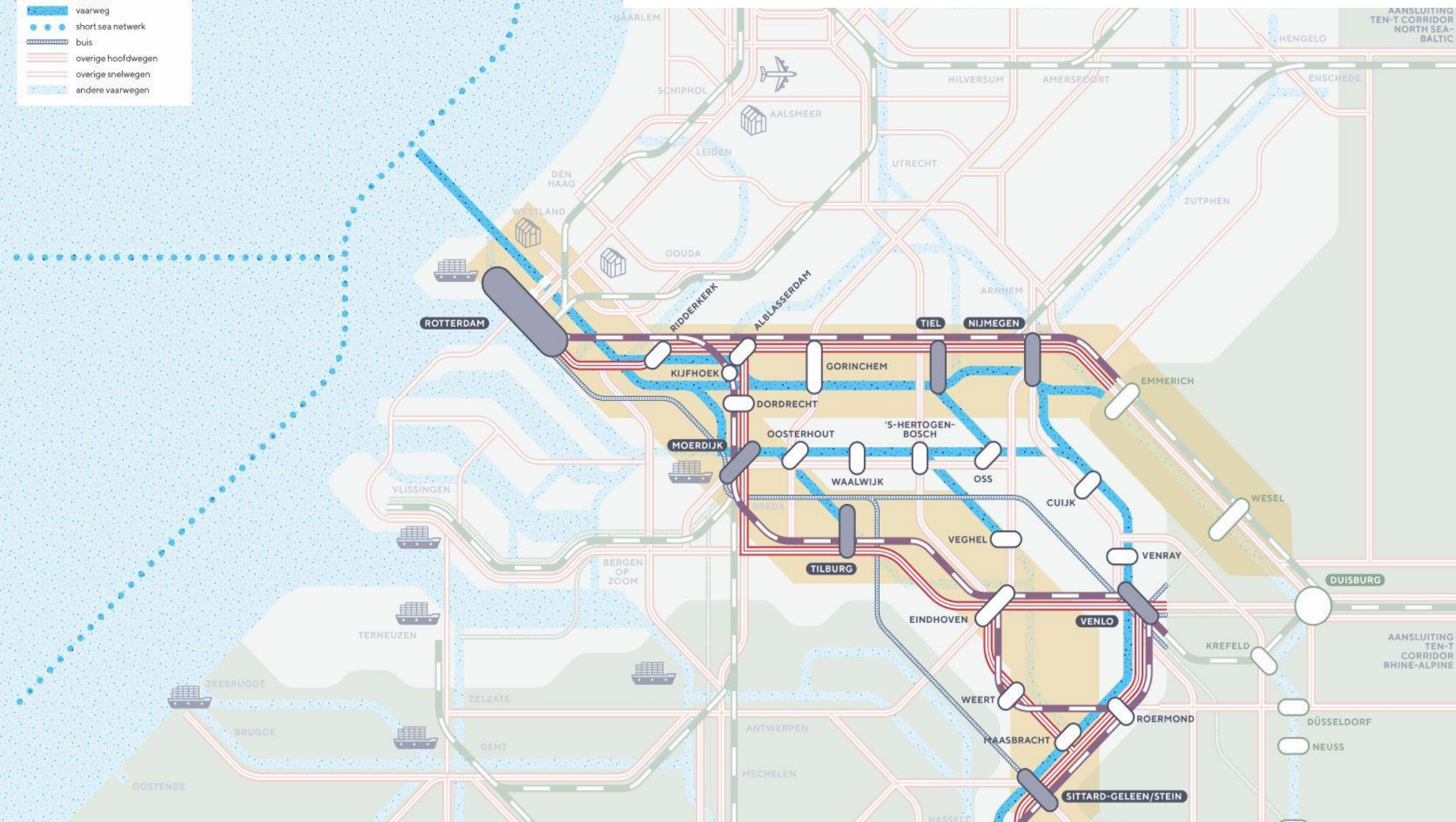


- bovenregionale knoop
- knoop
- snelweg
- hoofdweg
- spoorlijn
- vaarweg
- short sea netwerk
- buis
- overige hoofdwegen
- overige snelwegen
- andere vaarwegen

UITVOERINGSPLAN 2024

GOEDERENVERVOER

CORRIDORS OOST EN ZUIDOOST



UITVOERINGSPLAN 2024 GOEDERENVERVOERCORRIDORS OOST EN ZUIDOOST

Uitvoeringsplan Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost

Versie: 22 januari 2024

Programmaraad Goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost

Ministerie van IenW, Havenbedrijf Rotterdam, Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant, Provincie Limburg, Provincie Gelderland

Contactpersoon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jeroen Laro

jeroen.laro@minienw.nl

M +31 6 55 70 44 09

Jeroen.laro@minienw.nl

INHOUD

1. Introductie	4
1.1 <i>Ambitie en pijlers</i>	<i>4</i>
1.2 <i>Focus van 2024</i>	<i>5</i>
1.3 <i>Leeswijzer</i>	<i>6</i>
2. Projecten in uitvoeringsplan 2024.....	7
2.1 <i>Uitkomsten MenE en gevolgen voor projectensamenstelling 2024</i>	<i>7</i>
2.2 <i>Projectbeschrijving pijler A</i>	<i>11</i>
2.3 <i>Projectbeschrijving pijler B</i>	<i>17</i>
2.4 <i>Projectbeschrijving pijler C</i>	<i>22</i>
2.5 <i>Projectbeschrijving pijler D</i>	<i>26</i>
3. Programmamanagement en governance	30
3.1 <i>Uitgangspunten voor samenwerking</i>	<i>30</i>
3.2 <i>Programmamanagement.....</i>	<i>31</i>
3.3 <i>Sturing op voortgang en resultaten</i>	<i>32</i>
3.4 <i>Opname en afronden/ overhevelen van projecten</i>	<i>32</i>
4. Financiering.....	34
4.1 <i>Inkomsten en budget.....</i>	<i>34</i>
4.2 <i>Programmabegroting.....</i>	<i>35</i>
Bijlage – Afsprakenlijst BO MIRT GVC 2023	39

1. Introductie

Dit is het uitvoeringsplan voor de goederenvervoer corridor Oost en Zuidoost. Hierin lees je de concrete plannen en begroting voor 2024. Het uitvoeringsplan is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland en Havenbedrijf Rotterdam. Dit plan volgt uit de ambities uit de toekomstagenda 2030 en de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT voor de Goederenvervoercorridors in november 2023.

1.1 Ambitie en pijlers

De ambitie is dat de Topcorridors Oost en Zuidoost in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie innemen als een efficiënte, duurzame en leefbare corridors. Deze ambitie van het Programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost zijn uitgewerkt naar vier beleidsthema's: economie, milieu/duurzaamheid, sociaal/veiligheid en bereikbaarheid.



Om de geformuleerde ambities op de vier beleidsthema's te behalen, hebben de corridorpartijen onderstaande vier pijlers in het programma geformuleerd om gezamenlijk projecten te formuleren en uit te voeren die bijdragen aan de ambities. Deze bestaat uit de volgende pijlers:

- **Pijler A: Toekomstigbestendige verbindingen:** De Topcorridors Oost en Zuidoost beschikken over vlotte, betrouwbare en veilige multimodale verbindingen tussen de Mainport Rotterdam en het Europese achterland; hierbij is het multimodale netwerk van infrastructuur toekomstbestendig en robuust. Dit vraagt maatregelen gericht op robuuste infrastructuur én slim gebruik van de beschikbare capaciteit van de huidige en toekomstige netwerken (bijv. buisleidingen).
- **Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten:** De Topcorridors Oost en Zuidoost omvatten een samenhangend netwerk van strategisch gelegen knooppunten, die zich ontwikkelen op een duurzame, complementaire en concurrerende wijze, in balans met de fysieke leefomgeving. Het economisch potentieel van de goede internationale bereikbaarheid en voorzieningen in deze knooppunten wordt optimaal benut. Naast het knooppunt Mainport Rotterdam gaat het om de knooppunten Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.
- **Pijler C: Duurzame Topcorridors:** Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost vindt afhandeling van goederenstromen op een duurzame manier plaats. De corridorpartijen zorgen ervoor dat de sector haar bijdrage kan leveren aan klimaatafspraken én een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.
- **Pijler D: Digitalisering ketens:** Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost kunnen bedrijven profiteren van de typisch Nederlandse (logistieke) organisatiekracht, met state of the art (digitale) voorzieningen die bijdragen aan vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht, aan verduurzaming en aan robuuste verbindingen op de corridors.

1.2 Focus van 2024

Voor 2024 ligt de focus voor goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost op de volgende punten:

- **Realisatie:** in de afgelopen jaren zijn de projecten steeds meer vanuit de ideeënfase en planuitwerkingsfase naar pilotfase gegaan en vervolgens opschaling richting realisatiefase. De focus van 2024 wordt dan ook gericht op concrete realisatie.
- **Nieuwe initiatieven:** het programma is dynamisch door invloeden van buitenaf zoals de slag om verduurzaming en de noodzaak voor veerkracht, om die reden worden ook nieuwe initiatieven opgezet die hierop inspelen.
- **Sturen op effecten:** in 2023 is onderzocht hoe meer gestuurd kan worden op KPI, dit wordt geïmplementeerd in 2024.

1.3 Leeswijzer

De uitvoering van projecten vormt de kern van het programma Topcorridors. In **hoofdstuk 2** vindt u het overzicht van de projecten die in uitvoering zijn binnen de goederenvervoer corridor Oost en Zuidoost. Per project wordt een samenvatting gegeven van de behaalde resultaten in 2023 en de beoogde activiteiten voor 2024. In **hoofdstuk 3** wordt een overzicht gegeven van het programmamanagement en de governance van goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost. Het financiële overzicht van dit jaarplan vindt u in **hoofdstuk 4**. Tot slot vindt u in de **bijlage** de besluiten die genomen zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg van november 2023, dit is de basis voor dit jaarplan.

2. Projecten in uitvoeringsplan 2024

Het uitvoeringplan bevat uit twee soorten projecten. Projecten onder eigen beheer: deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de opdrachtgevers binnen het MIRT programma GVC Oost en Zuidoost. Deze verantwoordelijkheid betreft de inhoud en/of financiering van het project, die in vele gevallen binnen het BO MIRT GVC is afgesproken. Gelieerde projecten: deze projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van een derde partij buiten het MIRT programma GVC Oost en Zuidoost. De resultaten dragen naar verwachting bij aan een of meer van de vier ambities van het programma.

De volgende paragraaf geeft een toelichting op de nieuwe projectsamenstelling op basis van de aanbevelingen uit de Monitoring en Evaluatie (MenE) van 2023. De paragrafen die daarop volgen zijn ingedeeld in de vier programmapijlers van de Topcorridors en bevatten een overzicht van de bijbehorende projecten, de behaalde resultaten in 2023 en de beoogde resultaten voor 2024.

2.1 Uitkomsten MenE en gevolgen voor projectensamenstelling 2024

Uit de MenE 2023 blijkt dat de resultaten van **individuele projecten** goed aansluiten bij de verwachtingen in het Uitvoeringsplan 2023 (april 2023). Er is bij sommige projecten wel vertraging opgetreden, dit komt in de meeste gevallen door ontbrekende tijd, personeel, of financiering. Bij enkele projecten is de link met het MIRT Programma GVC Oost en Zuidoost beperkt. Belangrijk om op te merken is dat bij veel van de projecten in 2023 de focus lag op voorbereidende werkzaamheden, op een pilot, regeling of Living Labs in 2024. Dit is ook in het Uitvoeringsplan 2023 bij verschillende projecten als doel beschreven. In 2023 zijn er dus plannen van aanpak, deelnemers en financiering geregeld, en dit betekent dat in 2024 na de voorbereiding de daadwerkelijke uitvoering van projecten centraal moet staan.

Als het gaat om de **bijdrage aan de vier pijlers** van het programma Topcorridors (A. Toekomstige verbindingen, B. Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten, C. Duurzame Topcorridors, D. Digitalisering ketens) door alle projecten tezamen, dan zijn de conclusies als volgt:

- In alle 4 de pijlers zijn de geaggregeerde resultaten van de projecten volgens de verwachting van het Uitvoeringsplan 2023, en er liggen ook gefinancierde plannen van aanpak om in 2024 concrete pilots, regelingen en Living Labs op te starten;
- Bij pijler 1 was de voortgang in een aantal projecten in 2023 beperkt door het ontbreken van financiering wegens bezuinigingen in de realisatie van infrastructuur. Er wordt ook voorgesteld een tweetal projecten te schrappen;

- In pijler 2 was er een specifieke situatie in 2023: bij 4 van de 7 knooppunten was er voldoende tot goede voortgang richting een/in het realisatiepact, maar bij 3 knooppunten is de voortgang in 2023 beperkt geweest. Eind 2023 is deze situatie verbeterd, dus de kansen voor het bijtrekken van de activiteiten in deze drie knooppunten Tiel, Nijmegen en Sittard-Geleen lijken aanwezig in 2024;
- In pijler 3 zijn een aantal projecten buiten de twee regelingen CEH en Modal shift nog beperkt bij het programma GVC Oost en Zuidoost aangehaakt. De voortgang in de individuele projecten is over het algemeen goed, dus dit geeft synergiekansen voor 2024;
- In pijler 4 zijn inmiddels gefinancierde plannen voor tenminste 3 Living Labs in 2024 geregeld. Dit biedt een goede uitgangspositie voor 2024. In deze pijler verdient de indirecte bijdrage van de digitaliseringprojecten aan de 4 ambities aandacht in.

