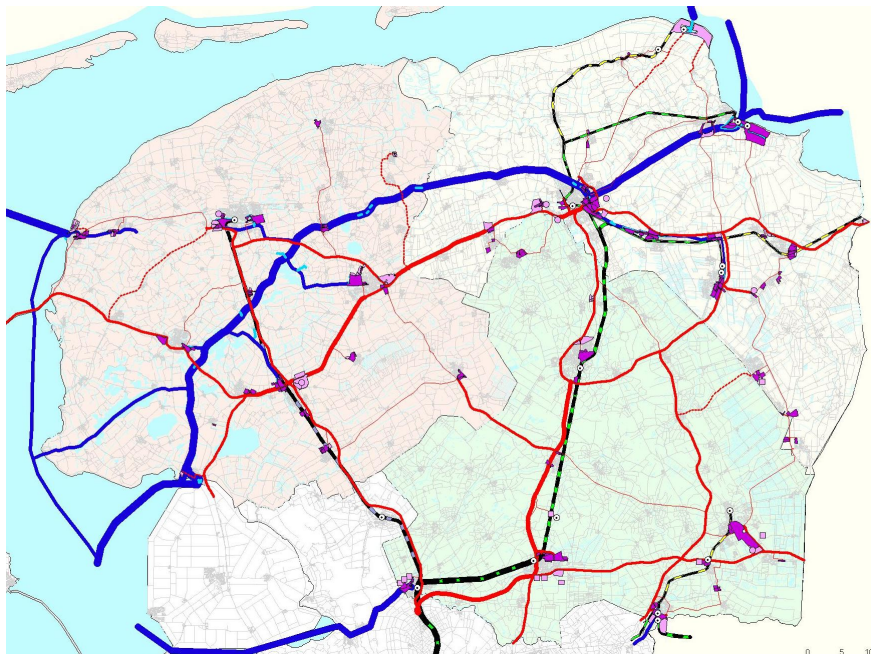


Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland

mei 2006



Inhoudsopgave

.....

1. INLEIDING	3
2. KWALITEITSNETWERKEN	3
2.1 NETWERKEN	3
2.2 WEG	3
2.2.1 <i>Netwerk</i>	3
2.2.2 <i>Eisen/knelpunten</i>	4
2.3. SPOOR	6
2.3.1 <i>Netwerk</i>	6
2.3.2 <i>Eisen/knelpunten</i>	6
2.4 WATER	7
2.4.1 <i>Netwerk</i>	7
2.4.2 <i>Eisen/knelpunten</i>	7
2.5 OVERIGE KNELPUNTEN ERVAREN DOOR DE DIVERSE PARTIJEN.....	7
3. VERVOLGAANPAK	8
4. REEDS GEPLANDE INFRASTRUCTURELE WERKEN OP HET KWALITEITSNETWERK ..	9
BIJLAGEN	11
BIJLAGE 1 ‘SAMENSTELLING VAN DE BEGELEIDINGSGROEP KWALITEITSNETWERK GOEDERENVERVOER NOORD-NEDERLAND’	12
BIJLAGE 2 ‘BEDRIJVENTERREINEN EN VRACHTVERKEERPRODUCTIE PER ETMAAL’	13
BIJLAGE 3 ‘ONGESCHIKTE WEGEN VOOR VRACHTVERKEER’	16
BIJLAGE 4 ‘KAART KWALITEITSNETWERK HUIDIGE SITUATIE 2002’	17
BIJLAGE 5 ‘KAART KWALITEITSNETWERK TOEKOMSTIGE SITUATIE 2020’	18
BIJLAGE 6 ‘INRICHTINGSEISEN KRUISPUNTEN’	19
BIJLAGE 7 ‘SPOORVERBINDINGEN EN INTENSITEITEN’	20
BIJLAGE 8 ‘VAARWEGEN EN JAARINTENSITEITEN 2001’	22

1. Inleiding

In het rijksbeleid voor het goederenvervoer is de ambitie verwoord om te komen tot een goede betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, passend in een gezonde, veilige leefomgeving. In de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland is als doel geformuleerd: "Het regionaal goederenvervoerbeleid voor Noord-Nederland dient op een duurzame en veilige wijze de bereikbaarheid van en binnen het Noorden voor het goederenvervoer te vergroten en op deze wijze een verdere economische ontwikkeling van het Noorden te faciliteren."

Het gaat dus om de bereikbaarheid van de belangrijke economische centra in het Noorden. Deze moet betrouwbaar zijn, met zo weinig mogelijk oponthoud, niet alleen voor personenvervoer maar juist ook voor goederenvervoer.

Eén van de instrumenten die hieraan bijdraagt, is het Kwaliteitsnetwerk Noord-Nederland. Dit netwerk bevat de belangrijkste verbindingen naar bedrijventerreinen in Noord-Nederland. Op deze verbindingen dient de kwaliteit dan ook optimaal te zijn.

