

Statenmededeling

Onderwerp

Evaluatie uitvoering Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

- het rapport van de evaluatie van de uitvoering van de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer, plus bijlagenrapport,
- en de wijze waarop ons college met de conclusies om wil gaan.

Vooraf

Een van de uitdagingen voor de Brabantse Omgevingsvisie is te leren van de ervaringen van nu, om richting te geven aan de praktijk van straks. Deze ervaringen worden opgehaald in onder meer de evaluaties van het Luchtvaartbeleid en de Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer. Deze evaluaties vormen input voor de Brabantse Omgevingsvisie die in 2018 het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan met onze keuzes en investeringen voor mobiliteit vervangt.

Aanleiding

De Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer (BSVG) ([BSVG 2008](#)) is een beleidsvisie inclusief Uitvoeringsagenda met als streefbeeld voor 2030: "Brabant versterkt zich als topregio voor duurzaam goederenvervoer". Het doel van de BSVG is de bereikbaarheid in, naar, van en tussen economische kerngebieden in de provincie Noord-Brabant te verbeteren, door maximaal in te spelen op (logistieke) wereldwijde ontwikkelingen en door rekening te houden met de randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid en milieu. Daarmee richt de BSVG zich enerzijds op de economische topsector logistiek en anderzijds op de leefbaarheid en duurzaamheid in Brabant. De BSVG is in 2008 door uw Staten vastgesteld. De visie Brabantse Vaarwegen uit 2004 is in de BSVG opgenomen als één van de projecten.

In het bestuursakkoord is opgenomen: "*We actualiseren de provinciale visie op de Brabantse vaarwegen, met aandacht voor integrale verbindingen met andere modaliteiten (weg, spoor- en buistransport)*". Om invulling te kunnen geven aan een dergelijke actualisatie, hebben wij in september 2016 opdracht gegeven aan Bureau MuConsult om een evaluatie te doen van de uitvoering van de BSVG. Omdat de visie Brabantse Vaarwegen integraal onderdeel is van de BSVG, wordt met deze evaluatie een bredere meer integrale basis voor het totale goederenvervoerbeleid gegeven dan de opgave uit het Bestuursakkoord.

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

Na de vaststelling in 2008 van de BSVG zijn vele projecten uit de Uitvoeringsagenda opgepakt, doorontwikkeld of hebben spin-off opgeleverd. Als basis voor de uitvoeringsagenda is in 2008 een budget van € 5 mln. beschikbaar gesteld. Daarmee is bijvoorbeeld €2,6 mln geïnvesteerd in de Quick Wins Binnenhavens zodat de mogelijkheden voor het vervoer over water vergroot zijn. In de afgelopen jaren zijn aanvullende budgetten beschikbaar gekomen voor met name grote infraprojecten, zoals de verbetering van de sluizen in de Zuid-Willemsvaart en ondertunneling van spoorwegovergangen. Deze zijn veelal als doorontwikkeling of als spin-off opgepakt.

In de evaluatie zijn de projecten in beeld gebracht die in de periode 2008 - 2015 zijn gestart. De evaluatie laat het totale pakket zien: welke projecten zijn opgepakt en in welke mate hebben ze bijgedragen aan de beoogde doelen. Het is geen diepgaande evaluatie van de afzonderlijke projecten uit de Uitvoeringsagenda van de BSVG en dus ook niet van de grote infrastructurele projecten die later zijn opgepakt. Op hoofdlijn wordt per actielijn de bijdrage van projecten aan de BSVG-doelen beschreven.

Bevoegdheid

Op basis van onze uitvoerende rol informeren wij uw Staten over de evaluatie van de uitvoering van de Strategische Visie Goederenvervoer. Uw Staten kunnen hiervan kennisnemen op basis van uw controlerende rol.

