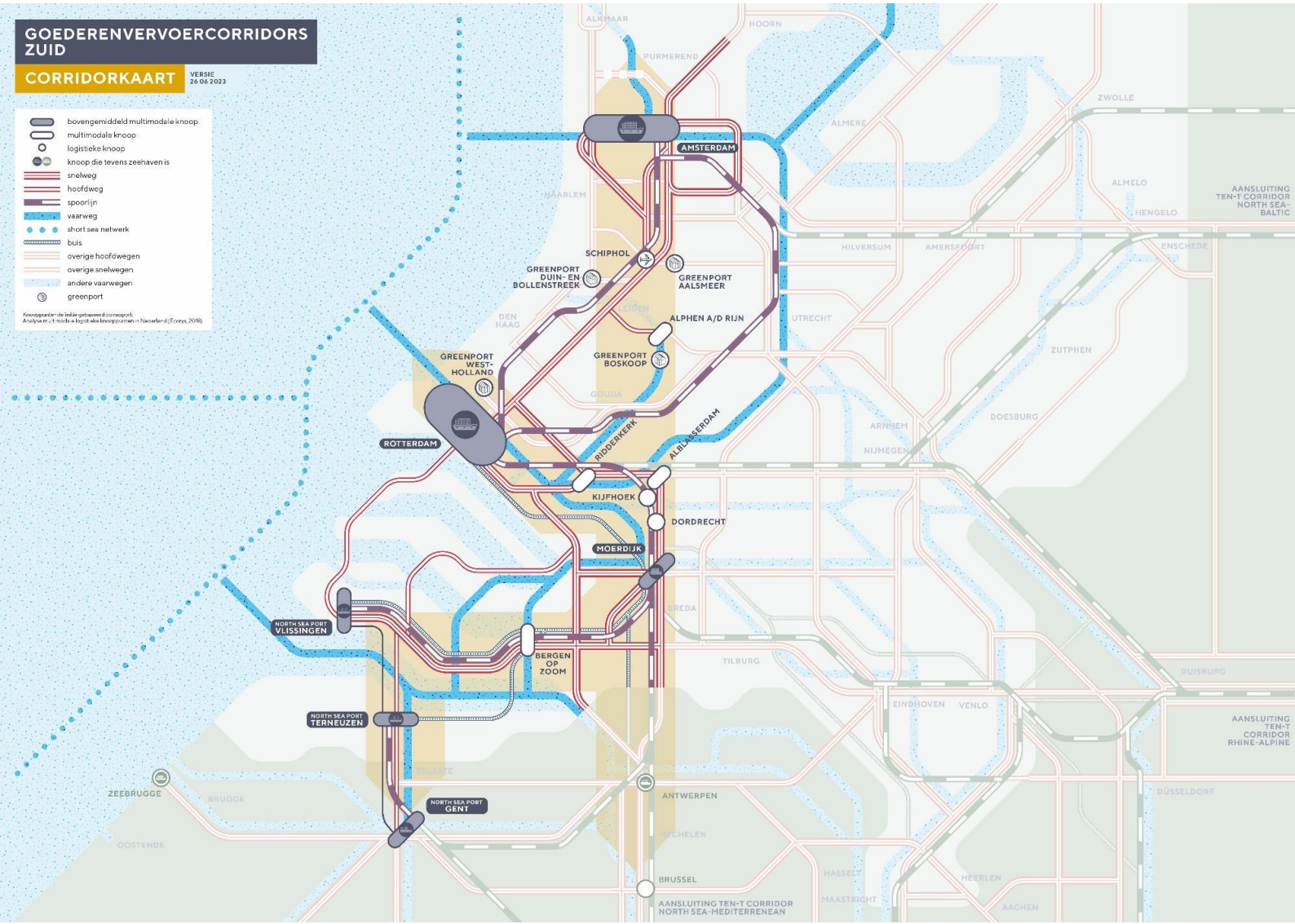


GOEDERENVERVOERCORRIDORS ZUID

CORRIDORKAART VERSIE 26.06.2023

- bovenmiddeld multimodale knoop
 - multimodale knoop
 - logistieke knoop
 - knoop die tevens zeehaven is
 - snelweg
 - hoofdweg
 - spoorlijn
 - vaarweg
 - short sea netwerk
 - buis
 - overige hoofdwegen
 - overige snelwegen
 - andere vaarwegen
 - groenport
- Knooppunten- de inliggingtafel van de kaart.
Analyse met 1:100000 schaal op basis van de kaart van de Rijksoverheid (2023).



TOEKOMST AGENDA GOEDERENVERVOER CORRIDOR ZUID 2030

TOEKOMST AGENDA GOEDERENVERVOER CORRIDOR ZUID 2030

Perspectief voor gezamenlijk bouwen aan en investeren in de goederenvervoercorridor Zuid

Versie januari 2024

Programmaraad Goederenvervoercorridor Zuid
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam,
North Sea Port, Havenbedrijf Moerdijk, Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland,
Provincie Noord-Brabant, Provincie Zeeland

Contactpersoon
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Henk-Jan Zoer
M +31 6 13 58 72 42
henkjan.zoer@minienw.nl



SAMENVATTING

Dit is de toekomstagenda 2030 voor de goederenvervoercorridor Zuid. Met de gezamenlijke ambitie en doelstellingen voor de corridor én de routekaart om daar te komen. De agenda is een product van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de Provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port.

Als onderdeel van de verschuiving naar integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid is een drietal corridors benoemd. De corridors Oost en Zuidoost zijn al eerder gestart, per 2022 is de corridor Zuid van start gegaan.