In de volgende paragrafen worden de netwerken van weg, spoor en water beschreven waarbij eerst wordt omschreven hoe tot we tot de netwerken zijn gekomen, vervolgens de kwaliteitseisen, dus waar ze aan moeten voldoen. Daaruit volgen de knelpunten en tenslotte de vervolgacties, die aan moeten geven hoe de doorvertaling van de uitkomsten haar beslag zal krijgen.

Deze pilot is een gezamenlijk product van de provincies Fryslân (trekker), Groningen en Drenthe, de Ministeries van V & W, EZ en VROM, de Kamer van Koophandel Groningen, EVO, TLN, VNO-NCW, 3VO, Schuttevaer, Prorail, Milieufederaties Drenthe en Groningen. Voor de personele samenstelling van de Begeleidingsgroep, zie bijlage 1.

2. Kwaliteitsnetwerken

2.1 Netwerken

In bijlage 4 zijn de netwerken weergegeven. In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens ingegaan op het netwerk weg, spoor en water.

2.2 Weg

2.2.1 Netwerk

De belangrijkste bedrijventerreinen in het Noorden, als het gaat om het vrachtverkeer en toegevoegde waarde die zij genereren, zijn geselecteerd. Vervolgens is gekeken wat qua infrastructuur voor die bedrijventerreinen de meest voor de hand liggende aansluiting is op het Hoofdwegennet. Dit gehele netwerk van aansluitingen en hoofdwegen wordt vervolgens beschouwd als het kwaliteitsnetwerk 'weg'.

Bepaling bedrijventerreinen

De bedrijventerreinen met het aan- en afrijden (de vrachtverkeersproductie) van meer dan 1.000 vrachtauto's per etmaal zijn geselecteerd. Dit heeft geleid tot een selectie van

ongeveer 40 terreinen. De vrachtverkeerproductie van deze terreinen omvat 74% van de totale vrachtverkeerproductie in Noord-Nederland

Daarnaast zijn de bedrijventerreinen meegenomen die nog in ontwikkeling, dan wel nieuw aan te leggen zijn, en die in 2020 een vrachtverkeerproductie zullen hebben van meer dan 1.000 vrachtautobewegingen per etmaal. Vervolgens is ook nog onderzocht of er nog extra bedrijventerreinen en winkelcentra bij de selectie moesten worden gevoegd op basis van 'economische toegevoegde waarde. Tevens is gekeken naar seizoensgebonden transportbewegingen in relatie tot centra die veel agrarische vervoerstromen ontvangen. Dat heeft echter niet geleid tot nieuwe terreinen.

Bijlage 2 geeft het overzicht van (de clustering van) bedrijventerreinen met de vrachtverkeerproductie.

Netwerk

In principe zijn de wegen met de hoogste intensiteit die van de bedrijventerreinen naar het hoofdwegennet leiden, opgenomen. Nagegaan is of er zich wegen in dit netwerk bevinden waarover in verhouding veel vrachtverkeer plaatsvindt, maar waar dit niet wenselijk is vanuit verkeersveiligheid of geluidhinder. De gegevens zijn niet voor alle wegen bekend. De wegen waarvan dit wel bekend is, zijn aangegeven in bijlage 3. In de toekomstige situatie zijn hiervoor andere wegen opgenomen als er een alternatief voor handen was. In bijlage 4 is de huidige situatie (2002) weergegeven en in bijlage 5 de toekomstige situatie (2020).

Infrastructurele maatregelen die al voorzien zijn, maar nog wel uitgevoerd moeten worden, zijn tevens in de kaart met de toekomstige situatie opgenomen.

De routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen zitten in het netwerk. De drie provincies zijn in het kader van het Programma Externe Veiligheid opnieuw aan het kijken naar de routes. Als hier routes uitkomen die nu niet in het Kwaliteitsnetwerk zijn opgenomen, zullen deze toegevoegd worden.

2.2.2 Kwaliteitseisen/knelpunten

Verliestijd

Verliestijd van vrachtauto's betekent economische schade. De verliestijd op het wegennet dient daarom zo klein mogelijk te zijn. In bijlage 6 is te zien hoe groot de verliestijd van alle vrachtauto's (> 5,60 meter) in de ochtendspits (tussen 7 en 9 uur, dus in de drukste periode,) is op kruispunten. In onderstaande tabel staan deze in rangorde, het kruispunt met de meeste verliestijd staat eerst en het knelpunt met de minste verliestijd als laatste. Het aanpakken van het knelpunt met de grootste verliestijd heeft de meeste prioriteit.