Kernboodschap

De BSVG is in 2008 opgesteld in nauwe samenwerking met partners: Rijks- en gemeentelijke overheden, marktpartijen en belangenorganisaties. Met de partners is de afgelopen jaren invulling en uitvoering gegeven aan de Uitvoeringsagenda. Een belangrijke partner in de uitvoering van het BSVG-beleid is het Multimodaal Coördinatie en Adviescentrum (MCA) Brabant. MCA is een uitvoeringsorganisatie die als opdracht (missie) heeft het bevorderen van een multimodaal duurzaam goederenvervoer van, naar, in en door Noord-Brabant. Andere betrokkenen bij de uitvoering van de BSVG zijn het Rijk, gemeenten, belangenorganisaties zoals TLN en EVO, ontwikkelbedrijven als BOM en REWIN en kennisinstellingen zoals de TU/e.

De Uitvoeringsagenda is bij de start in 2008 opgedeeld in 3 actielijnen met daarbinnen in totaal 33 projecten:

1. Maximale multimodaliteit en bedrijventerreinen bereikbaar, met name gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid (12 projecten);
2. Bewust, slim, schoon en veilig goederenvervoer, met name gericht op verbeteren van leefbaarheid/milieu en veiligheid (10 projecten);
3. Verankeren, delen en upgraden van kennis en innovatie, met name gericht op verkrijgen en verspreiden van kennis (11 projecten).

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

Uit het evaluatie-onderzoek komen naast leerpunten, een aantal algemene conclusies en meer specifieke punten per actielijn naar voren t.a.v. de uitvoering van de BSVG.

Leerpunten

- *Eerder starten met het uitvoeren van evaluatieonderzoek*

Tussen de vaststelling van de BSVG (2008) en de uitvoering van de evaluatie zit een relatief lange periode. Een aantal projecttrekkers geeft aan daardoor moeite te hebben zich projectspecifieke kenmerken te herinneren. Daarnaast zijn er personele wisselingen geweest onder de trekkers. Dit leidt er toe dat van verschillende projecten alleen een gefragmenteerd beeld verkregen is.

- *Uitvoering van projecten vraagt om nadere concretisering van de Uitvoeringsagenda*

Trekkers van de projecten geven aan dat voor hen de Uitvoeringsagenda BSVG onvoldoende concreet was. Daardoor zijn van verschillende projecten geen SMART afspraken vastgelegd, zoals over de uitwerking en monitoring van de effecten op het goederenvervoer, het doelbereik en de financiële middelen. Door de projectplannen nader te concretiseren, kan het draagvlak en het momentum voor de uitvoering van projecten worden vergroot. Het ontbreken van monitoringsinformatie in de projectplannen t.a.v. effecten en bijdragen aan beleidsdoelen leidt er toe dat voor de evaluatie alleen kwalitatieve uitspraken opgenomen zijn, omdat er nauwelijks "harde" gegevens beschikbaar waren over de effecten en de bijdragen aan de beleidsdoelen.

- *Samenhang projecten kan beter worden geborgd*

Een deel van de externe trekkers van de projecten (van buiten de provincie en MCA Brabant) geeft aan dat voor hen niet helder is dat hun project voortkomt uit de BSVG. Een aantal van hen kent de BSVG niet, een aantal andere kent de BSVG wel maar wist niet dat hun project onderdeel is van de BSVG of er uit voortkomt (spin-off). De termijn tussen vaststelling van de BSVG en deze evaluatie is daar mede debet aan (zie ook het bovenstaande leerpunt). Zij geven aan dat bij de start en gedurende de looptijd van het project geen contact met de provincie is geweest over de samenhang van het project met de BSVG. De uitvoering van de projecten kan beter geborgd worden, door de samenhang ook buiten de provincie uit te dragen.

Algemene conclusies

- *Visie creëert bewustwording en draagvlak bij partijen*

De BSVG heeft bij regionale partners de bewustwording vergroot van de verwachte groei van het goederenvervoer en de knelpunten die dat met zich mee brengt op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid/milieu en veiligheid. De BSVG is opgesteld in nauwe samenwerking met de regionale partners. Dat heeft draagvlak gecreëerd voor de aanpak van knelpunten.

- *BSVG levert spin-off effecten*

In de oorspronkelijke Uitvoeringsagenda van de BSVG waren in totaal 33 projecten benoemd, tweederde deel daarvan is met succes afgerond. Een deel van de BSVG-projecten is (al snel) na de vaststelling van de BSVG (november 2008) gerealiseerd. Daarmee stopte de ontwikkeling niet: enkele van de afgeronde projecten vorm(d)en inspiratie voor vervolgprojecten, spin-offs, in lijn met de doelstelling en ambitie van de BSVG. De bij de afgeronde projecten opgedane leerervaringen zijn gebruikt om de spin-offs succesvol te laten zijn.