De goederenvervoercorridor Zuid is een belangrijke verbinding voor (inter)nationaal vervoer en uitwisseling tussen de havens en loopt van Noord-Holland/Amsterdam via Zuid-Holland/Rotterdam en West-Brabant en Zeeland/Gent naar Antwerpen. De corridor is goed voor een derde van alle goederenvervoer in Nederland en heeft een groot economisch belang, maar is tegelijkertijd ook verantwoordelijk voor veel CO2 uitstoot.

Een integrale corridoraanpak is nodig om het goederenvervoer efficiënt, duurzaam en veilig te laten verlopen. De druk op de capaciteit van infrastructuur is groot en het ruimtebeslag is aanzienlijk.

De ambitie is dat corridor Zuid in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie inneemt als een efficiënte, duurzame en leefbare corridor. De drie pijlers voor corridorontwikkeling zijn:

Pijler 1 - Multimodaal bereikbaar

Corridor Zuid beschikt over een goede multimodale infrastructuur. Vervoer over weg, spoor, water en via buisleidingen verloopt efficiënt en duurzaam naast elkaar en switchen tussen modaliteiten gaat vlot en soepel.

Pijler 2 - Duurzaam goederenvervoer

Corridor Zuid is in 2050 emissievrij. In 2030 zijn daartoe grote stappen gezet in de omslag naar alternatieve (groene) brandstoffen, zoals elektriciteit en waterstof.

Pijler 3 - Digitaal en innovatief

Op corridor Zuid dragen state of the art digitale en innovatieve voorzieningen bij aan een vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem.

Om deze ambitie te realiseren wordt op corridorniveau ingezet op een aantal projecten in samenwerking tussen de corridorpartijen en het bedrijfsleven. Deze zijn opgenomen in de routekaart 2030.

INHOUD

Inleiding	6
Integraal goederenvervoerbeleid	6
Drie corridors	6
Internationale samenwerking	6
Toekomstagenda en uitvoeringsplan	6
Over corridor Zuid	8
Van Amsterdam tot Vlaanderen	8
Functies corridor Zuid	8
Volume	9
Modaliteiten en stromen	9
Economisch belang en uitstoot	9
Uitdagingen en noodzaak samenwerking	10
Druk op capaciteit en ruimte	10
Tempo verduurzaming	10
Kansen transities	10
Ambities en doelen	12
(Inter)nationale doelen	12
Toekomstbeeld corridor Zuid 2030	12
Drie pijlers voor corridorontwikkeling	13
Pijler 1 - Multimodaal bereikbaar	13
Pijler 2 - Duurzaam goederenvervoer	13
Pijler 3 - Digitaal en innovatief	13
Overzicht van de doelstellingen	14
Ruimtelijke vraagstukken op corridorniveau	15
Routekaart 2030	17
Bijlage 1 - projecten op korte termijn (2023-2026)	18

Inleiding

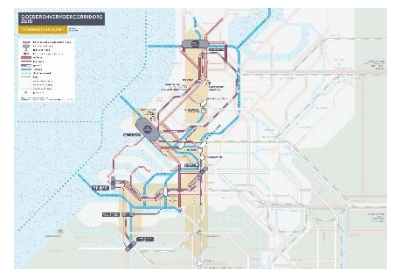
Dit is de toekomstagenda 2030 voor de goederenvervoercorridor Zuid. Hierin lees je wat de gezamenlijke ambitie is voor deze corridor én de routekaart om die ambitie waar te maken. Deze agenda is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port.

Integraal goederenvervoerbeleid

Succesvol nationaal en internationaal ondernemen in Nederland valt of staat met een kwalitatief hoogwaardige logistieke dienstverlening. Op dit moment neemt de Nederlandse logistiek mondiaal een vooraanstaande positie in. Maar er spelen veel ontwikkelingen waardoor deze positie onder druk komt, o.a. op het gebied van internationale concurrentie, klimaat en digitalisering. Om ook in de toekomst een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem op de corridor Zuid te garanderen is samenhang in het beleid en investeringen nodig. Voorheen was beleid vooral op verschillende modaliteiten en infrastructuur gericht. Nu verschuift het perspectief naar integraal, multimodaal en duurzaam goederenvervoer. Om hierop in te spelen wordt door de corridorpartners samengewerkt en wordt ingezet op een samenhangende corridor Zuid aanpak.

Drie corridors

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) is na onderzoek in 2017 het programma goederenvervoercorridors gestart met de corridors Oost en Zuidoost. Van 2020 tot begin 2022 is de haalbaarheid van een corridorprogramma Zuid onderzocht en door eerder genoemde partners besloten tot de start van het programma. De corridor Zuid loopt van Noord-Holland/Amsterdam via Zuid Holland/ Rotterdam, West-Brabant en Zeeland/Gent naar Antwerpen. De uitvoering van het programma start in 2023. Waar mogelijk en nuttig werkt corridor Zuid samen in de uitvoering met de corridors Oost en Zuidoost.



Internationale samenwerking

De corridor Zuid kent ook een sterke Europese component. De route sluit aan op en overlapt met drie van de tien internationale corridors. De Europese commissie investeert in de ontwikkeling van deze zogeheten TEN-T corridors (North Sea-Baltic, Rhine -Alpine, North Sea-Mediterranean). Het programma ziet daarom ook toe op samenwerking met de Vlaamse corridorpartners. Dat samenwerking over landgrenzen succesvol kan zijn blijkt ook uit de sinds 2018 gefuseerde Vlaams-Nederlandse haven op de Corridor Zuid (North Sea Port).

Toekomstagenda en uitvoeringsplan

De toekomstagenda 2030 omvat de gezamenlijke ambitie van de partijen op deze corridor en geeft richting aan de samenwerking en gezamenlijke investeringen voor de komende 10 jaar in het programma corridor Zuid. De corridorpartijen maken jaarlijks op bestuurlijk niveau (BO MIRT) afspraken over projecten en financiering. Deze landen in een adaptief uitvoeringsplan dat jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd wordt.