Tabel Knelpunten en Verliestijd (> 50 uren)

Verlies in uren	Naam route (kruispunten samengevoegd)
1320	Groningen: Julianaplein (ringweg Zuid/A7)
755	Nijega-Quatrebras: N356
551	Joure: Verkeersplein Joure
454	Groningen: Europaplein (ringweg Zuid/A7)
432	Leeuwarden: N31 (Overijsselseweg – H. Algraweg)
293	Meppel: Kruising N851 - Reggersweg
271	Groningen: Oostelijke ringweg
190	Emmen: N391
175	Assen Noord: Peelo

Verlies in uren	Naam route (kruispunten samengevoegd)
163	Hoogezand: kruising N386 – Rijksweg West
120	Groningen: A7 afslag 39 Westerbroek - kruising Winschoterweg
101	Sneek: Stadsrondweg zuidoost - kruising A7
87	Hoogezand: A7 afslag 41 Hoogezand - kruising Rijksweg West
80	Hoogeveen (Noord): Middenveldweg - Toldijk
62	Groningen: kruising N360 (Rijksweg) - Borgweg/Bakboordswal
60	Groningen: Westelijke ringweg (N46) - kruising Friese Straatweg
57	Drachten: kruising Noorderhogeweg -Nijtap ¹
55	Meppel: aansluiting A32 - N851
54	Leeuwarden: Rondweg Oost (kruising Aldlansdyk - Anne Vondelingweg)
52	Drachten: kruising Zuiderhogeweg - Overstesingel/Eikesingel ²
51	Emmen: Kruispunt Holsloot (A37/N37)

De uitkomsten in deze tabel zijn gebaseerd op modelberekeningen, die zijn gemaakt in het kader van het SNN-project 'Netwerkoptimalisatie'. Een modelmatige studie maakt het mogelijk de knelpunten te identificeren en kwantitatief te rangschikken. In dit model is gekozen voor de methodiek van eerst kijken naar IC-verhoudingen³ op trajecten en daarna naar de specifieke kruisingen in die trajecten. Dit maakt het mogelijk de knelpunten in kaart te brengen, maar leidt er wel toe dat enkele problematische trajecten en afwikkelingspunten voor het goederenvervoer niet naar voren kunnen komen, terwijl deze nu al voor problemen zorgen voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Dit betreft de volgende knelpunten:

- Assen-Zuid: knooppunt A28/N33
- Nw. Amsterdam: Ontsluiting bedrijventerrein Vierslagen
- A28: De Punt – Groningen
- alle beweegbare bruggen in het kwaliteitsnet

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud op wegen die onderdeel uitmaken van het Kwaliteitsnetwerk zouden prioriteit moeten hebben boven wegen die hier geen onderdeel van uitmaken.

Externe veiligheid

De normen van groepsrisico en individueel risico worden gehanteerd. Daarnaast moet er voldoende ruimte rondom het kwaliteitsnet vrijgehouden worden om het vervoer van gevaarlijke stoffen ook in de toekomst te kunnen laten plaatsvinden. Op dit moment zijn er geen knelpunten.

Veiligheid/Milieuknelpunten

Vrachtverkeer is betrokken bij verkeersongevallen en veroorzaakt milieuhinder, maar is niet de enige veroorzaker. De problematiek dient dan ook vanuit het totale verkeer- en vervoersperspectief aangepakt te worden en daarom wordt in het kwaliteitsnetwerk niet apart ingegaan op deze knelpunten. Voor een overzicht van deze knelpunten, zie bijlage 7. Het geformuleerde kwaliteitsnetwerk kan er wel toe leiden dat veiligheids- en milieuknelpunten in het overige netwerk kunnen verminderen, doordat vrachtwagens in de toekomst zoveel mogelijk van het kwaliteitsnetwerk goederenvervoer gebruik zullen gaan maken.

¹ Op deze kruising komen rotondes

² Dit kruispunt is ondertussen aangepast

³ verhouding tussen de hoeveelheid verkeer op een weg (Intensiteit) en de hoeveelheid verkeer een weg kan verwerken (Capaciteit)

Inrichting kruispunten

De inrichting van kruispunten op het kwaliteitsnetwerk dient afgestemd te zijn op de vrachtauto. Voor de inrichtingseisen wordt verwezen naar de CROW-richtlijnen.

2.3. Spoor

2.3.1 Netwerk

Het hier weergegeven spoornetwerk behoort niet tot het vast te stellen kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, maar zal input zijn bij de ontwikkeling van een totale spoorvisie Noord-Nederland. Bij de vaststelling van deze visie kan een Kwaliteitsnetwerk spoor definitief vastgesteld.

Het hier weergegeven spoornetwerk bevat de verbindingen waarover substantieel goederenvervoer plaats vindt (> 1.000 treinen per jaar). Hier zijn de overslagpunten niet als uitgangspunt genomen, maar de verbindingen. De reden hiervoor is dat niet van alle overslagpunten bekend is hoeveel ton er overgeslagen wordt.