- *Provincie betrokken als intermediair, coördinator, aanjager en cofinancier*

De provincie trad bij de uitvoering van de BSVG op als aanjager van de projecten door het initiatief te nemen en als intermediair door partijen bij elkaar te brengen. Omdat de provincie als onafhankelijke partij kon optreden, kon het andere partijen met elkaar verbinden. De provincie heeft met de BSVG een lijn van denken uitgezet, die richtinggevend is voor ontwikkelingen t.a.v. goederenvervoer in de regio. Deze coördinerende, aanjagende en intermediaire rollen wordt door de trekkers van de projecten gewaardeerd. Specifiek voor de innovatieve projecten (actielijn 3, m.n. ontwikkeling van tools voor optimalisatie van distributie) heeft de provincie als cofinancier gezorgd voor ruggensteun. Daarmee verminderde de financiële risico's bij de betrokken (markt)partijen. Deze rol heeft geleid tot een versnelling in de uitvoering van de projecten en tot een grotere kans op succesvolle innovatie.

Conclusies per actielijn

- *Actielijn 1: projecten waarbij de provincie naast aanjager/intermediair (vanuit BSVG-budget) ook cofinancier is geweest (vanuit andere budgetten) hebben naar inschatting het meeste bijgedragen aan de bereikbaarheid.*

Het betreft bijvoorbeeld projecten die zich richten op het stimuleren van goederenvervoer over water (o.a. quick wins binnenhavens, verbeteringen aan de sluizen 4, 5 en 6 in de Zuid-Willemsvaart) en het verbeteren van de doorstroming op spoorwegovergangen door ongelijkvloerse kruisingen.

- *De projecten in actielijn 2 (gericht op leefbaarheid/milieu en veiligheid) zijn sterk verschillend en minder goed vergelijkbaar, waarbij de provincie vooral de samenwerking heeft gefaciliteerd. Het zicht op m.n. de budgetten en effecten van de projecten in actielijn 2 is minder scherp, vergeleken met actielijn 1.*

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

Projecten m.b.t. leefbaarheid/milieu die relatief goed scoren zijn: Brabant Schoner (verlagen van carbon footprint leidt tot kostenreductie voor vervoerder) en stedelijke distributie (maatwerk per gemeente, o.a. stillere vrachtwagens). Projecten m.b.t. veiligheid zijn gericht op vrachtwagenparkeren (beveiligd parkeerterrein Kempisch Bedrijven Park en (nog niet voltooid) het truckerscentrum Tilburg) dragen bij aan het verbeteren van de veiligheid.

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

- *De projecten in actielijn 3, gericht op kennisontwikkeling, hebben een meer indirecte bijdrage geleverd aan het verbeteren van de bereikbaarheid. De provincie heeft hierbij vooral een rol gehad als aanjager en cofinancier.*

Het betreft bijvoorbeeld projecten gericht op het ontwikkelen van tools om lading en vrachtritten van verschillende partijen op elkaar af te stemmen (project Bundelen logistieke innovatie). Daarmee konden vrachtritten (in de spits) worden bespaard. Het instellen van een leerstoel goederenvervoer aan de Technische Universiteit Eindhoven heeft geleid tot een promotieonderzoek wat input heeft gegeven voor het regionale ruimtelijke beleid met betrekking tot de logistieke bedrijventerreinen. Ook zijn de transporttijden van internationaal goederenvervoer verbeterd door het delen van kennis over een efficiënte afhandeling van douaneformaliteiten.