Over corridor Zuid

Van Amsterdam tot Vlaanderen

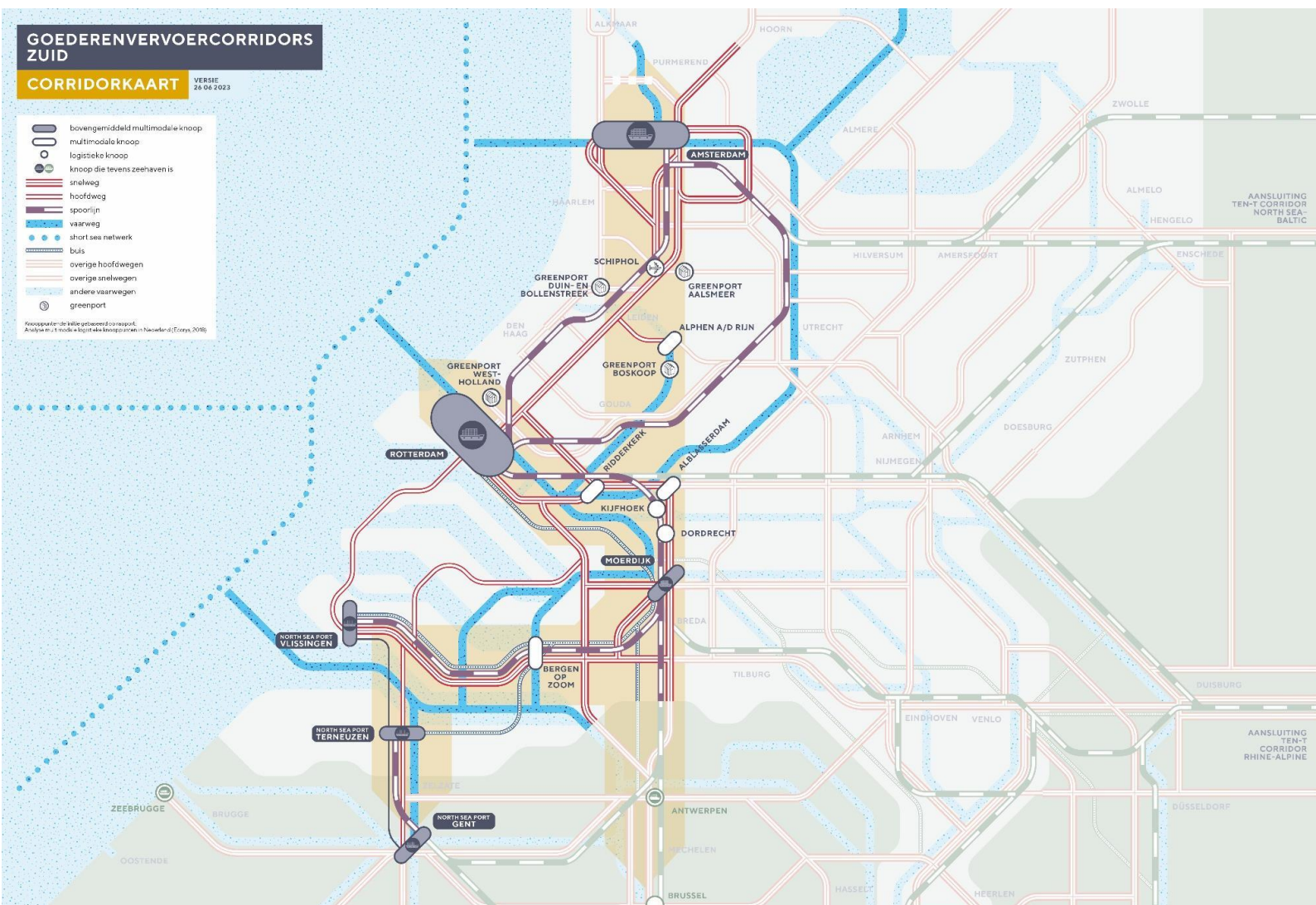
De corridor Zuid loopt van Amsterdam via Rotterdam en West-Brabant en Zeeland/Gent naar Antwerpen, en verbindt de drie grootste agglomeraties en vier grootste havengebieden van Nederland met als belangrijkste knooppunten:

- Zeehavens: Rotterdam, Amsterdam, North Sea Port en Moerdijk
- Luchthaven: Schiphol
- Greenports: Westland/Oostland, Boskoop, Rijnsburg/Bollenstreek, Aalsmeer

Functies corridor Zuid

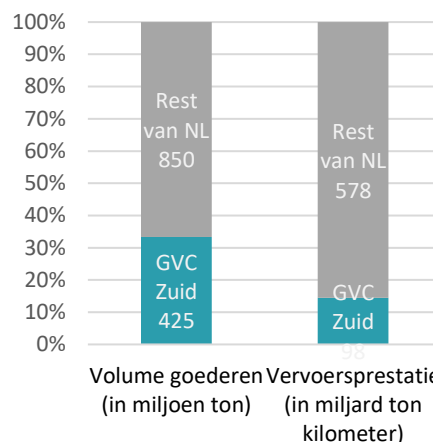
De corridor Zuid vervult vier belangrijke functies voor het logistieke netwerk:

- Uitwisseling van goederen tussen zeehavens en havengebonden industriegebieden: uitwisseling gaat via de corridor, o.a. containerstromen en fossiele brandstoffen.
- Entree naar het achterland: vanuit de zeehavens vindt op de corridor veel achterlandvervoer richting Duitsland en België plaats via o.a. de corridors Oost en Zuidoost.
- Regionale distributie: op de corridor zijn veel regionale en nationale distributiecentra voor o.a. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag.
- Internationaal vervoer: het grootste gedeelte van het noord-zuid vervoer van en naar België en Noord-Frankrijk gaat via de corridor Zuid. O.a. import en export van goederen voor de tuinbouw en chemische sector.



