door Brabant toenemen.

Gelijktijdig met de uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit wordt momenteel een planbeschrijving opgesteld

Ruimte op het spoor?

Van het goederenvervoer per spoor is 80% grensoverschrijdend. Driekwart hiervan passeert de Duits-Nederlandse grens. Het overgrote deel heeft dus met de oplevering van de Betuwelijn een specifiek alternatief, dat ook nog zeer veel groei kan accommoderen. Daarnaast leidt de uitvoering van het 'Herstelplan Spoor' tot een sterke verbetering van de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Deze combinatie levert een aanzienlijk hogere capaciteit op. In combinatie met uitvoering van het MIT betekent dit dat op het huidige net meer dan de voorziene groei kan worden gerealiseerd. Ook lost de Betuweroute een aantal knelpunten in externe veiligheid op, zodat verdichten makkelijker mogelijk wordt.

waarin de maatregelen worden aangegeven voor hinderbeperking op de Zeeuwse Lijn en voor Woensdrecht, Bergen op Zoom en Roosendaal.

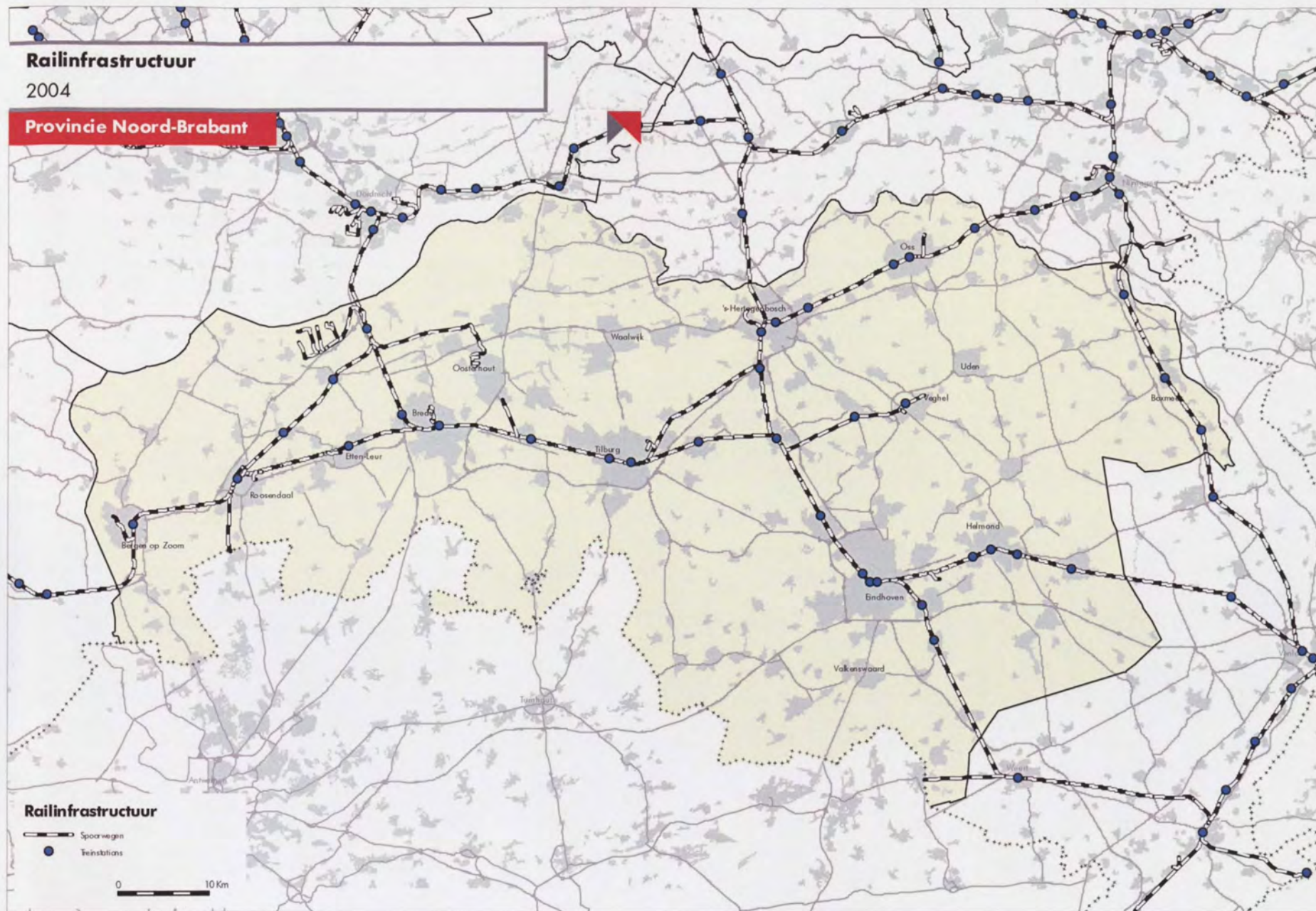
VERA:

Dit betreft de nieuwe spoorlijn tussen Antwerpse havenspoorlijn (Lijn 11) en lijn Roosendaal-Vlissingen, wat onderdeel is van RoBel. Werkzaamheden aan Ontwerp Tracébesluit staan op een laag pitje. Wanneer de ministers een Ontwerp Tracébesluit voor het project VERA zullen uitbrengen, is nog niet bekend en onder meer afhankelijk van beslissingen aan Belgische zijde over het doortrekken van de Antwerpse havenspoorlijn op Belgisch grondgebied. Inmiddels is bekend geworden dat de minister voorlopig geen geld beschikbaar stelt voor de aanleg van een nieuwe spoorlijn voor goederentreinen tussen Rotterdam en België. Daarnaast is het moment waarop de nieuwe spoorverbinding tussen de lijn Bergen op Zoom - Goes en de Antwerpse haven wordt aangelegd, uitgesteld tot na 2015. Voorlopig blijven de goederentreinen dus gebruik maken van de huidige spoorlijn tussen Rotterdam, Roosendaal en Antwerpen.

IJzeren Rijn

De trajectnota/MER en het concept Ontwerp Tracébesluit zijn gereed. Het project ligt op het moment stil omdat er vooralsnog geen overeenstemming tussen België, Duitsland en Nederland is over het Ontwerp Tracébesluit. Op het moment dat overeenstemming bereikt is, kan de tracéwetprocedure worden voortgezet.

2004

Provincie Noord-Brabant

2.1.6 Werkzaamheden aan de infrastructuur

In het traject naar nieuwe infrastructuur zijn verschillende fasen te onderscheiden. In de eerste fase, de verkenning, wordt bekeken of er een probleem is en wordt gekeken naar oplossingsrichtingen. Deze oplossingen worden verder uitgewerkt in de planstudiefase en in de aanlegfase wordt de uiteindelijke oplossing in de praktijk gebracht. Hierna worden op twee kaarten de projecten van Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant afgebeeld.

Op de kaart 'MIT projecten 2004 – 2014' staan geen verkenningen afgebeeld. Dit komt doordat de in Brabant voorgenomen verkenningen voor de lange termijn gepland staan (verlengde MIT 2011 – 2014 en doorkijk MIT 2015 – 2020). Het gaat daarbij o.a. om:

- Verkenning A58 Breda – Roosendaal
- Verkenning A16 Kpt. Zonzeel - Rotterdam

MIT projecten 2004 - 2014			
1	A2 Leenderheide – Budel	8	Wilhelminakanaal Tilburg
2	A4 Dinteloord – Bergen op Zoom Omlegging Halsteren	9	Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas Berlicum/Den Dungen
3	A27 Utrecht – Hooipolder	10	Zuid-Willemsvaart, vervanging sluis 4-5-6
4	A2 Den Bosch - Eindhoven	11	Zuid-Willemsvaart, renovatie middendeel klasse II
5	A2 Rondweg Den Bosch	12	Breda Centraal (tbv NSP)
6	A2 Tangenten Eindhoven	13	Tilburg, Noordwest Tangent
7	Burgemeester Delenkanaal Oss	14	BOSE

Belangrijke planstudies uit het provinciale meerjarenprogramma van Noord-Brabant (MP VVI) voor de periode 2006-2010 zijn (zie kaart M.P.V.V.I. projecten 2006-2010):

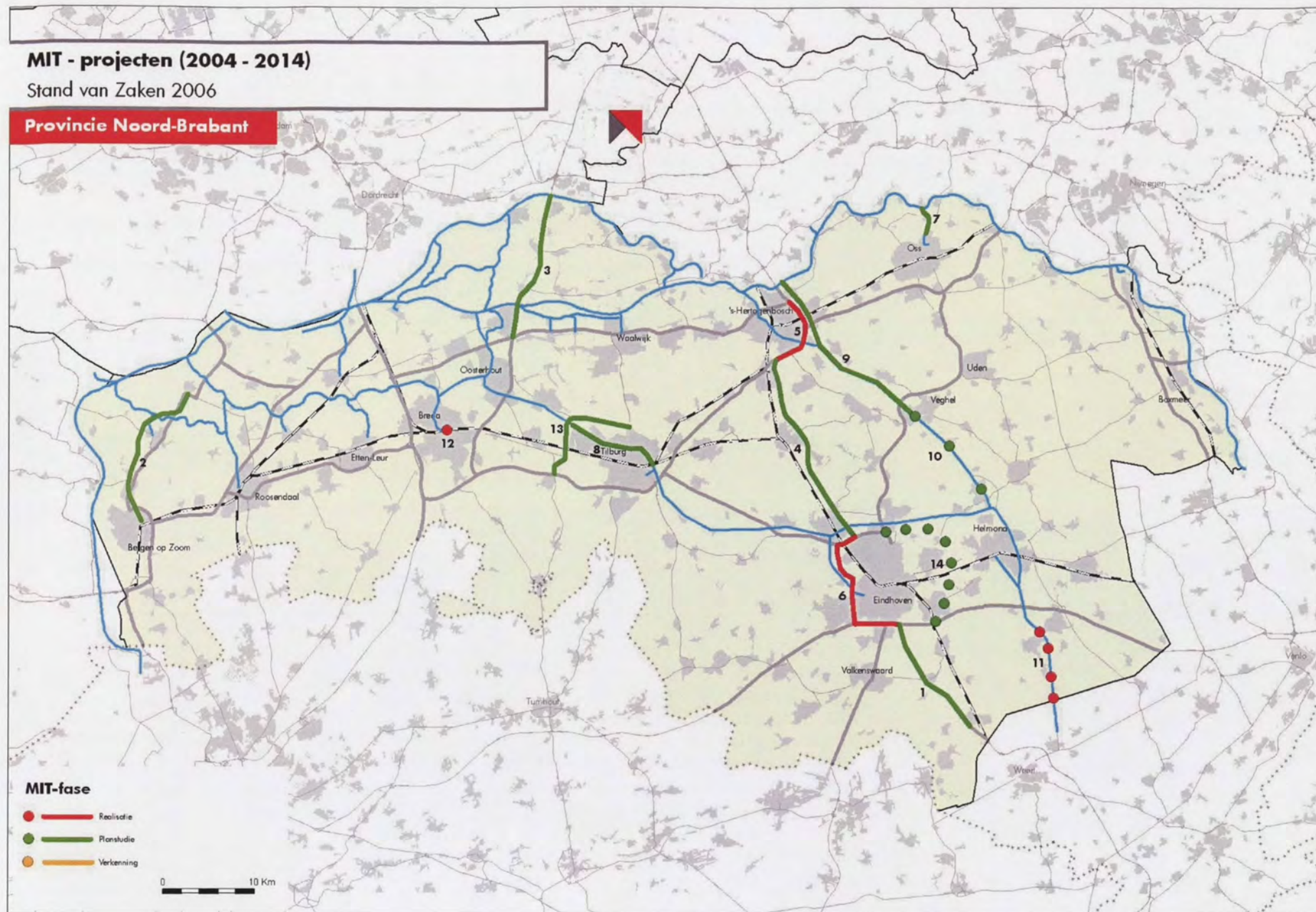
- N261 Tilburg - Waalwijk: ombouw tot 2x2 autoweg
- N329 Oss - Druten: doorstroming gedeelte A50-Oss
- N279 Veghel -'s Hertogenbosch: vergroting capaciteit
- N279 Veghel - Helmond: vergroting capaciteit
- N263 Zundert - Breda: komproblematiek Zundert
- N284 Reusel - Eersel: vergroting capaciteit

Vanaf 2006 wordt het MP VVI geïntegreerd in het uitvoeringsprogramma van het nieuwe provinciaal verkeer- en vervoerplan.

MIT - projecten (2004 - 2014)

Stand van Zaken 2006

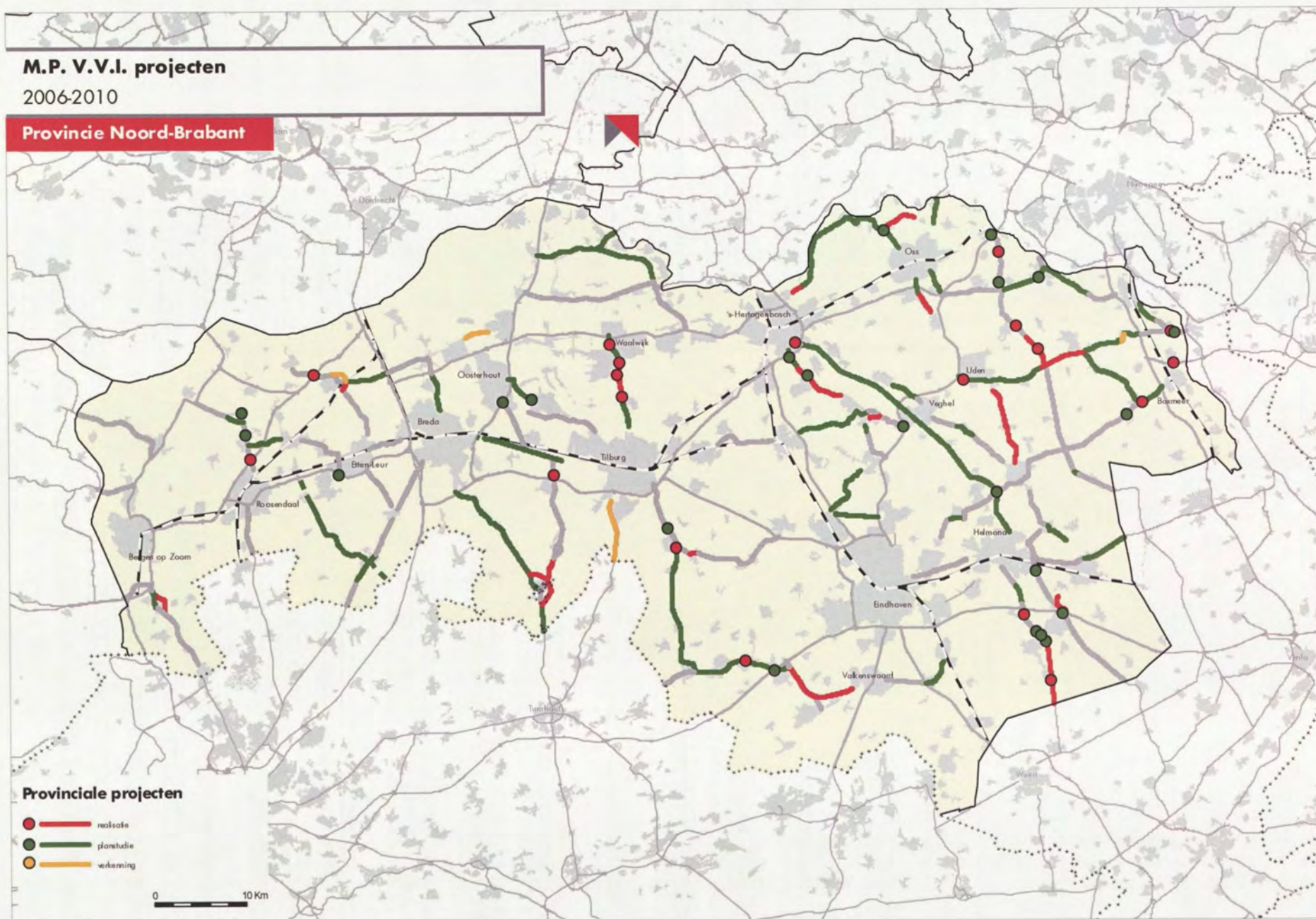
Provincie Noord-Brabant



M.P. V.V.I. projecten

2006-2010

Provincie Noord-Brabant



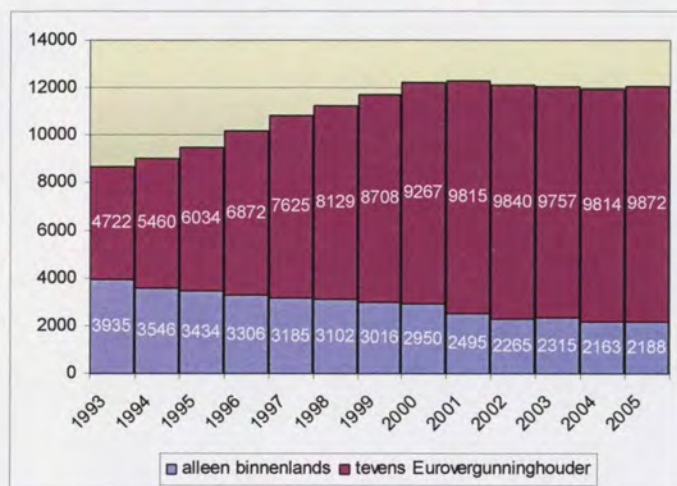
2.2 Transportsector

2.2.1 Weg

Op 1 januari 2005 telt Nederland 12.060 transportbedrijven met een vergunning voor beroepsgoederenvervoer over de weg. Dat zijn er 83 meer dan een jaar eerder. Het aantal vergunninghouders dat naast hun binnenlandse vergunning beschikt over een Eurovergunning voor grensoverschrijdend vervoer ligt hoger dan ooit en bedraagt 9.872. De overige 2.188 vergunninghouders hebben alleen een binnenlandse vergunning.

Tussen de inwerkingtreding van de Wet Goederenvervoer over de weg (Wgw) op 1 mei 1992 en 2001 vond een stormachtige groei van het aantal transportbedrijven plaats. In die periode kwamen er per saldo ruim 3.650 bedrijven bij. In 2001 nam het totale aantal bedrijven voor het eerst af, dit duurde voort tot en met 2003. In 2004 zijn er per saldo weer bedrijven bijgekomen.

Figuur 2.5 Het aantal vergunninghouders per 1 januari (Nederland)



Bron: NIWO

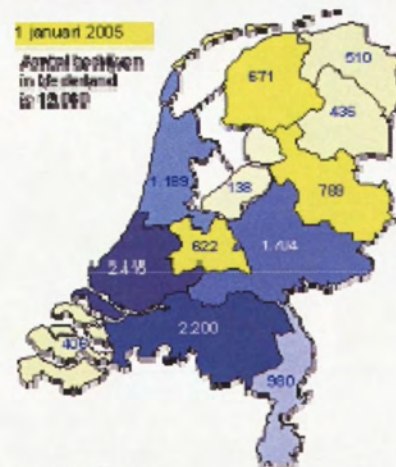
Een op de vijf Nederlandse beroepsgoederenvervoerders over de weg is gevestigd in Zuid-Holland (20%). Op de tweede plaats staat Noord-Brabant (18%). Ook in Gelderland (14%) zijn veel transportbedrijven te vinden. Samen herbergen deze provincies meer dan de helft (52%) van alle transportbedrijven in Nederland en bezitten zij 54% van alle uitstaande vergunningbewijzen.