Vervolg

De evaluatie geeft ons een goed beeld over hoe de BSVG en de uitvoeringsagenda hebben gewerkt. De resultaten van de evaluatie willen wij als volgt borgen:

- *Monitoring versterken en samenhang borgen via de reguliere jaarstukken*

De meeste projecten uit de Uitvoeringsagenda van de BSVG zijn (vrijwel) afgerond of gestopt. De door de provincie beschikbaar gestelde middelen (€ 5 mln.) voor de Uitvoeringsagenda zijn in de periode 2008-2015 volledig besteed. Daarnaast zijn door de provincie cofinancieringsmiddelen beschikbaar gesteld voor grote infrastructuurprojecten die in lijn met de BSVG de afgelopen jaren door diverse partners zijn uitgevoerd.

Met de uitvoering van de vele projecten zijn de omstandigheden gecreëerd waardoor een modal shift, meer vervoer over water en spoor, mogelijk wordt. Monitoring daarop zullen wij de komende periode samen met partners als MCA Brabant verder gaan opzetten.

Vooralsnog blijven we ook in 2016 en 2017 de belangen ten aanzien van het goederenvervoer in Brabant in lijn met de BSVG-doelen behartigen. Daarbij richten we ons zowel op de economische aspecten van het goederenvervoer als anderzijds op de leefbaarheid en veiligheid. Zo worden in het kader van de Ontwikkelagenda Spoor, HOV en Knooppunten projecten opgepakt gericht op het spoorgoederenvervoer. Eén daarvan is bijvoorbeeld een nader onderzoek naar de verbetering van de spoorontsluiting van Moerdijk. Met het Rijk werken we verder aan MIRT-onderzoeken naar de goederencorridors die door Brabant gaan. Daarbinnen komen ook de kansen voor buisleidingen als belangrijke

economische en maatschappelijke transport modaliteit aan de orde. In 2017 worden de eerste maatregelen in het kader van de Robuuste Brabantroute gerealiseerd. Vanuit de reserves Verkeer en Vervoer is voor 2016 en voor 2017 een budget beschikbaar gesteld van €1,3 mln. Via de jaarrapportages uit de P&C-cyclus wordt uw staten geïnformeerd over de verschillende projecten die in dit kader worden opgepakt, de bestedingen en behaalde resultaten. Gelet op de leerpunten uit deze evaluatie zullen wij bij de verschillende projecten nadrukkelijker afspraken maken over de monitoring en de te behalen effecten.

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

- *Eventuele beleidsaanpassingen borgen via de nieuwe omgevingsvisie*
Aansluitend en voortbordurend op deze evaluatie starten wij de dialoog met partners en bedrijfsleven over de toekomst van het goederenvervoer in Brabant. De rol die wij als provincie in die toekomst ten aanzien van het goederenvervoer moeten en kunnen vervullen komt daar zeker bij aan de orde. Evenals de uitkomsten van nog lopende studies zoals naar de goederencorridors zuidoost (Rotterdam – Brabant – Duitsland) en zuid (Rotterdam – Antwerpen). Deze dialoog maakt deel uit van het proces onder de noemer van de “Toekomst Mobiliteit”. Daarmee kan mogelijk één overkoepelend, integraal mobiliteitsprogramma ontstaan, waarmee heldere keuzes en afwegingen gemaakt kunnen worden. Wij koppelen dat dan ook aan en laten het input zijn voor de Brabantse Omgevingsvisie.

Europese en internationale zaken

Niet van toepassing

Communicatie

We zullen het evaluatierapport toezenden aan de direct bij de uitvoering van de BSVG betrokken partners.

Bijlagen

- Eindrapport “Evaluatie van uitvoering van Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer, inclusief bijbehorend Bijlagenrapport

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

ir. A.M. Burger

Opdrachtgever voor evaluatie-onderzoek: mevrouw P. Nieuwenhuis - Bruins,
(073) 681 28 60, pnieuwenhuis@brabant.nl, cluster Bedrijfsvoering van eenheid
Directeur Bedrijfsvoering / CIO.

Datum

6 december 2016

Documentnummer

GS : 4109560

PS : 4122474

Opdrachtgever voor vervolgtraject, uitvoering goederenvervoer: de heer B. van
den Hout, 06 - 52794507, Bvdhout@brabant.nl, cluster Mobiliteit en Infra.

Opdrachtnemer: de heer G.T.M. Steenhof, (073) 680 85 27,
gstenhof@brabant.nl, afdeling Strategie van cluster Mobiliteit en Infra.