Bepaling verbindingen

De verbindingen met meer dan 1.000 treinen per jaar zijn opgenomen. De spoorwegen met meer dan 1.000 treinen in 2002 omvatten het grootste deel van het totale spoorvervoer in Noord-Nederland, namelijk 84%.

Daarnaast zijn nog de volgende verbindingen toegevoegd, omdat in de regio de verwachting is dat het vervoer over deze lijnen nog sterk zal gaan groeien:

- Sauwerd-Delfzijl
- Mariëberg-Coevorden
- Leeuwarden-Meppel

Zie ook bijlagen 4 en 5.

2.3.2 Kwaliteitseisen/knelpunten

Bereikbaarheid

De volgende criteria worden gehanteerd:

- 1 keer per uur per richting kan een goederenvervoertrein over het traject rijden,
- De maximale treinlengte (700 m) moet mogelijk zijn,
- Maximaal één niet-commerciële stop op het traject Randstad-Noorden (Groningen en Leeuwarden) en Oosten en maximaal twee stops op de overige trajecten,
- De aslast mag niet minder worden dan de huidige,
- Een overslagpunt mag niet verdwijnen.

De knelpunten die dan zouden gaan ontstaan, zijn:

- Er is niet 1 keer per uur per richting een trein mogelijk op de trajecten:
 - Groningen - Eemshaven en Delfzijl
 - Almelo – Mariëberg
- De maximale treinlengte is niet mogelijk op de trajecten:
 - Groningen – Eemshaven en Delfzijl
 - Zwolle – Coevorden (bij Ommen)

De hier aangegeven knelpunten betreffen te korte opstelstroken (< 700 m.) bij deze enkelsporige trajecten.

Externe veiligheid

De normen van groepsrisico en individueel risico worden gehanteerd. Daarnaast moet er voldoende ruimte op het spoor vrijgehouden worden om het vervoer van gevaarlijke stoffen te kunnen laten plaatsvinden. Op dit moment zijn er geen knelpunten.

Milieu

Op dit moment wordt voldaan aan de normen uit de milieuvergunningen. In de toekomst kan het zijn dat Onnen niet meer voldoet. Ten aanzien van *Geluid* zijn er op de hoofdassen geen problemen. Wel wordt door Prorail aangegeven dat op de overige baanvakken geluidsnormproblemen zijn. De exacte omvang en locatie van die problemen zijn nu nog niet bekend.

2.4 Water

2.4.1 Netwerk

Het netwerk bevat de verbindingen waarover substantieel goederenvervoer plaats vindt (> 1.000 schepen per jaar). Hier zijn de bedrijventerreinen niet als uitgangspunt genomen, maar de verbindingen. De reden hiervoor is dat een vaarweg meerdere bedrijventerreinen ontsluit.

Bepaling verbindingen

De verbindingen met meer dan 1.000 schepen per jaar zijn opgenomen. De vaarwegen met meer dan 1.000 schepen in 2001 omvatten het grootste deel van het totale vervoer over water in Noord-Nederland, namelijk 93%. In bijlage 4 is het overzicht van vaarwegen met de huidige (2002) jaarintensiteiten opgenomen. In bijlage 5 wordt het toekomstig netwerk (2020) weergegeven.

2.4.2. Kwaliteitsisen/knelpunten

Wacht- en overligtijd sluizen

De wacht- en overligtijd bij sluizen mag niet meer zijn dan 30 minuten (richtlijnen CVB). Dit is bij de sluis te Lemmer wel het geval, waardoor dit een knelpunt is.

Externe veiligheid

De normen van groepsrisico en individueel risico worden gehanteerd. Daarnaast moet er voldoende ruimte rondom het kwaliteitsnet vrijgehouden worden om het vervoer van gevaarlijke stoffen ook in de toekomst te kunnen laten plaatsvinden. Op dit moment zijn er geen knelpunten.

De overige beroepsvaarwegen die niet in het kwaliteitsnetwerk zijn opgenomen, dienen hun kwaliteit te behouden. Zij vervullen een specifieke regionale functie en dat zal ook in de toekomst zo blijven. Dus down-grading is dehalve niet gewenst.

2.5 Overige knelpunten, ervaren door de diverse partijen.

Naast kaartbeelden van het kwaliteitsnetwerk 2002, het toekomstig kwaliteitsnetwerk 2020 en de overzichten met daaruit voortvloeiende knelpunten bleek tijdens het proces om te komen tot een kwaliteitsnet, dat er door diverse partijen knelpunten werden ervaren. Die kwamen niet naar voren als gevolg van de gekozen methodiek, maar worden door sommige partijen wel als belangrijk beschouwd. We hebben er voor gekozen die wel te vermelden, zonder daar verder een status als knelpunt in het kader van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer aan te verbinden.