Verder is de invulling van de 4 ambities binnen het MIRT programma zowel inhoudelijke als procesmatig geëvalueerd. In het bijzonder heeft CE Delft voor de pijler duurzaamheid een aparte onderzoeksopdracht uitgevoerd. De conclusie is dat met de huidige maatregelen het doel van 30% reductie van CO2 emissies in 2030 t.o.v. 1990 op de GVC Oost en Zuidoost *niet* wordt gehaald. Daarom zijn er versterkende projectideeën geformuleerd die verder kunnen worden uitgewerkt.

Kijken we naar de **relatie van het programma op met de omgeving**, dan is de hoofdconclusie als volgt: verschillende trends en ontwikkelingen zijn in de loop van 2023 door het MIRT programma GVC Oost en Zuidoost opgepakt, maar een aantal specifieke trends en ontwikkelingen ook niet. Vooral de trends en ontwikkelingen rondom de ambitie veiligheid blijken in de praktijk moeilijk in te vullen, terwijl ook de bijdrage van GVC Oost en Zuidoost aan het maatschappelijk klimaatdebat versterking nodig heeft volgens de experts. Verder nam in de loop van 2023 het thema veerkracht van multimodale infrastructuur in belang toe voor de GVC Oost en Zuidoost. Rebel Group is gevraagd om een specifiek onderzoek naar de mate van veerkracht op de GVC Oost en Zuidoost uit te voeren en de mate waarin door projecten al wordt ingespeeld hierop. De conclusie uit dit onderzoek was dat de veerkracht over het algemeen redelijk tot goed is te noemen. Overall is het een zeer robuust netwerk en goede infrastructuur over zowel weg, water, spoor en buisleidingen (robuustheid). Bij echt grote disrupties was ook dit organiserend vermogen soms onvoldoende en er wordt nog beperkt lessen getrokken uit disrupties (men gaat snel over tot de orde van de dag). Op basis hiervan zijn project ideeën voorgesteld om de veerkracht te vergroten.

Uit de conclusies van de Monitoring & Evaluatie maken we op dat de volgende projecten voor 2024 afgerond zijn of niet meer terug hoeven komen in de projectenportefeuille:

Naam project ; Argumentatie

C6 Afvalstromen over water; Onvoldoende voortgang bereikt / Onvoldoende draagvlak bij regionale stakeholders in Noord-Brabant en Zuid-Holland

D6 Living labs digitalisering spoor; Opgenomen in andere living Labs

D10 Digitale Transportstrategie; Digitale transportstrategie is onderdeel van gelieerd project DIL

Verder wordt voorgesteld om ook nieuwe initiatieven te verkennen o.b.v. de aanbevelingen vanuit de studies naar veerkracht, duurzaamheid en CO2 reductie om te bezien of deze toegevoegd kunnen worden aan de "projectenpijplijn" van het programma Topcorridors OZO:

Naam initiatief; Argumentatie

Versterken veerkracht; Uit onderzoek Rebel Group (2023) blijkt dat veel winst te behalen valt op het gebied van veerkracht. Gestart wordt met stresstesten, daaruit volgen deelprojecten zoals de-routing, multimodale oplossingen, bufferlocaties en voorraadbeheer bedrijven.

Naar CO2 neutrale zone en flankerend maatregelenpakket Topcorridors OZO; Uit onderzoek CE Delft (2023) blijkt dat relatief veel CO2 winst te behalen valt met zonering i.c.m. maatregelen zoals elektrificatie wegtransport en diesellijnen en locomotieven.

Verminderen transporten lege containers; Uit onderzoek CE Delft (2023) blijkt dat hier relatief veel CO2 winst te behalen valt

Dit leidt tot het vernieuwde projectenoverzicht op de volgende pagina.

Pijler A Toekomstbestendige verbindingen	Pijler B Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	Pijler C Duurzame Topcorridors	Pijler D Digitalisering ketens
Projecten GVC	Projecten GVC	Projecten GVC	Projecten GVC
A1. Ligplaatsen Binnenvaart [RWS]	B1. Knooppuntenplan Rotterdam [ProvZH]	C1. Clean energy hubs & ZES (Zero Emission Services) [ProvGLD & ProvZH]	D1. Rail Connected [HbR en lenW]
A2. Sluis Grave [RWS]	B2. Knooppuntenplan Moerdijk [ProvNB]	C2. Verslogistiek [ProvZH]	D2. Optimalisatie railvervoer INDIGO [lenW]
A3. 7 x24 uur bediening sluisen [RWS]	B3. Knooppuntenplan Nijmegen [ProvGLD]	C3. Walstroom [lenW]	D3. Digitale transitie [HbR en lenW]
A4. Integrale ketenoptimalisatie containerbinnenvaart [HbR]	B4. Knooppuntenplan Sittard-Geleen [ProvLim]		D4. Living Labs Digitalisering Binnenhavens [ProvLim, ProvGLD, ProvNB, ProvZH, RWS, en lenW]
A5. Optimalisatie wegtransport [HbR]	B5. Knooppuntenplan Tiel [ProvGLD]		D5. Living Labs Digitalisering Verslogistiek [ProvLim, ProvGLD, ProvNB, ProvZH, RWS, en lenW]
A6. Truckparkings [ProvZH]	B6. Realisatiepact- Tilburg [ProvNB]		D6. Living Labs Dashboard Supply Network Visibility [Alle partners]
A7. Regeling SPUK Binnenhaven Voorzieningen [Min. lenW]	B7. Realisatiepact- Venlo [ProvLim]		D7. GVC Informatieproducten en-Diensten Catalogus [HbR en lenW]
	B8. CEF EU subsidie trajecten [HbR/ ProvLim]		
	B9. Last-mile spoor [Prorail/HbR/lenW]		
	B10. Railterminal Gelderland [ProvGLD]		
		C4. Modal shift regeling [lenW]	D8. Container dossier [HbR en lenW]
Projecten GVC Gelieerd	Projecten GVC Gelieerd	Projecten GVC Gelieerd	Projecten GVC Gelieerd
A8. Sluis Weurt/ Heumen [RWS]	B11. GRIP [BZK/ProvLim]	C5. Off-road modal shift aanpak / logistieke makelaar [Topsector Logistiek]	D9. DIL LL achterland [HbR en lenW]
A9 Waterbesparende maatregeling sluisen Maas [RWS]	B12. Afslag 38 Nijmegen [ProvGLD]		
A10. Toelatings- en ontheffingenbeleid binnenvaart [RWS]			
A11. Bodemligging rivieren integraal rivier management (IRM) [RWS]			
A12. MIRT-verkenning A15 Gorinchem-Papendrecht [lenW/ProvZH]			
A13. Buisleidingen [lenW/EZK]			
A14. 740m treinen – landelijk [Prorail]			
A15. 740m treinen – Lage Zwaluwe [Prorail]			
A16. Spoorgoederenknoop Venlo [Prorail]			

2.2 Projectbeschrijving pijler A

Ambitie pijler A: De Topcorridors Oost en Zuidoost beschikken over vlotte, betrouwbare en veilige multimodale verbindingen tussen de Mainport Rotterdam en het Europese achterland; hierbij is het multimodale netwerk van infrastructuur toekomstbestendig en robuust. Dit vraagt maatregelen gericht op robuuste infrastructuur én slim gebruik van de beschikbare capaciteit van de huidige en toekomstige netwerken (bijv. buisleidingen).

Pijler A: Toekomstbestendige verbindingen; Projecten onder beheer van GVC Oost en Zuidoost

Project [trekker]; A1. Ligplaatsen binnenvaart [RWS]

Resultaat 2023;

- Er is inmiddels toestemming voor 6 spudpaal locaties in 2024.
- Vanwege stikstof effecten konden de 2 beloofde ligplaatsen niet gerealiseerd worden. Het gereserveerde geld (ca 1 mln.) blijft staan.;

Beoogt resultaat 2024;

- Geen BO MIRT besluit verwacht.
- Bebording 6 spudpaallocaties
- Verschuiving focus ligplaatsen naar onderhoud verouderde ligplaatsen zodat gebruik weer mogelijk wordt.

Project [trekker]; A2. Sluis Grave [RWS]

Resultaat 2023;

- Er is voldoende kennis uit studies bijeengebracht.
- Een principebesluit over renovatie/vervanging van de stuw te Grave kon echter niet gerealiseerd worden in 2023 om diverse redenen waaronder het demissionaire kabinet.

Beoogt resultaat 2024;

- Om een renovatie/vervanging van de stuw te Grave te realiseren waarbij een 2e sluis kolk in later stadium mogelijk blijft (meekoppelkans), moet uiterlijk in 2025 een BO MIRT besluit worden genomen. Daarna is het niet meer mogelijk om nog mee te kunnen koppelen met de noodzakelijke vervanging en renovatie van stuw Grave.
- Een eventueel BO MIRT besluit in 2024 is afhankelijk van kabinetsformatie. Er zullen passende activiteiten worden ondernomen die een principebesluit over renovatie/vervanging inclusief meekoppelkans 2^e sluis kolk dichterbij brengen.

Project [trekker]; A3. 7 x 24 uur bediening sluisen [RWS]

Resultaat 2023;

- BO MIRT afspraken om 7x 24 bediening voort te zetten in 2024 op kosten van IenW en om voor 1 mei 2024 een meerjarig vervolg af te spreken door corridorpartijen.;

Beoogt resultaat 2024;

- Lange termijn afspraken over 7x24 bediening volgens BO MIRT besluit 2023.

Project [trekker]; A4. Integrale Ketenoptimalisatie containerbinnenvaart.[HbR]

Resultaat 2023;

- Vanaf 2018 zijn 7 corridors opgezet tussen Rotterdamse haven en achterland. Daarop wordt volgens afspraak gevaren met minder schepen en met meer containers per schip op vaste tijden. Zo wordt voor verladers het containerbinnenvaartproduct betrouwbaarder, concurrerender en duurzamer. Dit werpt steeds meer vruchten af. Bargevolumes zijn echter vanwege conjuncturele redenen gedaald in 2023.
- Het eerste schip met waterstof is ingezet.;

Beoogt resultaat 2024;

- Geen BO MIRT besluit of andere financiële besluiten verwacht.
- Meer volume op de 7 corridors mede vanwege o.a. modal shift regeling verladers op corridors en concessies lijndiensten.
- Laadstation ZES en één elektrisch binnenvaartschip in elke provincie op corridor

Project [trekker]; A5. Optimalisatie wegtransport [HbR];

Resultaat 2023;

- Van de oorspronkelijke 5 pilots uit het werkplan zijn 3 pilots tot opgepakt:
 - a. Regiohub Moerdijk waarover in afgelopen BO MIRT besluiten zijn genomen.
 - b. Regiohub Maasvlakte welke door het Havenbedrijf wordt ontwikkeld.
 - c. Super Eco Combi.
- 2 van de 5 mogelijke pilots zijn niet tot uitvoering gekomen: ECT optimalisaties en ruimere openingstijden voor Empty Depot.
- Heidesessie met bedrijfsleven heeft ambities opgeleverd om ondermeer tot meer spreiding wegvervoer te komen.;

Beoogt resultaat 2024;

- In zomer naar verwachting eerste ervaringen binnen met de regiohub in Moerdijk. Indien mogelijk zullen conclusies vertaald worden in BO MIRT besluiten voor follow up.
- Ambities heisessie bedrijfsleven worden uitgewerkt in vervolgactiviteiten. Indien mogelijk kunnen er BO MIRT besluiten uit volgen. Rol in implementatie van Milieuzones/Zero Emissie Zones op de Maasvlakte voor wegvervoer is denkbaar.

Project [trekker]; A6. Truckparkings [ProvZH];

Resultaat 2023;

- Er is gewerkt conform jaarplan.
- Oplevering rapport "Truckparking van de Toekomst" met onder meer een kwantitatieve update van de stijgende toekomstige behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen per Topcorridor provincie.
- Rapport is gebruikt om oplossingsrichtingen te bedenken voor ontwikkeling van meer parkeercapaciteit en hiervoor zijn ambassadeurs en acties uitgezet.
- Goede start met een pilot combinatie parkeren op truckparking welke ontsloten wordt via een verzorgingsplaats langs het hoofdwegennet.
- CEF1 is afgerond en CEF2 loopt nog, maar 3 van de 5 truckparkingprojecten binnen CEF2 lopen uit de tijd van de subsidieperiode. Er wordt niet actief ingezet op CEF3 subsidie omdat de locaties nog onvoldoende rijp zijn.;

Beoogt resultaat 2024;

- Er wordt gewerkt volgens de Jaaragenda Truckparkings 2024 waarin m.n. de volgende acties naar voren komen.
 1. De relatie (samenhang en raakvlakken) zoeken met andere GVC projecten, pijlers en actielijnen
 2. Koppelkansen met andere initiatieven, waaronder selectieve en integrale benadering van ontwikkelingen in logistiek, digitalisering en bedrijventerreinen. M.b.t. duurzaamheid o.m. CEH, E-laden, subsidieregelingen voor laadinfrastructuur.
 3. Effectiever inrichten Verzorgingsplaatsen: onderzoeken of toegang tot een beveiligde Truckparking via een verzorgingsplaats haalbaar en realiseerbaar is, binnen de door IenW gestelde randvoorwaarden, op minimaal 3 locaties in de provincie Limburg. De verdiepte verkenning voor realisatie ervan zal via een omgevingstraject (volgens de nieuwe omgevingswet, vigerend vanaf 2024), in januari starten. Mogelijk meer vrachtwagenparkeerplaatsen op een verzorgingsplaats.
 4. Meer TP-capaciteit binnen de logistieke sector creëren, bijv. op TP-capaciteit op industrieterreinen
 5. Rol overheid vergroten; verkennen mogelijke samenwerking in beleid en uitvoering, bijv. rol RvB bij verkrijging van grondposities
 6. Het tegengaan van vluchtstrook parkeren door het verbeteren van de informatievoorziening over beschikbare parkeerplaatsen op private beveiligde Truckparkings
 7. Het uitvoeren van een pilot met juridisch afdwingbare parkeerduurbepaling voor het vrachtwagens op verzorgingsplaatsen
 8. Samenwerking met buurlanden voor regionale afstemming ontwikkeling vrachtwagenparkeren en Truckparkings; expert meeting met NRW (plan Knauheide in Duitsland)

Project [trekker]; A7. Regeling SPUK Binnenhaven Voorzieningen [Min. IenW];

Resultaat 2023;

- Geen nieuwe aanvragen voor kademuren binnengekomen.
- Realisatie kademuur Venlo is reeds gestart in 2023.;

Beoogt resultaat 2024;

- Aanvragen voor kademuren in Waspik en Veghel en misschien in Zevenellen.