Fors meer faillissementen wegvervoer

De Nederlandse wegvervoersector is in de eerste zes maanden van 2005 in de rode cijfers beland. Door een opeenstapeling van slechte jaren leidt het tot extra faillissementen, omdat de reserves opraken. Tot begin oktober is het aantal faillissementen (111) reeds groter dan in heel 2004 (109). Vooral kleine en middelgrote ondernemingen kunnen het hoofd niet boven water houden. De drie belangrijkste oorzaken zijn de dieselprijs, de Duitse Maut en de concurrentie van Oost-Europese transporteurs. Toch zijn transportondernemers iets optimistischer gestemd voor het vierde kwartaal van 2005. De bedrijven hebben volgens de Conjunctuurenquête van TLN meer vertrouwen in de ontwikkeling van de omzet en vrachtprijs, maar minder in de ontwikkeling van de winst.

Bron: Nieuwsblad Transport, 19 oktober 2005

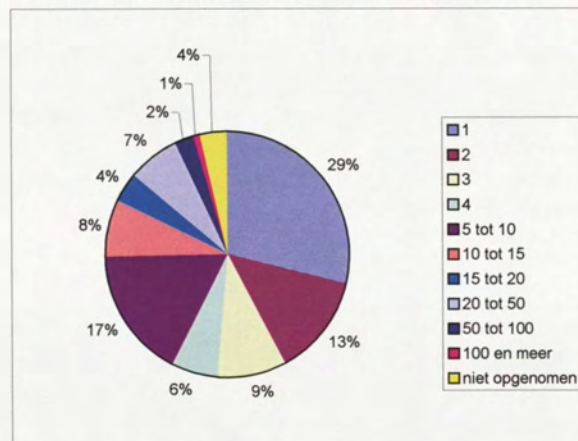
Figuur 2.6 Aantal bedrijven met vergunningbewijzen



Bron: NIWO

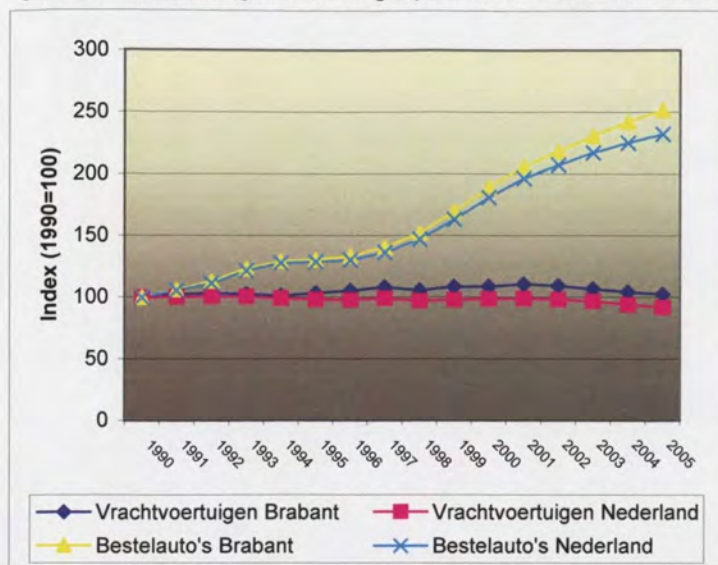
Driekwart van alle transportbedrijven in Noord-Brabant bestaat uit kleinere transportondernemingen met 5 vergunningbewijzen of minder. Opvallend is dat een groot deel daarvan (29%) voor rekening van bedrijven met 1 vergunning komt. Dit beeld komt overigens grotendeels overeen met het Nederlandse beeld.

Figuur 2.7 Aantal vergunningen per transportbedrijf in Noord-Brabant



Bron: NIWO, TLN

Figuur 2.8 Ontwikkeling van het wagenpark in Nederland en Noord-Brabant 1990- 2005



Bron: CBS

Het wagenpark van de bestelauto's, waar overigens tot een laadvermogen van 500 kg geen vergunning voor nodig is, neemt al een aantal jaren sterk toe (in Noord-Brabant nog sterker dan in Nederland) en is in tien jaar tijd bijna verdubbeld. Reden hiervan is dat de laatste jaren door een verandering van logistieke processen steeds meer met kleine ladingen gereden wordt. Daarnaast is een deel van de bestelauto's in bezit van particulieren vanwege belastingvoordelen op de zogenaamde grijze kentekens. Het verdwijnen van het belastingvoordeel voor particulieren heeft in 2005 nog geen gevolgen gehad voor de groei van het wagenpark van bestelauto's. Het aantal vrachtauto's neemt sinds 2001 tegelijk met het aantal transportbedrijven af.

- Het aantal transportbedrijven met een buitenlandse vergunning blijft toenemen
- Noord-Brabant herbergt 18% van alle Nederlandse beroepsgoederenvervoerders (2200 bedrijven)
- Driekwart van alle transportbedrijven in Noord-Brabant bestaat uit kleinere transportondernemingen met 5 vergunningbewijzen of minder.

Verdere groei vrachtwagenproductie 2005

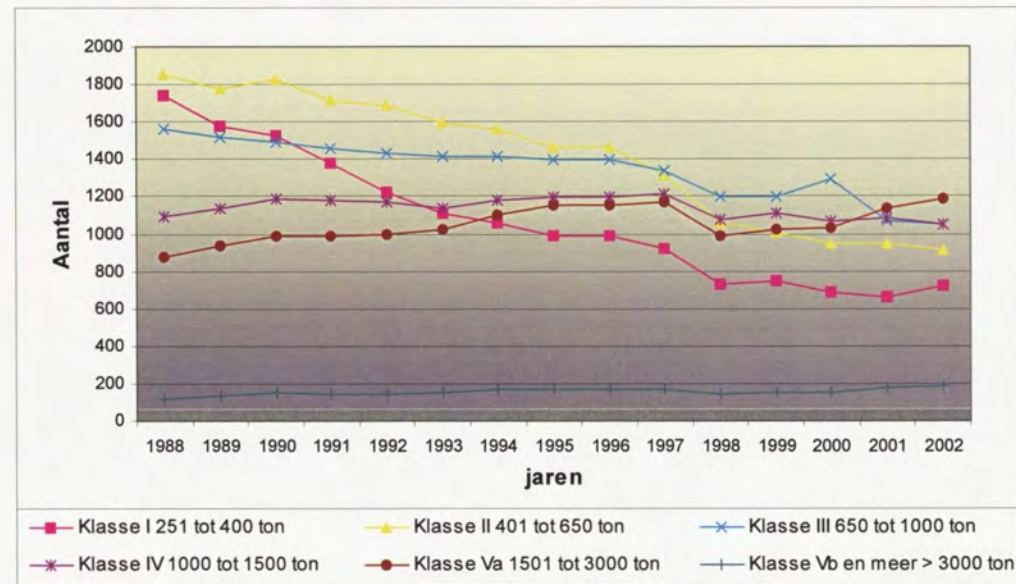
DAF Trucks, onderdeel van het Amerikaanse Paccar, verwacht dat de groei van zware vrachtauto's in 2004 zich doorzet in 2005. DAF bouwde vorig jaar ruim 45.000 trucks wat een groei van 30% betekende ten opzichte van 2003. De omzet steeg met 19% en er werd een nettowinst van 264 miljoen euro behaald. De positieve cijfers hebben in 2004 geleid tot een groei van het personeelsbestand met 800 personen tot bijna 6000 verdeeld over verschillende vestigingen. De positieve cijfers zijn het gevolg van de groei van de Amerikaanse (+39%) en Europese truckmarkt (+10%). Mede daardoor denkt DAF de productie uit te breiden en het marktaandeel te vergroten.

Bron: Nieuwsblad Transport, 13 april 2005

2.2.2 Water

Volgens Bureau Voorlichting Binnenvaart is door nieuwbouw van binnenschepen sprake van een aanzienlijke schaalvergroting. Een aantal jaar geleden werden binnenschepen gemaakt tot maximaal 3500 ton (of 200 TEU). Inmiddels zijn er tientallen schepen verschenen van 4000 tot 5000 ton (500 TEU). Door de toename van grotere schepen begint de capaciteit van de Nederlandse binnenvloot weer langzaam te groeien. De grote Nederlandse vaarwegen staan in theorie het varen met nog grotere schepen toe, maar waarschijnlijk blijft het interessanter en flexibeler om meerdere schepen en duwbakken te combineren tot een koppelverband (motorschip + duwbak) of een duwstel (duwboot met schepen of duwbakken). Inmiddels is in Brabant het project Waterslag opgepakt samen met het bedrijfsleven. Hierbij wordt gevaren met een koppelverband (kempenaar in combinatie met een duwbak). Het verschijnen van kleine schepen wordt minder, terwijl de Brabantse kanalen juist met name geschikt zijn voor kleinere schepen klasse I en II.

Figuur 2.9 Ontwikkeling van de geregistreerde Nederlandse binnenvloot 1988 - 2002



Bron: CBS Statline

2.2.3 Overslaglocaties

In vergelijking met andere provincies van Nederland heeft Noord-Brabant relatief veel goederenoverslagterminals, dit heeft vooral te maken met de ligging en logistieke functie van de provincie. In februari 2005 is het Regionaal Overslagcentrum Veghel geopend (zie paragraaf 3.3.7). De Bargeterminal Tilburg (BTT) is onlangs voor de vierde keer uitgebreid. Door opening van de Rail Terminal Tilburg (RTT) in de directe nabijheid van de Bargeterminal wordt voortaan trimodaal vervoer aangeboden. Ook is dit jaar de Railterminal Eindhoven (RTE) uitgebreid. RTE werkt sinds 1 juni 2005 samen met de Barge- en Railterminal in Tilburg, waardoor dagelijkse aan- en afvoer wordt gegarandeerd.

Medio dit jaar is de uitbreiding van de Osse Overslagcentrale gereedgekomen, de uitbreiding van de Bossche Containerterminal wordt eind 2005 in gebruik genomen.

Overname 'Philips-trein' bespaart wegzkilometers

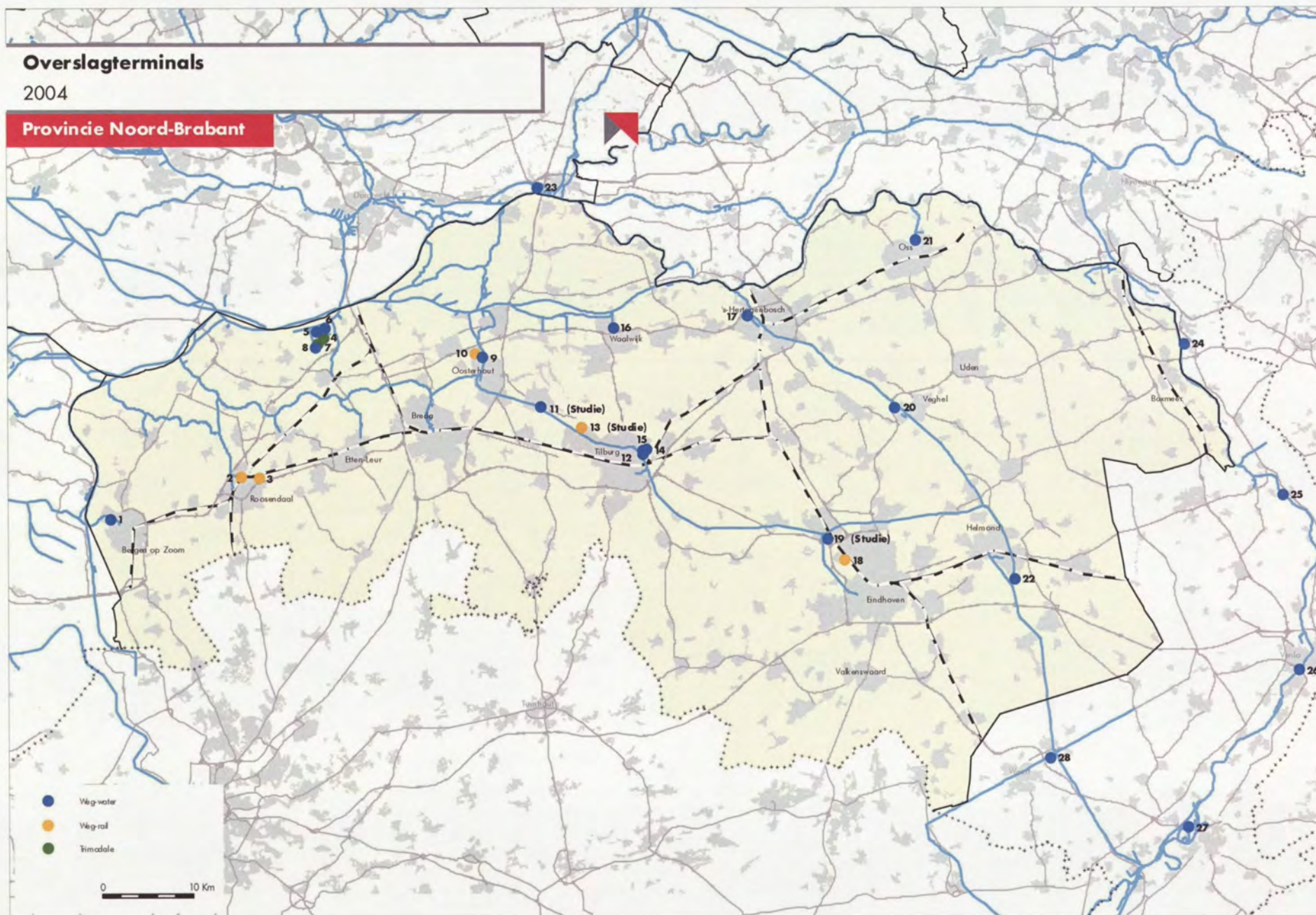
Het Tilburgse transportbedrijf Gebr. Versteijnen exploiteert sinds 1 januari 2005 containertreinen vanuit de Rotterdamse haven naar Tilburg. De Tilburgers hebben per 1 juni 2005 het traject Rotterdam-Eindhoven overgenomen van Rail Terminal Eindhoven. RTE werd 3,5 jaar geleden opgericht door Van Rooijen Logistiek voor het spoorvervoer en de handling van containers van Philips. Versteijnen verwacht dat in het eerste jaar het overslagvolume in Eindhoven zal stijgen van 7.500 naar minstens 13.000 containers. Het optimisme is gebaseerd op het succes van de Rail Terminal Tilburg. Door de stijging zullen ongeveer twee miljoen wegzkilometers bespaard worden op de Brabantse snelwegen.

Bron: Nieuwsblad Transport, 1 juni 2005

Overslagterminals

2004

Provincie Noord-Brabant



Brabantse overslagterminals²

1	OTB (Overslag Terminal Bergen op Zoom)	15	Spierings Hilvarenbeek
2	Houtbank Roosendaal	16	ROC Waalwijk
3	Jan de Rijk Logistics	17	Bossche Container Terminal (BCT)BV
4	Combined Cargo Terminals	18	Rail Terminal Eindhoven (RTE)BV
5	Delta Marine Terminal	19	ROC Ekkersrijt
6	B.V. Zeehavenbedrijf Dordrecht	20	ROC Veghel B.V.
7	Den Hartog Storage Terminals	21	Osse Overslagcentrale (OOC)
8	Overslagbedrijf Moerdijk BV	22	ROC den Ouden Helmond
9	Oosterhout Container Terminal BV	23	Gorinchem
10	De Graaf Logistics B.V.	24	ROC Haven Gennep
11	ROC Dongen	25	ROC Wanssem (Ridderhaven Container Terminal)
12	Bargeterminal Tilburg (BTT)	26	ECT Venlo B.V.
13	Rail Terminal Tilburg B.V.	27	ROC Roermond
14	A. van Casteren Tilburg B.V.	28	ROC Nederweert

² Voor de in studie verkerende terminals geldt dat er nog geen exacte locatie bekend is. Daarom zijn de terminals op de kaart aangeduid op de locatie van de initiatiefnemer en kan deze dus uiteindelijk verschillen van de daadwerkelijke locatie van de toekomstige terminal

3. Het gebruik van de infrastructuur

3.1 Typologie Noord-Brabant

In 2003 bedroeg het vervoerde tonnage goederen dat een relatie heeft met Noord-Brabant circa 350 miljoen ton. Het gaat hier om goederen met een herkomst en/of bestemming in Noord-Brabant, maar ook om goederen die door Noord-Brabant worden vervoerd³. Van dit vervoer werd in dat jaar circa 59% via de weg vervoerd, 34% via de binnenvaart⁴ en 7% via het spoor. Landelijk bedraagt het totale vervoer circa 840 miljoen ton, waarvan 70% wegvervoer, 28% vervoer over water en 3% over spoor.

Figuur 3.1 Modal split vervoerde tonnages gerelateerd aan Noord-Brabant en Nederland in 2003⁵



Bron: CBS publicatiebestanden⁶

³ Voor het bepalen van de doorvoer is gebruik gemaakt van de todelingsmethodiek in Bridge, de doorvoerrelaties voor Noord-Brabant zijn bepaald door Ecorys. De cijfers in het huidige rapport wijken af van de cijfers van het rapport 2004. Het bleek dat vorig jaar de codering Antwerpen niet goed in de doorvoerbestanden was opgenomen, waardoor de doorvoer door Brabant met herkomst of bestemming Antwerpen niet was meegenomen in de cijfers. Dit betekent dat de doorvoer nu hoger is dan in de vorige rapportage.

⁴ Dit is inclusief het vervoer over Hollands Diep en Volkerak, in de vorige rapportage was dit vervoer niet meegenomen in de doorvoer. De cijfers zullen daarom afwijken van die in de rapportage van 2004.

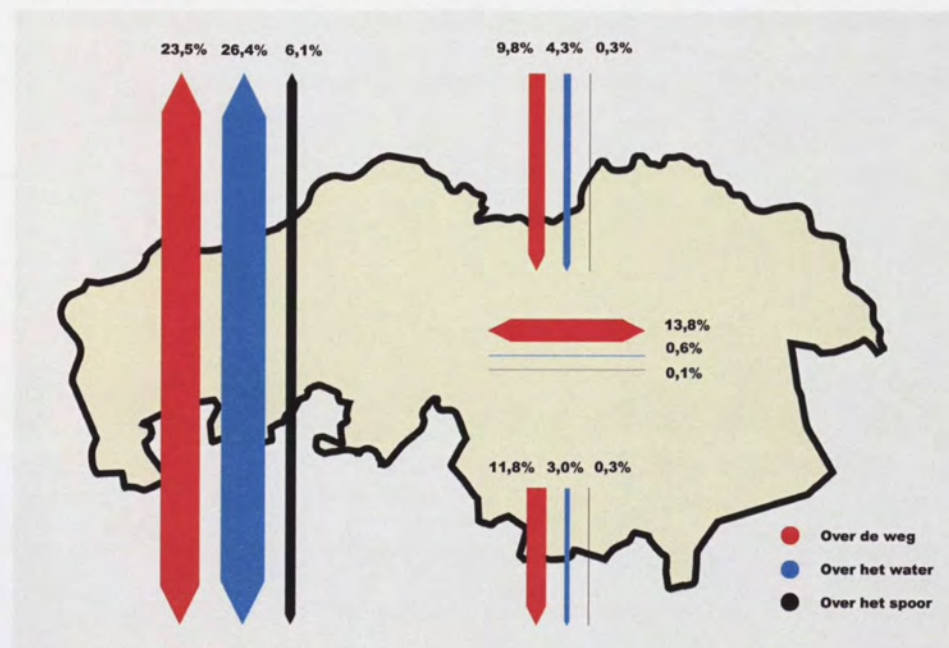
⁵ De cijfers voor 2004 waren op het moment van het verschijnen van deze rapportage nog niet beschikbaar.

⁶ Om tot de getoonde informatie te komen zijn in dit hoofdstuk de CBS publicatiebestanden bewerkt door Provincie Noord-Brabant. In de CBS publicatiebestanden wordt het volgende vervoer meegenomen:

- Wegvervoer: alleen data over het vervoer van Nederlandse ondernemingen, niet van buitenlandse ondernemingen
- Spoorvervoer: al het spoorvervoer op Nederlands grondgebied door Nederlandse spoorwegondernemingen (zowel

In de afgelopen 10 jaar heeft steeds meer goederenvervoer over water plaatsgevonden: bedroeg het aandeel van het vervoer over water in 1994 nog 24%, in 2003 is dit aandeel toegenomen tot 34%. Het marktaandeel van het wegvervoer is in deze periode afgenomen van 71 tot 59%.