SPOOR:

- verdubbeling Leeuwarden-Groningen
- verlegging rangeerterrein Coevorden

WATER:

- zeesluis Delfzijl
- Winschoterdiep (traject vanaf Zuidbroek)
- Aduarderdiep
- Hoendiep
- Hoogeveense vaart
- vaarweg naar Drachten
- Van Harinxmakanaal (Tjerk Hiddessluizen-Oostpoort)

Daarnaast moet de spoorlijn van Leeuwarden naar Harlingen niet uit beeld verdwijnen voor mogelijk toekomstig vervoer over spoor.

3. Vervolgaanpak

Na vaststelling door de SNN-Bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (SOM) moet de nota geïmplementeerd worden in beleid en dat het volgende gebeurt:

- Opname van het Kwaliteitsnetwerk in de Provinciale Omgevingsplannen van de provincies Groningen en Drenthe en het Streekplan en Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan van de provincie Fryslân en de ruimtelijke en verkeer- en vervoerplannen van de gemeenten,
- Opname van knelpunten in de infrastructuurprogramma's van de beheerders,
- Meewegen van het goederenvervoeraspect bij prioritering van maatregelen,
- Bij de uitvoering van infrastructurele studies dient het kwaliteitsnet als uitgangspunt te worden meegenomen.

Specifieke vervolgacties kwaliteitsnetwerk wegen

Er dient een analyse gemaakt te worden welke kruispunten niet voldoen aan de inrichtingseisen conform de CROW-richtlijnen ten behoeve van het vrachtverkeer. Dit zal vervolgens in een programma opgenomen moeten worden. De beleidsmedewerkers Goederenvervoer van de Provincies zullen dit coördineren. Provincie Fryslân heeft deze actie reeds gedaan. De andere provincies dienen dit op dezelfde wijze uit te voeren.

Specifieke vervolgacties kwaliteitsnetwerk spoorwegen

In welke mate de bereikbaarheidsknelpunten in de praktijk daadwerkelijk problemen opleveren, zal nader onderzocht moeten worden in het kader van de te ontwikkelen spoorvisie Noord-Nederland.

Specifieke vervolgacties t.a.v. kruisingen netwerken

Op bepaalde plaatsen kruisen de kwaliteitsnetwerken elkaar. Bij gelijkvloerse spoorwegovergangen en beweegbare bruggen kunnen er conflicten ontstaan met het beroepsvervoer over de weg. Bij de beweegbare bruggen speelt niet alleen de intensiteit van de beroepsvaart, maar zeer zeker ook van de recreatievaart. De conflicten moeten nader in beeld worden gebracht. Dit zal elke provincie afzonderlijk gaan doen. Deze actie zal opgenomen worden in het SNN-actieprogramma Goederenvervoer.

4. Reeds geplande infrastructurele werken op het Kwaliteitsnetwerk .

Dit overzicht is bedoeld om inzicht te bieden aan de bedrijfstak goederenvervoer in de huidige maatregelen en plannen voor aanleg van infrastructuur in Noord-Nederland op het kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland.

maatregel	Jaar van oplevering (indien bekend)
Fryslân	
N31 Zurich-Harlingen 2x2 autoweg	2008
N31 Haak om Leeuwarden	na 2010
N31 Leeuwarden-Nijega 2x2 autoweg	2008
A6/A7 knooppunt Joure	2010
A7 rondweg Sneek	na 2010
N356; Duurzaam Veilig Maatregelen Burgum 2 ^e fase	2007
N356; kruispunt Broeksterhoek	2008
N356; afslag De Tike;	2008
N354; Dearsum-Scharnegoutum;	2008
N358; Lutkepost-Augustinusga;	2008
N359; Lemmer-Rondweg;	2008
N392; Terwispel-Gorredijk;	2009
Centrale As (N356)	na 2010
N381 (Drachten-Donkerbroek 2x2; Donkerbroek-grens met Drenthe 1x2) Verruiming PM-kanaal fase I (brug Stroobos, Baggerwkz. Lemmer-F'jacht)	2011
Groningen	
A7 Groningen, 1 ^e fase Zuidelijke Ringweg	2009
Knoop A7/Beersterweg; rotonde Beersterweg, knoop A7	2006/2008
Rotonde Nulweg, afhankelijk instemming raad (feb).	2007
Kruising N366 Alteveer ongelijkvloers	2007
Kruising N366 Nautilusweg (Stadskanaal)	2007
Rotonde Pekela	?
Rotonde Dijkshorn N360 Ten Boer	2007
Kluisrotondes transferium Hoogkerk/A7	2007
Langmanpakket Groningen (o.m. Euvelgunnetracé)	2009
Westelijke ringweg	2006
Ontsluiting Nesciopark + transferium Haren	2006/2007
Reconstructie aansluiting Haren/A28	2007/2008
Westelijke ontsluitingsweg Leek/Roden	?
ZRW	?
Eindbeeld N366	?
Ongelijkvloers maken oostelijke ringweg	?
Rotonde Wijmersweg N360	2006
Wegverbinding N360 Groningen-Delfzijl	studie in 2007