Volume





De corridor Zuid is goed voor een derde van alle goederenvervoer in Nederland en vervoerde in 2019 ca. 581 miljoen ton aan goederen¹. Omdat de gemiddelde vervoersafstanden op de corridor - door de beperkte afstanden tussen havens en steden - relatief kort zijn, is de totale vervoersprestatie (gewicht x afstand) met 98 miljard tonkilometer zo'n 15% van het Nederlands totaal¹.



Modaliteiten en stromen

Het logistieke systeem van de corridor Zuid kent vijf modaliteiten: weg, binnenvaart, spoor, shortsea en buisleiding. Afgezien van het spoorvervoer spelen alle modaliteiten een belangrijke rol in het vervoerde volume.

Vervoerde tonnen en vervoersafstanden zijn per modaliteit als volgt¹:

Modaliteit	Volume (in miljoenen tonnen)	Vervoersstand (gemiddeld aantal KM/rit)	Vervoersprestatie (ladingtonkilometers)
 Wegvervoer	230	74	17020
 Binnenvaart	105	133	13965
 Shortsea	88	761	66968
 Spoorvervoer	1,5	86	129

Jaar: 2019

Corridor Zuid kent ten opzichte van Nederland als geheel in het transportvolume een relatief groot aandeel aan fossiele stromen. Vooral de binnenvaart (47% volume) en de shortsea (46% volume) vervoeren veel minerale brandstoffen en kolen. De energietransitie gaat het ladingaanbod op de corridor Zuid veranderen, wat aanpassingen zal vragen in het gehele systeem.

Economisch belang en uitstoot

De gegenereerde toegevoegde waarde en het aantal werkzame personen bij bedrijven in de sector Vervoer & Opslag langs de corridor Zuid bedroeg in 2018² respectievelijk bijna 33 miljard euro en 351.000 personen. De regio's Groot-Amsterdam en Groot-Rijnmond hebben hierbij het grootste aandeel. In de regio's langs corridor Zuid is er nu en naar verwachting ook in de toekomst sprake van een gespannen arbeidsmarkt in de logistiek.

Het vervoer op de corridor kende in 2019 een emissie van ca. 1,5 megaton CO₂ per jaar. Het wegvervoer is hierbij goed voor 65% van de emissie. Bij emissie van stikstof en fijnstof is de grootste bijdrage afkomstig van de binnenvaart. De emissie van zwaveloxiden komt vrijwel uitsluitend door de zeevaart.

¹ Alle data in dit hoofdstuk is afkomstig uit het MIRT Onderzoek GVC Zuid, november 2021

² Excl. het Gentse deel van North Sea Port

Uitdagingen en noodzaak samenwerking

Druk op capaciteit en ruimte

In de toekomst komt de capaciteit van verschillende infrastructuurnetwerken op de corridor Zuid onder druk te staan³. Ondanks economische en politieke onzekerheden is de verwachte volumegroei van het goederenvervoer op de corridor Zuid 10% tot 20% in 2030, afhankelijk van het economische scenario. Tegelijk is er beperkt investeringsbudget en (milieu) ruimte voor nieuwe infrastructuur. De groei van het volume geeft naar verwachting beperkt congestie op binnenvaart, shortsea en buisleidingen, maar - in combinatie met een groei in personenvervoer mogelijk meer congestie in het weg- en spoorvervoer. Het beter benutten van de modaliteiten kan dit in eerste instantie opvangen. De multimodale capaciteit wordt momenteel echter nog niet optimaal benut en er is sprake van achterstallig onderhoud van infrastructuur en onvoldoende samenhang in investeringen op corridor niveau. De uitdaging speelt met name in gebieden waar al veel bedrijvigheid en verkeer is en beperkte kansen zijn voor alternatief vervoer zoals via spoor en/of binnenvaart.

Tempo verduurzaming

De opgave voor verduurzaming van het goederenvervoer richting 2030 is groot, en het huidige tempo van verduurzaming is mogelijk te laag om de ambitieuze doelen van het Klimaatakkoord voor logistiek, zoals emissieloos transport te behalen. Dit komt o.a. door beperkingen (zoals hogere kosten of gebrek aan kennis) voor gebruikers om meer duurzame modaliteiten in te zetten en door suboptimale inrichting en gebruik van transportdiensten en het multimodale infrastructuurnetwerk. Zo wordt er bijvoorbeeld nog onnodig vaak omgereden of -gevaren. Ook de omslag naar schonere voer- en vaartuigen en schone energie verloopt traag. Hoewel op sommige terreinen al wordt samengewerkt (bv. Clean Energy Hubs) is er nog onvoldoende samenhang in de initiatieven en investeringen voor verduurzaming.

Kansen transitie

Belangrijke maatschappelijke en economische transitie zijn nodig om Nederland duurzaam toekomstbestendig te maken, met de energietransitie als belangrijkste. In de logistiek is de transitie naar gebruik van elektriciteit en waterstof gerelateerde e-fuels belangrijk voor het terugbrengen van de uitstoot van emissies. Ook de transitie naar een circulair logistiek systeem is van belang. De grote Nederlandse havens spelen hierbij een cruciale rol vanwege de overslag die daar plaatsvindt. Transitiekansen voor de corridor worden nu nog niet optimaal benut. Onder andere door het ontbreken van dekkend energienetwerk voor duurzame brandstoffen. Schaarse fysieke en milieuruimte vormen hierbij een uitdaging. Daarnaast is ook de digitale transitie een grote uitdaging die overigens bij kan dragen aan de andere transitie en de druk op ruimte. Er is nog onvoldoende samenhang in de initiatieven en investeringen gericht op de transitie.

³ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021



H



+



Ambities en doelen

(Inter)nationale doelen

De Logistieke Alliantie, het Topteam Logistiek en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben een gezamenlijke ambitie geformuleerd voor het behoud van een sterk goederenvervoer- en logistiek systeem in Nederland (juni 2019)⁴.

‘Nederland streeft ernaar om in 2050 een logistiek systeem te hebben dat zowel concurrerend, emissievrij als veilig is. Het netwerk van Nederlandse waterwegen, autowegen, spoorwegen en buisleidingen wordt anno 2050 niet alleen optimaal benut, maar is bovendien in onderlinge samenhang ontwikkeld. Modaliteiten functioneren daarbij als elkaars achtervang. Vrachten kunnen met een minimum aan kosten, procedures en tijdverlies wisselen van transportmodaliteit. De investeringen die nodig zijn om dit alles te realiseren zijn publiek, privaat en/ of publiek-privaat en zullen op een vernieuwende manier worden geregeld. Adequate informatievoorziening zal er zo voor zorgen dat de license to operate van logistiek en goederenvervoer in ons land gegarandeerd blijft. Nederlanders zullen tussen nu en 2050 ervan doordrongen raken dat het systeem van logistiek en goederenvervoer niet alleen een belangrijke bijdrage levert aan het verdienvermogen en de welvaart in ons land, maar tevens dusdanig is ingericht dat ze optimaal bijdraagt aan leefbaarheid en welzijn.’

In de goederenvervoeragenda van het Ministerie van I&W⁵ zijn deze ambitie en internationale doelen doorvertaald naar een aantal concrete doelen voor goederenvervoer. Een prioritair thema van deze agenda is de ontwikkeling van integrale goederencorridors, als belangrijk onderdeel van het landelijke goederenvervoer- en logistiek systeem.

Daarnaast hebben ook de overige acht bij corridor Zuid betrokken partijen (provincies en zeehavens) elk eigen beleid ontwikkeld met doelstellingen. Binnen deze context en rekening houdend met de specifieke kenmerken van de corridor Zuid, hebben de corridorpartners onderstaand gezamenlijk toekomstbeeld voor de corridor Zuid geformuleerd.

Toekomstbeeld corridor Zuid 2030

In 2030 neemt corridor Zuid mondiaal een vooraanstaande positie in als een efficiënte, duurzame en leefbare goederenvervoercorridor. Het is dé duurzame verbinding tussen zee- en binnenhavens en logistieke knooppunten in Nederland, en versterkt de internationale concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens, knooppunten en logistieke bedrijvigheid. Door de aanwezigheid van 4 zeehavens heeft de corridor Zuid een unieke positie als goederenvervoercorridor. Ook de aanwezigheid van Greenports en luchthaven Schiphol zorgt voor een unieke positie in de logistiek. Duurzame groei en ondernemerschap worden gefaciliteerd met oog voor de eisen die de samenleving stelt aan kwaliteit van de leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid. De corridor Zuid faciliteert betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transport van goederen en een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van logistieke knooppunten langs de corridor. De corridor heeft

⁴ Logistiek en goederenvervoer in 2050: concurrerend, duurzaam en veilig, juli 2019

⁵ Goederenvervoeragenda, Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem, Ministerie van I&W, juli 2019

uitstekende voorzieningen voor de verschillende logistieke waardeketens: van transport van grote volumes naar het Europese achterland tot de uitwisseling tussen havens en knooppunten en de (inter)nationaal goed verbonden regionale logistieke bedrijvigheid. De corridor Zuid is een voorloper op het gebied van energietransitie, digitalisering en innovatie en hierdoor van grote toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie en de economische vitaliteit van regio's langs de corridor.

Drie pijlers voor corridorontwikkeling

Om de ambities te behalen, hebben de corridorpartijen onderstaande pijlers benoemd om op samen te werken. Hierbij wordt (deels) aangesloten bij de pijlers zoals die op de corridors Oost en Zuidoost worden gehanteerd, wel met andere accenten passend bij de specifieke kenmerken van de corridor Zuid, zoals hiervoor beschreven.

Pijler 1 - Multimodaal bereikbaar

De ambitie is dat corridor Zuid beschikt over een goede robuuste multimodale infrastructuur. Vervoer verloopt via weg, spoor, water, shortsea en buisleidingen efficiënt en duurzaam naast elkaar en switchen tussen modaliteiten gaat vlot en soepel (synchronodaal) dankzij multimodale terminals en knooppunten. De regio's en bestemmingen op en rond de corridor zijn daardoor adequaat bereikbaar en congestie blijft binnen aanvaardbare grenzen. Ook de modal shift naar water, spoor en bus waar in 2030 grote stappen in zijn gezet, draagt hieraan bij. Transporttijden zijn betrouwbaar. De corridor versterkt de internationale concurrentiepositie van de zeehavens en logistieke bedrijven op de corridor. Kans voor de binnenvaart hierbij is de toekomstige opening van het Seine-Nord kanaal rond 2030. Als cruciale schakels in de infrastructuur van de multimodale netwerken ontbreken of er zijn knelpunten (zoals beschreven in de IMA 2021) dan worden die vanuit de corridor Zuid op de juiste tafels geagendeerd zodat het gewenste resultaat behaald kan worden.