Pijler A: Pijler A: Toekomstbestendige verbindingen; Gelieerde projecten (geen direct management)

Project [trekker]; A8. Sluis Weurt/Heumen [RWS];

Resultaat 2023;

- Project wordt uitgevoerd in het kader van het Programma Vervanging en Renovatie (V&R) van RWS. Urgentie vanwege de recente perioden droogte en lage waterstand. De Planfase is eind 2022 gestart. In 2023 is goede voortgang gemaakt.
- Gestart met Value Engineering op compleetheid en waardering van varianten met een groot aantal betrokken partijen. Naast andere varianten is er ook een variant met verdiepte sluiskolk bekeken om de robuustheid tijdens droge periodes te vergoten. ;

Beoogt resultaat 2024;

- De planfase zal gereed zijn in 2026/2027, waarna realisatie kan starten.

- In 2024 worden de varianten uitgewerkt en afgewogen. Derhalve worden besluiten nog niet verwacht in 2024.

Project [trekker]; A9. Waterbesparende maatregelen Maas [RWS];

Resultaat 2023;

- Geen resultaten bekend vanuit het landelijke programma waterbesparende maatregelen.;

Beoogt resultaat 2024;

- Betere communicatie met dit project.
- De scope van dit landelijke project is zodanig corridor specifiek vanwege focus op de Maas stuwen dat dit gelieerde project onderdeel blijft van de projectenportefeuille van GVC OZO.

Project [trekker]; A10. Toelatings- en ontheffingen beleid binnenvaart [RWS];

Resultaat 2023;

- Project is mede geïnitieerd door GVC OZO en de studie naar robuuste vaarwegen. Het is inmiddels een volledig landelijk traject. Onderzoek is gestart maar nog niet gereed. Uitwerking wordt verwacht in 2024 en implementatie van 2025 tot 2028. ;

Beoogt resultaat 2024;

- Het project is 1 van de vele belangrijke raakvlakken maar heeft niet voldoende specifieke corridor scope. Dit gelieerde project wordt is daarom niet meer opgenomen in de projectenportefeuille van GVC OZO.

Project [trekker]; A11. Bodemligging rivieren integraal rivier management (IRM) [RWS];

Resultaat 2023;

- Dit project is een onderdeel van het landelijke programma IRM. Het programma zit in processen van kabinetsbehandeling en formele inspraak.
- Besluitvorming wordt verwacht in 2024. opdrachtverstrekking aan o.a. RWS in 2025/2026 of later.

Beoogt resultaat 2024;

- Het project is 1 van de vele belangrijke raakvlakken maar heeft niet voldoende specifieke corridor scope. Dit gelieerde project wordt is daarom niet meer opgenomen in de projectenportefeuille van GVC OZO.

Project [trekker]; A12. MIRT- verkenning A15 Gorinchem-Papendrecht [IenW/ProvZH];

Resultaat 2023;

- In het BO MIRT Zuidwest Nederland zijn in het kader van het door de minister genomen besluit tot het tijdelijk 'pauzeren' van de MIRTverkenning A15 Papendrecht - Gorinchem (A15 PaGo) afspraken gemaakt over scope van de verkenning, tussentijdse mitigerende maatregelen en financiën. De volledige tekst is op web te vinden op p. 11, 12 en 13 van de afsprakenlijst.;

Beoogt resultaat 2024;

- Verkenning is tijdelijk gepauzeerd. Op kortere termijn vinden er mogelijk activiteiten plaats omtrent beheer/onderhoud en mitigerende maatregelen. Op een nog onbekend moment wordt de verkenning weer opgestart. Op dit moment is er geen aanleiding om de status van het project in GVC OZO te wijzigen.

Project [trekker]; A13. Buisleidingen [IenW/EZK];

Resultaat 2023;

- Er zijn stappen gezet in de ruimtelijke procedures voor de Delta Rijn Corridor. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt opgesteld. De keuze is voor CO₂- waterstof-gelijkstroom-ammoniak. Er zijn nog wel veiligheidsvraagstukken. De realisatiedatum is opgeschoven naar 2030.
- Er wordt gewerkt aan het Nationaal Programma Energievoorziening (NPE) incl veiligheid
- De Energie Hoofdstructuur wordt uitgewerkt om voldoende ruimte te borgen.
- De kamerbrief Beleidskader buisleidingen is verzonden
- In het kader van MIEK/Delta Rijn Corridor werkt de Gasunie aan een waterstof backbone;

Beoogt resultaat 2024;

- Misschien zijn enkele BO MIRT besluiten mogelijk over toekomstbestendige tunnelkruisingen (ipv niet uitbreidbaar boren) onder de Westerscheld (380 kV) en Hollands Diep (Delta Rijn Corridor e.a. ca €100 mln).
- Een next level ontwikkeling zou kunnen zijn om extra ruimte reserveringen te doen waar toekomstbestendige tunnelkruisingen dan ook een plek in hebben.
- Een activiteit kan zijn om te werken aan vraagbundeling voor gebruik van buisleidingen. Het gaat dan in feite om modal shift activiteiten richting buisleidingen.

Project [trekker]; A14. 740m treinen- landelijk [ProRail]

Resultaat 2023;

- Corridorstudie 740m is opgeleverd aan IenW met advies voor uitrolstrategie en bijbehorende investeringspakketten.
- MIRT GVC besluit waarin vanuit de aangesloten corridorpartijen de steun uitgesproken wordt voor de strategische uitrolstrategie 740 m en het belang van financiering daarvan.
- IenW is in de fase van het initiëren van financiële besluitvorming, gesteund door het MIRT besluit dat uitrolstrategie 740m gedragen wordt door de corridorpartijen.
- Het idee was om de financiering van 740 spoor te Tilburg Industrie vanuit GVC budget (mede) te laten financieren, analoog aan Lage Zwaluwe. Begin 2023 werd duidelijk dat dit om meerdere redenen niet verstandig en maakbaar was.;

Beoogt resultaat 2024;

- IenW is aan zet om financiering te organiseren en met een implementatieplan te komen richting de kamer (beantwoording motie). Besluitvorming en vervolgvacatures liggen buiten GVC.
- De diverse meekoppelkansen, waartoe eind 2022 financiering besloten is (97,2 mln. waarvan 90 mln. besloten door de staatssecretaris en 7,2 mln. uit MIRT GVC), als programma worden bestuurd vanuit de reguliere stuurgroep MLT Goedereninfra IenW/ProRail
- Rol GVC in relatie tot besluit uitrolstrategie 740m: bewakende en stimulerende rol dat follow-up gegeven wordt aan MIRT besluit over de uitrolstrategie. GVC wordt op de hoogte gehouden door IenW en vanuit de stuurgroep via Henk Rietveld als kernteamlid GVC.
- Nadat financiering voor fase 1 uit de uitrolstrategie (=1 pad per uur per richting van- en naar de belangrijkste goederenknooppunten) geregeld is, kan overwogen worden de plek van het project binnen GVC OZO af te sluiten.

Project [trekker]; A15. 740m treinen- Lage Zwaluwe [Prorail];

Resultaat 2023;

- Project loopt conform planning in de Planuitwerkingsfase.

- Voorjaar 2023 bleek uit herijkte kostenraming dat extra budget nodig zou zijn. Dit is opgelost door ruimte te vinden in de door lenW gereserveerde 90 miljoen voor meekoppelkansen 740m (budget buiten GVC).;

Beoogt resultaat 2024;

- Voortgang Planuitwerkingsfase volgens planning.
- Exploitatiedatum van de 740 meter sporen is gepland op 30-06-2027. Mogelijk dat dit 31-12-2027 wordt i.v.m. het vinden van schaarse treinvrije periodes voor uitvoering van werkzaamheden.
- Rol GVC in relatie tot 'A6 - 740m Lage Zwaluwe': Breng '740m Lage Zwaluwe' onder bij 'gelieerd/ governance elders'.

Project [trekker]; A16. Spoorgoederenknoop Venlo [ProRail];

Resultaat 2023;

- De resultaten van de verkenning zijn grotendeels beschikbaar. Begin 2024 is de verkenning naar verwachting gereed, inclusief de aanvullende onderzoeksvragen. Er zijn nog geen financiële besluiten genomen.
- Besluitvorming over de verkenning ligt bij landsdelig BO MIRT Zuid. Over het realisatiepact Venlo, deel spoor bij GVC OZO.;

Beoogt resultaat 2024;

- Besluitvorming n.a.v. de verkenning wordt verwacht in 2024 bij landsdelig BO MIRT Zuid. Dan zal ook duidelijkheid ontstaan over het aantal benodigde 740 m sporen. Dit kan onderwerp van gesprek zijn in GVC OZO.
- Ook besluitvorming over de spanningsluis zal naar verwachting op het BO MIRT Zuid aan de orde zijn. Dit is belangrijk voor reizigerstreinen en ligt daardoor minder voor de hand als gespreksonderwerp in GVC OZO.
- In het Realisatiepact Venlo zal onderzoek plaatsvinden naar de spoor-as Blerick-emplacment.
- Status project is nu gelieerd. Na oplevering van de verkenning en BO MIRT besluitvorming moet projectformulering herzien worden. Verkenning als koepelproject met GVC OZO geld is dan ten einde. De eventuele follow up zal bestaan uit onderdelen en waarschijnlijk zonder GVC OZO financiering.

2.3 Projectbeschrijving pijler B

Ambitie pijler B: De Topcorridors Oost en Zuidoost omvatten een samenhangend netwerk van strategisch gelegen knooppunten, die zich ontwikkelen op een duurzame, complementaire en concurrerende wijze, in balans met de fysieke leefomgeving. Het economisch potentieel van de goede internationale bereikbaarheid en voorzieningen in deze knooppunten wordt optimaal benut. Naast het knooppunt Mainport Rotterdam gaat het om de knooppunten Moerdijk, Tilburg, Tiel, Nijmegen, Venlo en Sittard-Geleen/Stein.

Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten **Projecten onder beheer van GVC Oost en Zuidoost**

Project [trekker]; B1. Knooppuntenplan Rotterdam [ProvZH];

Resultaat 2023;

- In 2023 is het Knooppuntplan gefinaliseerd. Hieraan hebben Havenbedrijf, Provincie samen met de EUR gewerkt.
- Vervolgens is er op basis van discussies ook een Inzetplan gemaakt en afgerond. Hierin is een concept projectenbundel opgenomen, een startpunt voor het realisatiepact.
- Ook is er een neutrale regisseur geselecteerd en gevonden.
- Hiermee zijn alle trajecten doorlopen om het realisatiepact te kunnen opstarten.
- Daarnaast aantal trajecten gerealiseerd buiten GVC om. Hierbij kan worden gedacht aan de projecten rondom Verslogistiek, dit zal uiteindelijk ook in het realisatiepact worden opgenomen.

Beoogt resultaat 2024;

- De belangrijkste opgave voor 2024 is het opleveren van een realisatiepact dat ten tijde van het BO MIRT 2024 gereed moet zijn. Op korte termijn kan hiermee gestart worden.
- Zonder vooruit te willen lopen op de uiteindelijke set aan gezamenlijk te formuleren projecten hebben de volgende projecten nadrukkelijk de aandacht
- Verzorgingsplaatsen i.c.m. CEH
- Opzetten reeferhub netwerk
- Realiseren reeferterminal Kop vd Beer
- VenR mitigatie en modal shift (i.h.k.v. uitstel A15)
- Meer (vers) over spoor

Project [trekker]; B2. Knooppuntenplan Moerdijk [ProvNB];

Resultaat 2023;

- Er is een 2023 update gemaakt van het in 2018 opgestelde Knooppuntplan Moerdijk. Dit Knooppuntplan bevat de gewenste acties om het bovengemiddelde knooppunt Moerdijk op de GVC Oost en Zuidoost richting 2030 te ontwikkelen

- Daarnaast is gewerkt aan het project 740 meter spoor
- Ook zijn er workshops met het bedrijfsleven gehouden

Beoogt resultaat 2024;

- Belangrijkste opgave voor 2024 is het op korte termijn verder finaliseren van de voorbereidingen om te komen tot een aanvraag voor een realisatiepact. De reservering hiervoor is in het BO MIRT 2023 gemaakt.