Figuur 3.2 Verdeling vervoerde tonnages Noord-Brabant naar vervoerwijze, 1994-2003 ⁷



Bron: CBS publicatiebestanden

- Marktaandeel wegvervoer in Noord-Brabant is in afgelopen 10 jaar met ruim 10 procentpunten afgenomen, ten gunste van het vervoer over het water

internationale aan- en afvoer door Nederlandse vervoerders als binnenlands vervoer per spoor).

- Binnenvaart: binnenlandse binnenvaart =scheepvaartverkeer onder alle vlaggen met een herkomst en bestemming in Nederland, internationale binnenvaart: aanvoer, afvoer en doorvoer zonder overlading door schepen met alle vlaggen (laadvermogen meer dan 20 ton).

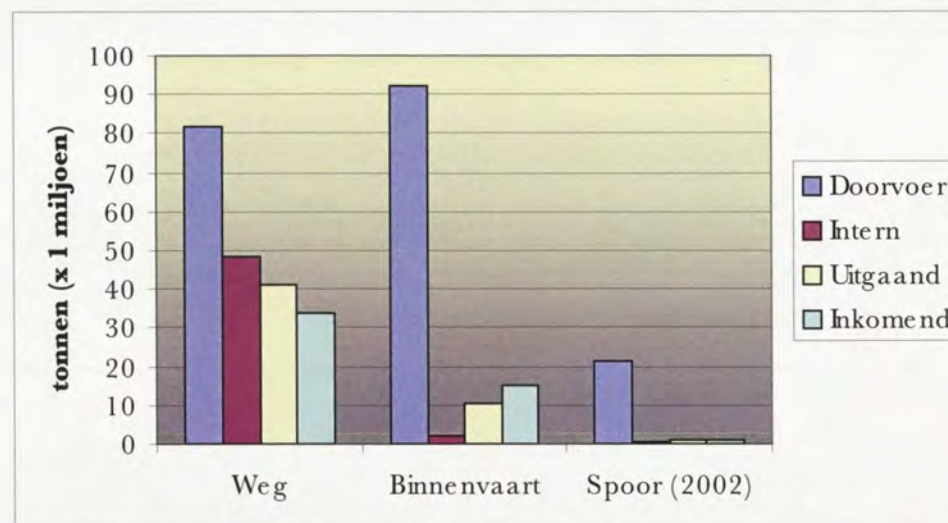
⁷ Voor spoor is voor 2003 dezelfde waarde aangehouden als voor 2002

Logistieke sector in Nederland

De logistieke sector kende in 2004 ruim 438.000 arbeidsplaatsen verdeeld over ruim 32.000 vestigingen. Binnen de logistieke sector heeft het 'vervoer over de weg' het grootste aandeel in werkgelegenheid (43,5%) gevolgd door de 'post- en koerierdiensten' (16,4%). De 'expediteurs, cargadoors en bevrachters' bekleeden de derde positie (8,1%). Noord-Brabant draagt met 13,8% bij aan het totale aantal banen in de Nederlandse logistieke sector. Het bekleedt daarmee na Noord-Holland en Zuid-Holland de derde positie in Nederland.

Bron: ETIN Adviseurs, Lisa Nieuws, augustus 2005

Figuur 3.2b Aandeel vervoerde tonnen per modaliteit naar oriëntatie in 2003



Bron: CBS publicatiebestanden

3.2 Goederenvervoer over de weg

3.2.1 Intensiteiten

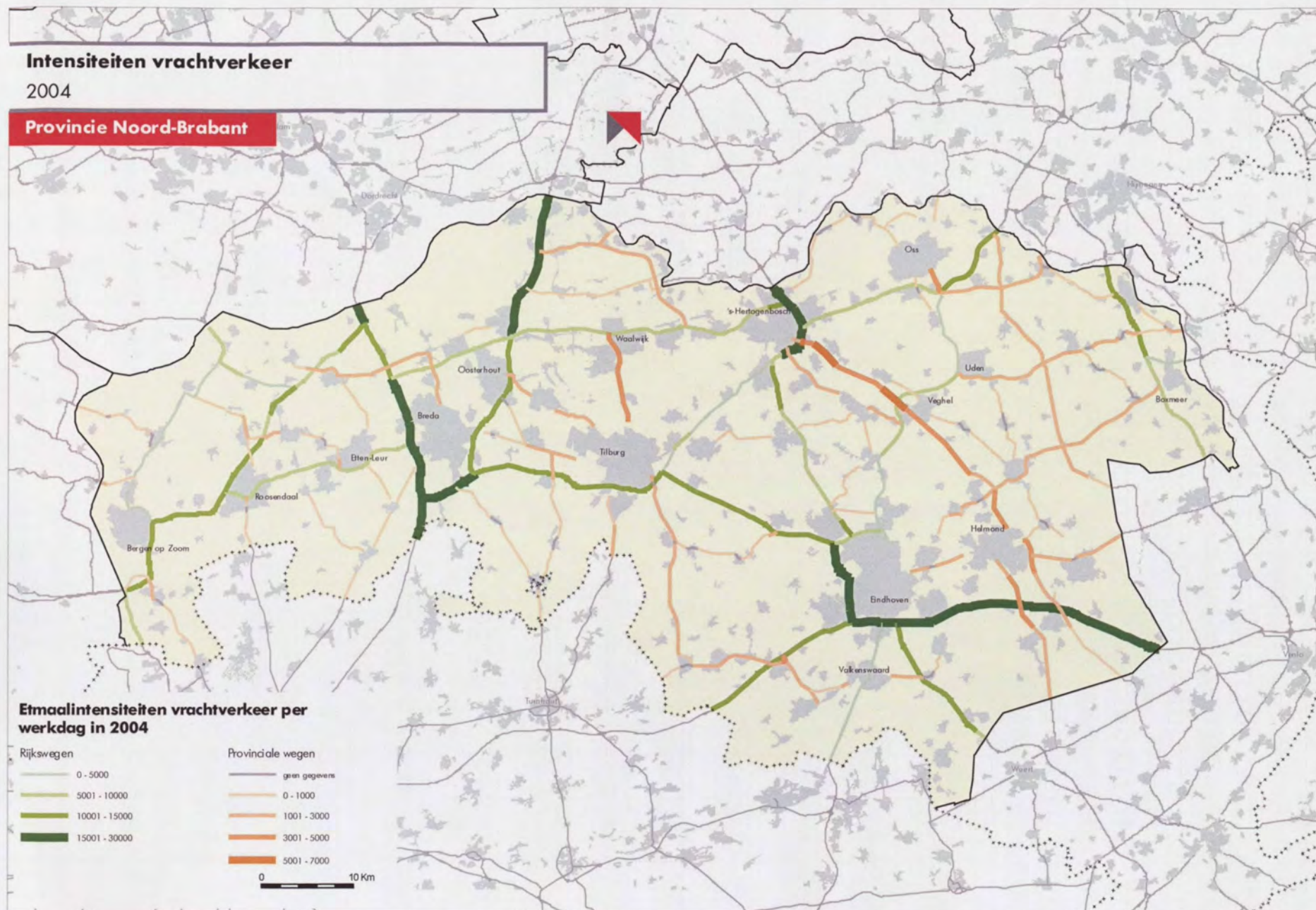
De wegvakken met de hoogste vrachtintensiteiten (kaart 'Intensiteiten vrachtverkeer') liggen rond de grote steden in Brabant. Vooral rond Eindhoven, Breda en Den Bosch rijden naast veel personenauto's veel vrachtauto's op de rijkswegen.

Na een afname van de vrachtintensiteiten van 2001 tot en met 2003, is in 2004 sprake van een lichte stijging van het vrachtverkeer. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het aantrekken van de economische groei.

Het hoogste werkdagjaargemiddelde voor het vrachtverkeer is op de A67 tussen knooppunt de Hogt en afrit Waalre waar 27.800 vrachtauto's per werkdag reden. Van de tien drukste wegvakken voor het vrachtverkeer ligt de top vijf rond Eindhoven, drie bij Breda en twee bij Den Bosch.

Ongeveer 75% van het vrachtverkeer wordt tussen 7.00 en 19.00 uur afgewikkeld. Dit komt overeen met ongeveer 28 vrachtwagens per minuut.

Op het provinciale wegennet rijden de meeste vrachtauto's op de N261 tussen Tilburg en Waalwijk (zie kaart 'Intensiteiten vrachtverkeer'), de N329 bij Oss (ontsluit Oss op A59), de N612 bij Helmond en de N279 tussen Den Bosch en Helmond.

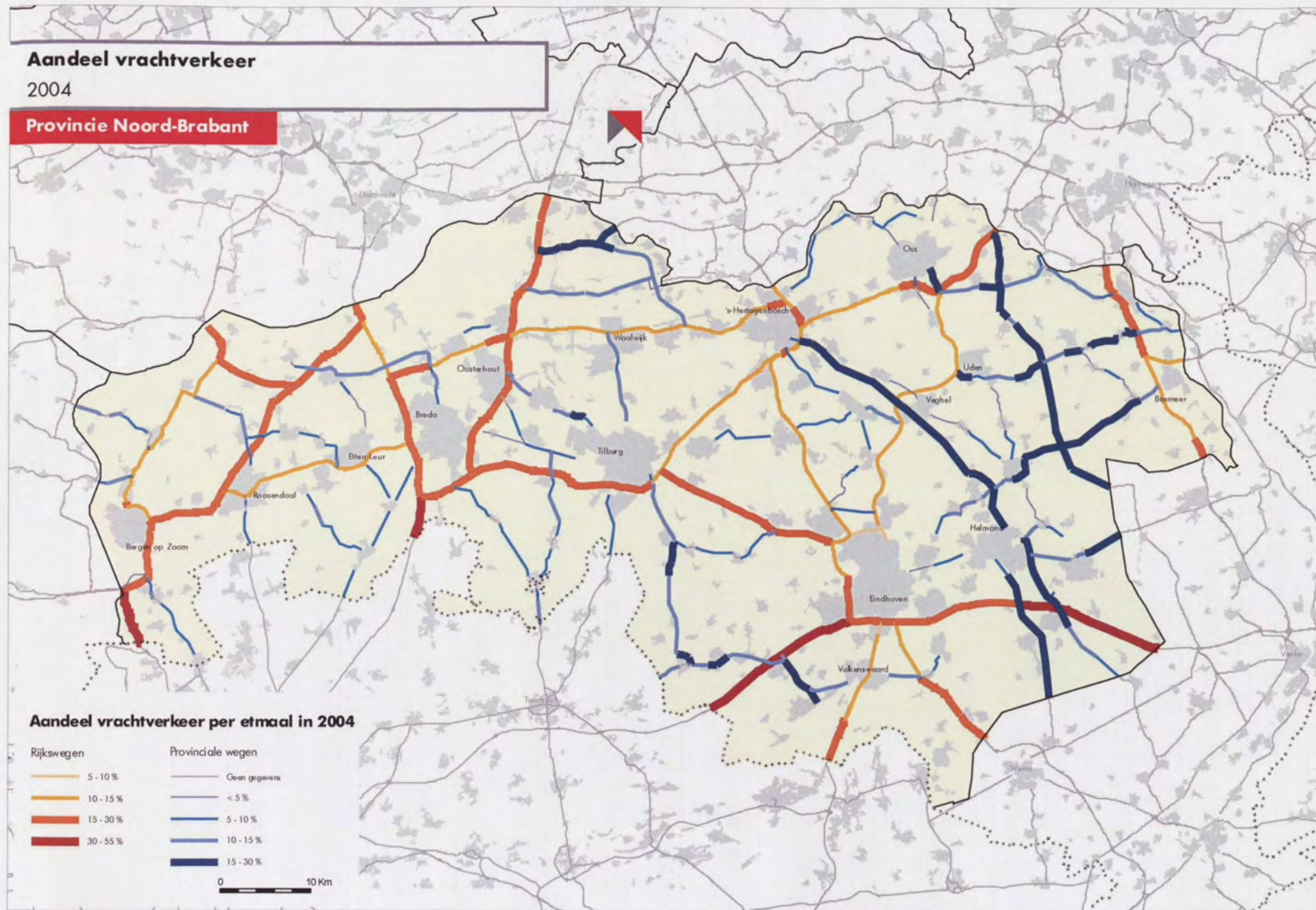


Het aandeel vrachtverkeer (kaart 'Aandeel vrachtverkeer') is het grootst op de A67 en met name dichtbij de Belgische grens. Dit komt doordat de A67 een onderdeel van de directe verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied is. Het wegvak Belgische Grens - Eersel heeft van alle wegvakken in Noord-Brabant met ruim 54% het grootste aandeel vrachtverkeer per etmaal. Het aandeel vrachtverkeer in de nacht ligt duidelijk hoger dan het aandeel vrachtverkeer per etmaal. Op de A67 is het percentage vrachtverkeer in de nacht over de gehele weg ruim 50%. Tussen Eersel en de Belgische grens is het aandeel 's nachts in 2004 zelfs 68%.

Aandeel vrachtverkeer

2004

Provincie Noord-Brabant



Brabant: Europese technologische topregio

De Nederlandse overheid heeft de regio Eindhoven benoemd als 'Brainport' van Nederland, omdat kennis, innovatie en R&D in deze regio goed gedijen. Door de ligging tussen Europese zwaartepunten als Rotterdam, Antwerpen en het Ruhrgebied en de goede verbinding met het Europese achterland is Noord-Brabant bovendien een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven met hoogwaardige producten en diensten. Maar hoe verhoudt Noord-Brabant zich met andere technologische regio's in Europa? Bureau Louter heeft onderzoek gedaan in 185 Europese technologische regio's.

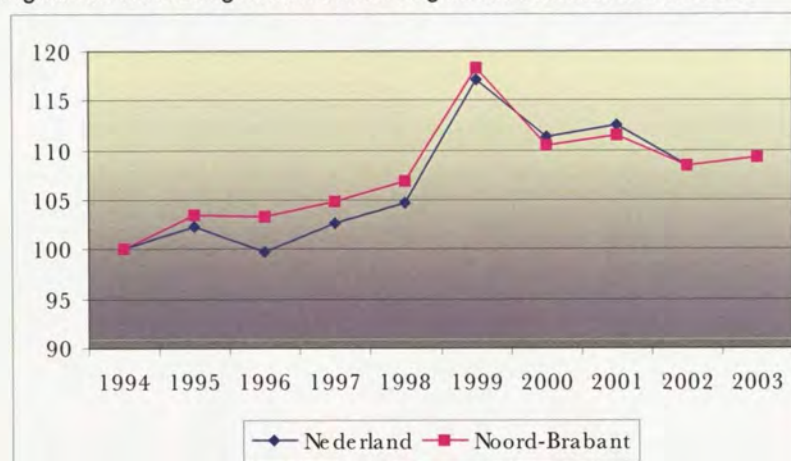
De technologische topregio's zijn met name gevestigd in Duitsland, Groot-Brittannië en Scandinavië. Nederland bezet daarin met de regio Noord-Brabant de 11de positie. Noord-Brabant behoort daarmee tot de Europese elite van technologische topregio's.

Bron: Bureau Louter, 2004

3.2.2 Tonnages

Het vervoerd gewicht over de weg in Noord-Brabant is in 2003 weer licht toegenomen ten opzichte van het voorgaande jaar, de landelijke ontwikkeling toont hetzelfde beeld. De ontwikkeling is waarschijnlijk te verklaren door de economische groei die vanaf dat jaar ook weer een positief beeld laat zien. Een en ander zal ook afhankelijk zijn van de inspanningen in de komende periode om een verdere verschuiving van vervoer van weg naar water te bewerkstelligen.

Figuur 3.3 Vervoerd gewicht over de weg Noord-Brabant en Nederland



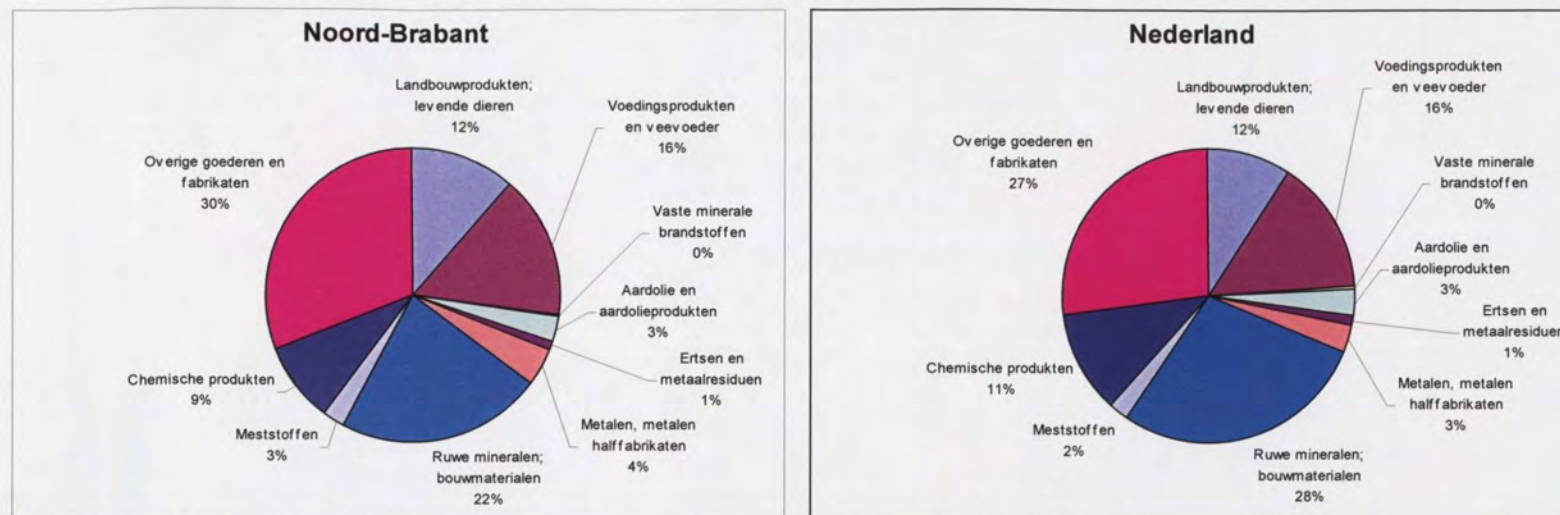
Bron: CBS Publicatiebestanden

3.2.3 Goederensoorten en verschijningsvorm

In Noord-Brabant bevindt zich veel verschillende bedrijvigheid. Samen met andere goederenvervoer genererende regio's zoals de Rotterdamse- en Antwerpse haven en het Ruhrgebied zorgen bedrijven gezamenlijk voor de transportstromen op het wegennet in Brabant.

De belangrijkste goederensoorten die in 2003 over het Brabantse wegennet zijn vervoerd, zijn ruwe mineralen (22%) en voedingsproducten en veevoer (16%). In Brabant hebben landbouwproducten een hoger aandeel dan landelijk gezien (12% respectievelijk 10%), het aandeel van ruwe mineralen is 6 procentpunt lager.