Pijler 2 - Duurzaam goederenvervoer

De ambitie is dat corridor Zuid - in lijn met het Klimaatakkoord - in 2050 emissievrij is. Op weg daarnaartoe is de uitstoot in 2030 van de verschillende modaliteiten sterk teruggebracht. In 2030 zijn grote stappen gezet in de omslag naar alternatieve (groene) brandstoffen, zoals elektriciteit en waterstof. Het energienetwerk op de corridor maakt dit mogelijk voor wegvervoer en binnenvaart. De corridor Zuid is de plek waar slimme oplossingen zorgen voor een goed energie-aanbod voor alle modaliteiten. Zo kan de verduurzaming van het goederenvervoer versneld worden. Een slimme energie infrastructuur voor weg en binnenvaart is daarom een noodzakelijk resultaat, uitgerold via o.a. Clean Energy Hubs met andere laad- en tankvoorzieningen zoals bunkervoorzieningen voor alternatieve brandstoffen (bv. bio-LNG, batterij-elektriciteit, waterstof). Daarnaast is er gezamenlijke (kennis)ontwikkeling t.a.v. walstroom voor zowel binnenvaart als zeevaart, de ontwikkeling van schonere rangeer locomotieven op de last mile, en draagt ook de modal shift (pijler 1) bij aan duurzamere mobiliteit.

Pijler 3 - Digitaal en innovatief

De ambitie is dat op corridor Zuid state of the art digitale en innovatieve voorzieningen bijdragen aan een vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit betekent een volledige en gestroomlijnde digitalisering (digital by default) van multimodaal goederenvervoer en een toekomstbestendige digitale infrastructuur. Data is over het gehele logistieke systeem op de corridor beschikbaar en wordt onderling eenvoudig en betrouwbaar gedeeld. Dataverzamelingen en platforms zijn slim met elkaar verbonden en bieden kansen voor nieuwe toepassingen en businessmodellen. Digitale mogelijkheden worden breed gebruikt door alle stakeholders. Slimmer

delen van data draagt bij aan de verschillende doelstellingen van de corridor. Het maakt efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur mogelijk, draagt bij aan de ontwikkeling van intermodaal vervoer en kan een belangrijke bijdrage leveren duurzamer transport. Zo kan bijvoorbeeld de beladingsgraad per truck, trein of schip verhoogd worden. Ook kunnen files vermeden worden of op lagere snelheid worden gevaren (slow steaming) als door data-uitwisseling beter inzicht is in de beschikbare plekken op de terminal of bij de loading docks van distributiecentra. Om deze doelen richting 2030 te realiseren, is een basis data infrastructuur ontwikkeld (BDI) en zijn afspraken gemaakt over data, modellen, standaarden en governance. Ook is er nauwe samenwerking tussen provincies, gemeenten en marktpartijen en wordt o.a. samengewerkt via relevante platforms en partijen.

Overzicht van de doelstellingen

1. Multimodaal bereikbaar	<ul style="list-style-type: none"> • Bevorderen van efficiënte overgang tussen gebruik van verschillende modaliteiten • Bevorderen van bereikbaarheid locaties op corridor Zuid via weg, spoor en water • Identificeren van cruciale ontbrekende schakels op de corridor en agenderen op de juiste tafels • Versterken van de relatie tussen en van knooppunten met havengebieden • Bevorderen ongehinderde doorvaart voor de binnenvaart • Bevorderen robuust en betrouwbaar netwerk van binnenvaart infrastructuur en dienstverlening • Bijdragen aan modal shift van weg naar water, spoor, shortsea en buisleidingen (modal shift) • Stimuleren groei aandeel spoor, binnenvaart, shortsea en buisleidingen in totaal vervoerd volume ten opzichte van autonome trend
2. Duurzaam goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Het beter benutten van de bestaande infrastructuur voor alle modaliteiten • Beter benutten van de voer- en vaartuigen (minder lege ritten en reizen) • Bijdragen aan meer gebruik van duurzamere voer- en vaartuigen • Toewerken naar een dekkend netwerk van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten. Op relevante logistieke knooppunten worden de juiste voorzieningen voor een schone zeevaart, binnenvaart en wegvervoer gerealiseerd
3. Digitaal en innovatief	<ul style="list-style-type: none"> • Inrichten en gebruiken van Basis Data Infrastructuur op de corridor • Versterking digitale uitwisseling tussen bedrijven onderling en bedrijven en overheid in de logistieke en transport ketens • Versterken samenwerking tussen bedrijven in de logistieke en transport ketens t.b.v. optimalisatie • De corridor staat klaar om aan de slag te gaan met autonoom transport (varen en rijden)