Project [trekker]; B3. Knooppuntenplan Nijmegen [ProvGLD];**Resultaat 2023;**

- In 2023 zijn voorbereidingen getroffen om in 2024 een start te kunnen maken met het traject van een realisatiepact, er is in het BO MIRT 2023 hiervoor een reservering getroffen.
- De regio heeft niet stilgezeten en is een samenwerking gestart met de knooppunten Tiel (ook een bovengemiddeld knooppunt in GVC Oost Zuidoost) en Arnhem op het gebied van binnenvaart.
- Daarnaast is er samen met Logistics Valley gewerkt aan een logistieke profilering en wordt gewerkt aan gebiedsgerichte ontwikkelingen rondom het Engie terrein, waar mogelijk opties liggen voor een CEH en ook een hub voor stadslogistiek en bouwlogistiek.
- Tot slot had knooppunt Nijmegen 2 afzonderlijke projecten lopen bij GVC. Voor de railterminal Gelderland is ondersteuning gekregen (2 mln), de gevraagde bijdrage voor Knoop 38 is niet gehonoreerd.

Beoogt resultaat 2024;

- In 2024 zullen de voorbereidingen worden getroffen om fase 1 af te ronden en een aanvraag in te kunnen dienen voor het starten van een realisatiepact.
- Parallel daar zullen meerdere trajecten worden opgepakt, zoals het opstellen van een Havenvisie, samenwerking tussen de havens van Nijmegen Tiel, Arnhem en de provincie.
- Ook zal Nijmegen deelnemen aan de door het ministerie van I&W op te starten (landelijke) Binnenvaarttafel.
- Er is er een vergroeningsproject binnenvaart in Nijmegen gestart met diverse partijen.
- Ook wordt gewerkt aan meerdere gebiedsontwikkelingen in het knooppunt met een logistieke en verduurzamingscomponent

Project [trekker]; B4. Knooppuntenplan Sittard-Geleen [ProvLim];**Resultaat 2023;**

- In 2023 zijn voorbereidingen getroffen om in 2024 een start te kunnen maken met het traject van een realisatiepact, er is in het BO MIRT 2023 hiervoor een reservering getroffen.
- Er is een voortgangsmelding gemaakt, er zijn meerdere gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van het consortium van GVC en de regiopartners
- Daarnaast heeft het knooppunt niet stilgezeten. Een CEF aanvraag in 2023 is succesvol verlopen met een hoog bedrag aan toegekende middelen (op een totaal van 65 miljoen Euro), met financiering uit regio deal.
- Projecten die van hieruit worden opgepakt zijn structuurversterking en uitvoeringsplan Chemelot, het realiseren van een Gas overslag station, optimalisering Haven Stein en een uitbreiding van de campus.

Beoogt resultaat 2024;

- In 2024 zullen de voorbereidingen worden getroffen om fase 1 af te ronden en een aanvraag in te kunnen dienen voor het starten van een realisatiepact.

- Er is thans op basis van het geactualiseerde knooppuntplan 046 een voorstel voor een realisatiepact in maak

Project [trekker]; B5. Knooppuntenplan Tiel [ProvGLD];

Resultaat 2023;

- In 2023 zijn voorbereidingen getroffen om in 2024 een start te kunnen maken met het traject van een realisatiepact, er is in het BO MIRT 2023 hiervoor een reservering getroffen.
- De regio heeft niet stilgezeten en is een samenwerking gestart met de knooppunten Nijmegen (ook een bovengemiddeld knooppunt in GVC Oost Zuidoost) en Arnhem op het gebied van binnenvaart.
- Daarnaast is er samen met Logistics Valley gewerkt aan een logistieke profilering.
- Gestart is met de verkoop van kavels op Medel-Afronding (logistiek bedrijventerrein), oplossingen bedacht voor netcongestie.
- Ook is er een Logistic Valley project om de terminal beter te benutten (modal shift project) "Kansen voor Water" opgestart.
- Tot slot wordt het terrein van de voormalige glasfabriek geherstructureerd.

Beoogt resultaat 2024;

- In 2024 zullen de voorbereidingen worden getroffen om fase 1 af te ronden en een aanvraag in te kunnen dienen voor het starten van een realisatiepact.

Project [trekker]; B6. Realisatiepact- Tilburg [ProvNB];

Resultaat 2023;

- Belangrijkste resultaat van 2023 is dat een realisatiepact is opgesteld dat heeft geleid tot een besluit op hoofdlijnen waarmee Tilburg naar Fase 3 kan (naar uitvoeringsprojecten).
- Onderstaand een samenvatting van de opgeleverde resultaten uit 2023.
- Partijen spreken af conform het Project Realisatiepact Knooppunt Tilburg en onderliggend meerjarig Uitvoeringsplan om bij de implementatie hiervan samen op te trekken.
- Partijen constateren dat de realisatie van Sluis II (onderdeel uitmakende van het MIRT Zuid-Nederland), maar ook het bedrijfsleven die als eindgebruikers verantwoordelijk zijn voor het duurzaam gebruik van de vaarweg, cruciaal zijn voor de multimodale groei van het bovengemiddelde knooppunt Tilburg.
- Op basis van het advies van de procesregisseur spreken partijen af om € 2 mln. (50% Rijk, 25% gemeente Tilburg en 25% provincie Noord-Brabant) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Tilburg. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van concrete projecten mogelijk te maken.
- Hoewel het bedrijfsleven geen expliciete partij is in het realisatiepact, mag duidelijk zijn dat de uitwerking van deze acties in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven wordt uitgevoerd.
- Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Tilburg, provincie Noord-Brabant en ministerie van IenW) voor afstemmen over en aanjagen van het meerjarig uitvoeringsplan in stand te houden.

Beoogt resultaat 2024;

- Belangrijkste doel voor 2024 is om de volgende gezamenlijk met het Rijk geselecteerde projecten in Fase 3 verder te brengen.
- Beter benutten en optimalisatie Wilhelminakanaal traject Sluis III-Loven, door toepassing van een enkelstrooks vaarwegprofiel voor klasse IV schepen met diepgangbeperking tot 2,10m (zoals huidig)

- Programma-aanpak verduurzaming en revitalisering bedrijventerreinen met specifieke acties gericht op watergebonden bedrijvigheid en 'het juiste bedrijf op de juiste plek',
- Verduurzaming logistiek middels clean energy hub(s) t.b.v. weg en binnenvaart en walstroom (vaarweg),
- Koppelen van lokale initiatieven aan landelijke projecten om digitalisering te versnellen.
- Hiertoe zal in januari 2024 een werkplan worden opgesteld opdat op het BO MIRT van 2024 een duidelijke zichtbare voortgang te melden zal zijn.

Project [trekker]; B7. Realisatiepact- Venlo [ProvLim];

Resultaat 2023;

- Belangrijkste resultaat van 2023 is dat een realisatiepact is opgesteld dat heeft geleid tot een besluit op hoofdlijnen waarmee knooppunt Venlo naar Fase 3 kan (naar uitvoeringsprojecten).
- Onderstaand een samenvatting van de opgeleverde resultaten uit 2023.
- Partijen constateren allereerst dat het verplaatsen van de jachthaven Venlo en de uitvoering van de gefinancierde maatregelen uit de Verkenning Venlo Integraal Toekomstvast (VIT) (o.a. 740 m goederenopstelsporen en spanningssluis) cruciaal zijn voor het versterken van knooppunt Venlo en daarmee onderdeel moeten uitmaken van het MIRT Regio Zuid (respectievelijk de projecten 'Verkenning Vierwaarden' en 'Toekomstvast spoor Zuid-Nederland').
- De gezamenlijke partijen spreken af om € 980.000 (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Venlo. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van projecten mogelijk te maken.
- De afspraken over de resterende € 1.020.000 worden op een later moment gemaakt, afhankelijk van de voortgang.
- Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Venlo, provincie Limburg en ministerie van I en W) voor sturing op het meerjarig uitvoeringsplan in stand te houden en bij de verdere uitwerking en uitvoering van de bovenstaande vier projecten samen te werken met het bedrijfsleven onder andere via Ondernemend Venlo, Supply Chain Valley en Stichting Duurzame Bedrijventerreinen.

Beoogt resultaat 2024;

- Belangrijkste doel voor 2024 is om de volgende gezamenlijk met het Rijk geselecteerde projecten in Fase 3 verder te brengen.
- Gezamenlijke studie naar de ontwikkelkansen en no-regret-mogelijkheden op de as Gekkengraaf-Blerick-Venlo met betrekking tot het spoorgoederenvervoer.
- Gezamenlijke 'Versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen' voor herstructurering, ontwikkeling en verduurzaming van het gehele havengebied opstellen.
- Onderzoek naar de locaties en (rand)voorwaarden voor de uitrol van Clean Energy Hubs als onderdeel van een local energy hub.
- Aanhaken van de regio bij landelijke initiatieven en pilots op het vlak van digitalisering en monitoring van binnenhavens, spoor en verslogistiek.

Project [trekker]; B8. CEF EU subsidie trajecten [HbR];

Resultaat 2023;

- In 2023 zijn een bottom up analyse en top down analyse uitgevoerd om initiatieven in beeld te krijgen die eventueel tot een gecombineerde CEF aanvraag konden komen. Naar aanleiding hiervan zijn door CEF-experts 10 quick scans uitgevoerd om strategisch advies uit te brengen over concrete initiatieven in 10 regio's over de mogelijkheden voor indiening van een CEF aanvraag. Hieruit zijn uiteindelijk 2 (gecombineerde) mogelijkheden voor CEF uit naar voren gekomen (Stein in combinatie met Maastricht en Sluis II Tilburg) (ter waarde van ca €75 mln.)
- De CEF werkgroep in op regelmatige basis bijeen geweest.
- Besluit is genomen dat de Provincie Zeeland vanuit Corridor Zuid gaat deelnemen aan de werkgroep.

- Ter voorbereiding op de werkzaamheden 2024 zijn middels een scoping workshop de meest interessante Europese en nationale financieringsregelingen in kaart gebracht die door de werkgroep gedurende 2024 gemonitord zullen worden.
Ten behoeve van CEF aanvragen is een update gemaakt van het RHOMBUS concept;

Beoogt resultaat 2024;

- In januari 2024 indienen van 2 CEF aanvragen (Stein in combinatie met Maastricht en Sluis II Tilburg) (ter waarde van ca €75 mln.)
- Door de werkgroep kennis delen en monitoren van een breder pallet aan EU/nationale subsidieregelingen
- Vinden van matches tussen initiatieven/ projecten vanuit de corridors en subsidie regelingen en op enkele matches actie ondernemen om te komen tot (gezamenlijke) aanvragen.
- Circa 6 werkgroep bijeenkomsten
Gezamenlijke deelname aan de Connecting Europe Days in april 2024.

Project [trekker]; B9. Last-mile spoor [Prorail];

Resultaat 2023;

- Voor Last Mile Spoor fase 1 is er een Spoorbezettingsdashboard gerealiseerd. Sensoren zijn neergelegd en daarmee is voor NCBG-sporen inzichtelijk gemaakt hoelang treinen op welk spoor staan. Met informatie uit het dashboard wordt nu gewerkt aan het optimaliseren van de capaciteitsverdeling.
- Vanuit MIRT GVC Zuid en OZO is er vervolg financiering gerealiseerd voor Last Mile Spoor fase 2: uitrol naar 3 aanvullende locaties: Houtrakpolder, MV West/westwest en Moerdijk.;

Beoogt resultaat 2024;

- In 2024 zullen de pilots voor fase 2 worden uitgevoerd (uitrol naar 3 aanvullende locaties: Houtrakpolder, MV West/westwest en Moerdijk).
- Samen met lenW en de havens wordt er getracht om financiering te organiseren voor een bredere uitrol over de goederen en reizigers corridors (oa corridor OZO en Zuid). Indien deze financiering niet gerealiseerd kan worden zal er gekeken moeten worden naar een smalle uitrol binnen de MIRT GVC: naar 3-5 capaciteitsknooppunten op de twee GVC corridors.

Project [trekker]; B10. Railterminal Gelderland [ProvGLD];

Resultaat 2023;

- Het inpassingsplan van de Railterminal Gelderland is door Raad van State vastgesteld.
- Gezocht is naar een exploitant voor de railterminal. Daarvoor is een tender uitgezet, maar eind 2023 is er nog geen geïnteresseerde partij gevonden.;

Beoogt resultaat 2024;

- Gezocht wordt naar een exploitant voor de terminal
- Wanneer een exploitant gevonden is, worden vervolg acties ingezet voor de ontwikkeling van de terminal.

**Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten
Geliëerde projecten (geen direct management)**

Project [trekker]; B11. GRIP [BZK/Prov Lim];

Resultaat 2023;

- Er is meerdere keren contact geweest met de vertegenwoordigers van Mooi Nederland, GRIP en de opstellers van de nieuwe nota ruimte voor economie. Ook is BZK actief betrokken geweest in meerdere DO's en hebben zij presentaties verzorgd en een uitnodiging geponeerd om meer samen op te trekken.