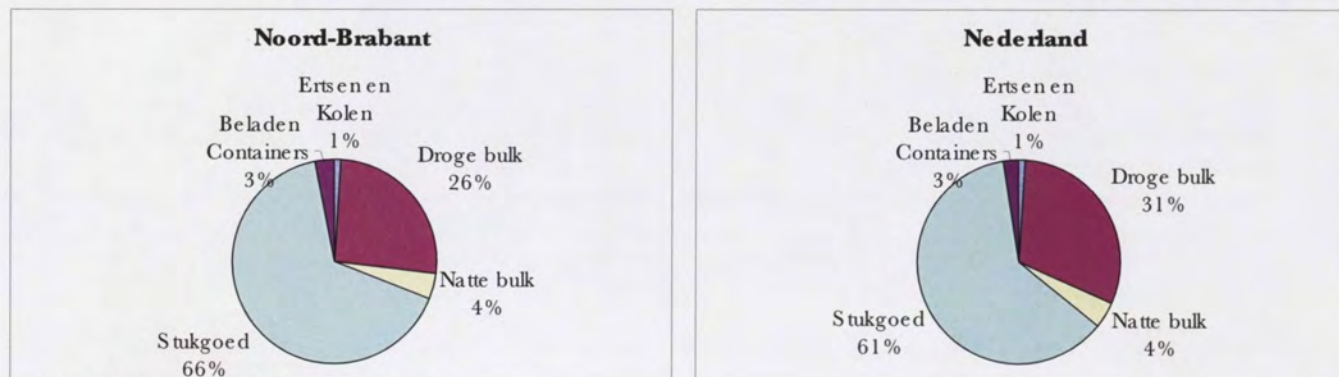
Figuur 3.3b Verdeling van de vervoerde goederen over de weg naar goederensoort in Noord-Brabant en Nederland in 2003



Bron: CBS publicatiebestanden

De vorm waarin het vervoer over de weg in Noord-Brabant plaatsvindt, is in 2003 verdeeld naar circa 66% stukgoed, 26% droge bulk, 4% natte bulk, 3% beladen containers en 1% erts en kolen. Landelijk ligt het aandeel stukgoed circa 5 procentpunt lager en het aandeel droge bulk hoger in vergelijking met Brabant.

Figuur 3.4 Verdeling van de vervoerde goederen over de weg naar verschijningsvorm in Noord-Brabant en Nederland in 2003



Bron: CBS publicatiebestanden

Containers (kaart 'Vrachtvoertuigen met containers')

Als we kijken naar de goederenstromen concentreert het containervervoer in Noord-Brabant zich op de belangrijke verkeersaders tussen de driehoek Rotterdam – Antwerpen – Ruhrgebied. Op de A16 en A17 vindt containervervoer plaats tussen Antwerpen – Rotterdam. Tussen Rotterdam en het Ruhrgebied worden containers vervoerd via de route A16 – A58 – A2 – A67. Vanuit Antwerpen is er een containerstroom naar het Ruhrgebied via de A67. Het totale aandeel containervervoer bedraagt met name op de A16 tussen 10%-20%. Het aandeel containervervoer op de overige hoofdwegen beperkt zich tot de 0%-2,5%.

Stukgoederen (kaart 'Vrachtvoertuigen met stukgoed')

Op het Brabantse hoofdwegennet is het vrachtvervoer van stukgoederen de belangrijkste goederenstroom. Het aandeel stukgoederen is met uitzondering van een aantal trajecten in West-Brabant meer dan 40%. Op de A27 bedraagt het aandeel stukgoederen meer dan 60% evenals op de hoofdwegen in de regio Eindhoven. Het laatste hangt waarschijnlijk samen met de aanwezigheid van een metaalelectro cluster in Eindhoven. Bovendien hebben de A2 en A67 een afvoerfunctie van Nederlands vrachtverkeer naar een aantal mainports van Europa.

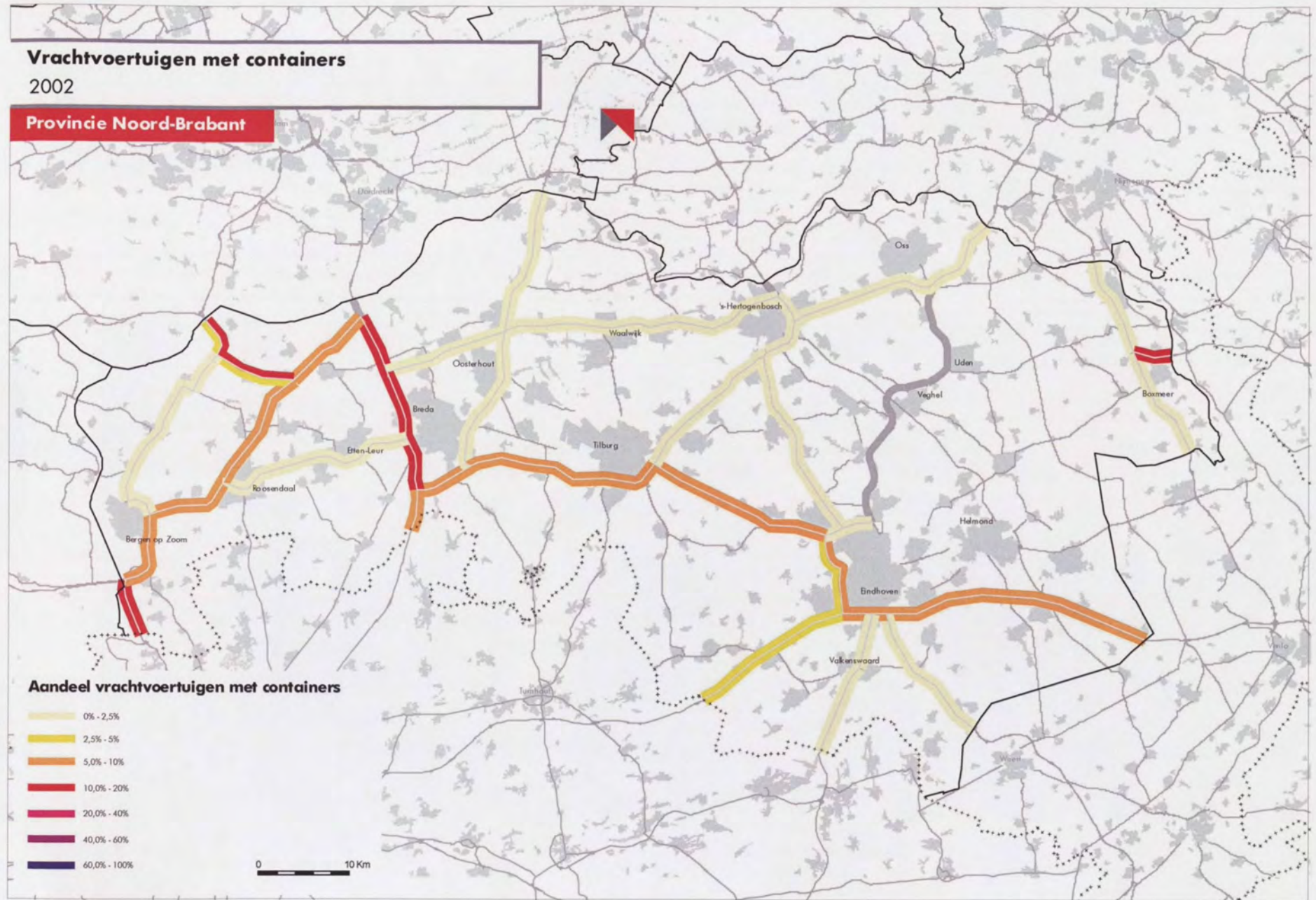
Droge bulk (kaart 'Vrachtvoertuigen met droge bulk')

Vrachtverkeer met droge bulk bedraagt over het algemeen tussen 5 – 10% van het totale goederenvervoer in Brabant. In West-Brabant is het aandeel droge bulk iets groter wat mogelijk te verklaren is door de aanwezigheid van agribusiness/food clusters in Bergen op Zoom en Rotterdam. Op de overige snelwegen in Brabant is er een constante stroom van droge bulk aanwezig waardoor geen duidelijke verklaring te geven is.

Vrachtvoertuigen met containers

2002

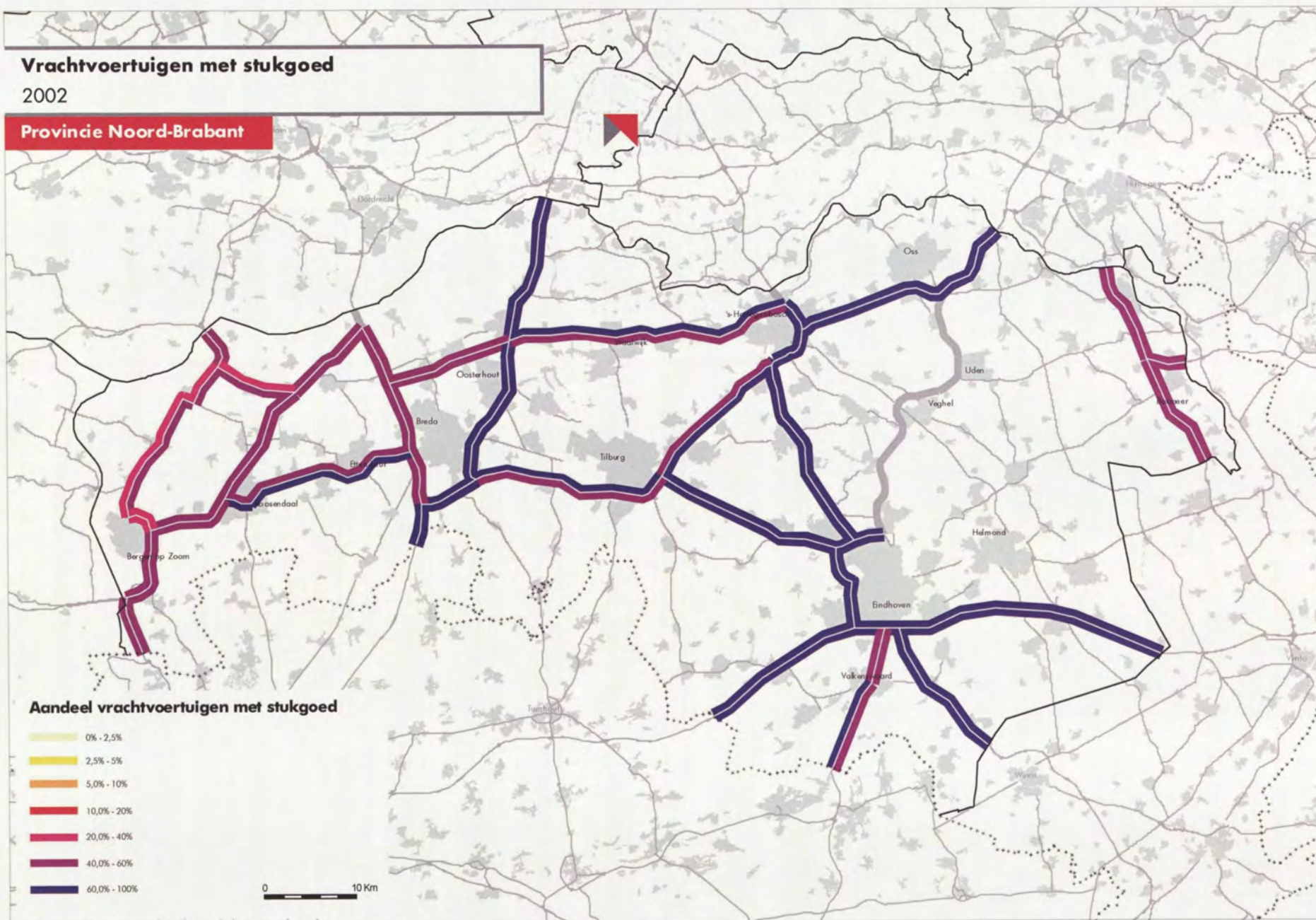
Provincie Noord-Brabant



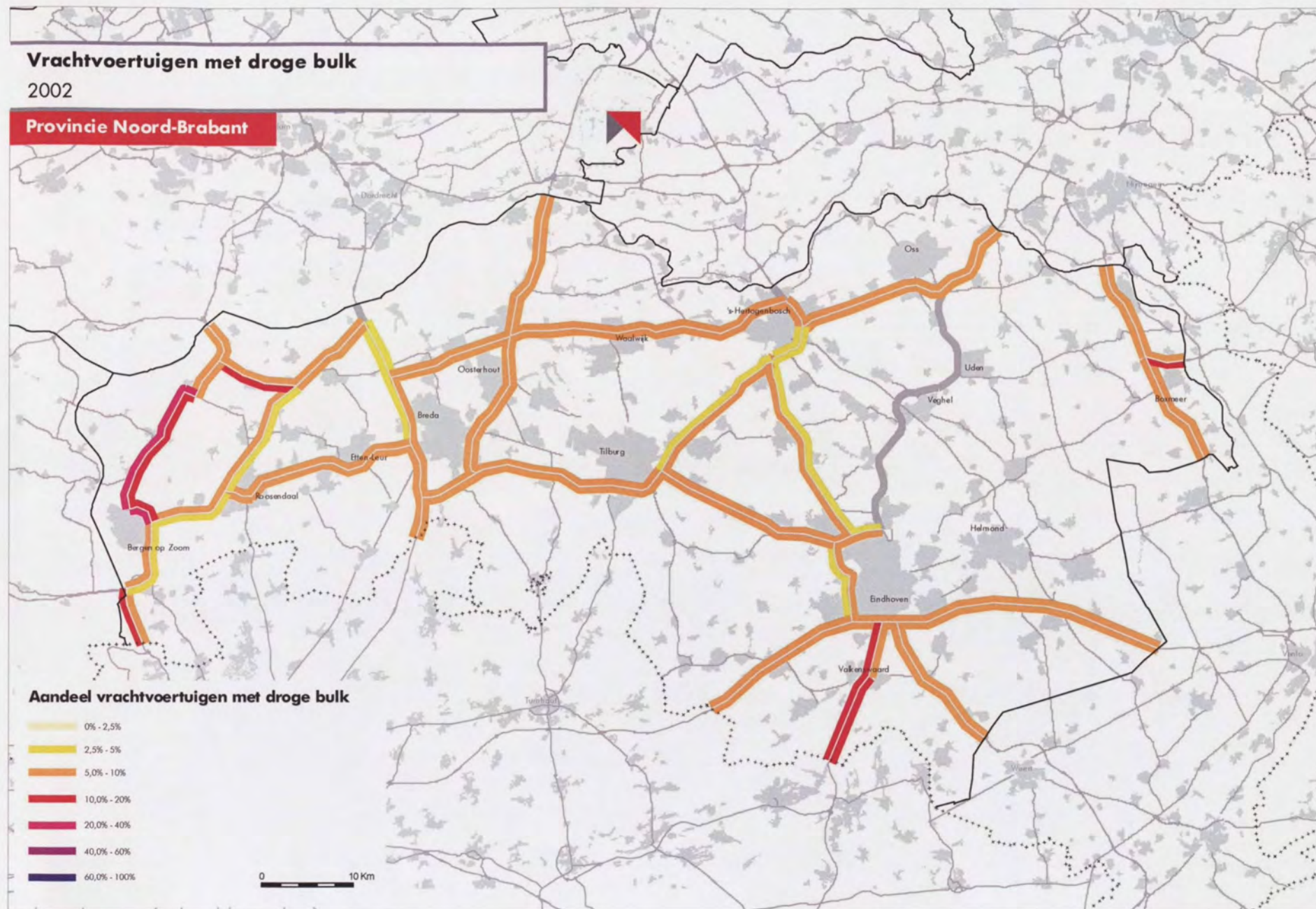
Vrachtvoertuigen met stukgoed

2002

Provincie Noord-Brabant



2002

Provincie Noord-Brabant

3.2.4 Ontwikkelingen goederenvervoer over de weg

‘Verdubbeling vervoer op Oost-Europa’

Het goederenvervoer richting Oost-Europa zal volgens NEA-onderzoek de komende jaren fors stijgen. Voor het hele vervoer tussen Oost- en West Europa wordt in de periode 2000-2020 bijna een verdubbeling tot 368 miljoen ton verwacht. De voorspellingen betreffen de ontwikkelingen tussen de ‘oude’ Europese lidstaten en de onlangs toetredende lidstaten Polen, Tsjechië, Hongarije, Slowakije, Slovenië en de Baltische staten. Het aandeel wegvervoer zal volgens NEA toenemen van 36,2% naar 40%. Het aandeel spoor zal daarentegen zakken van 19,5 naar 16%. Het aandeel binnenvaart zal zich uitbreiden van 3,7 naar 4,5%.

Bron: Nieuwsblad Transport, 16 maart 2005

Economie

De bedrijfstak goederenvervoer over de weg kent door de forse stijging van de dieselprijs, de Duitse Maut (tolheffing) en de toetreding van Oost-Europese transporteurs, op dit moment een slechte periode. Sinds eind jaren negentig lopen de verliezen in deze sector op. Dit jaar zijn tot aan oktober al meer faillissementen aangevraagd dan in heel 2004. [Bron: Nieuwsblad Transport, 19 oktober 2005]

Ongevallen

Van 2000 tot 2003 nam het aantal ongevallen met vrachtauto's (landelijk) met eenderde af. In tegenstelling tot deze trend zijn het afgelopen jaar opvallend veel ongevallen met vrachtauto's gebeurd op de (Brabantse) rijkswegen. De afloop van een ongeval met betrokkenheid van een vrachtauto is vaak ernstiger, de weg kan minder snel vrij worden gegeven. Dit zorgt ervoor dat op verschillende fronten onderzoeken worden uitgevoerd naar oorzaken en oplossingen hiervan. Zo is de inmiddels door de KLPD een onderzoek gestart naar de oorzaken van de ongevallen met vrachtauto's. Bij Rijkswaterstaat Noord-Brabant wordt het komende jaar onderzoek gedaan naar de oorzaak en aard van de ongevallen op de A67.

Naast deze onderzoeken ontwikkelt de markt op dit moment een radarsysteem dat moet voorkomen dat een vrachtwagen inrijdt op een file. In 2006 zal dit systeem op de markt komen. Verder zijn er systemen ontwikkeld waarbij de chauffeur de gewenste afstand tot zijn voorligger instelt zoals het Adaptive Cruise Control (ACC). Het ACC houdt zelf afstand door gas terug te nemen, te remmen of terug te schakelen. Inmiddels zijn al verschillende vrachtauto's uitgerust met Adaptive Cruise Control.

Toename vrachtverkeer

De verwachting is dat het vrachtverkeer over de weg tot 2020 fors toeneemt. Dat betekent dat het vrachtverkeer steeds meer zijn stempel gaat drukken op de verkeersafwikkeling (colonnevorming); de verkeersveiligheid (ontnemen zicht op bebording, bermdrips, problemen bij in- en uitvoegen) en het beheer & onderhoud (de slijtage die één overbeladen vrachtauto aan het wegdek en kunstwerken toebrengt, staat in verhouding tot duizenden personenauto's).

Klantgericht

Binnen Rijkswaterstaat speelt, naast veiligheid, de klantgerichte benadering een belangrijke rol. Hiervoor wordt inmiddels nagedacht over een verzorgingsplaatsenbeleid waarbij expliciet rekening gehouden wordt met de vrachtwagenchauffeur. Daarnaast is in samenwerking met 'Wegen Naar de Toekomst' een project gestart om de "verzorgingsplaats van de toekomst" te realiseren in Brabant. Om meer grip te krijgen op wat er speelt bij de vrachtwagenchauffeur als hij over ons wegennet rijdt wordt er in 2006 een sessie gehouden in de vorm van een klantenpanel.

3.3 Goederenvervoer over het water

Het vervoer op de vaarwegen in Noord-Brabant is over het algemeen afhankelijk van de vervoersvraag vanuit verschillende bedrijven. Deze bedrijven zijn globaal in te delen in containerterminals en bedrijven die zorgen voor de "traditionele" bulkstromen zoals zand en grind voor de betonindustrie en veevoer. Daarnaast gaan grote extra stromen aan zand en grind over het water bij aanleg van grootschalige infrastructuur. In deze paragraaf is de indeling in containers en traditionele lading gemaakt om de ontwikkeling van de afgelopen jaren te beschrijven.