Drenthe

verdubbeling N33 Assen-Zuidbroek	na 2010
ombouw N37 (Holsloot-Duitse grens) tot autosnelweg (A37)	2007
A28/A32 Knooppunt Lankhorst	2009
N34 Emmen-Anloo (ombouw 5 gelijkvloerse kruisingen)	2007
N381 grootsch. onderhoud en inrichting DV + aanleg tunnel Veldhuizenweg	2006
Assen; verdubbeling Peelo 2 ^e fase	2007
N853 ontsluiting Vierslagen (Nw. Amsterdam)	2006
N48 De Wolden; ontsluiting Zuidwolde-N48	2010

Bijlagen

Bijlage 1 'Samenstelling van de begeleidingsgroep Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Noord-Nederland'

Kerngroep

Mw. J. de Boer	Provincie Fryslân (Projectleider)
W. Berga	Rijkswaterstaat Noord-Nederland
F. Steijn	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
T. van den Briel	stagiair Universiteit van Twente

Begeleidingsgroep


Mw. M. de Visser	Provincie Groningen
H. Waalkens	Provincie Drenthe
T. Breimer	Ministerie van Economische Zaken, regio Noord
T. Sleijfer	Ministerie van VROM, regio Noord
M. Jurriaans	Ministerie van Verkeer & Waterstaat
P.J. van Zanten	Kamer van Koophandel Groningen
J. Knecht	Transport & Logistiek Nederland
R.P.J. Schasfoort	EVO
H. Doeven/	
E.J. Stevens	VNO-NCW
P. Lautenbach	Prorail
R. Hoekstra	milieufederatie Drenthe
T. Jeurling	milieufederatie Groningen
F. Bieze	Kon. Schuttevaer
H. Bemelt	3VO

Bijlage 2 'Bedrijventerreinen en vrachtverkeerproductie per etmaal'

Rangorde vrachtverkeer	Rangorde net. uitg. hectare	Provincie	Omschrijving bedrijventerrein	Vrachtverkeer 2000	Netto uitgegeven hectare	Netto hectare
1	2	Groningen	Groningen oost	6720	375	445
2	4	Drenthe	Hoogeveen noord	4902	274	291
3	1	Drenthe	Emmen zuidoost	4432	445	550
4	5	Friesland	Drachten west	4361	263	276
5	6	Groningen	Veendam	4255	257	306
6	20	Groningen	Groningen west aan ring	4218	91	91
7	15	Drenthe	Meppel zuid	3989	115	142
8	3	Groningen	Delfzijl	3929	360	739
9	11	Drenthe	Assen noordoost	3496	158	167
10	7	Groningen	Hoogezand-Sappemeer	3440	199	248
11	9	Friesland	Leeuwarden oost	2992	176	199
12	10	Groningen	Winschoten	2477	171	185
13	21	Drenthe	Roden	2423	87	104
14	16	Groningen	Stadskanaal	1996	108	111
15	23	Friesland	Heerenveen zuid	1933	71	71
16	24	Drenthe	Coevorden west	1894	69	70
17	13	Friesland	Leeuwarden zuidwest	1780	146	214
18	29	Friesland	Oosterwolde	1748	55	78
19	26	Friesland	Sneek oost	1673	67	67
20	86	Drenthe	Beilen zuid	1666	15	27
21	64	Drenthe	Klazienaveen	1615	21	21
22	14	Drenthe	Coevorden zuid	1545	130	178
23	12	Friesland	Heerenveen noordwest	1524	155	165
24	18	Friesland	Wolvega	1518	96	103
25	22	Friesland	Gorredijk	1507	75	79
26	30	Drenthe	Schoonebeek	1490	50	51
27	77	Groningen	Bedum	1444	17	17
28	32	Friesland	Sneek west	1326	47	86
29	61	Groningen	Scheemda	1265	22	57
30	84	Drenthe	Emmercompascum	1237	16	18
31	79	Groningen	Uithuizen	1232	16	18
32	82	Drenthe	Beilen noord	1209	16	16
33	31	Friesland	Dokkum west	1179	49	50
34	60	Groningen	Leek zuidwest	1127	23	25
35	28	Groningen	Groningen noordwest	1116	56	56
36	40	Drenthe	Nieuw Amsterdam	1112	35	41
37	25	Friesland	Burgum zuid	1073	67	70
38	69	Drenthe	Assen zuid	1072	18	26
39	36	Friesland	Franeker west	939	38	40
40	17	Friesland	Harlingen industrieterrein	901	100	138
41	35	Groningen	Appingedam west	860	38	40
42	45	Groningen	Leek noord	829	30	80
43	41	Friesland	Grou	820	34	51
44	48	Friesland	Workum horsa	796	27	31