Beoogt resultaat 2024;

- BZK heeft een presentatie verzorgd op knooppuntendag. Daarnaast gaan er pilots lopen zowel in Venlo als Tilburg waarbij EZK, BZK en I&W samen op gaan trekken met de regiopartners. De eerste resultaten hiervan worden bij het volgende BO MIRT verwacht

Project [trekker]; B12. Afslag 38 Nijmegen [ProvGLD];

Resultaat 2023;

- De afslag 38 van de A15 loopt door de ontwikkelingen in het gebied loopt de bestaande afslag tegen zijn grenzen aan. Daarom staan er in 2024 werkzaamheden gepland aan het viaduct en aan afslag 38 om de afslag en het viaduct klaar te maken voor: Toekomstige verkeersgroei, fietsers kunnen snel en veilig doorfietsen, ruimte voor openbaar vervoer.
- Vanuit GVC OZO is in verleden financiële bijdrage gegeven aan project, verder geen inhoudelijke betrokkenheid.

Beoogt resultaat 2024;

- Projectteam Afslag 38 rapporteert over voortgang project aan GVC oost en Zuidoost. Ontwikkelingen rond Rail terminal Gelderland zijn hierbij relevant.

2.4 Projectbeschrijving pijler C

Ambitie pijler C: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost vindt afhandeling van goederenstromen op een duurzame manier plaats. De corridorpartijen zorgen ervoor dat de sector haar bijdrage kan leveren aan klimaatafspraken én een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Pijler C: Duurzame topcorridors

Projecten onder beheer van GVC Oost en Zuidoost

Project [trekker]; C1. Clean energy hubs & ZES (Zero Emission Services) [ProvGLD & ProvZH];

Resultaat 2023;

- Handboek locatieontwikkeling Clean Energy Hubs (CEH) ontwikkeld opgesteld om marktpartijen, gemeenten en provincies te begeleiden in de ontwikkeling van CEH.
- Uitwerking subsidieregeling CEH voor realisatie van Clean Energy Hubs en gericht op zero emissie alternatieve tank- en laadinfra.
- De regisseur voor de Clean Energy Hubs voor de binnenvaart heeft een landelijke uitrolstrategie opgesteld voor Clean Energy Hubs voor de binnenvaart.
- Uitbreiding van landelijk Programmeerteam CEH tot een landelijk dekkend netwerk met alle provincies, Havenbedrijf Rotterdam en RWS.

- Aantal bestaande CEH uitgebreid naar 40.
- Behoeftedonderzoek per prov. uitgevoerd naar alternatieve energiedragers op basis van nationale en Europese regelgeving.
- Meerdere provinciale haalbaarheidsonderzoeken CEH
- De locatietool is uitgebreid met meerdere kaartlagen.

Beoogt resultaat 2024;

- Vaststelling en openstelling subsidieregeling CEH in 2024. Provincies die lid zijn van de Clean Energy Hub samenwerking kunnen hierbij (evt. in samenwerking met de gemeentes) subsidieaanvragen voor projecten indienen.
- Vaststelling van de landelijke uitrolstrategie voor CEH in BO MIRT 2024 en ondersteuning binnenvaart specifiek via uitvoering van de strategie.
- Update locatie tool en het beheer van de locatietool.
- Uitvoering diverse onderzoeken die realisatie van CEH versnellen w.o. grondprijzen, bouwkosten, mogelijkheden tot ruimtelijke reserveringen, vergunningverlening en stroomcapaciteit binnenvaart, TCO's voertuigen, businesscases.
- Kennis delen t.b.v. de realisatie van CEH: o.a. workshop uitrolstrategie voor CEH binnenvaart, organisatie tafel verladers verduurzaming binnenvaart, ondersteuning business development.

Project [trekker]; C2. Verslogistiek [ProvZH];

Resultaat 2023;

- Ondernemersplatform Verslogistiek ingesteld met als doel om belangrijke, (markt)vraag gestuurde, investeringen en innovaties in de verslogistiek te versnellen.
- Op basis van een voorstel van MoVe en het versknooppuntrapport Rotterdam e.o. is een inhoudelijk en financieel projectvoorstel gemaakt voor de verslogistiek, deze is vastgesteld in het BO 2023.
- Door het ondernemersplatform zijn vijf hoofdthema's benoemd die van groot belang zijn voor de sector: (1) duurzame trucks en laadinfra voor versvervoer over de weg, (2) reefer(koelcontainer)hubs uitrol en strategie, (3) digitalisering verslogistiek incl. douane en inspecties, (4) vers op het spoor en (5) binnenvaart.
- Uit diverse bronnen¹ zijn is een longlist van knooppunt overstijgende versprojecten gevormd die in de eerste bijeenkomst van het Ondernemersplatform zijn besproken en geprioriteerd. Hiervan is inmiddels een short list gemaakt en dit wordt gebruikt voor de uitwerking van een inzetplan.

Beoogt resultaat 2024;

- Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland en provincies Limburg en Zuid-Holland zetten in 2024 in op verdere verduurzaming en efficiëntere afhandeling van verslogistiek van het knooppunt Rotterdam (haven en greenports) naar het achterland.
- De werkgroep verslogistiek werkt een plan van aanpak (inzetplan) uit voor het BO MIRT 2024 met daarbij focus op de genoemde vijf prioriteiten voor verslogistiek.
- Voor bovenstaande activiteiten wordt €120.000 bijeengebracht, waarbij de volgende verdeling gehanteerd wordt: Rijk €40.000, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland, provincies Limburg en Zuid-Holland, elk € 20.000, alles inclusief BTW.
- In 2024 wordt het realisatiepact Rotterdam uitgewerkt waar ook vers een belangrijk onderdeel is, hier komen uitvoeringsprojecten, variërend op de aansluiting van een dedicated reefervoorziening tot inrichting van douane.
- De wisselwerking tussen realisatiepact en inzetplan verslogistiek wordt georganiseerd.

¹ Knooppuntplan Rotterdam, GVC 2022, Versknooppunt Rotterdam en omstreken, GVC 2022, Versagenda MOVE, MOVE 2022

- De ambitie is om meer concrete en fysieke resultaten te tonen en bestuurders en ondernemers in contact brengen voor meer synergie.

Project [trekker]; C3. Walstroom [IenW];

Resultaat 2023;

- Naar aanleiding van de toezegging van de Minister van IenW om alle Rijksligplaatsen voor de binnenvaart uit te rusten met walstroom (BO MIRT najaar 2020), is er € 16 miljoen gereserveerd op het Mobiliteitsfonds.
- Voor de invulling daarvan voerde RWS een verkenning uit. Er zijn 330 ligplaatsen in c.a. 100 clusters in beeld gebracht waar walstroom moet komen, het aantal kasten en stekkers die er worden gerealiseerd varieert per ligplaats. Ter afronding van deze verkenning is eind 2023 een adviesrapport/ preverkenning opgeleverd (aan DGML in december 2023) waarin de bovengenoemde punten zijn opgenomen.
- Ter voorbereiding op de volgende fase heeft RWS ON een het plan van aanpak opgesteld ten behoeve van de plan- studiefase.
- Om tot een uniforme uitrol van walstroomvoorzieningen op alle ligplaatsen te komen, heeft het Ministerie van IenW mogelijke samenwerkingsvormen met walstroominitiatieven onderzocht zoals het zgn. Walstroomcollectief (een groep van Nederlandse en Vlaamse havenbedrijven, havengemeenten en vaarwegbeheerders).;

Beoogt resultaat 2024;

- Voor realisatie is er een gedetailleerde planuitwerking en voorkeursbesluit nodig. Dit is het hoofddoel voor 2024. Voor deze planuitwerking zijn nog verkennende onderzoeken nodig aanvullend op het adviesrapport van 2023 (denk aan bodemonderzoek, ruimtelijke procedures en grondeigendom etc.).
- Belangrijke randvoorwaarden zijn capaciteit en financiering, dit moet nog georganiseerd worden. Naar verwachting is er substantieel meer financiering nodig voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase, mogelijk wordt in het BO MIRT 2024 hiervoor een voorstel ingebracht.
- Onder voorwaarde van voldoende capaciteit bij RWS PPO, zal in 2024 vervolgens de plan- studiefase van start gaan. Hierin wordt tevens gekeken naar (financiële) meekoppelkansen bij lopende onderhoudsprojecten aan bestaande Rijksligplaatsen.
- Voor de niet-Rijksligplaatsen verwacht IenW eenzelfde inzet van de decentrale overheden bij de uitrol van Walstroom naar alle TEN-T-havens, met eigen capaciteit en middelen van de decentrale overheden. Over onderlinge afstemming en samenwerking moeten nog afspraken worden gemaakt in 2024.

Pijler C: Duurzame topcorridors

Gelieerde projecten (geen direct management)

Project [trekker]; C4. Modal Shift Regeling [IenW];

Resultaat 2023;

- Het project Modal shift verleidt ondernemers/ verladere transport van weg naar spoor/binnenvaart via aanbestedingen en subsidieregeling. Per 1 januari 2023 is de subsidieregeling met 22,5 mln. ingesteld voor alle GVC (Zuid en OZO). Basis voor de subsidieregeling is 20 euro per verplaatste container in de eerste 2 jaar van het project. 3 TEU per dag. De regeling loopt tot en met 2025 (betalingen t/m 2026).
- Het subsidieplafond van de Modal Shift Regeling is in 2023 bereikt d.m.v. succesvolle aanvragen. De ingediende projecten in 2023 zitten allen op de corridor, het is een mix van projecten. C.a. 75% heeft een connectie met Rotterdam.

- Omdat het plafond bereikt was, is besloten om het latere jaarlijkse budget van de regeling vervroegd beschikbaar te stellen om zo sneller de beoogde Modal Shift te realiseren. Hiervoor is het budget van 2025 is naar voren gehaald (5 mln. extra voor binnenvaart + 2,5 mln. voor spoor). Inmiddels is het extra budget van spoor op en voor binnenvaart is van dit extra budget ruim 0,5 mln. aangevraagd.

Beoogt resultaat 2024;

- In 2024 worden de regeling en aanbestedingen voortgezet.
- T.b.v. BO MIRT 2024 wordt geen besluit voorzien

Project [trekker]; C5. Joint corridors Off-Road/ Logistiek makelaars [Topsector Logistiek];**Resultaat 2023;**

- Binnen Topsector Logistiek (TSL) worden door logistiek makelaars multimodale 'corridors gemaakt' middels samenwerkingsovereenkomsten tussen private partijen. Dat zijn verbindingen tussen de multimodale knooppunten waarop meerdere partijen samenwerken.
- In 2023 is de impact van het project op de GVC Oost en Zuidoost is in beeld gebracht als het gaat om Co2 besparing/ vermeden kilometers.
- Het aantal joint corridors is in 2023 gegroeid naar 50 (zie www.go-off-road.nl).
- Er onderzoeken uitgevoerd o.b.v. de digitale systemen, denk aan onderzoek naar gedrag interventies, bulk, etc. De resultaten uit de onderzoeken is input voor 2024.
- Er is een digitaal resultaten boek opgeleverd (zie impact.off-road.nl), hierin is naast de harde resultaten ook de softe impact van de werking van het ecosysteem vastgelegd.
- Met de Modal shift regeling is nauw samengewerkt: de corridors uit de Modal Shift Regeling worden ook opgenomen.

Beoogt resultaat 2024;

- Focus in 2023 lag op digitalisering en samenwerking op systeemniveau. Hieruit zijn concrete pilots uit gekomen die in 2024 uitgevoerd gaan worden binnen DIL, denk aan digitale samenwerking tussen terminals.
- De borging voor de lange termijn (richting 2030 en verder) valt nu nog onder de borging van de Topsector, maar op de lange termijn zal er mogelijk een structurele constructie moeten komen, dit wordt onderzocht.
- In 2019 is in het BO MIRT vastgelegd dat er een verhoging van het budget ingezet zou worden gekoppeld aan de knooppunten: vanuit de Topsector is er minder budget voor logistiek makelaars daarom samen met provincies deze afspraak hernieuwen.
- Discussie Topsector/ GVC: wanneer is modal shift voldoende behaald? Mogelijk kan dit in 2024 concreet gemaakt worden (bijv. in de vorm van backcasting) binnen een langetermijnvisie.

2.5 Projectbeschrijving pijler D

Ambitie pijler D: Binnen de Topcorridors Oost en Zuidoost kunnen bedrijven profiteren van de typisch Nederlandse (logistieke) organisatiekracht, met state of the art (digitale) voorzieningen die bijdragen aan vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht, aan verduurzaming en aan robuuste verbindingen op de corridors.

Pijler D: Digitalisering ketens

Projecten onder beheer van GVC Oost en Zuidoost

Project [trekker]; D1. Rail Connected [HbR en IenW] ;

Resultaat 2023;

- De afspraak is gemaakt met PoR (projectleider) dat dit project in 2023 GEEN onderdeel is van GVC OZO. Dit project kan dus geschrapt worden uit de portfolio.
- Doel project is om digitale communicatie tussen Spooroperators, Prorail en PoR voor uitvoering spoordiensten verder te verbeteren. Portbase verzorgt de operationele ondersteuning. Er doen 8 operators, 6 vervoerders, 4 terminals mee
- Plan van aanpak 2023 telt 30 verbeterkansen, er is begonnen met prioritaire acties.

Beoogt resultaat 2024;

- Het plan van aanpak wordt verder uitgevoerd volgens afspraak. Er is gestart met de prioritaire acties van de 30 verbeterkansen, de andere acties worden in de loop van 2024 opgepakt en ingevuld door Portbase.
- De financiering van het hele plan van aanpak wordt gaandeweg ingevuld.