3.3.1 Containers

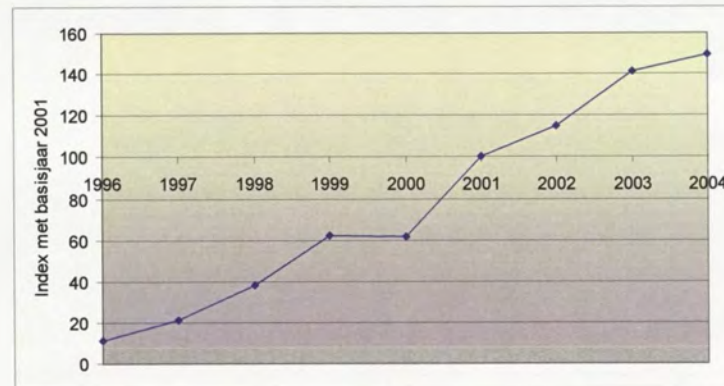
Het vervoer van containers neemt een opvallende plek in op de vaarwegen in Noord-Brabant. Mede door de toename van containerterminals de afgelopen jaren is de containeroverslag in Brabant sterk toegenomen. Sinds 2001 stijgt de overslag jaarlijks met gemiddeld 16%. Opvallend is dat de groei landelijk ligt tussen 5 en 10 %⁸. De grootste stijging in Brabant treedt op bij de relatief jonge containerterminals in Oosterhout en Waalwijk. Deze locaties zitten nog niet aan de maximale overslagcapaciteit. Hier treedt een stijging van gemiddeld 30% op.

De containerschepen vervoeren hoogwaardige goederen. Vaak zijn dit producten of halffabrikaten uit verre landen die via de haven van Rotterdam bestemd zijn voor bedrijven als Fuji, Sony, Samsung (via Tilburg), Mars (via Oss), Ikea (via Oosterhout) en Xenos (via Waalwijk). Exportproducten (bier) gaan vanuit de terminals in Den Bosch (Heineken) en Helmond (Bavaria). Vanuit de nieuwe containerterminal in Veghel (sinds begin 2005) worden containers van distributiecentrum Exel (o.a. Panasonic) en Sligro geëxporteerd. De vaak hoogwaardige lading in de containers zorgt voor een groot verschil in waarde van de lading op de Brabantse rijkskanalen. De lading van bulkschepen met zand kost enkele duizenden euro's tegenover de lading van containerschepen die enkele miljoenen euro's kost.

De ontwikkeling in de volgende figuur beschrijft de totale overslag van de containerterminals in Oss, Den Bosch, Helmond, Tilburg, Waalwijk en Oosterhout. In 2001 zijn alle genoemde terminallocaties in bedrijf en daarom is dit jaar als basisjaar gekozen. De totale overslag van de genoemde terminals is het laatste jaar bijna 270.000 teu geweest.

⁸ Dit is de groei tussen 1999 en 2002 (bron: Kerncijfers goederenvervoer 2004, AVV)

Figuur 3.1 Ontwikkeling containeroverslag in Noord Brabant



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

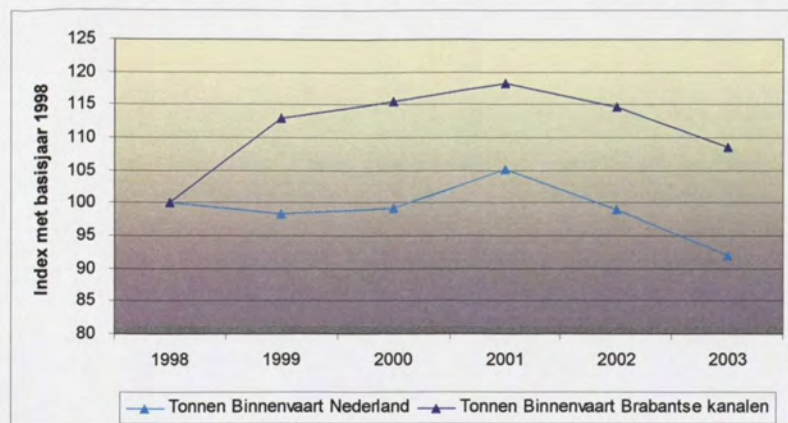
- Sinds 2001 stijgt de containeroverslag jaarlijks met gemiddeld 16%

3.3.2 Traditionele vervoersstromen

De omvang van de scheepvaart op de Brabantse kanalen is de laatste jaren sterk beïnvloed door de aanleg van de A16/HSL en de A50. In de periode van 1999 – 2002 is dit dan ook terug te zien in de vervoercijfers. In deze periode is een piek te zien in zowel de scheepsintensiteiten als in de tonnages. De laatste jaren is de scheepvaart in Noord-Brabant weer op het niveau van voor de periode 1999 – 2002 doordat o.a. de grootschalige aanlegprojecten afgerond zijn.

Een andere relevante ontwikkeling is dat door de extensivering van de veehouderij het vervoer van veevoer en grondstoffen daarvan de afgelopen jaren vooral op het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart steeds minder is geworden. Daarnaast is het economisch tij niet gunstig geweest en dit is ook terug te zien in de landelijke vervoerscijfers voor zowel het wegvervoer als het vervoer over water. Dit zorgt ervoor dat de Brabantse ontwikkeling van het vervoer over water van de laatste jaren gelijk is aan de landelijke ontwikkeling.

Figuur 3.2 Ontwikkeling landelijk vervoerd tonnage en op de Brabantse rijkskanalen



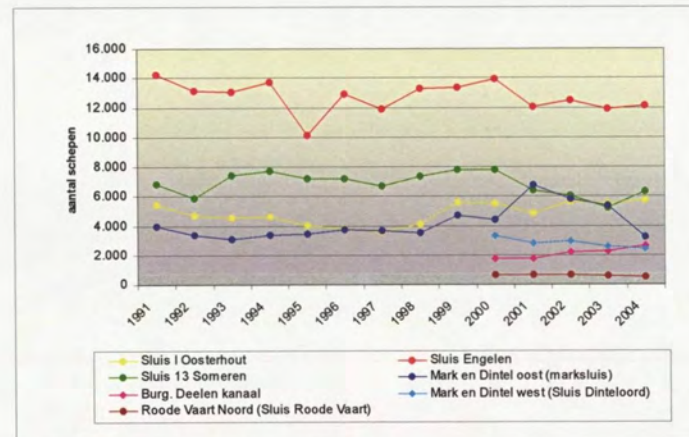
Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Het landelijk vervoerd tonnage is bekend tot 2003. In de periode 1998 – 2003 zien we in vergelijking met het vervoer op de Brabantse rijkskanalen dat het landelijk vervoer van de binnenvaart in het begin van de periode minder sterk gegroeid is dan in Brabant. De afgelopen jaren daalt ook het landelijke cijfer.

- De afgelopen jaren daalt het landelijke vervoerd tonnage tussen 1998 en 2003
- Brabant volgt dezelfde trend als de landelijke, maar ligt boven het landelijk gemiddelde

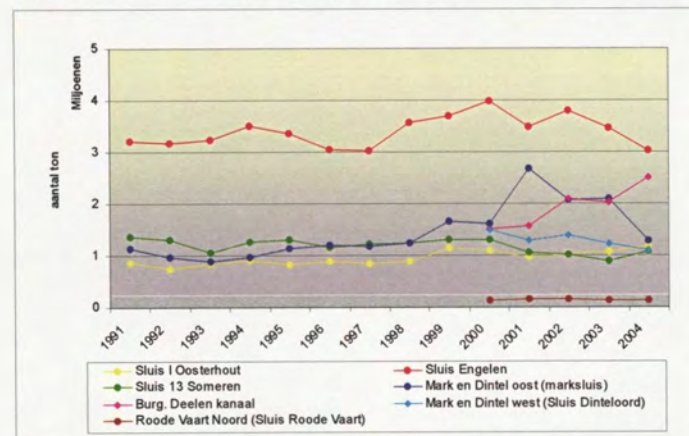
In de volgende twee figuren is de scheepvaart bij verschillende telpunten weergegeven. Vanaf 2000 is hierin de scheepvaart meegenomen op het Burgemeester Deelenkanaal, op de Mark, de Dintel en op de Roode Vaart Noord. De tonnages op het Burg. Deelenkanaal laten de laatste jaren een forse stijging zien. De scheepvaart op de Mark, de Dintel en op de Roode Vaart Noord is vergelijkbaar met de tonnages op de rijkskanalen redelijk constant gebleven.

Figuur 3.3 Ontwikkeling scheepvaartintensiteiten (beroepsvaart) per telpunt op de Brabantse vaarwegen 1991-2004



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Figuur 3.4 Ontwikkeling scheepvaarttonnages (beroepsvaart) per telpunt op de Brabantse vaarwegen 1991-2004



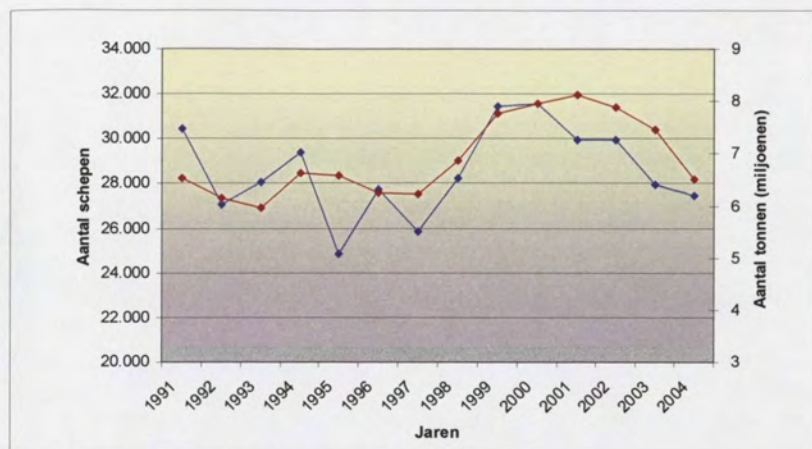
Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Opvallend is dat het laatste jaar alle telpunten in het kanalenstelsel (met uitzondering van de Marksluis) voor wat betreft het aantal schepen de laatste jaren redelijk constant zijn gebleven. In 2004 is op de meeste telpunten een lichte stijging te zien. Hier zijn vooral meer bouwmaterialen vervoerd. Daarnaast gaan steeds meer

containerschepen naar verschillende terminals in Brabant, die al jaren lang een stijging in de overslag laten zien. Het vervoer van containers laat zich minder uitdrukken in het vervoerde tonnage.

Het vervoerd tonnage van de scheepvaart in Brabant is in 2004 in z'n totaliteit gedaald met 13% ten opzichte van het jaar daarvoor. In de onderstaande figuur zijn de aantallen schepen en de vervoerde tonnen in z'n totaliteit op de Brabantse rijkskanalen weergegeven.

Figuur 3.5 Ontwikkeling scheepvaart (tonnen en aantal schepen beroepsvaart) op de Brabantse rijkskanalen 1991-2004

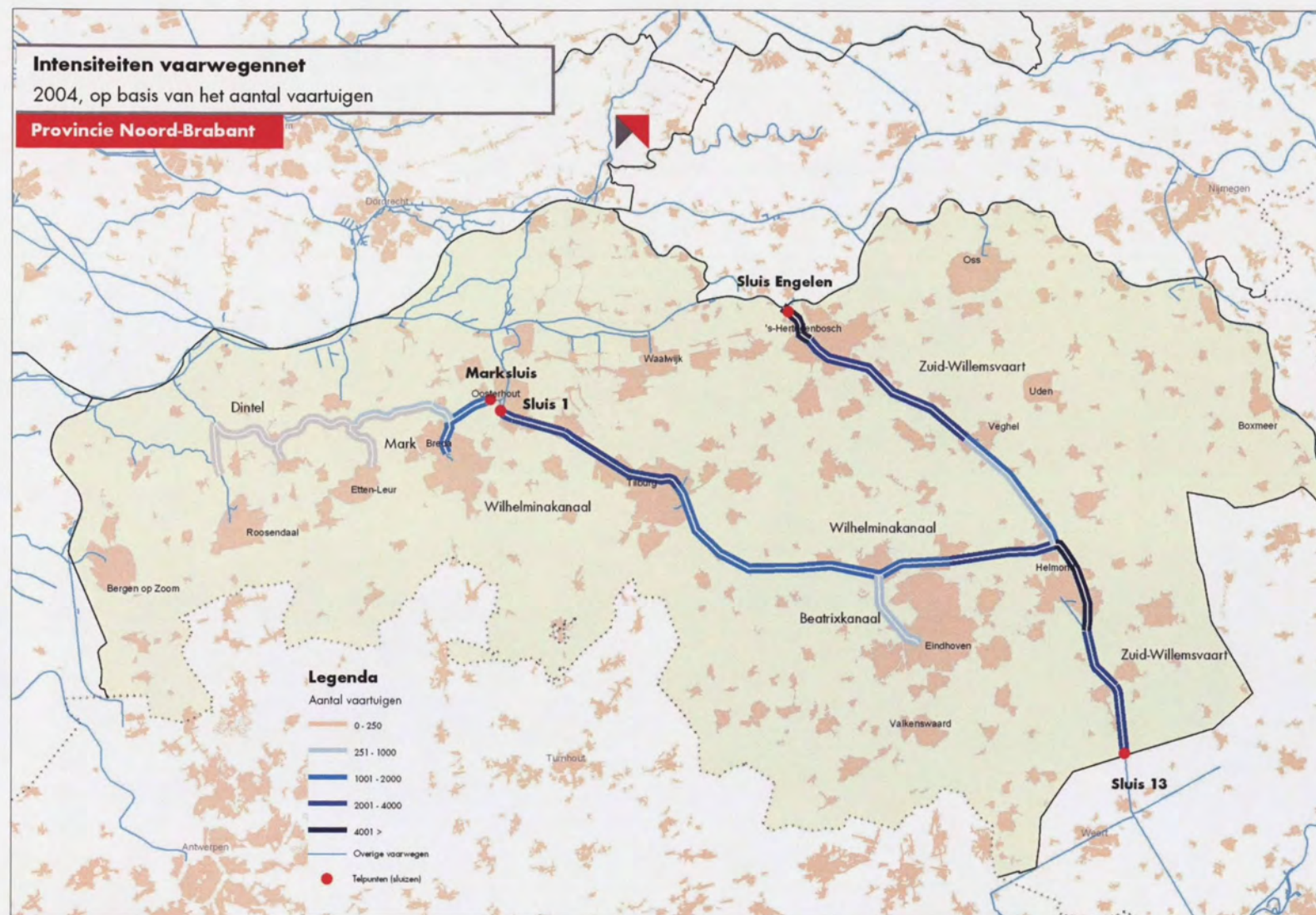


Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

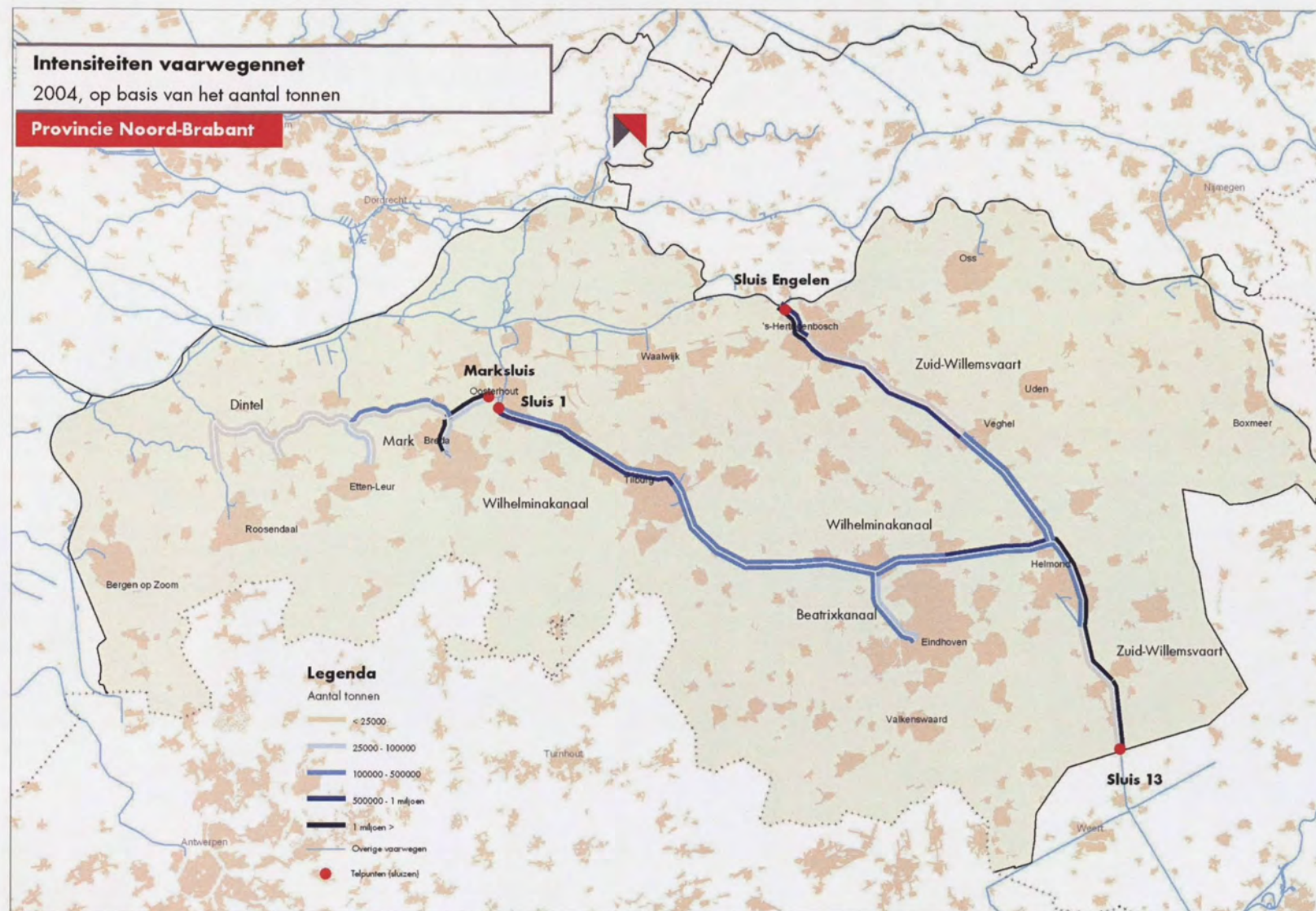
- Drie van de vier telpunten op het Brabantse rijkskanalenstelsel hebben het afgelopen jaar meer schepen geregistreerd dan in het jaar daarvoor
- Door met name het gereedkomen van grootschalige infrastructuurprojecten daalde het vervoerde tonnage op de Brabantse kanalen in 2004 ten opzichte van het jaar daarvoor
- Het vervoer op het Burgemeester Delenkanaal neemt de laatste jaren toe.

3.3.3 Herkomst en bestemmingen

De meeste schepen die Brabant aandoen, komen van het noorden. Via de Dordtsche Kil en de Maas bereiken ze de sluizen bij Dinteloord, Oosterhout en Den Bosch. Deze schepen varen niet ver Noord-Brabant in maar hebben hun bestemming aan de randen van het stelsel. In de kaart 'Intensiteiten vaarwegennet' zijn de stromen van het aantal schepen weergegeven. Het gaat hierbij om de registratie van de schepen bij de telpunten op de Brabantse Kanalen (Sluis I, Marksluis, sluis Engelen en sluis Someren).