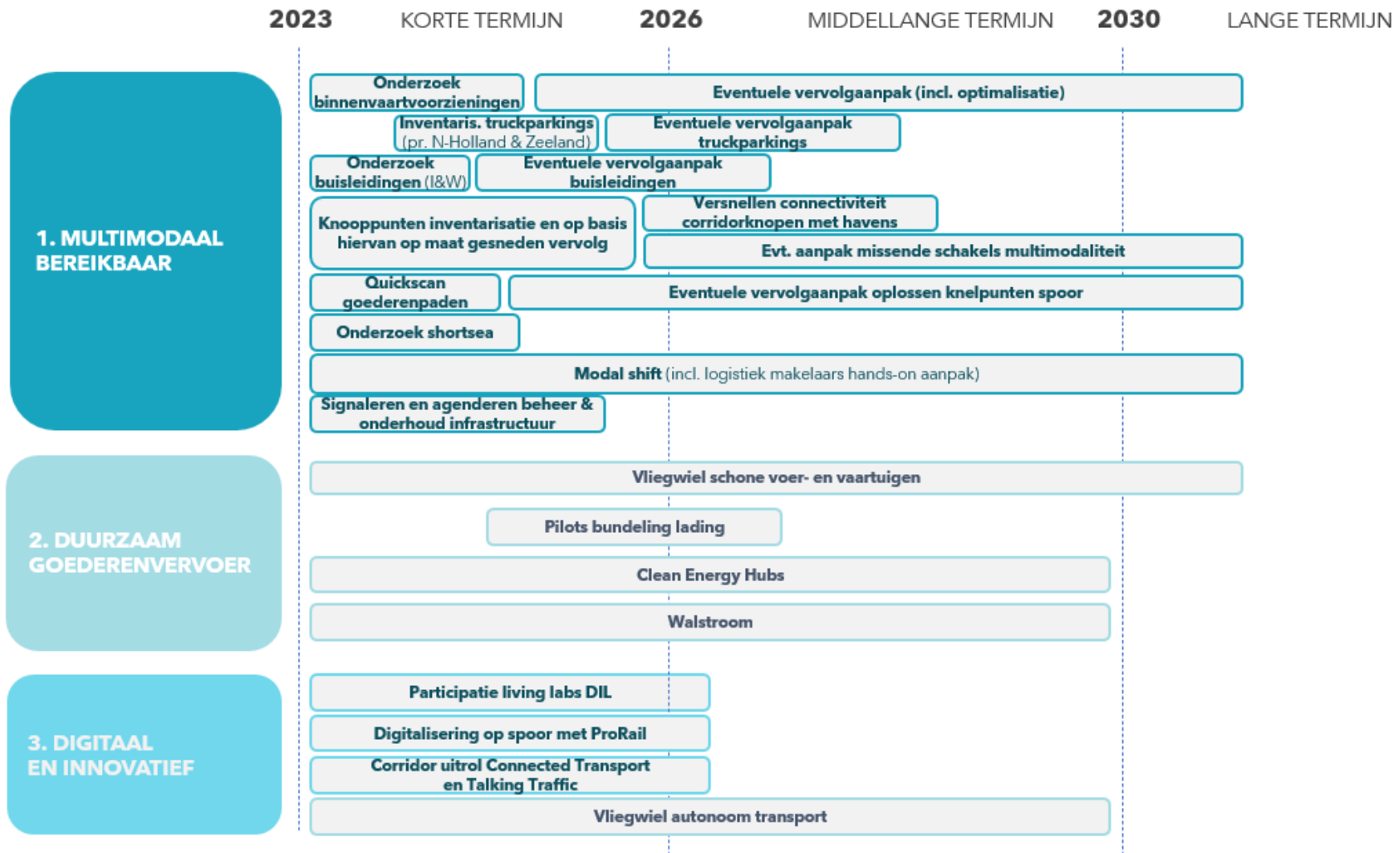
Ruimtelijke vraagstukken op corridorniveau

De corridor kent zoals eerder benoemd vele uitdagingen op het gebied van ruimtegebruik die impact hebben op de ambities van de corridor. Met name de transities vragen om een slimme ruimtelijke inpassing. Het corridor Zuid programma zet voorlopig niet in op actieve corridor samenwerking rondom de ruimtelijke vraagstukken. De reden is dat er andere tafels zijn waar deze ruimtelijke vraagstukken opgepakt worden (o.a. landsdelige MIRT, NOVEX programma). Wel signaleert en agendeert de corridor ruimtelijke knelpunten als deze de ambities van de corridor Zuid belemmeren. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de energie-infrastructuur of ruimte voor de modal shift.

Op de volgende pagina is de Routekaart voor de corridor Zuid tot 2030 weergegeven. De routekaart geeft aan op welke projecten de corridorpartijen willen inzetten op de korte en middellange termijn. Deels betreft het projecten die vanuit de Corridor Zuid worden geïnitieerd, deels gaat het om aansluiting van de corridor bij lopende trajecten waaronder bij GVC Oost en Zuidoost.



Routekaart 2030



Bijlage 1 - projecten op korte termijn (2023-2026)

Pijler	Project	Omschrijving	Resultaat
1. MULTIMODAAL BEREIKBAAR	Onderzoek en eventuele vervolgaanpak Binnenvaartvoorzieningen	Onderzoek naar de status van binnenvaartvoorzieningen op de corridor (zoals kades, energievoorzieningen, lig- en wachtplaatsen) en de benodigde voorzieningen om de modal shift kansen te realiseren in de periode tot en na de opening van het Seine-Noord kanaal.	Er is een beeld van de status van binnenvaartvoorzieningen op de corridor en er is een besluit of er een vervolgaanpak komt om het voorzieningenniveau aan te pakken
	Inventarisatie truckparkings	Provincies Noord-Holland en Zeeland voeren een inventarisatie uit naar de truckparkings in beide provincies. Indien nodig volgt hieruit een vervolgaanpak om een dekkend netwerk van truckparkings met de juiste voorzieningen langs de corridor te realiseren.	Overzicht van netwerk van truckparkings en besluit eventuele vervolgaanpak.
	Onderzoek en aanpak buisleidingen (I&W)	Het ministerie van I&W voert een onderzoek uit naar buisleidingen en de mogelijke kansen op de corridor.	Afhankelijk van de uitkomst van het onderzoek wordt een vervolgaanpak opgesteld.
	Knooppunten inventarisatie	Inventarisatie van de stand van zaken op de multimodale knooppunten (zoals benoemd in 2.1) en afhankelijk van de uitkomsten een vervolgaanpak. Onderdeel hiervan is een analyse naar de bereikbaarheid van de zeehavens (in elk geval PoR).	Er is een aanpak voor de verschillende knooppunten mogelijk resulterend in verschillende nog nader te bepalen knooppuntplannen dan wel realisatiepacten. Op basis van de uitkomsten van de bereikbaarheidsanalyse kan een plan van aanpak missende schakels worden opgesteld.
	Quickscan goederenpaden (spoor)	Er zijn verschillende infrastructurele projecten op het spoor (bijvoorbeeld PHS Amsterdam) die invloed hebben op de beschikbare goederenpaden op de corridor. Op dit moment is onbekend welke invloed dit heeft op de capaciteit van spoorgoederenvervoer.	Analyse van bestaande goederenpaden op het spoor en knelpunten. Afhankelijk van de uitkomsten wordt een plan van aanpak knelpunten opgesteld.
	Onderzoek shortsea	Op dit moment is er onvoldoende kennis van de kansen voor het verbeteren van multimodale bereikbaarheid in relatie tot Short Sea.	Onderzoek naar kansen voor verbetering van multimodale bereikbaarheid vanuit shortsea
	Modal shift	Modal shift is de verandering van vervoerwijze, bijvoorbeeld van weg naar spoor of schip. Dit levert een bijdrage aan verduurzaming, ruimtelijke uitdagingen, aanpakken en voorkomen van congestie en het verzilveren van kansen van de transities. Er is een subsidieregeling om modal shift te stimuleren, ondersteund met de inzet van logistiek makelaars.	Er zijn verschillende succesvolle cases uit de subsidieaanvraag voor modal shift uitgevoerd. Verder is er een hands-on aanpak van knelpunten en de vaarroutes op de corridor Zuid worden meegenomen in de concessies van bargelijndiensten
	Signaleren en agenderen beheer & onderhoud infrastructuur	Signaleren van achterstallig onderhoud en knelpunten op de multimodale infrastructuur van de corridor.	In geval van gesignaleerde knelpunten worden deze geagendeerd op overlegtafels die over deze infrastructuur besluiten.

