

## Stelling: zonder transport geen papierindustrie

Vooropgesteld: het vervoer van goederen is een afgeleide activiteit van productie, handel en consumptie. De vele vrachtauto's die dagelijks over de N786 rijden, leveren dus een belangrijke bijdrage aan de economische ontwikkeling in het gebied tussen Apeldoorn en Dieren. Immers: zonder transport staat alles stil!

## Onverklaarbare afname vrachtverkeer tussen Eerbeek en Dieren

Om een beeld te krijgen van hoeveel vrachtauto's dagelijks van de N786 gebruik maken, kan de website van de provincie Gelderland worden geraadpleegd. Wat daarbij opvalt is dat tussen Eerbeek en Dieren een sterke daling te zien is van de intensiteiten van het vrachtverkeer, over een jaar gemiddeld per werkdagemaal. De intensiteiten tussen Loenen en de A50 blijven nagenoeg gelijk. Op dit traject reden in 2009 gemiddeld 1.320 vrachtauto's en in 2011 zijn dat er 1.380.

Tussen Eerbeek en Dieren reden echter in 2009 en 2010 respectievelijk 1.608 en 1.660 vrachtauto's. In 2011 is dat aantal plotseling gehalveerd naar 810! De intensiteiten op de wegen in de directe omgeving bleven ongeveer gelijk, dus het vrachtverkeer heeft geen andere route gekozen. Ook zijn geen fabrieken gesloten of hebben zich andere ingrijpende ontwikkelingen voorgedaan in het gebied waardoor het vrachtverkeer zo sterk heeft kunnen dalen. Hamvraag is dus: waar is al dat vrachtverkeer gebleven? En wat zijn daarvan de gevolgen bij het bepalen van de verkeerskundige en economische baten van oplossingsrichtingen voor de N786?

## Veel goederen geladen of gelost op de Veluwe

Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek blijkt dat op de Veluwe veel goederen worden geladen en gelost. De regio staat zelfs in de top 10 van regio's in Nederland waar qua gewicht het meeste wordt geladen en gelost, na de Randstad en Noord-Brabant. Dit toont eens te meer de aanwezigheid van veel economische activiteit in dit gebied en het vervoer van goederen dat daarmee samenhangt aan. Zie ook onderstaande tabel.

## Geladen en geloste gewicht Nederlands goederenvervoer over de weg per Nuts-3 gebied (2009)

(x 1.000 ton)

Nuts-3 gebied	Geladen	Gelost	Geladen en gelost	aandeel
Groot-Rijnmond	65.487	60.030	125.517	10,4%
Utrecht	32.389	33.512	65.901	5,5%
Groot-Amsterdam	31.446	31.347	62.793	5,2%
West-Noord-Brabant	30.103	28.095	58.198	4,8%
Noordoost-Noord-Brabant	28.121	24.274	52.395	4,4%
Zuidoost-Noord-Brabant	24.174	24.924	49.098	4,1%
Noord-Limburg	22.380	21.776	44.156	3,7%
Veluwe	20.941	21.484	42.425	3,5%
Zuid-Limburg	18.621	17.528	36.150	3,0%
Arnhem/Nijmegen	17.339	16.790	34.129	2,8%
Twente	17.765	16.139	33.905	2,8%
Noord-Overijssel	16.975	14.399	31.374	2,6%
Overig Groningen	11.884	17.961	29.845	2,5%
Midden-Noord-Brabant	14.565	15.094	29.659	2,5%
Achterhoek	14.418	15.030	29.448	2,4%
Zuidoost-Zuid-Holland	13.977	12.847	26.824	2,2%
Zuidwest-Gelderland	12.512	12.167	24.679	2,1%

Cijfers berusten op een eigen analyse en bewerking vanuit resultaten van de CBS enquête vervoer over de weg.

Bron: CBS, bewerking TLN

## Niet altijd de kortste weg van A naar B

Vaak wordt gedacht dat het vrachtverkeer altijd de kortste weg rijdt van A naar B. Dat is feitelijk onjuist. Voor het vrachtverkeer is een veilige en robuuste verbinding veel belangrijker

dan een paar extra kilometer. Waar dus consequent door de provincie wordt gesteld dat de kanaalvariant zorgt voor extra reistijd met alle negatieve gevolgen voor de transportsector van dien, valt die extra reistijd weg tegen het feit dat niet meer door de kernen van Laag Soeren en Loenen hoeft te worden gereden.