Rangorde vracht-verkeer	Rangorde net. uitg. hectare	Provincie	Omschrijving bedrijventerrein	Vracht-verkeer 2000	Netto uitgegeven hectare	Netto hectare
45	71	Friesland	Balk	772	18	18
46	68	Drenthe	Vries/Tynaarlo	767	19	38
47	65	Friesland	Kollum	708	20	29
48	42	Friesland	Bolsward industriepark	702	32	37
49	98	Groningen	Groningen zuidwest	672	13	13
50	37	Friesland	Joure oost	631	37	65
51	94	Friesland	Buitenpost	624	14	20
52	78	Groningen	Winsum Groningen	607	16	20
53	81	Groningen	Marum noord	599	16	21
54	105	Drenthe	Smilde	574	9	13
55	46	Friesland	Lemmer buitengaats	560	30	30
56	34	Friesland	Harlingen haven	538	43	93
57	33	Groningen	Ter Apel west	495	45	45
58	19	Groningen	Ter Apelkanaal	484	93	95
59	72	Groningen	Leek west	478	18	18
60	47	Groningen	Appingedam oost	476	28	55
61	66	Friesland	Franeker oost	472	19	19
62	39	Friesland	Drachten oost	470	35	71
63	99	Groningen	Grijskerk	468	13	14
64	54	Friesland	Joure noord	434	24	24
65	63	Friesland	Surhuisterveen	428	22	23
66	59	Drenthe	Gieten	427	23	35
67	8	Groningen	Eemshaven	417	176	607
68	109	Groningen	Musselkanaal Groningen	411	9	9
69	43	Groningen	Groningen west	409	32	34
70	52	Friesland	Makkum	398	25	26
71	57	Friesland	Dokkum oost	389	23	32
72	107	Friesland	Hallum	362	9	9
73	67	Friesland	Lemmer Iemsterhoek	355	19	55
74	44	Drenthe	Meppel noord	350	31	58
75	55	Drenthe	Emmen oost	348	24	24
76	49	Groningen	Groningen noord	341	26	29
77	91	Friesland	St. Nicolaasga	332	14	14
78	70	Friesland	Winsum Friesland	323	18	23
79	104	Friesland	Jirnsum	320	10	10
80	27	Friesland	Heerenveen noordoost	319	62	226
81	74	Friesland	Heeg	315	18	18
82	100	Friesland	Franeker midden	311	13	13
83	80	Friesland	Joure zuid	308	16	16
84	108	Friesland	Haulerwijk	303	9	15
85	88	Groningen	Nieuwe Pekela zuid	298	15	15
86	117	Friesland	Dronrijp Frico	292	4	4
87	90	Groningen	Nieuwe Pekela noord	286	14	14
88	51	Groningen	Ter Apel oost	286	26	26
89	97	Friesland	Bolsward de klokslag	282	13	13
90	89	Groningen	Grootegast	282	15	16
91	110	Friesland	Stavoren	264	8	9

Rangorde vracht-verkeer	Rangorde net. uitg. hectare	Provincie	Omschrijving bedrijventerrein	Vracht-verkeer 2000	Netto uitgegeven hectare	Netto hectare
92	76	Friesland	Woudsend	262	17	18
93	114	Friesland	Noordwolde	261	6	6
94	38	Groningen	Zuidbroek	253	37	56
95	96	Friesland	Akkrum	252	13	16
96	56	Groningen	Zoutkamp	245	24	24
97	103	Friesland	Wommels	239	14	14
98	75	Friesland	Leeuwarden west	237	17	35
99	112	Drenthe	Musselkanaal Drenthe	234	8	8
100	95	Groningen	Nieuweschans	233	14	14
101	106	Drenthe	Zuidwolde	223	9	9
102	50	Friesland	Kootstertille oost	213	26	39
103	115	Friesland	Koudum west	212	6	6
104	58	Friesland	Veenwouden	212	23	23
105	111	Drenthe	Assen west	183	8	10
106	113	Friesland	Berlikum	182	7	9
107	62	Friesland	Kootstertille west	179	22	37
108	73	Friesland	St. Annaparochie	172	18	25
109	87	Friesland	St. Jacobieparochie	160	15	15
110	83	Groningen	Noordhorn	152	16	17
111	92	Groningen	Middelstum	117	14	15
112	116	Friesland	Burgum noord	71	4	11
113	85	Drenthe	Emmen west	56	15	20
114	118	Friesland	Koudum oost	25	1	1
115	53	Groningen	Oude Pekela noord	25	25	27
116	93	Groningen	Oude Pekela zuid	14	14	31
117	102	Drenthe	Klazienaveen pollux	1	11	28
118	101	Drenthe	Assen noord	0	12	26
Totaal:				118159	6290	8489