2. DUURZAAM GOEDERENVERVOER	Vliegwiel schone voer/vaartuigen	Duurzaam goederenvervoer is volop in ontwikkeling. Voor duurzaam goederenvervoer is het van belang dat de corridorpartijen deze ontwikkeling stimuleren/zo mogelijk aanjagen.	Faciliteren van de overgang naar schone voer/vaartuigen en zichtbare overgang naar duurzame voer/vaartuigen.
	Pilots Bundeling lading	Duurzaamheid is ook het verminderen van lege ritten waardoor er minder CO2 wordt uitgestoten voor leeg transport. Door bundeling kan dit mogelijk voorkomen worden. Daar waar het bij modal shift gaat over verschuiving tussen modaliteiten, focust deze actie zich op lege ritten binnen een modaliteit.	Als mogelijk vervolg op de studie binnenvaartvoorzieningen en inzet van logistieke makelaars worden pilots opgezet die de inzet van slimme bundelingsmaatregelen stimuleren om zo (gedeeltelijk) lege voer- en vaartuigen te voorkomen.
	Clean Energy Hubs	Een Clean Energy Hub (CEH) is een locatie met tank-, laad- of bunkervoorzieningen. De Hub heeft duurzame energiebronnen (energiearm en emissieloos) en is vooral gericht op zwaar goederenvervoer over weg (trucks) en vaarweg (schepen).	Er is een kaartbeeld van waar CEH's op de corridor kunnen komen en een plan van aanpak voor realisatie.
	Walstroom	Op de corridor stimuleren van de uitrol van walstroom op overnachtingsligplaatsen langs vaarwegen en in binnenhavens, zeker op de TEN-T corridors.	Er is een beeld van de opgave die er is om voldoende walstroom te bieden en waar nodig en mogelijk zijn vervolgstappen geïdentificeerd en opgestart. .
3. DIGITAAL EN INNOVATIEF	Participatie living labs DIL	Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) is een programma gericht op de ontwikkeling van een veilige data-deel infrastructuur (met name getrokken door Portbase en Cargonaut). Deze infrastructuur is noodzakelijk om veilig data te kunnen delen. Binnen het programma worden tal living labs ontwikkeld, waar corridor Zuid bij aansluit. Zoals de living labs container achterland dossier (Binnenvaart en spoor) en betere voorspelbaarheid van ETA / ETD voor zeeschepen en binnenvaartschepen naar zeehavens.	Aansluiting bij de verschillende DIL Living Labs en deze (een of meer) op de corridor Zuid laten plaatsvinden.
	Participatie living lab binnen Groeifonds aanvraag: Digitalisering en automatisering op het spoor (DAS) onderdeel Digitaal gedreven logistiek op Emplacementen (DGLE)	Het spoor kent een centraal beheerd gebied (door treindienstleiding) en een niet centraal beheerd gebied (NCBG). Deze NCBG's bevinden zich op emplacementen, stamlijnen en aansluiting en zijn dus niet beveiligd. Dit verlaagt de capaciteit en daardoor de efficiëntie van het spoor. ProRail (samen met IenW, TNO en NS) dient een groeifonds-aanvraag in om hier een duurzame oplossing voor te bieden (project DGLE). Binnen DGLE worden living labs uitgevoerd.	Aansluiting corridor Zuid bij het Living Lab project en mogelijke ondersteuning bij de uiteindelijke uitrol van deze infrastructuur op de emplacementen binnen de corridor.
	Corridor uitrol Connected Transport en Talking Traffic	* Connected Transport Corridors is een programma dat vooral regionaal werkt om informatievoorziening te verbeteren met name voor trucking. Meer samenwerking over de corridors heen kan processen versnellen en geeft zekerheid aan de truckers en logistieke bedrijven dat eenzelfde techniek nationaal gebruik wordt. Focus van dit project ligt in eerste	Een duidelijk beeld hoe om te gaan met de verdere ontwikkeling van het CTC binnen de corridor Zuid.

		<p>instantie op betere informatie naar de trucker over beschikbaarheid truckparkings.</p> <p>* Talking Traffic is een nationaal programma dat deze data verzamelt en door kan vertalen naar de ontruck devices. Op termijn kan dit gekoppeld worden aan slimme verkeerslichten en zorgen voor betere afstemming locatie truck met loadingdock of terminal om aankomsttijden te plannen.</p>	
	<p>Vliegwiel autonoom transport</p>	<p>Zetten van stappen op road map richting autonoom rijden en varen door samenwerking en kennisuitwisseling tussen projectleiders van de innovatieve projecten</p>	<p>Knelpunten en kansen in autonoom varen en rijden op de corridor Zuid geïdentificeerd en eerste stappen gezet in mogelijke vervolgaanpak</p>