De Brabantse vaarwegen hebben over het algemeen een bestemmingsfunctie. Dat wil zeggen dat de meeste schepen op de Brabantse vaarwegen vol naar de bestemming varen en leeg terug varen. Daarbij liggen de belangrijkste bestemmingen aan de randen van de grote vaarwegen zoals de Maas en het Volkerak. Met een toenemende groei van de containervaart op de Brabantse vaarwegen varen steeds meer schepen vol terug. Dit laat zich in mindere mate uitdrukken in de vervoerde tonnages dan bulkproducten



3.3.4 Ontwikkelingen scheepvaart

RIS

De Europese introductie van River Information Services (RIS) in de binnenvaart is de komende jaren een grote verandering in deze sector. RIS is in principe één groot Europees ICT- en informatienetwerk waarin allerlei belangrijke nautische en strategische informatie beschikbaar wordt gesteld voor diverse spelers in de binnenvaartwereld.

In 2006 wordt op de Brabantse rijkskanalen een pilot uitgevoerd. Binnenvaartschepen worden uitgerust met de RIS apparatuur welke bestaat uit een GPS systeem ontvanger en een transponder. Hierdoor kan verschillende informatie worden uitgewisseld zoals locatie, lading, snelheid, waterstanden etc. Het doel van de pilot is inzicht in effecten op de doorstroming, de mogelijkheden om bediencentrales te optimaliseren en draagvlak creëren bij schippers en verladers. Daarnaast is in de pilot aandacht voor veiligheid, brandstofbesparing, statistische informatie inwinning etc.

Waterslag

Het project 'Waterslag', het varen in koppelverband van een duwbak en een kempenaar over de Brabantse rijkskanalen, heeft na de pilot in 2003 astilgelegen. Inmiddels hebben ondernemers hun belangstelling aangegeven in het concept en is subsidie aangevraagd om een duwbak te laten bouwen. In 2006 zal in een vervolgfase duidelijk worden of het concept rendabel is en hoe deze nieuwe bak door de kanalen manoeuvreert.

Distrivaart

Drie en een half jaar heeft op de Brabantse rijkskanalen "de bierboot" Riverhopper gevaren om pallets met goederen van A naar B te brengen. Dit jaar is het concept voorlopig beëindigd. Nadat de markt het over had genomen bleek er niet genoeg lading te zijn om met deze manier van transport (super)markten te bevoorraden. Hierdoor was het vervoeren van pallets op deze manier niet rendabel. De toekomst is onzeker en afhankelijk van verschillende factoren zoals bereikbaarheid van het wegvervoer, de ontwikkeling van de markt en bevaarbaarheid van de Brabantse rijkskanalen.

Veghel

Begin 2005 is ROC Veghel operationeel geworden en hebben tot nu toe al zo'n 6000 TEU overgeslagen. In de toekomst zullen de containers met herkomst en bestemming Veghel verder toenemen. De verwachting is dat dit al in 2007 drie keer zoveel gaat worden. Het gaat met name om nieuwe lading doordat bedrijven ervoor kiezen om gebruik te maken van het ROC. Het ROC Veghel gaat binnenkort ook een bulk faciliteit openen.

Naar verwachting zal het ROC op termijn goed zijn voor een overslag van 20.000 teu en 100.000 ton aan bulkgoederen. Het zijn vooral containers voor Sligro en distributiecentrum Exel (consumentenelektronica). Ook

winkelketen Kruidvat, die bij Veghel een groot distributiecentrum heeft, heeft besloten met ROC Veghel in zee te gaan.

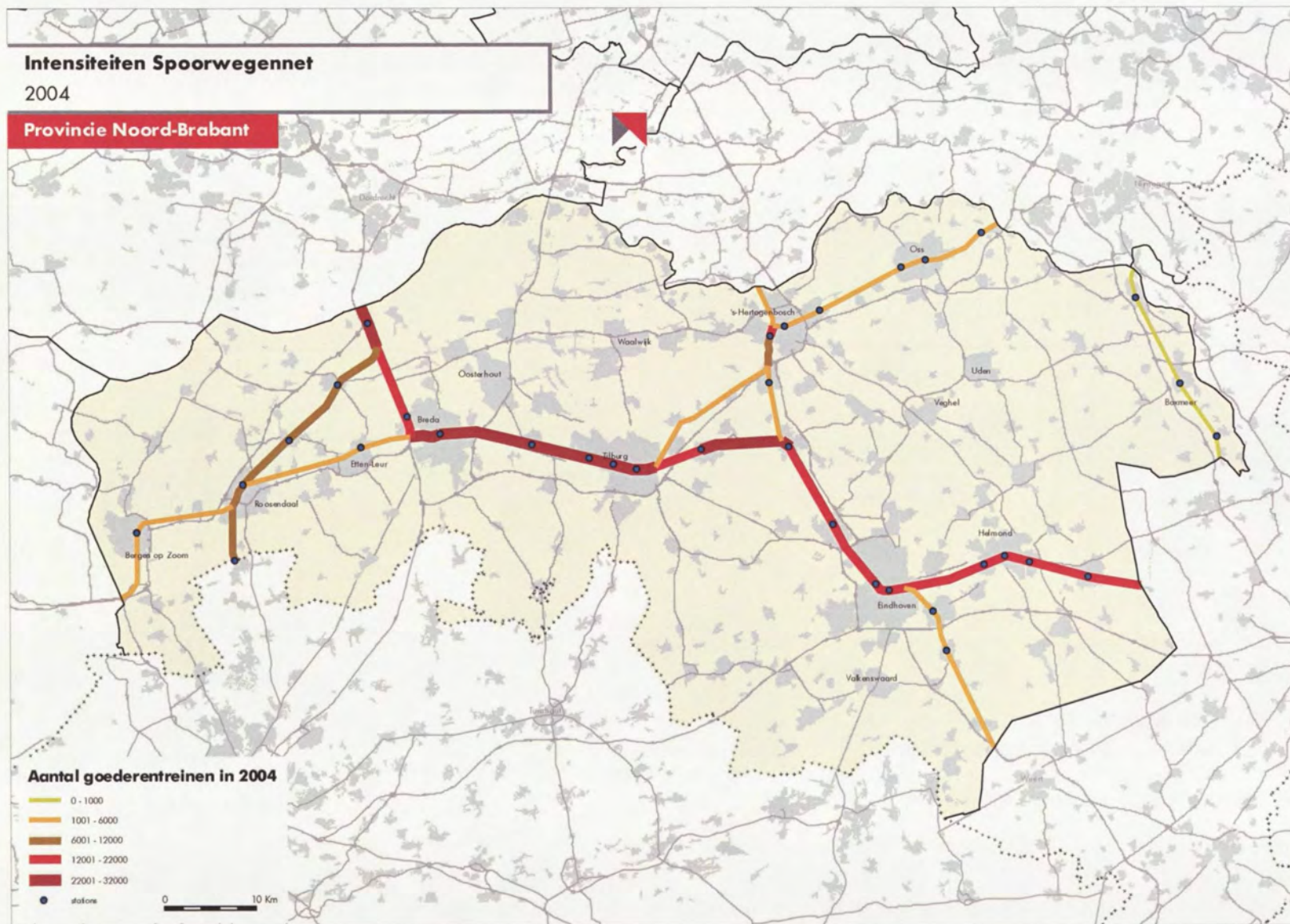
Naast container vervoer ziet het ROC ook andere kansen. In Veghel en omgeving zitten veel bedrijven in de foodsector. Het ROC ziet mogelijkheden voor deze bedrijven goederen op pallets naar de randstad te vervoeren. Niet zoals het project Distrivaart, maar met palletbrede containers. Andere ideeën zijn het vervoer van cacao uit Zaandam en zuivelproducten van DMV-Campina en ophoogzand. [Bron: www.informatie.binnenvaart.nl].

3.4 Goederenvervoer over het spoor

3.4.1 Intensiteiten

De meeste goederentreinen in Noord-Brabant gaan via het traject Rotterdam-Breda-Eindhoven-Venlo (zie kaart Intensiteiten spoorwegennet', bron: Prorail). Op deze zogenaamde Brabantroute bedraagt het maximum aantal passerende goederentreinen in 2004 bijna 29.000 (traject Boxtel-Eindhoven). Daarna volgt het traject bij Lage Zwaluwe met een intensiteit van bijna 28.000 treinen per jaar.

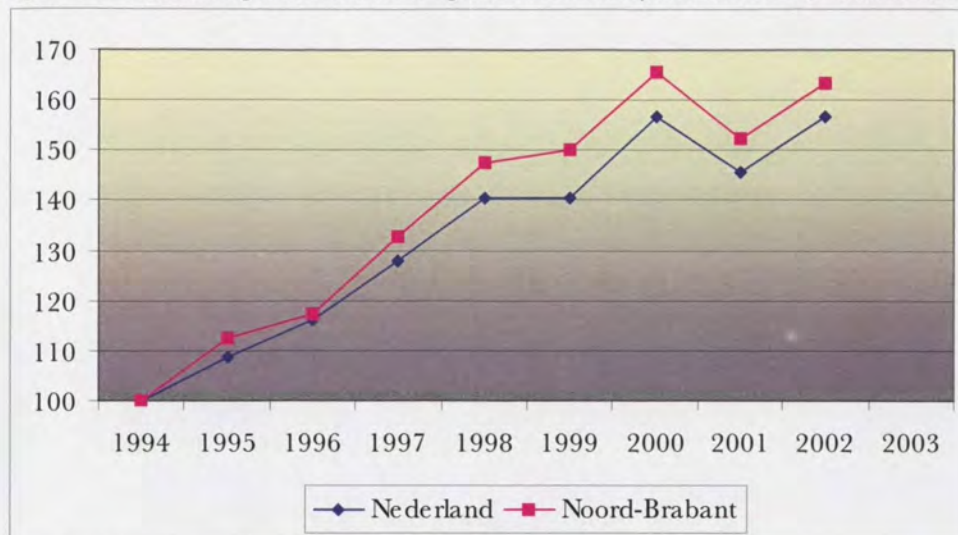
Door de aanleg van de Betuweroute zal de doorvoer over de Brabantroute na 2006 afnemen, dit geeft ruimte voor het vervoer per spoor met herkomst of bestemming Noord-Brabant en het vervoer binnen Noord-Brabant.



3.4.2 Vervoerde tonnages⁹

Ongeveer 28 miljoen ton wordt in Nederland vervoerd over het spoor, hiervan gaat ruim 23 miljoen ton via Brabants spoor (herkomst en/of bestemming of doorvoer). Dat is ruim 80% van het totale spoorvervoer in Nederland.

Figuur 3.6 Ontwikkeling van het vervoerd gewicht over het spoor in Noord-Brabant en Nederland



Bron: CBS publicatiebestanden

In de periode 1994-2002 is het spoorvervoer in Brabant met ruim 60% toegenomen. De Brabantse ontwikkeling volgt de landelijke ontwikkeling.

3.4.3 Goederensoorten en verschijningsvorm

De goederensoorten die het meeste over het Brabants spoor gaan, zijn erts en metaalresiduen (23%), vaste minerale brandstoffen (10%) en metalen/chemische producten (beide 9%). Landelijk is het aandeel van erts lager en het aandeel van chemische producten over spoor hoger.

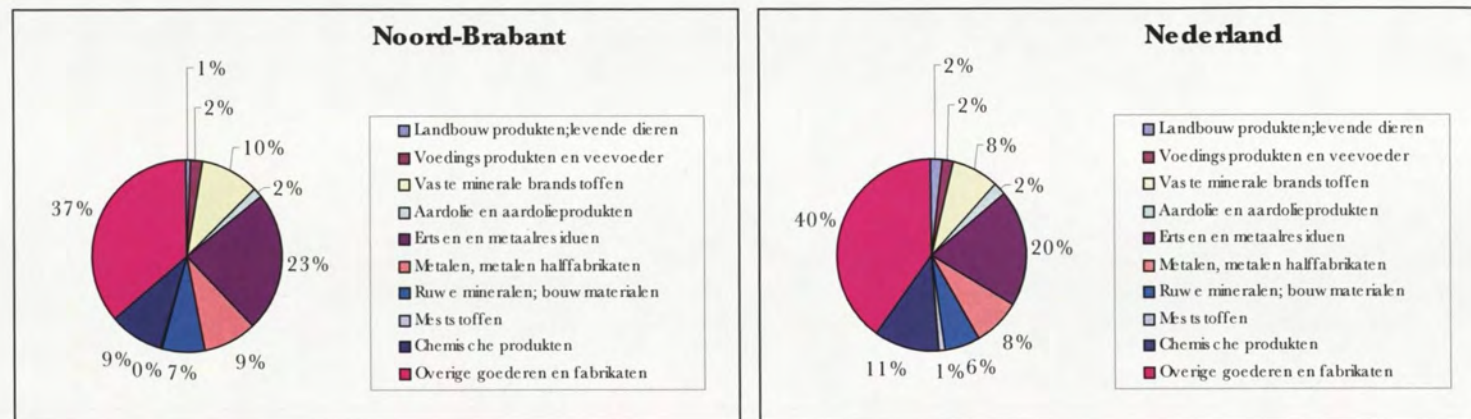
Figuur 3.7 Verdeling van de vervoerde goederen over het spoor naar goederensoort in Noord-Brabant en Nederland 2002

⁹ De cijfers in het huidige rapport wijken af van de cijfers van het rapport 2004. Het bleek dat vorig jaar de codering Antwerpen niet goed in de doorvoerbestanden was opgenomen, waardoor de doorvoer door Brabant met herkomst of bestemming Antwerpen niet was meegenomen in de cijfers. Dit betekent dat de doorvoer nu hoger is dan in de vorige rapportage.

Nederland snelste groeier goederenvervoer per spoor

Sinds 1990 is in geen enkel Europees land het spoorgoederenverkeer zo snel gegroeid als in Nederland. Een stijging van 3 miljard naar 4,7 miljard tonkilometer spoorgoederenvervoer in 2003 betekent een groei van 54%. Wordt alleen gekeken naar binnenlands spoorgoederenvervoer dan blijft het aantal tonkilometers vrij constant met ruim 1 miljard. Het internationale vervoer vanuit Nederland is dus fors toegenomen. Een verklaring voor de groei is de liberalisering van het goederenvervoer per trein binnen de EU. Duitsland is binnen de Europese Unie koploper als invoerder van goederen per spoor. Nederland vormt daarbij met een kwart aandeel de belangrijkste aanvoerder van Duitsland.

Bron: Nieuwsblad Transport, 9 maart 2005



Bron: CBS publicatiebestanden

De goederen die in Noord-Brabant over het spoor worden vervoerd, komen vooral voor in de vorm van erts en kolen met een aandeel van 33%, daarna volgen de containers en het stukgoed met een aandeel van 28% respectievelijk 19%. Landelijk gezien ligt het aandeel van erts en kolen wat lager, het aandeel van containers en stukgoed hoger.

Figuur 3.8 Verdeling van de vervoerde goederen over het spoor naar verschijningsvorm in Noord-Brabant en Nederland 2002



Bron: CBS publicatiebestanden

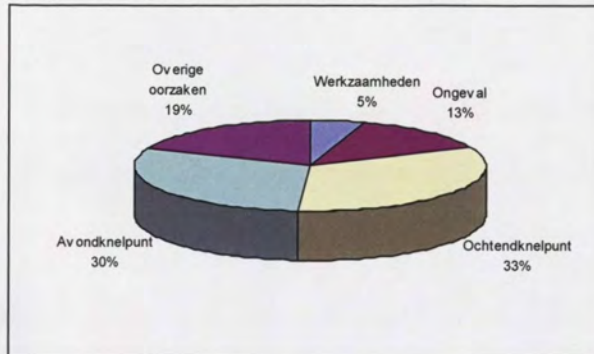
4. Het gevolg van vraag en aanbod

4.1 Bereikbaarheid

4.1.1 Weg

In figuur 4.1 zijn de oorzaken van files in Noord-Brabant weergegeven. Hieruit blijkt dat het grootste deel veroorzaakt wordt door verkeer in de beide spitsen. Het aandeel 'overige oorzaken' wordt met name veroorzaakt door files buiten de spitsen, meestal gerelateerd aan de capaciteit.

figuur 4.1 verdeling van files naar oorzaak 2004



Bron: Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Het vrachtverkeer ondervindt hinder van de bovenstaande files. Om de knelpunten te benoemen waar het vrachtverkeer het meeste last van heeft, wordt de vrachtintensiteit op de filelocaties gerelateerd aan de filezwaarte (zie kaart 'Vrachtintensiteit versus filezwaarte').

'Spitstroken geven lucht'

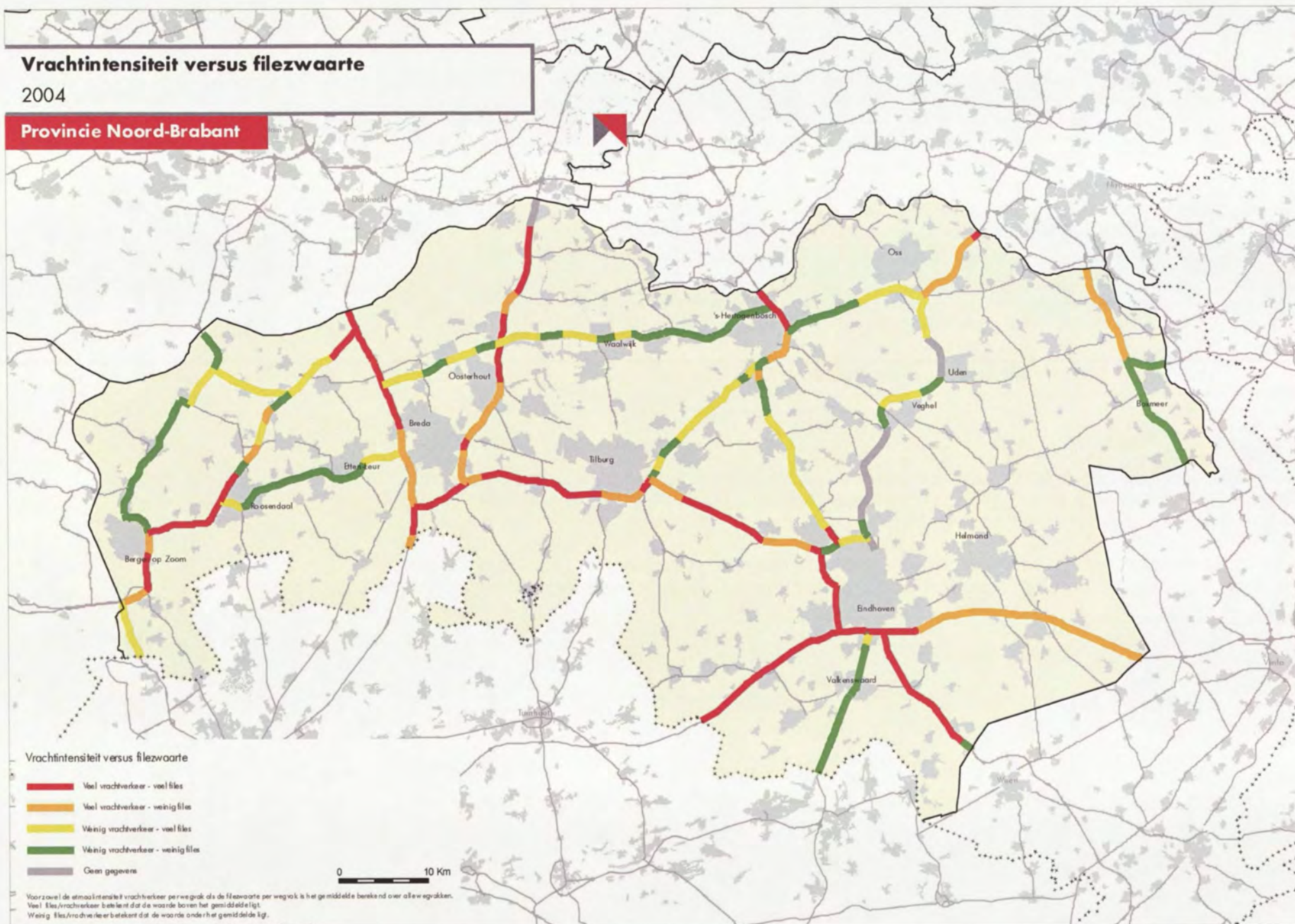
De aanleg van spitsstroken vermindert de economische schade die door files worden veroorzaakt. Berekeningen van verladersorganisatie EVO en Transport en Logistiek Nederland tonen dat op het traject Eindhoven (A2) de economische schade is gedaald van 35 miljoen euro in 2003 naar 25 miljoen euro in 2004. Een daling van 29%. De lagere schade is het gevolg van de aanleg van spitsstroken. Ondanks het feit dat spitsstroken 'lucht' geven, zullen structurele maatregelen noodzakelijk blijven om het aantal files te verminderen.