Project [trekker]; D2. Optimalisatie Rail vervoer Indigo+ [IenW];

Resultaat 2023;

- De haalbaarheidsstudie is eind Q4 2023 nagenoeg gereed. Doordat er op laatste moment nog aanvullende informatie is binnengekomen, wordt de studie in Q1 2024 afgerond.
- Gedurende het onderzoek zijn (tussen)resultanten met een klankbordgroep afgestemd en besproken.;

Beoogt resultaat 2024;

- In Q1 2024 wordt het haalbaarheidsonderzoek afgerond.
- Na afronding van de haalbaarheidsstudie, worden voorbereidingen getroffen voor uitvoering van een Living Lab. Gedacht wordt aan een pilot waarbij een combinatie van Wayside monitoring en automatische remcontrole beproefd wordt. Doel is om inzichtelijk te krijgen hoe deze technologieën gecombineerd kunnen worden en aan te tonen welke efficiencyvoordelen in de operatie behaald kunnen worden. In afstemming met corridorpartners wordt gekeken naar de financiering hiervan.

Project [trekker]; D3. Digitale Transitie [HbR en IenW]

Resultaat 2023;

- De werkgroep Digitalisering heeft in 2023 de plannen van aanpak, de deelname van stakeholders en het financiële budget voor de 3 Living Labs Digitalisering Binnenhavens, Vers Logistiek en SC Visibility zijn doorgesproken.
- Voor de eerste 2 Living Labs is inhoudelijk alles gereed gemaakt om de Living Labs in 2024 te starten. Uitdaging is nog de financial engineering, verschillende oplossingen zijn doorgesproken maar de keuze is lastig.
- Het BFM (Business Function Model) is ook doorgenomen, en er zijn verschillende gesprekken met stakeholders geweest.
- Daarnaast is er wekelijks een projectmeeting geweest, waarin alle acties worden doorgesproken.

Beoogt resultaat 2024;

- Doel is om in projecten de plannen van aanpak van de drie Living Labs Digitalisering Binnenhavens, Vers Logistiek en SC Visibility daadwerkelijk uit te voeren.
- De definitieve oplossing voor inrichting van financial engineering in de verschillende Living Labs dient nog gevonden te worden. Overleg in het PT voor meest passende oplossing.
- Verder wordt actief gewerkt aan het inbrengen van digitaliseringsprojecten binnen de verschillende realisatiepacts.
- Daarnaast wordt getracht om actief in te spelen op kansen voor deelname in verschillende Living Labs van het DIL programma.

Project [trekker]; D4. Living Labs Digitalisering Binnenhavens [ProvLim, ProvGLD, ProvNB, RWS, en IenW]

Resultaat 2023;

- Plan van Aanpak voor gehele budget gereed, financiering afgesproken en geaccordeerd binnen BO MIRT 2023.
- Het plan van aanpak is verdeeld in verschillende fasen.
- Prov. Noord-Brabant is coördinerend opdrachtgever.
- Deelnemers aan Living Labs o.l.v. Brabant Ports gevonden

Beoogt resultaat 2024;

- Uitvoering plan van Aanpak in Living labs staat centraal.
- Uitdaging is nog de financial engineering, verschillende oplossingen zijn doorgesproken maar de keuze is lastig. Prov. Noord-Brabant is opdrachtgever, er kan van start gegaan worden met de eerste 80K Euro budget

Project [trekker]; D5. Living Labs Digitalisering Vers logistiek

Resultaat 2023;

- Plan van Aanpak voor gehele budget gereed, financiering afgesproken en geaccordeerd binnen BO MIRT 2023.
- Het plan van aanpak is verdeeld in verschillende fasen.
- Prov. Zuid-Holland is coördinerend opdrachtgever.
- Deelnemers aan Living Labs zijn gepolst, verschillende hebben aangegeven interesse te hebben. Er zijn gesprekken geweest met partijen rondom Dutch Fresh Port.

Beoogt resultaat 2024;

- Uitvoering plan van Aanpak in Living labs staat centraal.
- Uitdaging is ook hier nog de financial engineering, verschillende oplossingen zijn doorgesproken maar de keuze is lastig. Prov. Zuid-Holland is opdrachtgever.
- Samenwerking met partijen in Dutch Fresh Port worden gefinaliseerd in deelname Living Lab.

Project [trekker]; D6. Living Labs

Resultaat 2023;

- Dashboard Supply Network Visibility [28b RWS en IenW]; Plan van Aanpak op hoofdlijnen gereed, financiering afgesproken en geaccordeerd binnen BO MIRT 2023.
- Rijkswaterstaat is coördinerend opdrachtgever.
- Precieze invulling van plan van aanpak loopt nog, dit heeft te maken met de wensen/behoefte van de gebruikers die in kaart worden gebracht. Deze gebruikers zijn publieke partijen.
- Publieke overheden als gebruikers Living Labs zijn gepolst, verschillende hebben aangegeven interesse te hebben.

Beoogt resultaat 2024;

- Finalisering uitvoering plan van Aanpak in Living Labs staat centraal. Finalisering afhankelijk van in kaart brengen behoefte bij gebruikers, dit loopt op dit moment.
- Financial engineering is een vraagstuk, maar door kleiner budget waarschijnlijke te realiseren in 2024.

Project [trekker]; D7. GVC Informatieproducten en -Diensten Catalogus [HbR en IenW]

Resultaat 2023;

- Hier zijn elementen van Plan van Aanpak gereed, doel is om alle digitale diensten van publieke partijen richting gebruikers/marktpartijen via een catalogus te ontsluiten.
- Daadwerkelijk doorgaan project afhankelijk van beschikbare tijd en trekkerschap, hier moet begin 2024 knoop over doorgehakt worden

Beoogt resultaat 2024;

- Begin 2024 keuze over start van project, afhankelijk van vinden beschikbare tijd en trekkerschap.
- Bij positief besluit alloceren budget en afschrijven plan van aanpak, met input van aanbieders en gebruikers

Pijler D: Digitalisering ketens

gelieerde projecten (geen direct management)

Project [trekker]; D8. Container dossier [HbR en IenW]

Resultaat 2023;

- Dit project is een Living Lab binnen het DIL programma, contactpersoon is Leopold Jonkman.
- Doel is om via de BDI (Basis Data Infrastructuur) en Federatief datadelen informatie over containerexport/import met alle ketenpartijen te delen, o.b.v. keuze specifieke ketenpartijen

Resultaat 2024;

- Het Living Labs containerdossier is deels gestart in 2023, en gaat verder volgens plan in 2024
- GVC Opdrachtgevers hebben elk de keuze individueel deel te nemen, dit kan na overleg in plan van aanpak ingepast worden.

Project [trekker]; D9. DIL LL achterland [IenW];

Resultaat 2023;

- Programma Digitale Transportstrategie is in uitvoering bij Min I en W.

Resultaat 2024;

- Het PT GVC OZO wordt op de hoogte gehouden van de voortgang in DIL.
- Individuele opdrachtgevers kunnen deelnemen aan Living Labs binnen DIL, hier dienen separaat afspraken over gemaakt te worden.
- De Living Labs binnen het DIL programma kunnen extra mogelijkheden tot aansluiting geven, bijvoorbeeld op het gebied van het Containerdossier of ETA/ETD. Hier kan in 2024 mogelijk bij aangesloten worden door de opdrachtgevers binnen GVC Oost en Zuidoost.

3. Programmamanagement en governance

Het MIRT programma Goederenvervoercorridors (GVC) Oost en Zuidoost is een langlopend programma, van 2017 tot en met 2025 en indien gewenst door de opdrachtgevers t/m 2030. In het programma werken zes opdrachtgevers (Min I en W, Provincies Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg en Port of Rotterdam) samen om de GVC Oost en Zuidoost optimaal in te richten om het goederenvervoer effectiever, duurzamer en veiliger te laten verlopen, met oog voor belangen bedrijfsleven en maatschappij. Dit hoofdstuk beschrijft de wijze waarop het programma is georganiseerd en gemanaged.

3.1 Uitgangspunten voor samenwerking

De corridorpartijen hebben de volgende zes uitgangspunten voor hun samenwerking binnen het Programma Topcorridors Oost en Zuidoost geformuleerd:

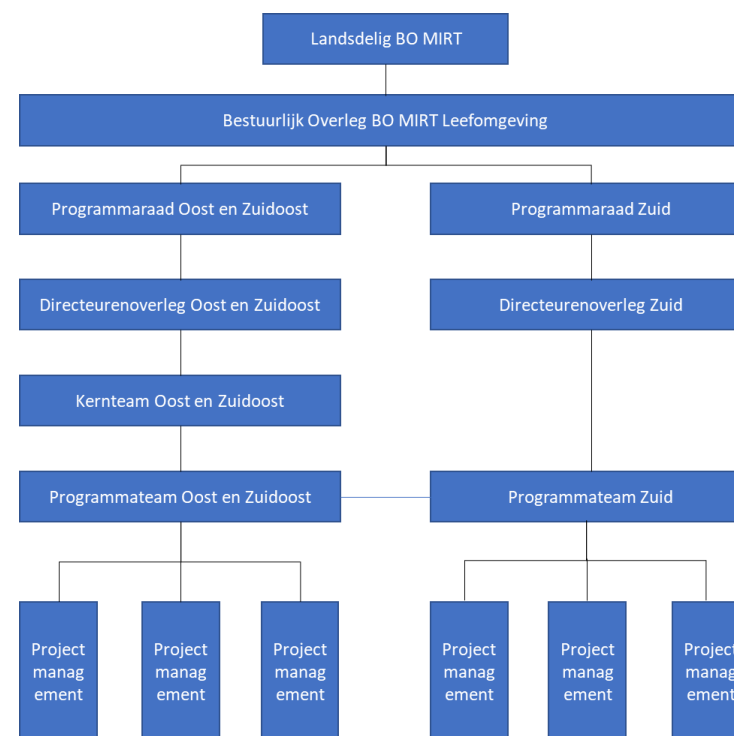
1. **De gezamenlijke toekomstagenda 2030 en de geformuleerde ambitie zijn leidend voor het handelen binnen de samenwerking:** De ambitie is dat de Topcorridors Oost en Zuidoost in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie innemen als efficiënte, duurzame en leefbare corridors. Dit is verwoord in de toekomstagenda Topcorridor Oost en Zuidoost in de ambitie en vier en pijlers.
2. **Lasten en lusten in de tijd verdeeld:** Het programma is gericht op het uitvoeren van projecten binnen de vier pijlers, maar niet alles kan tegelijkertijd worden uitgevoerd. Schaarse middelen vragen om prioritering en fasering van projecten en maatregelen. Die prioritering en fasering moeten bijdragen aan de gezamenlijke ambitie voor de Topcorridors Oost en Zuidoost, maar kunnen in de tijd leiden tot een (tijdelijke) onevenredige verdeling van 'lusten en lasten', bijvoorbeeld over de verschillende regio's.
3. **Samenwerking op open en gelijkwaardige basis:** De opdrachtgevers werken samen in gelijkwaardige verhoudingen en op basis van gedeeld eigenaarschap. De bijdragen die elke partij wil en kan leveren zijn bepalend in de samenwerking. Partijen werken samen op basis van een open agenda; niet standpunten zijn het startpunt, maar het resultaat van 'joint fact finding' en dialoog.
4. **De democratische legitimatie is gewaarborgd:** Deelnemende corridorpartijen organiseren zelf het mandaat in overleggen, zodat ze namens een organisatie of samenwerkende organisaties hun bijdragen kunnen inbrengen. Formele besluitvorming en verantwoording vinden plaats in de relevante gremia als gemeenteraden, Provinciale Staten, Tweede Kamer en Raden van Bestuur.

5. **Wederzijds commitment op uitvoering:** De provincies en havenbedrijven zorgen voor gezamenlijkheid en draagvlak in de regio, het Rijk voor gezamenlijkheid binnen en tussen departementen.
6. **Samenwerken met Topcorridor Zuid waar mogelijk en relevant:** Het programma Topcorridors Oost en Zuidoost kent zijn eigen opgaven en kansen. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met het programma Topcorridor Zuid. Waar relevant en mogelijk wordt samengewerkt en afgestemd met de het programma Topcorridor Zuid, gericht op het behalen van efficiency en synergie.

3.2 Programmamanagement

Hiernaast is de governance van het programma goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost weergegeven, dit in vergelijking met Goederenvervoercorridor Zuid. De verschillende gremia in Topcorridors Oost en Zuidoost zijn:

- **Bestuurlijk overleg:** het Bestuurlijk Overleg MIRT Leefomgeving neemt jaarlijks besluiten tot financiële ondersteuning van voorgestelde projecten in het programma.
- **Programmaraad:** de opdrachtgevers zijn vertegenwoordigd in de programmaraad en treden gezamenlijk op als bestuurlijk opdrachtgever. Zij prioriteren en stellen de uitvoeringsstrategie vast.
- **Directeurenoverleg:** het directeurenoverleg fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever en bereidt bestuurlijke overleggen en programmaraden voor.
- **Kernteam:** Het Kernteam coördineert de activiteiten binnen het programma. Het bestaat uit de programmamanager, -secretaris en -ondersteuning en vertegenwoordigers van alle opdrachtgevers. Het kernteam bereidt het directeurenoverleg voor.
- **Programmateam:** Het Programmateam is verantwoordelijk voor de operationele aansturing van de activiteiten binnen het programma. Het bestaat uit de programmamanager, -secretaris en -ondersteuning en vertegenwoordigers van enkele opdrachtgevers.
- **Projectteams:** de acties van het programma worden getrokken door de deelnemende organisaties zelf. Zij wijzen coördinatoren per actie aan uit hun gelederen (programmamanager).