 = op basis van een mogelijke groei van het aantal netto uitgegeven hectare, in 2020 wel boven 1000 vrachtwagenbewegingen en dus wel in het kwaliteitsnetwerk

Categorieën	Percentage per categorie	Percentage opgeteld (%)	Aantal bedrijven-terreinen	Percentage gedeeld door aantal bedrijven-terreinen
categorie 1 > 4500 =	10	10	2	5,00
categorie 2 4000-4500 =	15	24	4	3,65
categorie 3 3500-4000 =	7	31	2	3,35
categorie 4 3000-3500 =	6	37	2	2,94
categorie 5 2500-3000 =	3	40	1	2,53
categorie 6 2000-2500 =	4	44	2	2,07
categorie 7 1500-2000 =	17	61	12	1,44
categorie 8 1000-1500 =	13	74	13	1,03
categorie 9 500-1000 =	11	85	18	0,61
categorie 10 < 500 =	15	100	62	0,24

Bijlage 3 'Ongeschikte wegen voor vrachtverkeer'

Verkeersveiligheid

Route	Alternatief
Route door centrum naar bedrijventerreinen Leek Zuidwest	Ja
Schoonebeek-Coevorden	Ja

Geluid/lucht

Route	Geluid en/of lucht	Alternatief	Maatregelen voorzien
A31 Harlingen	Geluid	Nee	Ja
Route door centrum Kollum	Geluid	Ja	N.v.t.
Invalswegen Drachten	Lucht	Nee	-
Wolvega	Geluid	Ja	N.v.t.
Bedum	Geluid	Nee	-
Assen Noord	Geluid/lucht	Nee	-
A28/N386	Geluid	Nee	-
N34 ter hoogte van Zuidlaren	Geluid	Nee	-
N33 ter hoogte van Veendam	Geluid	Nee	-
N367 ter hoogte van Oude Pekela	Geluid	Nee	-
N377 Coevorden	Geluid	Ja	N.v.t.

Bijlage 4 'Kaart Kwaliteitsnetwerk Huidige Situatie 2002'

Bijlage 5 'Kaart Kwaliteitsnetwerk Toekomstige Situatie 2020'

Bijlage 6 'Kwaliteitsnetwerk 2020: knelpunten vrachtverkeer op kruispunten en wegvakken'

Bijlage 7 'Kwaliteitsnetwerk 2002: knelpunten lucht, geluid en verkeersveiligheid toegangswegen bedrijventerreinen'

Bijlage 8 'Spoorverbindingen en intensiteiten'

Traject	Aantal goederentreinen 2002
Zwolle-Meppel	6700
Meppel-Hoogeveen	5300
Hoogeveen-Onnen	3400
Coevorden-Coevorden grens (inschatting)	3200
Onnen-Sauwerd	1400
Onnen-Veendam	1400
Sauwerd-Delfzijl	900
Marienberg-Coevorden	800
Meppel-Leeuwarden	600
Sauerd-Rodeschool/Eemshaven	500
Almelo-Marienburg	500
Coevorden-Emmen	500
Zwolle-Marienburg	200
Zuidbroek-Nieuweschans (prognose)	125
Totaal	25525

Prognose in 2020: 1.000-2.000, daarom wel in Kwaliteitsnetwerk

Categorieën	% per categorie	Opgeteld
>5000	47	47
4000-5000		
3000-4000	26	73
2000-3000		
1000-2000	11	84
500-1000	15	99
<500	1	100

Bijlage 9 'Vaarwegen en Jaarintensiteiten 2001'

Telpuntenmerk	Intensiteit
Prinses Margrietsluis	19.767
Gaarkeukensluis	14.676
Oostersluis	13.613
Zeesluis Farmsum	11.345
Meppersluis	5.885
Euvelgunnerbrug	4.080
Rengersbrug	3.040
Hooddambrug	2.712
Jelteslootbrug	2.253
Tsjerk Hiddessluizen	2.027
Lorentzsluizen	1.918
Zandslootbrug	1.579
Aadorp,sluis	1.438
Meedenerbrug	1.089
Zoutkamperbrug	937
Roodehaan	782
Eexterbrug	672
Kinderverlatenbrug	582
Dorkwerdersluis	537
Nieuwe Brugsluis	519
Rogatsluis	410
Robbengatsluis	378
Beukersschutsluis	261
Stieltjeskanaal	226
Johan Frisosluis	220
Ericasluis	127
Oranjesluis	126
Sluis De Punt	119
Eebrug, Dokkum	114
Friesesluis, Lemmer	74
Willem Loresluis	27
Lemstersluis	10
Mr H.P. Linthorst Homansluis	3
Totaal	91.546

Categorieën	Percentage per categorie	Percentage opgeteld
> 10.000	65	65
5.000-10.000	6	71
1.000-5.000	22	93
0-1000	7	100