Bron: Nieuwsblad Transport, 23 maart 2005

Vrachtintensiteit versus filezwaarte

2004

Provincie Noord-Brabant



De kaart 'Vrachtintensiteit versus filezwaarte' laat zien in hoeverre het vrachtverkeer last heeft van de files op snelwegen. Hoe hoger de vrachtintensiteiten en filezwaarte zijn, hoe meer last het vrachtverkeer er van heeft (waarbij 'meer' moet worden gelezen als boven het gemiddelde op die weg). Uit de kaart blijkt dat er relatief veel vrachtverkeer in Noord-Brabant hinder ondervindt van de files op de Brabantse snelwegen. Het zijn met name de noord-zuid assen die onder druk staan, maar ook de Oost – West verbinding via de A58/A67 is een duidelijk congestietraject voor het vrachtverkeer.

Duidelijke congestietrajecten voor het vrachtverkeer zijn o.a. de Randweg Eindhoven (A2) tussen Veldhoven en Knooppunt de Hogt, de A67 bij Eindhoven, de A2 ten noorden van Den Bosch, de A58 tussen Eindhoven en Breda en de noord-zuid assen A16 en A27. Opvallend is ook de A17/A58 tussen Roosendaal – Bergen op Zoom.

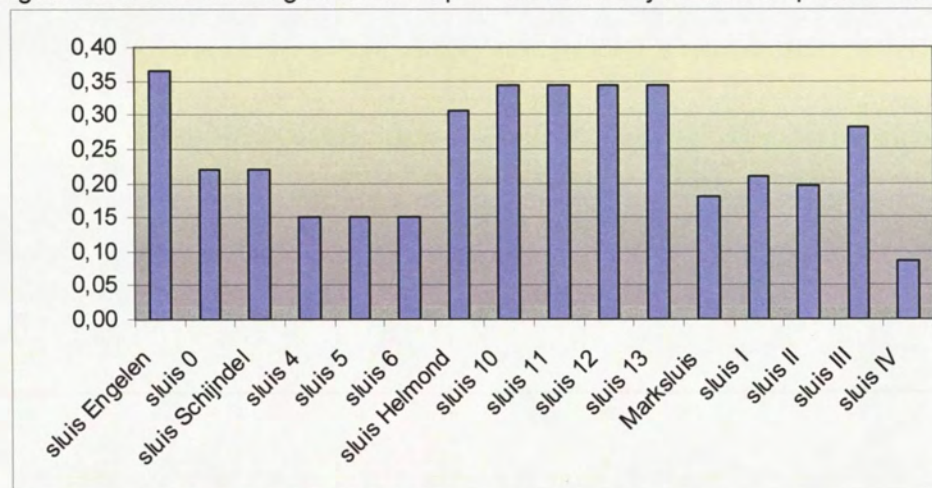
- Noord – Zuid assen (A16, A27, A2) staan onder druk
- Randweg Eindhoven is het grootste pijnpunt voor het vrachtverkeer
- Oost – West A58 wordt steeds duidelijker een congestietraject voor het vrachtverkeer

4.1.2 Water

Over het algemeen fluctueren de I/C-verhoudingen op de Brabantse rijkskanalen niet zoveel. Als we kijken naar voorgaande jaren zien we voor sommige sluizen lichte veranderingen als gevolg van stremmingen zoals bij sluis 10 t/m 13 bij Someren of bij een (tijdelijke) forse toename van het vervoer, zoals bij de Marksluis in Oosterhout.

Op de Brabantse rijkskanalen zijn, kijkend naar de I/C-verhoudingen, geen knelpunten. Volgens de Nota Mobiliteit is sprake van een knelpunt als de I/C-waarde meer dan 0,5 is. Dit komt overeen met een wachttijd van een half uur.

Figuur 4.2 I/C-verhoudingen in 2004 op de Brabantse rijkskanalen op basis van aantal schepen



Bron: CBS publicatiebestanden

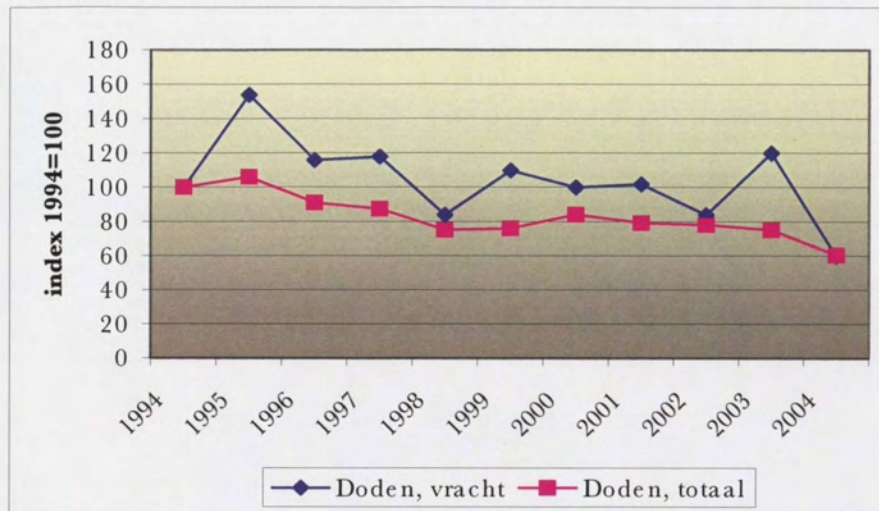
- I/C-verhoudingen van de sluizen in de Brabantse rijkskanalen zijn redelijk constant en leveren geen (beleids)knelpunten op voor de scheepvaart

4.2 Veiligheid

4.2.1 Weg

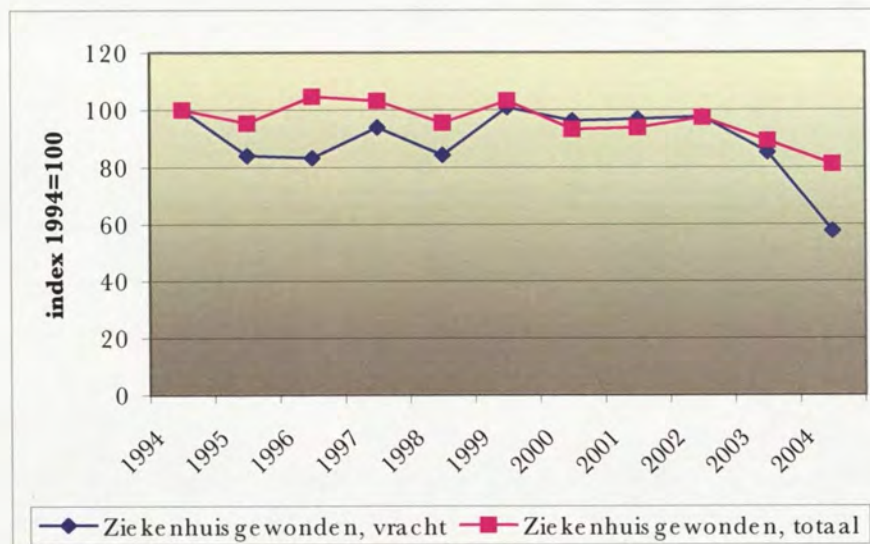
Conform de ongevallenregistratie is in 2004 sprake van een forse afname van het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Noord-Brabant in vergelijking met 2003. In figuur 4.3 staat voor de afgelopen 10 jaren de ontwikkeling weergegeven van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in Noord-Brabant, zowel het totaal als het aantal slachtoffers waarbij vracht- en bestelauto's betrokken waren.

Figuur 4.3 Aantal ernstige verkeersslachtoffers in Noord-Brabant 1994-2004 , totaal en met betrokkenheid vracht- en bestelauto's (index 1994=100)



Bron: Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

Figuur 4.4 Aantal ziekenhuisgewonden in Noord-Brabant 1994-2004 , totaal en met betrokkenheid vracht- en bestelauto's (index 1994=100)



Bron: Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

Het aantal ziekenhuisgewonden ten gevolge van het verkeer in Noord-Brabant is in 2004 afgenomen met 10%, het aantal verkeersdoden daalt met 20%.

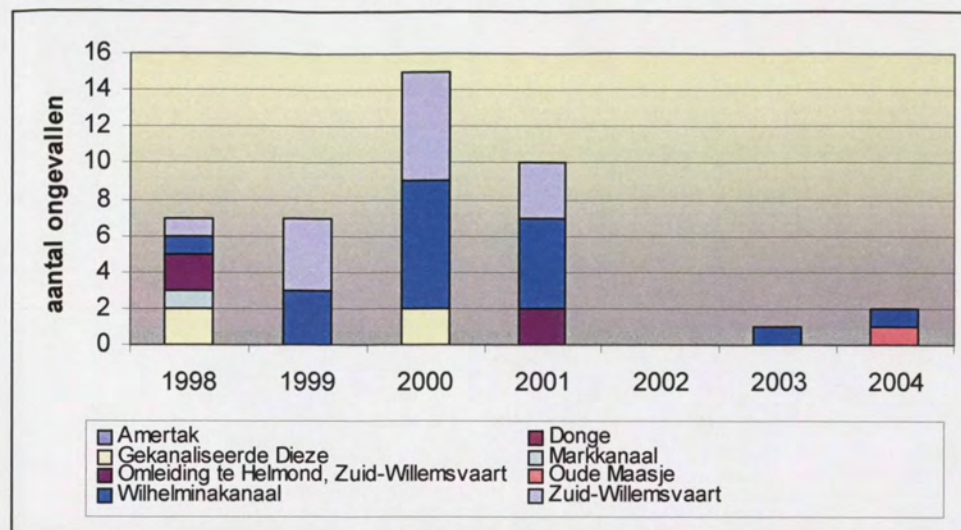
4.2.2 Water

De afgelopen zeven jaar zijn op de Brabantse kanalen geen slachtoffers (doden en gewonden) gevallen door ongevallen met binnenschepen. Het aantal ongevallen op het water is moeilijk te vergelijken met het aantal op de weg. Op de weg vindt namelijk veel meer vervoer plaats dan op het water. Uit een onderzoek van AVV¹⁰ blijkt dat als gekeken wordt naar de vervoersprestatie over de weg en met de binnenvaart per tonkilometer de kans op een ongeval en slachtoffers bij het vervoer over de weg veel groter is dan over het water. Voor de gewonden is dit voor de weg gemiddeld een factor 500 hoger dan op het water en voor het aantal ongevallen gemiddeld een factor 165 hoger. Als opmerking moet worden gemaakt dat het totaal aantal ongevallen en slachtoffers erg klein is, zeker voor de binnenvaart. Hierdoor kunnen er op jaarbasis grote fluctuaties plaatsvinden. In de figuur 4.5 staat de ontwikkeling van het aantal ongevallen¹¹ op de Brabantse rijkskanalen weergegeven.

¹⁰ Veiligheid in de binnenvaart in relatie tot andere modaliteiten (december 2004)

¹¹ Het gaat hierbij om de ongevallen van beroeps en recreatievaart (verkeersongevallen en eenzijdige ongevallen)

Figuur 4.5 Ontwikkeling aantal ongevallen¹² op de Brabantse rijkskanalen 1998-2004



Bron: Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV)

In 2000 en 2001 zijn opvallend meer ongevallen gebeurd dan in de rest van de beschouwde periode. Deze ongevallen betreffen met name aanvaringen van schepen met objecten (bruggen, sluizen e.d.).

- De afgelopen zeven jaar zijn op de Brabantse kanalen geen slachtoffers (doden en gewonden) gevallen door ongevallen met binnenschepen

¹² Het gaat hierbij om de ongevallen van beroeps en recreatievaart (verkeersongevallen en eenzijdige ongevallen)

4.2.3 Externe veiligheid

Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Door Directoraat Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) wordt op dit moment de laatste hand gelegd aan de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NVGS). Eind november wordt deze nota aan de Tweede Kamer aangeboden. In de NVGS is het de bedoeling dat het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, water en spoor), van de Nota Mobiliteit wordt uitgewerkt en huidige beleidsstukken op het gebied van externe veiligheid worden samengenomen.

De belangrijkste peiler in dit nieuwe beleid is het zgn. basisnet. Het doel van het basisnet is om conflicten tussen vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke ontwikkeling te voorkomen. Voor elk type infrastructuur (weg, water en spoor) wordt het basisnet ingericht. De wegen in het basisnet wordt verdeeld in categorieën:

- Categorie 1 wegen: beperking voor ruimtelijke ontwikkeling en geen beperking voor het transport van gevaarlijke stoffen.
- Categorie 2 wegen: zowel beperking voor het vervoer als voor ruimtelijke ontwikkelingen.
- Categorie 3 wegen: beperking voor het transport van gevaarlijke stoffen en geen beperking voor ruimtelijke ontwikkeling.



Het principe van het basisnet is dat de ruimte langs de infrastructuur (weg, water en spoor) een specifieke functie krijgt:

- **een gebruiksruimte**, de ruimte gereserveerd voor het transport van gevaarlijke stoffen;
- **een veiligheidszone**, de ruimte waarbinnen beperkingen gelden ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling;
- **een aandachtsgebied** waar rekening gehouden moet worden met het groepsrisico.

Hoe het wegennet ingedeeld gaat worden, wordt in 2006 ingevuld door VenW, IPO, VNG, bedrijfsleven, infrabeheerder en VROM.

Infrastructuurbeheerders krijgen als taak het monitoren van het vervoer van gevaarlijke stoffen op het basisnet. Als het vervoer uit de gebruiksruimte dreigt te groeien, wordt in overleg met betrokkenen naar oplossingen gezocht. Hierbij wordt de hele keten van de betreffende stof(fen) meegenomen: van de productie tot en met de verwerking en transport ervan.

Consequentieonderzoek

Om een goed inzicht te krijgen in de gevolgen van een eventuele wettelijke regeling externe veiligheid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het project Consequentie Onderzoek Externe Veiligheid (COEV) gestart. In dit onderzoek zijn de risico's met het nieuwe rekenprogramma RBMII uitgerekend. In z'n algemeenheid, maar ook voor Noord-Brabant heeft dit ertoe geleid dat langs de infrastructuur in de huidige situatie minder aandachtspunten¹³ zijn voor het plaatsgebonden risico, maar ook minder overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico.

- Voor weg liggen de overgebleven aandachtspunten voor het plaatsgebonden risico vooral in het westen van Brabant langs de A16, de A17 en de A58;
- Langs het spoor op de Brabantroute en in de grote woonkernen blijven knelpunten op het gebied van plaatsgebonden risico bestaan en overschrijdingen van de oriënterende waarde van het groepsrisico;
- Langs vaarwegen in Brabant liggen geen aandachtspunten of knelpunten op het gebied van externe veiligheid.

In de komende jaren (2010) zal het aantal risicolocaties niet toenemen door ruimtelijke ontwikkelingen, maar wel de omvang van het risico. De aanleg van de Betuweroute zal een reducerende werking hebben op de risico's op de Brabantroute.

4.3 Milieu

Lokale luchtkwaliteit

Uit de rapportage luchtkwaliteit 2004 blijkt dat de kwaliteit van de lucht in Noord-Brabant ten opzichte van het voorgaande jaar is verbeterd. De stikstofdioxide- en fijn stof concentraties zijn gedaald, maar de normen voor deze stoffen worden nog steeds op veel locaties in Brabant overschreden. In 33 gemeenten is in 2004 de grenswaarde voor stikstofdioxide overschreden, in 9 gemeenten daarvan is ook de plandremmel overschreden (zie kaart). De grenswaarde voor fijn stof wordt overschreden in 13 Brabantse gemeenten, in 7 van deze gemeenten is ook sprake van overschrijding van de plandremmel (zie kaart 'Overschrijding normen stikstofdioxide').

Het verkeer – en in belangrijke mate het vrachtverkeer – draagt bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit in de binnensteden. Daarom hebben gemeenten waar sprake is van een overschrijding van de plandremmel van stikstofdioxide een luchtkwaliteitsplan ingediend om hiertegen verkeersmaatregelen te treffen.

De overschrijdingen van de normen in geval van fijn stof worden voornamelijk veroorzaakt door de hoge achtergrondconcentraties die landelijk maar vooral ook in Brabant (gesitueerd tussen Ruhrgebied en Antwerpen)

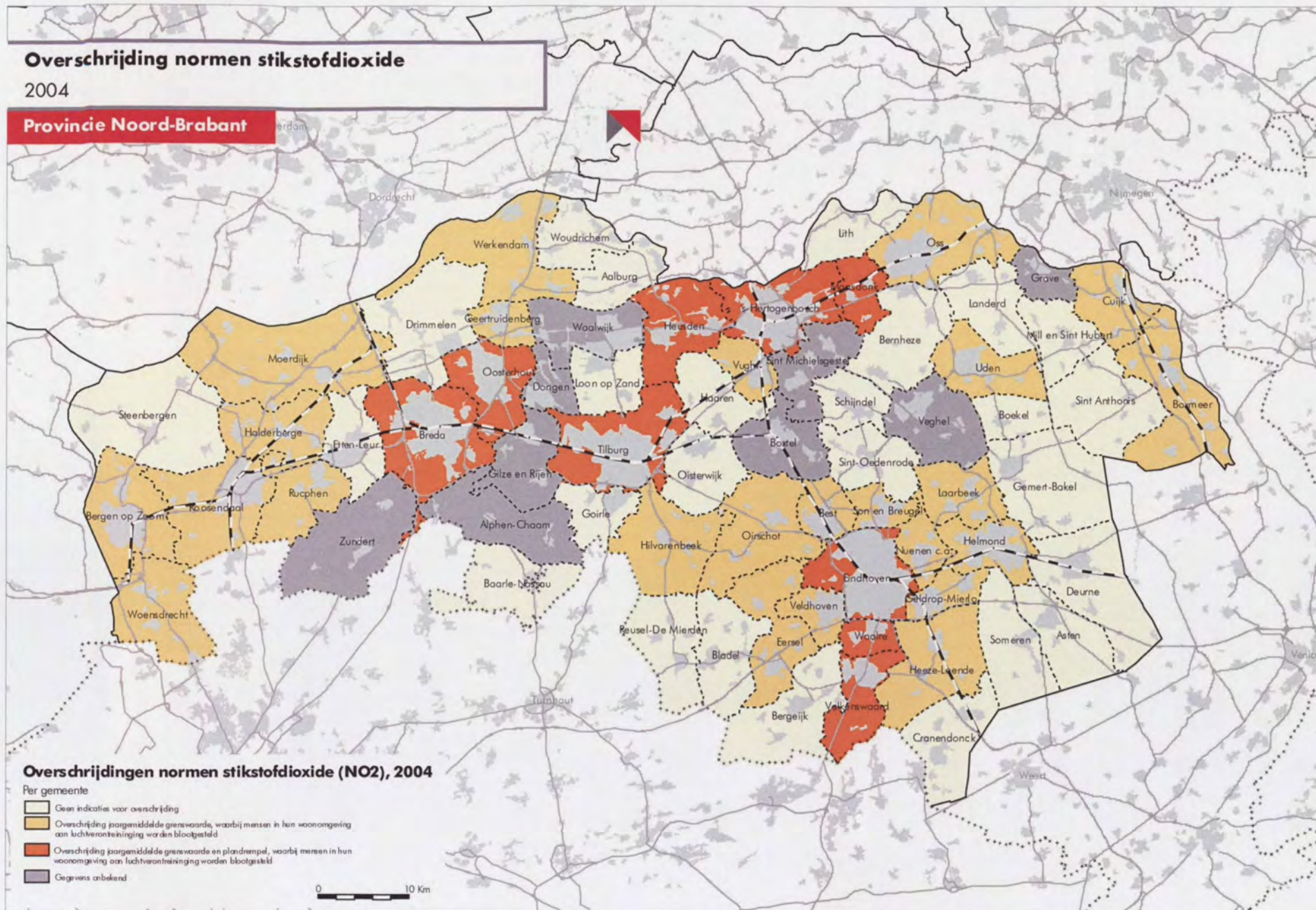
¹³ Als aandachtspunt wordt gedefinieerd een (gedeelte van een) transportas waarbij de risicocontour buiten de dimensies van de weg, spoorbaan of waterweg ligt. Een dergelijke situatie kan namelijk een belemmering voor de ruimtelijke ordening betekenen.

aanwezig zijn. De provincie Noord-Brabant heeft daarom besloten om samen met de andere provincies en maatschappelijke instellingen stappen richting Den Haag en Brussel te ondernemen. Daartoe wordt een plan opgesteld om de luchtkwaliteit in Brabant te verbeteren, gebaseerd op werkbare regelgeving en effectieve bronmaatregelen (zie kaart 'Overschrijding normen fijn stof').