Voor de dagelijkse aansturing van het programma Topcorridors Oost en Zuidoost is een programmamanager aangesteld. Deze heeft een neutrale rol en werkt daarmee voor alle corridorpartijen. De programmamanager wordt ondersteund door een programmasecretaris, het programmateam én door een consortium van externe consultants. Uitgangspunt voor het programmamanagement is een efficiënte en compacte programma-organisatie. Mede om die reden heeft het programmateam een dubbelrol: als ambtelijk voorportaal voor het Directeurenoverleg én als inhoudelijk (laten) uitwerken/uitvoeren van projecten/initiatieven (projectmanagers).

Gezien de vele raakvlakken met de Topcorridor Zuid wordt waar relevant mogelijk met deze corridor samengewerkt, bijvoorbeeld in de voorbereiding van het BO MIRT. In het programmamanagement wordt de samenhang onder meer geborgd door gebruik te maken van de diensten van hetzelfde consortium dat nu product- en procesondersteuning biedt bij die corridor.

3.3 Sturing op voortgang en resultaten

Om te sturen op resultaten is er een jaarlijkse Monitoring en evaluatie (M&E) procedure opgezet. Hiermee kunnen we vooraf, tijdens en na uitvoering van de projecten de prestaties en effecten bepalen, en aan de hand daarvan kunnen we deze evalueren en zo nodig bijsturen. Het programmateam is verantwoordelijk voor de monitoring en evaluatie van het programma. Aan het eind van ieder programmajaar wordt een verantwoordingsrapportage opgesteld met daarin de bereikte prestaties van het programma. Eventuele leerpunten uit de monitoring en evaluatie worden steeds meegenomen bij de periodieke actualisatie van het Uitvoeringsplan en indien nodig de Toekomstagenda 2030.

3.4 Opname en afronden/ overhevelen van projecten

Iedere corridorpartner heeft de gelegenheid om nieuwe projecten in te brengen in het programma Topcorridors. Hiervoor gelden de volgende randvoorwaarden:

1. Het project moet een aantoonbare bijdrage leveren aan de vier pijlers van Topcorridors (Toekomstige verbindingen, Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten, Duurzame Topcorridors, Digitalisering ketens).
2. Het project moet een projecttrekker en projectteam/ werkgroep hebben voor de uitwerking van een projectplan en uitvoering.
3. Het project moet draagvlak hebben bij de corridorpartners.
4. Er moet financiering beschikbaar zijn.
5. Bij voorkeur wordt een plan van aanpak met concrete doelen/ planmatig werken gepresenteerd.

Wanneer deze randvoorwaarden zijn georganiseerd, wordt via het jaarlijkse BO MIRT over financiering de nieuwe projectinitiatieven bestuurlijk besloten.

Ook kunnen er nieuwe gelieerde projecten worden ingebracht. Voorwaarden hiervoor:

1. Het project levert een aantoonbare bijdrage leveren aan de vier pijlers van de Topcorridors.
2. De partij die verantwoordelijk is voor het desbetreffende project staat achter de opname.

Projecten zijn in ontwikkeling. Naast de initiatie van nieuwe projecten worden er ook projecten afgerond of de verantwoordelijkheid wordt overgeheveld naar een andere partij. Dit gebeurt in samenspraak met de projecttrekker als:

1. Een project is voltooid.
2. De projectverantwoordelijken besluiten om het project te stoppen vanwege een gegronde reden.
3. De link met het MIRT Programma GVC Oost en Zuidoost blijkt in de praktijk beperkt te zijn.
4. Een project niet voldoet aan de beoogde resultaten en doelen/ er geen voortgang is.
5. Het project in een nieuwe/ andere fase komt waarbij er een andere partij is die als vanzelfsprekend de verantwoordelijkheid voor uitvoering draagt.

4. Financiering

Rijk en regio hebben eind 2017 afspraken gemaakt voor een programmatische aanpak voor de GVC Oost en Zuidoost met als aanleiding het MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors, waarbij partners gezamenlijk de financiering organiseren voor projectuitvoering. De financiële middelen voor deze projecten worden jaarlijks in het BO MIRT door de gezamenlijke opdrachtgevers toegekend. Naast deze financiering kunnen er nog aanvullende vormen van financiering zijn voor de gelieerde projecten. Deze aanvullende financiering kunnen publiek of privaat of een combinatie van beide zijn. Daarnaast kunnen deze aanvullende financieringen ook lokaal, nationaal of Europees zijn.

Hierna volgt financieel overzicht van de inkomsten plus de begroting van de programmaorganisatie, waarin de bovengenoemde financieringsstromen terugkomen.

4.1 Inkomsten en begroting van het Programma

De programma inkomsten die begroot zijn voor 2024 staan in de tabel hieronder, met de bijdrage van elk van de opdrachtgevers. Naast de financiële bijdragen aan het programma levert iedere partner een in-kind bijdrage aan het programma.

Programma Inkomsten 2024; Bijdragen programmabudget;

Totaal; € 800.000;

Ministerie van IenW; € 300.000;

Havenbedrijf Rotterdam; € 100.000;

Provincie Limburg; € 100.000;

Provincie Gelderland; € 100.000;

Provincie Noord Brabant; € 100.000;

Provincie Zuid Holland; € 100.000

In de onderstaande tabel vindt u het programma budget dat bestaat uit de kosten van de ondersteuning en de financiering van diverse projectactiviteiten.

Programma begroting 2024	2024
BCI	€ 522.320
Kleine kosten	€ 25.000
Internationale activiteiten	€ 25.000
CEF voorbereiding	€ 100.000
Uitvoeren conclusies Monitoring & Evaluatie	€ 100.000
Communicatie	€ 27.680
Totaal	€ 800.000

4.2 Stand van zaken project investeringen

Vanuit het Ministerie IenW is in het Mobiliteitsfonds €160 mln. vrijgemaakt voor de ondersteuning van alle activiteiten in de GVC Oost en Zuidoost van 2018 t/m 2025. Dit budget is onderverdeeld naar diverse projecten onderdelen zoals o.a. de Modal Shift Regeling (€40 mln.), de SPUK Havenvoorzieningen (€10 mln.) gericht op de uitbreiding van binnenhavens waar zowel IenW, decentrale overheden als private initiatiefnemers financieel participeren, en het realiseren 740 meter lange treinen. De regionale partijen investeren in totaal een vergelijkbaar bedrag. Daarnaast brengen bedrijven en de EU via de diverse projecten ook tientallen miljoenen in.

De stand van zaken ten aanzien van projectinvesteringen van het programma is samengevat in de tabel op de volgende pagina.

Rijk

Projectnaam: Investerings Rijk uit Corridorbudget (160 mln.)	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	39.372
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	9.416
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	76.230
PIJLER D: Digitalisering ketens	13.220
Programmabudget	4.691
Meerkosten Topsector Logistiek	6.214
Totaal investeringen	149.143

Projectnaam: Investerings corridor buiten Corridorbudget	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	88.000
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	5.250.000
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	290.000
PIJLER D: Digitalisering ketens	-
Programmabudget	-
Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	5.628

Regionale partijen

Projectnaam: Investerings gekoppeld aan Rijk Corridorbudget	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	325
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	5.387
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	185
PIJLER D: Digitalisering ketens	705
Programmabudget	-
Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	6.602

Projectnaam: Investerings op provinciaal niveau	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	44.825
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	59.300
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	1.525
PIJLER D: Digitalisering ketens	-
Programmabudget	-

Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	105.650

Projectnaam: Overige investeringen (o.a. CEF)	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	33.675
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	-
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	-
PIJLER D: Digitalisering ketens	-
Programmabudget	-
Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	33.675

Europese Unie

Projectnaam: Investerings vanuit programma's	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	27.237
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	3.980
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	1.164
PIJLER D: Digitalisering ketens	-
Programmabudget	-
Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	32.381

Bedrijven

Projectnaam: Investerings door bedrijven	
PIJLER A: Toekomstbestendige verbindingen	54.728
PIJLER B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten	-
PIJLER C: Duurzame Topcorridors	1.164
PIJLER D: Digitalisering ketens	-
Programmabudget	-
Meerkosten Topsector Logistiek	-
Totaal investeringen	55.892

* Bedragen zijn x 1.000 EUR en inclusief BTW

Bron: Samengesteld door Programmamanager/BCI o.b.v. diverse bronnen, o.a. toezeggingen verschillende opdrachtgevers

BIJLAGEN



Bijlage - Afsprakenlijst BO MIRT GVC 2023

Realisatiepact Tilburg

- ❖ Partijen spreken af conform het Project Realisatiepact Knooppunt Tilburg en onderliggend meerjarig Uitvoeringsplan om bij de implementatie hiervan samen op te trekken.
- ❖ Partijen constateren allereerst dat de realisatie van Sluis II (onderdeel uitmakende van het MIRT Zuid-Nederland), maar ook het bedrijfsleven die als eindgebruikers verantwoordelijk zijn voor het duurzaam gebruik van de vaarweg, cruciaal zijn voor de multimodale groei van het bovengemiddelde knooppunt Tilburg.
- ❖ Op basis van het advies van de procesregisseur spreken partijen af om € 2 mln. (50% Rijk, 25% gemeente Tilburg en 25% provincie Noord-Brabant) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Tilburg. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van de 4 geadviseerde concrete projecten mogelijk te maken te weten:
 1. Beter benutten en optimalisatie Wilhelminakanaal traject Sluis III-Loven, door toepassing van een enkelstrooks vaarwegprofiel voor klasse IV schepen met diepgangbeperking tot 2,10m (zoals huidig)
 2. Programma-aanpak verduurzaming en revitalisering bedrijventerreinen met specifieke acties gericht op watergebonden bedrijvigheid en 'het juiste bedrijf op de juiste plek',
 3. Verduurzaming logistiek middels clean energy hub(s) t.b.v. weg en binnenvaart en walstroom (vaarweg),
 4. Koppelen van lokale initiatieven aan landelijke projecten om digitalisering te versnellen.
- ❖ Hoewel het bedrijfsleven geen expliciete partij is in het realisatiepact, mag duidelijk zijn dat de uitwerking van deze acties in nauwe samenspraak met het bedrijfsleven wordt uitgevoerd.
- ❖ Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Tilburg, provincie Noord-Brabant en ministerie van IenW) voor afstemmen over en aanjagen van het meerjarig uitvoeringsplan in stand te houden.

Realisatiepact Venlo

- ❖ Partijen constateren allereerst dat het verplaatsen van de jachthaven Venlo en de uitvoering van de gefinancierde maatregelen uit de Verkenning Venlo Integraal Toekomstvast (VIT) (o.a. 740 m goederenopstelsporen en spanningssluis) cruciaal zijn voor het versterken van knooppunt Venlo en daarmee onderdeel moeten uitmaken van het MIRT Regio Zuid (respectievelijk de projecten 'Verkenning Vierwaarden' en 'Toekomstvast spoor Zuid-Nederland').
- ❖ De gezamenlijke partijen spreken af om € 980.000 (50% Rijk, 25% gemeente Venlo en 25% provincie Limburg) vrij te maken voor de periode 2024-2027 gericht op onderzoek, voorbereiding en procesondersteuning voor het Realisatiepact Knooppunt Venlo. Dit om een spoedige en samenhangende implementatie van de onderstaande projecten mogelijk te maken:
 1. Gezamenlijke studie naar de ontwikkelkansen en no-regret-mogelijkheden op de as Gekkengraaf-Blerick-Venlo met betrekking tot het spoorgoederenvervoer.
 2. Gezamenlijke 'Versnellingsaanpak (natte) bedrijventerreinen' voor herstructurering, ontwikkeling en verduurzaming van het gehele havengebied opstellen.
 3. Onderzoek naar de locaties (rand)voorwaarden voor de uitrol van Clean Energy Hubs als onderdeel van een local energy hub.
 4. Aanhaken van de regio bij landelijke initiatieven en pilots op het vlak van digitalisering en monitoring van binnenhavens, spoor en verslogistiek.De afspraken over de resterende € 1.020.000 worden op een later moment gemaakt, afhankelijk van de voortgang.
- ❖ Partijen spreken met elkaar af om het bestaande Pact team (bestaande uit ambtelijke vertegenwoordiging van gemeente Venlo, provincie Limburg en ministerie van I en W) voor afstemming over en het aanjagen van het meerjarig uitvoeringsplan in stand te houden en bij de verdere uitwerking en uitvoering van de bovenstaande vier projecten samen te werken met het bedrijfsleven onder andere via Ondernemend Venlo, Supply Chain Valley en Stichting Duurzame Bedrijventerreinen.