Natuurlijk produceert een vrachtauto meer geluid en stoot het meer schadelijke stoffen dan de gemiddelde personenauto uit. Een vrachtauto veroorzaakt dus meer hinder voor de omgeving wanneer ze gedwongen wordt om dwars door een woonkern te rijden. De vele duizenden personenauto's die dat ook dagelijks doen, zijn anoniem. Een vrachtauto is dat niet. Wanneer wordt gekozen voor een oplossingsvariant waarbij het vrachtverkeer door Loenen en Laag Soeren blijft rijden en dat verkeer neemt ook nog eens toe, dan kan dat een terugslag hebben op eventuele uitbreiding van bijvoorbeeld een transportbedrijf of de industrie. Daarmee wordt de vrachtauto de boeman en neemt het imago van de sector af. Iets waar Transport en Logistiek Nederland (TLN) de afgelopen jaren juist hard aan heeft gewerkt middels een imagocampagne.

### **Zorg voor een veilig Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer**

De N786 is onderdeel van het zogenaamde Kwaliteitsnet Goederenvervoer (KG) Oost-Nederland dat in 2008 onder meer door de provincie Gelderland werd opgesteld. Een KG brengt de grotere economische centra en de weg-, spoor- en waterverbindingen daartussen in kaart en benoemt eventuele knelpunten op die verbindingen. Destijds is geconcludeerd dat zich op de N786 knelpunten voordoen ten aanzien van de aspecten leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het KG Oost-Nederland is overigens op landsdelig niveau opgesteld en derhalve zeer grofmazig. Het is de bedoeling dat op provinciaal niveau het KG Oost-Nederland verder wordt uitgewerkt. De provincie Gelderland zal dit oppakken in het kader van het programma 'Logistiek als Gelderse motor'. Een weg door woonkernen is per definitie geen weg die onderdeel uit zou mogen maken van een KG. In een KG wordt zwaar en langzaam verkeer namelijk gescheiden en de kans op conflicten tussen deze twee typen verkeersdeelnemers is dus geminimaliseerd.

### **Inzet Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's)?**

In Nederland rijden steeds meer LZV's rond. Een LZV is een samenstelling van meerdere reguliere voertuigdelen en mag in Nederland maximaal 60 ton wegen en 25,25 meter lang zijn. Na voorzichtige proeven de afgelopen jaren, waarbij onder meer de effecten op infrastructuur en verkeersveiligheid nauwkeurig zijn gevolgd, wordt het voertuig nu op grote schaal ingezet. De verwachting is dat in 2012 de duizendste combinatie op de weg wordt gezet. De inzet van LZV's biedt grote voordelen voor bedrijfsvoering, milieu en verkeer. Met een LZV kan tot 40 procent meer volume worden meegenomen dan met een reguliere vrachtautocombinatie. Doordat een LZV meer assen heeft, is de belasting van de infrastructuur ondanks het hogere totaalgewicht lager dan regulier vrachtverkeer.

LZV's mogen niet overal in Nederland rijden. Voor trajecten die over het onderliggend wegennet lopen moet bij de RDW een ontheffing worden aangevraagd. Deze aanvraag wordt vervolgens uitgezet bij de betreffende wegbeheerders. Om wegbeheerders te helpen bij de keuze LZV's al dan niet toe te staan, is een richtlijn opgesteld door het CROW. Het ligt voor de hand dat een route die door een kern als Loenen loopt, niet snel zal worden vrijgegeven. Het is uitermate zuur dat transportondernemers op deze wijze worden beperkt in de inzet van LZV's. Ook dit pleit voor de aanleg van de kanaalvariant waarover LZV's veilig kunnen worden afgewikkeld.

### **Verkeersveiligheid ook voor vrachtverkeer aandachtspunt**

In het KG Oost-Nederland werd al geconcludeerd dat zich op de N786 verkeersveiligheidsproblemen voordoen. De kans op conflicten tussen vrachtverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers dient zo klein mogelijk te zijn. TLN werkt hier zelf aan door samen met Veilig Verkeer Nederland in het kader van het project 'Veilig op Weg' langs basisscholen te gaan om leerlingen van groep 7 en 8 uitleg te geven over de dode hoek van een vrachtauto. Natuurlijk is het verkleinen van de kans op

mogelijke conflicten tussen fietsers en vrachtverkeer nog beter. Het is dan ook onbegrijpelijk dat een drukbereden weg als de N786 nog steeds door twee kernen heen loopt met alle kansen op ongevallen van dien. Een ander belangrijk aspect wat de verkeersveiligheid betreft is het gebruik van de hoofdrijbanen door landbouwverkeer. Dit dient zo veel als mogelijk voorkomen te worden door parallelverbindingen te creëren voor landbouwverkeer.

**De transportsector is er dus veel aan gelegen dat een robuuste en veilige verbinding wordt gecreëerd van en naar de rijksweg A50. De kanaalvariant is daarvoor dé oplossing.**