Overschrijding normen stikstofdioxide

2004

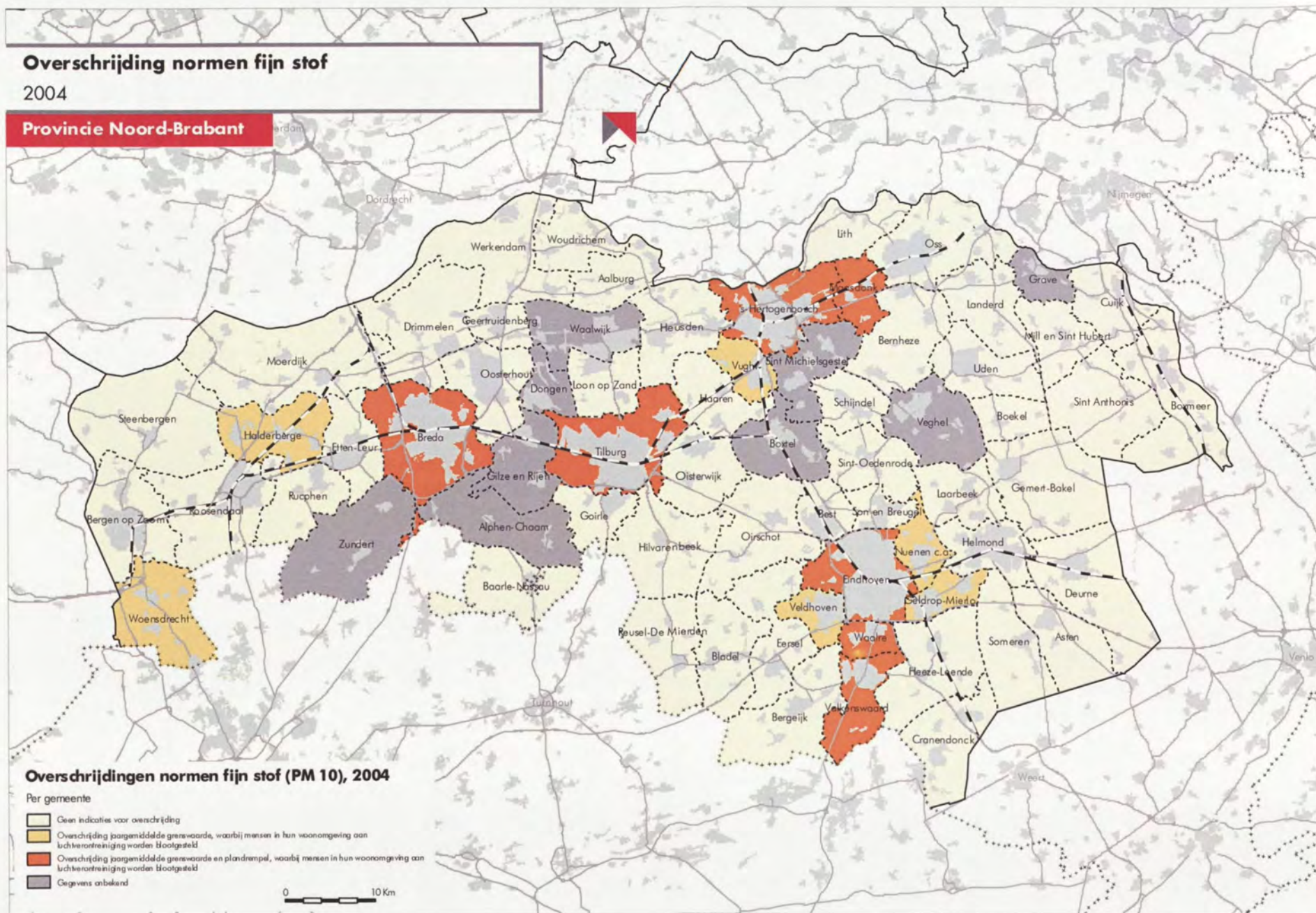
Provincie Noord-Brabant



Overschrijding normen fijn stof

2004

Provincie Noord-Brabant



5. Special: De invloed van de snelweg A50 op de economie van Oost-Brabant

In 2000 is gestart met de aanleg van de snelweg A50 tussen Oss en Eindhoven. De A50 vervangt de voormalige N265. Sinds 2003 is de A50 gedeeltelijk geopend voor het verkeer en sinds oktober 2005 volledig. Het doel van de aanleg van de A50 is het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de corridor Eindhoven-Veghel-Uden-Oss. De algemene gedachte is dat de verbeterde bereikbaarheid positieve effecten heeft voor het bedrijfsleven en voor de regionale economie van Oost-Brabant. Maar komt deze gedachte overeen met de werkelijkheid?



Onderzoeksopzet

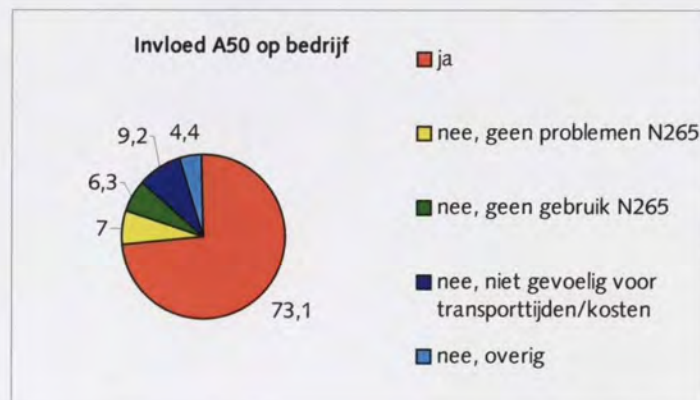
Om deze vraag te kunnen beantwoorden is in het kader van het afstuderen voor de opleiding Technische Innovatie Wetenschappen aan de Technische Universiteit Eindhoven een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de A50 voor het bedrijfsleven en de regio. Het onderzoek is uitgevoerd bij Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

Onderdeel van het onderzoek is een grootschalige enquête onder ruim 750 bedrijven in de corridor Eindhoven-Veghel-Uden-Oss. In totaal hebben 272 bedrijven een ingevulde enquête geretourneerd. De invloed van de A50 op bedrijven, de regio, investeringen en locatiegedrag is onderzocht. Verder is via interviews onderzocht of gemeenten beleid hebben ontwikkeld om in combinatie met de A50 bedrijven aan te trekken. De belangrijkste resultaten zijn samengevat.

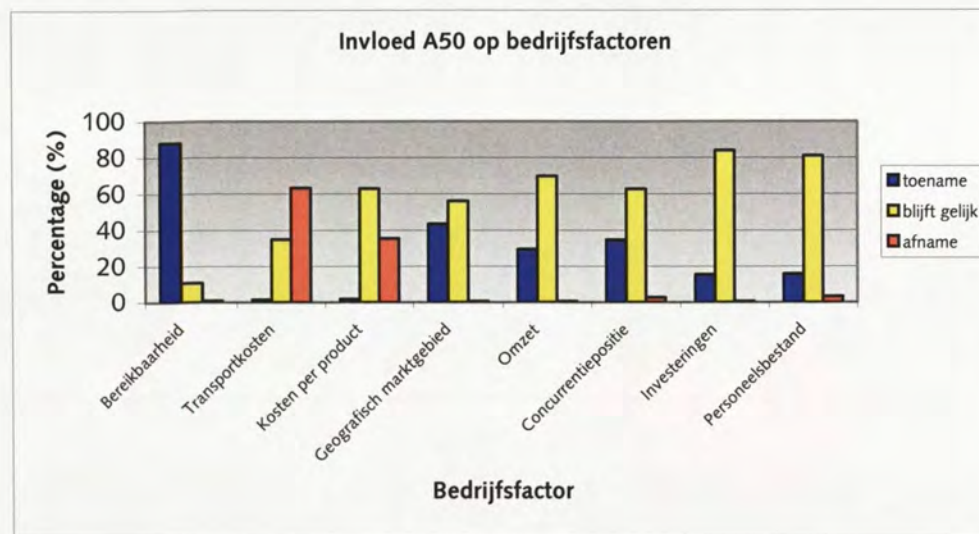
Invloed A50 op het bedrijf

Aan de bedrijven is gevraagd of en hoe de A50 invloed heeft op het bedrijf. Het onderstaande figuur toont de resultaten op de vraag of de A50 invloed heeft op het bedrijf.

Het overgrote deel van de bedrijven geeft aan dat de A50 invloed heeft op de eigen bedrijfsvoering. Bedrijven die niet worden beïnvloedt door de A50 ondervonden geen problemen op de provinciale weg N265 of zijn in de bedrijfsvoering niet gevoelig voor transportkosten.



Bedrijven die aangaven te worden beïnvloed door de A50 zijn vervolgens gevraagd naar hoe de snelweg van invloed is op een aantal interne bedrijfsfactoren. Bereikbaarheid en transportkosten hebben een groot aandeel in de totale invloed. Het hiernaast getoonde staafdiagram toont een overzicht van de resultaten.



Investeringsgedrag

Uit het onderzoek blijkt dat 6,3% van de respondenten investeringsplannen hebben die in verband staan met de A50. Onder de plannen werd onder meer een uitbreiding op de huidige locatie, het oprichten van een nevenvestiging en het starten van nieuwe bedrijfsonderdelen genoemd. De A50 leidt zo op indirecte wijze zeer waarschijnlijk tot een groei van werkgelegenheid bij de investerende bedrijven. De omvang van de werkgelegenheidsgroei is niet onderzocht.

Gevolgen voor het bedrijf zonder A50

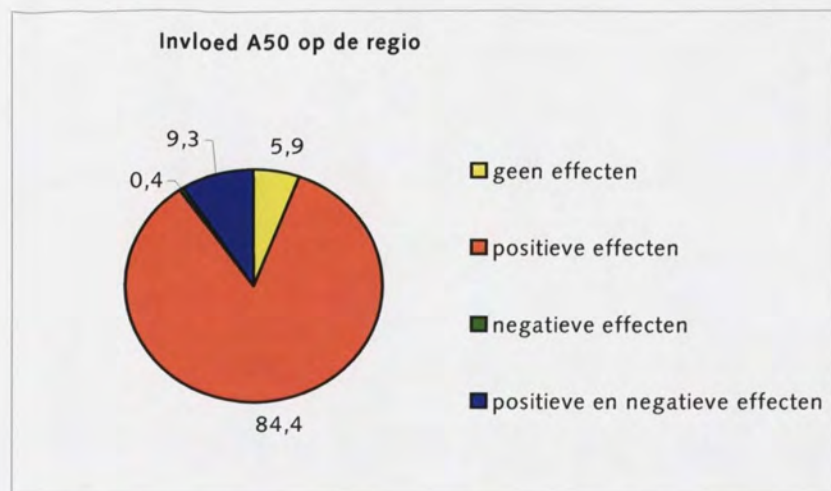
De aanleg van de A50 heeft bij de bedrijven positieve economische gevolgen, maar hoe zouden bedrijven hebben gehandeld wanneer de A50 niet zou zijn aangelegd?

De belangrijkste bevindingen staan vermeld in de tabel hiernaast. De resultaten tonen dat als de A50 niet zou zijn aangelegd een klein deel van de respondenten minder had geïnvesteerd en minder personeel in dienst zou hebben. Bovendien zouden een aantal bedrijven zich elders gaan vestigen (3,7%).

Gevolg voor het bedrijf	Aantal respondenten (%)
Bedrijf opgeheven	0
Bedrijf ingekrompen	4,2
Bedrijf verplaatst	3,7
Minder investeringen	9,2
Minder personeel	8,2

Invloed A50 op de regionale ontwikkeling

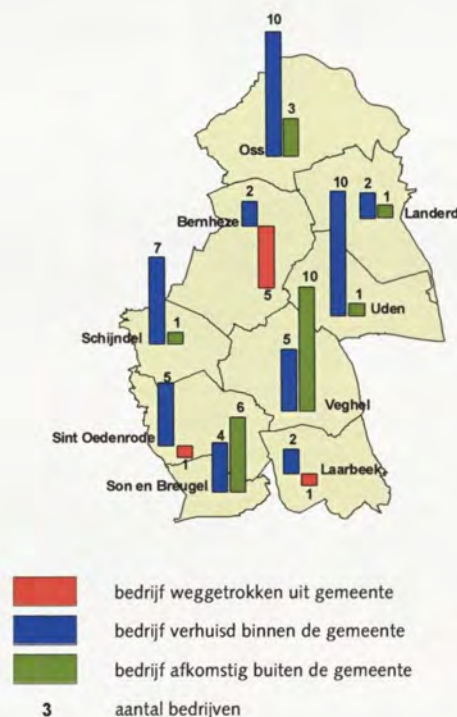
De A50 beïnvloedt niet alleen de bedrijven, maar ook de ontwikkeling van de regio Oost-Brabant. Het onderstaande figuur toont de verwachte effecten van de A50 voor de regio volgens de respondenten.



Een groot aandeel van de bedrijven verwacht dat de A50 positieve effecten zal hebben voor de regio. Ongeveer 10% van de bedrijven geeft aan dat Oost-Brabant naast positieve ook negatieve effecten zal ondervinden. Om te concretiseren hoeveel en welke effecten er worden verwacht in de regio Oost-Brabant is in de onderstaande tabel een effecten top-10 opgesteld.

Top 10: verwachte regionale effecten	Aantal respondenten	vervolg Top 10: verwachte regionale effecten	Aantal respondenten
1 Kostenvoordelen regionaal bedrijfsleven	171	6 Verbeterde bereikbaarheid voor concurrentie	7
2 Verbeterde concurrentiepositie	134	7 Wegtrekken van bedrijven	6
3 Aantrekken van bedrijven uit andere regio's	126	8 Toename van verkeer	3
4 Verbetering regionale imago	124	9 Toename criminaliteit	2
5 Groeiende belangstelling samenwerkingen	121	10 Negatieve milieueffecten	2

Op de 1ste plaats van positieve effecten worden regionale kostenvoordelen voor het bedrijfsleven verwacht. Op de 3^{de} plaats van verwachte positieve regionale effecten staat het aantrekken van bedrijven uit andere regio's. Om na te gaan of bedrijven zich daadwerkelijk in de corridor vestigen, is het locatiegedrag van bedrijven nader onderzocht.



Locatiegedrag

Aan de hand van de figuur hiernaast wordt duidelijk waar bedrijven naartoe zijn verhuisd in de periode 1993-2005. Vanaf 1993 is het tracé bekend. Uit de figuur blijkt dat vooral verhuizingen van bedrijven plaatsvinden binnen gemeentegrenzen. In de gemeenten Veghel en Son en Breugel is het aantal bedrijven toegenomen.

Onderzoek naar de redenen van de locatiekeuze wijst bij de verhuisde bedrijven uit dat de aanleg van de A50 niet als belangrijke factor werd gewaardeerd om te verhuizen. In eerste instantie bleken andere factoren zoals uitbreiding- en groei mogelijkheden belangrijker te zijn voor de locatiekeuze. Van de verhuisde bedrijven gaf één bedrijf expliciet aan dat de aanleg van de A50 de hoofdreden was om zich in de corridor Eindhoven-Veghel-Uden-Oss te vestigen. De aantrekkingskracht van de A50 op bedrijven buiten de regio is tot op heden niet groot gebleken.

Gemeentelijk beleid en de A50

De aantrekkingskracht van Oost-Brabant op bedrijven door de aanleg van de A50 zou kunnen worden versterkt door stimulerend beleid van gemeenten. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling van bedrijventerreinen, een gunstig vestigingsklimaat en onderwijs. Uit onderzoek blijkt dat de gemeente Veghel de aanleg van de A50 aangrijpt om meer bedrijven aan te trekken. Zo wordt de ontwikkeling van bedrijventerreinen versneld en vormt de A50 een integraal onderdeel bij de acquisitievoering. De gemeente Oss heeft ook een groot bedrijventerrein (de Vorstengrafdonk, 100 ha.) ontwikkeld, maar de ontwikkeling staat los van de aanleg van de A50. De gemeenten Uden, Sint Oedenrode en Son en Breugel hebben geen beleid ontwikkeld om meer bedrijven aan te trekken. De verbeterde bereikbaarheid wordt dus alleen door de gemeente Veghel aangegrepen om meer bedrijven aan te trekken. Alle betrokken gemeenten hebben de aanleg van de A50 wel aangegrepen om het onderliggende wegennet te verbeteren en aan te laten sluiten op de nieuwe snelweg.

Naast de verbeterde bereikbaarheid is de leefbaarheid in de gemeenten Son en Breugel, Mariaheide en Veghel sterk verbeterd, omdat het doorgaande verkeer niet meer door de bebouwde kommen van deze gemeenten wordt

geleid. De verkeersdrukke in de centra van deze gemeenten is dan ook sterk afgenomen. Door de herinrichting van de centra van de betreffende gemeenten zal de leefbaarheid voor de inwoners sterk verbeteren.

Conclusie

Conclusie is dat een groot deel van de in de regio gevestigde bedrijven positief worden beïnvloed door de aanleg van de A50. Door de verbeterde bereikbaarheid wordt geprofiteerd van een daling van transportkosten en kosten per product. De A50 heeft daarentegen in kleine mate investeringen losgemaakt bij bedrijven.

De verwachting is dat de regio positieve effecten zal ondervinden van de nieuwe snelweg. Zo zal het regionale bedrijfsleven profiteren van kostenvoordelen en zal de aantrekkingskracht van de regio toenemen. Nader onderzoek wijst echter uit dat de corridor Eindhoven-Veghel-Uden-Oss niet of nauwelijks bedrijven heeft aangetrokken als gevolg van de A50.

De aanleg van de A50 wordt door de gemeente Veghel als katalysator gebruikt om bedrijventerreinen te ontwikkelen in een poging om bedrijven aan te trekken. In de gemeenten Son en Breugel, Veghel en de kern Mariaheide is de leefbaarheid voor inwoners van de kernen sterk verbeterd.

Tot op heden behoren dus kostenvoordelen bij bedrijven tot de positieve effecten van de nieuwe snelweg A50. De invloed van de A50 op het investerings- en verhuisgedrag van bedrijven is tot op heden niet groot, maar zal mogelijk in de toekomst zichtbaar worden nu de A50 volledig is gerealiseerd.

Top 5 Positieve effecten bij bedrijven

- 1 Daling transportkosten
 - 2 Toename geografisch marktgebied
 - 3 Daling kosten per product
 - 4 Verbeterde concurrentiepositie
 - 5 Toename omzet
-