Realisatiepacten Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port / Zeeland

- ❖ Het Rijk stelt voor de voorbereidingen van het opstellen van de Realisatiepacten Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port/Zeeland in totaal € 375.000 beschikbaar (elk € 125.000).
- ❖ Dit bedrag wordt aangevuld met in kind projecturen van regionale overheden (Provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland, Havenbedrijven Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port, en voor Rotterdam daarnaast de gemeente Rotterdam, MRDH en Greenport West Holland) en waar mogelijk bedrijfsleven, ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 per pact.
- ❖ Het voorbereiden van een realisatiepact vindt plaats op basis van een door de regionale corridorpartners bestuurlijk gedragen knooppuntplan voor de ontwikkeling van het multimodale knooppunt.
- ❖ Start van de werkzaamheden is afhankelijk van besluitvorming in het DO GVC en beschikbaarheid van voldoende personele capaciteit.
- ❖ Via deze financiering zal per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken ter besluitvorming door het BO MIRT.

Voorbereidingen Realisatiepacten: mandaat (Tiel, Sittard-Geleen, Nijmegen, en knooppunt Amsterdam/Noord-Holland)

- ❖ Het Rijk stelt voor alle vier Realisatiepacten samen in totaal € 500.000 beschikbaar. Dit is € 125.000 per het Realisatiepact voor Nijmegen, Tiel, Sittard-Geleen en Amsterdam. Dit bedrag wordt aangevuld met de projecturen van regionale partijen (o.a. Provincies en gemeenten), en voor knooppunt Amsterdam daarnaast Havenbedrijf Amsterdam ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 voor elk van de vier.
- ❖ Het voorbereiden van een realisatiepact vindt plaats op basis van een door de regionale corridorpartners bestuurlijk gedragen knooppuntplan.
- ❖ Via deze financiering zal per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van de Realisatiepacten uit te werken.
- ❖ Start van de werkzaamheden is afhankelijk van besluitvorming in het DO GVC en beschikbaarheid van voldoende personele capaciteit.

Living Labs Digitalisering: binnenhavens, verslogistiek en dashboard supply network visibility

- ❖ De projectpartners spreken af om binnen het **Living Lab Digitalisering binnenhavens** voor een **budget van € 400.000** de volgende drie activiteiten uit te voeren in 2024: (1) Uitvoering van de pilot digitalisering inning havengelden in verschillende binnenhavens, (2) Faciliteren van meerdere use cases m.b.t. digitalisering binnenhavens via federatief datadelen, waaronder de administratie van walstroom en (3) samenbrengen van de digitale haven/walstroom community door aansluiting bij de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI).
- ❖ Het Ministerie van I en W stelt voor 2024 € 160.000 beschikbaar voor deze activiteiten binnen het Living Lab Digitalisering binnenhavens, de provincies Limburg, Zuid-Holland en Noord-Brabant stellen elk € 25.000 ter beschikking. Havenbedrijf Rotterdam stelt € 50.000 beschikbaar voor activiteiten die gerelateerd zijn aan walstroom, waarvan de helft in kind. De in-kind inzet van Havenbedrijf Rotterdam zal bestaan uit de inbreng van inhoudelijke expertise gebaseerd op de meer dan 10 jaar ervaring met walstroom in Rotterdam, recente onderzoeken en pilots voor het ontsluiten van data en het formuleren van standaarden. Er wordt € 35.000 verwacht van deelnemende gemeenten en havens. Het resterend benodigd budget van € 80.000 wordt gefinancierd vanuit het algemene projectbudget.
- ❖ Voor 2024 is besloten om -naast procesgeld voor digitale transitie en het digitalisering binnenhavens project- verder te investeren in 2 projecten. **(1) Fresh en Food logistiek voor € 150.000 en (2) Supply Network Visibility voor € 50.000.** De provincies Limburg en Zuid-Holland investeren elk € 25.000 in deze beide projecten, Havenbedrijf Rotterdam investeert € 25.000 specifiek in het Fresh en Food project en provincie Noord-Brabant investeert € 25.000 specifiek in het Supply Network Visibility project. Het Ministerie van IenW investeert € 100.000.

Walstroom

- ❖ RWS is bezig met een verkenning en inventarisatie naar walstroom op alle Rijksligplaatsen. Eind 2023 levert RWS een adviesrapport op waarmee de verkennende fase wordt afgerond.
- ❖ In aanloop naar de planstudiefase, levert RWS ook eind 2023 een offerte en een plan van aanpak op ten behoeve van de uitrol en beheer en onderhoud van walstroom op alle Rijksligplaatsen in Nederland.
- ❖ Vooruitlopend op de stukken en op de start van de planstudiefase begin 2024, besluit IenW om de gereserveerde € 16 miljoen te alloceren naar de implementatie daarvan, waarbij wordt ingezet op werk met werk maken door middel van meekoppelkansen bij lopende instandhoudingsopgaven van ligplaatsen in beheer van RWS.
- ❖ Voor de niet-Rijksligplaatsen verwacht IenW eenzelfde inzet van de decentrale overheden bij de uitrol van Walstroom op alle TEN-T-havens, met eigen capaciteit en middelen van de decentrale overheden.

Optimalisatie wegtransport: Uitvoering van pilot regiohub Moerdijk

- ❖ Verschuiven van wegtransport van dag- naar daluren via een regiohub is een effectieve manier om congestie tussen zeehavens en achterland te verminderen.
- ❖ Er zal 2024 een pilot worden gedraaid in Moerdijk voor een periode van 6 maanden met als doel om deze aanpak breder ingang te doen vinden.
- ❖ De totale kosten bedragen € 191.000 inclusief BTW. De provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam zullen elk € 25.000 inclusief BTW bijdragen. Vepco draagt € 41.000 bij in-kind, inclusief BTW. I&W draagt bij € 75.000 inclusief BTW.

Vervolg nachtelijke weekendbediening Maas en Brabantse kanalen

- ❖ Vanwege een positieve MKBA hebben betrokken partijen zich uitgesproken voor een vervolg op de nachtelijke weekendbediening van de sluizen en bruggen op de Maas en Brabantse kanalen.
- ❖ IenW heeft zich bereid verklaard om voor het jaar 2024 100% van de meerkosten van een 7x24 uren bedieningsregime (€420.000 op jaarbasis o.b.v. prijspeil 2023) te financieren.
- ❖ Dit geeft de corridorpartijen (Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de provincies Noord-Brabant en Limburg) in samenwerking met het bedrijfsleven de gelegenheid om vóór 1 mei 2024 een meerjarig vervolg op de nachtelijke weekendbediening te bepalen (welke vaarweg en in welke mate) en aansluitend in voorbereiding op het BO MIRT 2024 te kijken naar de bijbehorende financiering.

Railterminal Gelderland

- ❖ Provincie Gelderland realiseert de Railterminal Gelderland aan de Betuweroute waarmee tri-modaliteit voor de overslag van goederen in knooppunt Nijmegen vanaf 2026 mogelijk wordt met een provinciale investering van € 55,5 mln. Rijk en provincie investeren samen in de aansluiting van de railterminal op de Betuweroute, hierover zijn in 2018 afspraken gemaakt.
- ❖ Rijk en provincie Gelderland constateren dat de uitvoeringskosten voor de aansluiting van de Railterminal Gelderland (RTG) op de Betuweroute zijn gestegen van 24 miljoen prijspeil 2018 (inclusief BTW) tot afgerond € 28 mln. prijspeil 2022 (incl. BTW).
- ❖ Rijk en provincie Gelderland verdelen de meerkosten voor de aansluiting van € 4 miljoen (inclusief BTW) 50/50 voor regio en Rijk, conform de verdeling die bij de eerdere afspraak over de aansluiting van de RTG aan de Betuweroute is gemaakt (BO MIRT 2018).
- ❖ Rijk en provincie indexeren hun deel van de meerkosten tot naar het jaar van uitvoering. De bijdrage van het Rijk wordt direct na aanbesteding aan de provincie overgemaakt.

Faciliteren van 740 m spoor voor treinen: Strategisch uitgangspunt voor investeringen

- ❖ De corridorpartijen bevestigen het belang om te investeren in het geschikt maken van het goederenspoornetwerk voor 740 meter lange goederentreinen, zowel vanuit het oogpunt van betere bereikbaarheid van de corridors als duurzaamheid (reductie CO₂).
- ❖ Corridorpartijen onderschrijven het advies van ProRail om dit stapsgewijs te doen in twee fasen:
 1. Fase A: Eerst de drukste corridors geschikt te maken voor het faciliteren van één goederenpad per uur (één 740 meter goederentrein per uur)
 2. Fase B: daarna de stap te maken naar twee goederenpaden per uur (twee 740 meter goederentreinen per uur).

3. Met de drukste corridors worden de herkomsten/bestemmingen en het tussenliggende spoornetwerk met het grootste 740 meter potentieel bedoeld. Dit betreft in volgorde van potentieel het spoorgoederenvervoer tussen het Rotterdamse havengebied, Venlo, Moerdijk, Tilburg, Sloe en Sittard en de grensovergangen bij Zevenaar, Oldenzaal, Roosendaal en Venlo.

CEF EU subsidie trajecten

- ❖ De Werkgroep CEF zal haar succesvolle aanpak voortzetten in 2024 met voorbereiding van nieuwe projectvoorstellen voor CEF EU subsidie. Tot nu toe zijn projecten goedgekeurd ter waarde van € 194 miljoen waarvan € 65 miljoen aan toegekende CEF-subsidies. Cruciaal daarin zijn de investeringen van bedrijven (ruim € 83 miljoen) en regionale partijen, vooral gemeenten (ruim € 44 miljoen).
- ❖ Voor 2024 wordt door de werkgroep een aanpak uitgewerkt waarbij ook naar bredere overheidsfinancieringsmogelijkheden voor projecten en initiatieven op de corridors gekeken zal worden (zowel nationaal als Europees). Ook wordt actief met buurlanden contact gezocht om internationale deelnemers die gevestigd zijn langs de TEN-T Corridors in de aanvragen mee te nemen.
- ❖ De corridorpartners spreken of om projectvoorstellen waar mogelijk van positief advies te voorzien zodat indiening kan plaatsvinden bij de betrokken EU-instanties in Brussel.
- ❖ De Provincie Zeeland neemt formeel zitting in de werkgroep en draagt hiervoor jaarlijks €10.000 incl. BTW bij.

Verslogistiek: start project

- ❖ Rijk, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland en provincies Limburg en Zuid-Holland zetten in 2024 in op verdere verduurzaming en efficiëntere afhandeling van verslogistiek van het knooppunt Rotterdam (haven en greenports) naar het achterland
- ❖ Hiervoor komt in 2024 een werkgroep bijeen die een plan van aanpak uitwerkt voor het BO MIRT 2024 met daarbij focus op (1) duurzame trucks en laadinfra voor versvervoer over de weg, (2) reefer(koelcontainer)hubs uitrol en strategie, (3) digitalisering verslogistiek incl. douane en inspecties, (4) vers op het spoor en (5) binnenvaart
- ❖ Voor bovenstaande activiteiten wordt €120.000 bijeengebracht, waarbij de volgende verdeling gehanteerd wordt: Rijk €40.000, Havenbedrijf Rotterdam, Greenports Nederland, provincies Limburg en Zuid-Holland, elk € 20.000, alles inclusief BTW.

Truckparkings

- ❖ De acties uit het werkplan voor 2024 zullen worden uitgevoerd met bijzondere aandacht voor:
 1. Het tegengaan van vluchtstrook parkeren door het verbeteren van de informatievoorziening over beschikbare parkeerplaatsen op private beveiligde Truckparkings;
 2. Het uitvoeren van een pilot met juridisch afdwingbare parkeerduurbepering voor het vrachtwagens op verzorgingsplaatsen;
 3. Het onderzoeken of toegang tot een beveiligde Truckparking via een verzorgingsplaats, binnen de door IenW gestelde randvoorwaarden, op 3 locaties in de provincie Limburg haalbaar en realiseerbaar is.
- ❖ De financiering van de samenwerking Truckparkings wordt ongewijzigd voortgezet met een bijdrage voor 2024 van de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant van € 25.000 incl. BTW en een bijdrage van het ministerie van IenW van € 75.000 incl. BTW.

Clean Energy Hubs

- ❖ De subsidieregeling Clean Energy Hubs zal in 2024 starten op basis van de uitwerking voor de regeling naar het voorbeeld van het SPUK Schone luchtakkoord.
- ❖ Het jaarplan met Deliverables in 2024 door de Learning Community wordt voor 1 januari 2024 vastgesteld. De op te leveren producten in 2024 door de Learning Community worden zoals elk jaar vastgesteld door de betrokken partners in het jaarplan. De uitrolstrategie Clean Energy Hubs voor de binnenvaart zal daar van onderdeel uitmaken.
- ❖ De financiering van de Learning Community Clean Energy Hubs zal vanuit de GVC Oost en Zuidoost voortgezet worden met een bijdrage voor 2024 van de vier betrokken provincies en Havenbedrijf Rotterdam van elk € 25.000, naast de bijdrage van het Ministerie van IenW van € 190.000 voor de periode 2022-2024 aan de provincie Gelderland als trekker van de werkgroep Clean Energy Hubs. Daarnaast leveren de andere provincies die deelnemen aan de Learning Community Clean Energy Hubs voor 2024 ook een bijdrage van elk € 25.000.

Digitaal transitieteam GVC Oost en Zuidoost

- ❖ In het BO MIRT 2020 is besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in deze pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt. Deze werkgroep wordt voortgezet in 2024 op basis van de eerder afgesproken verdeelsleutels. De provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg dragen in 2024 elk € 40.000 bij inclusief BTW. IenW draagt in 2024 € 160.000 bij inclusief BTW. In 2024 is voor **digitale transitie** een **totaalbudget van € 280.000** beschikbaar.