

GOEDERENVERVOERCORRIDORS ZUID

CORRIDORKAART

VERSIE
10 10 2023

- bovengemiddeld multimodale knoop
- multimodale knoop
- bovengemiddelde logistieke knoop
- logistieke knoop
- knoop die tevens zeehaven is
- snelweg
- hoofdweg
- spoorlijn
- vaarweg
- short sea netwerk
- buis
- overige hoofdwegen
- overige snelwegen
- andere vaarwegen
- greenport
- luchthaven

Knooppuntenindeling is gebaseerd op rapport:
Analyse van 11 modale logistiek knooppunten in Nederland (Booyi, 2016)



UITVOERINGSPLAN 2024 GOEDERENVERVOER CORRIDOR ZUID

UITVOERINGSPLAN 2024 GOEDERENVERVOERCORRIDOR ZUID

Februari 2024

Programmaraad Goederenvervoercorridor Zuid

Ministerie van IenW, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, North Sea Port, Havenbedrijf Moerdijk, Provincie Noord-Holland, Provincie Zuid-Holland, Provincie Noord-Brabant, Provincie Zeeland

Contactpersoon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Henk Jan Zoer

M +31 6 13 58 72 42

henkjan.zoer@minienw.nl

INHOUD

1. Introductie	4
1.1. <i>Oorsprong, ambitie en pijlers van het programma</i>	<i>4</i>
1.2. <i>Focus van 2024</i>	<i>6</i>
1.3. <i>Leeswijzer</i>	<i>6</i>
2. Projecten uitvoeringsplan 2024	7
3. Programmamanagement en governance	16
3.1. <i>Uitgangspunten voor samenwerking</i>	<i>16</i>
3.2. <i>Rollen en bevoegdheden</i>	<i>17</i>
3.3. <i>Sturing op voortgang en resultaten</i>	<i>18</i>
3.4. <i>Opname en afronden / overhevelen van projecten</i>	<i>18</i>
4. Financiering	20
4.1. <i>Begroting 2024</i>	<i>20</i>
4.2. <i>Bekostiging projecten</i>	<i>22</i>
Bijlage 1: Afsprakenlijst BO MIRT GVC 2023	24
Bijlage 2: Gelieerde projecten	25

1. Introductie

Dit is het uitvoeringsplan 2024 voor de goederenvervoercorridor Zuid (GVC Zuid). Hierin lees je de concrete plannen en begroting voor 2024. Het uitvoeringsplan is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port.

Het uitvoeringsplan volgt uit de ambities uit de toekomstagenda 2030 en de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT (BO MIRT) voor de Goederenvervoercorridors in november 2023.

De toekomstagenda is de gezamenlijke ambitie van de corridorpartijen en geeft richting aan de samenwerking en gezamenlijke investeringsprogramma voor de corridor Zuid in de periode 2023-2030. De corridorpartijen maken jaarlijks op bestuurlijk niveau (BO MIRT) afspraken over projecten en kosten.

1.1. Oorsprong, ambitie en pijlers van het programma

Als onderdeel van de verschuiving naar integraal en multimodaal goederenvervoerbeleid is per 2022 GVC Zuid van start gegaan. GVC Zuid is een belangrijke verbinding voor (inter)nationaal vervoer en uitwisseling tussen de havens en loopt van Noord-Holland/Amsterdam via Zuid-Holland/Rotterdam en West-Brabant en Zeeland/Gent naar Antwerpen. De corridor is goed voor een derde van alle goederenvervoer in Nederland en heeft een groot economisch belang, maar is tegelijkertijd ook verantwoordelijk voor veel CO₂ uitstoot.

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

De ambitie is dat de GVC Zuid in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie inneemt als een efficiënte, duurzame en leefbare corridor.

Goederenvervoercorridor Zuid neemt in 2030 mondiaal een vooraanstaande positie in als een efficiënte, duurzame en leefbare corridor

Pijler A

Toekomstbestendige verbindingen

Pijler B

Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten

Pijler C

Duurzame Topcorridors

Pijler D

Digitalisering ketens

Om invulling te geven aan de ambitie hebben de corridorpartijen vier pijlers in het programma geformuleerd waaraan de projecten in het programma dienen bij te dragen:

- **Pijler A: Toekomstige verbindingen:** De goederenvervoercorridors (ook bekend onder de naam Topcorridors) beschikken over vlotte, betrouwbare en veilige multimodale verbindingen vanuit de havens met 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 (bijvoorbeeld buisleidingen).
- **Pijler B: Multifunctionele bovengemiddelde knooppunten:** De goederenvervoercorridors 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. Bij GVC Zuid gaat het om de knooppunten Amsterdam, Moerdijk, North Sea Port en Rotterdam.
- **Pijler C: Duurzame Topcorridors:** Binnen de goederenvervoercorridors 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 goederenvervoercorridors kunnen bedrijven profiteren van de typisch Nederlandse (logistieke) organisatiekracht, met state-of-the-art (digitale) voorzieningen die bijdragen aan een vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem. Dit draagt bij aan de concurrentiekracht, aan verduurzaming en aan robuuste verbindingen op de corridors.

Voor de doelstellingen per pijler verwijzen we naar de 'Toekomstagenda 2030 Goederenvervoercorridor Zuid' (zie www.topcorridors.com).

1.2. Focus van 2024

Voor 2024 ligt de focus voor GVC Zuid op de volgende punten:

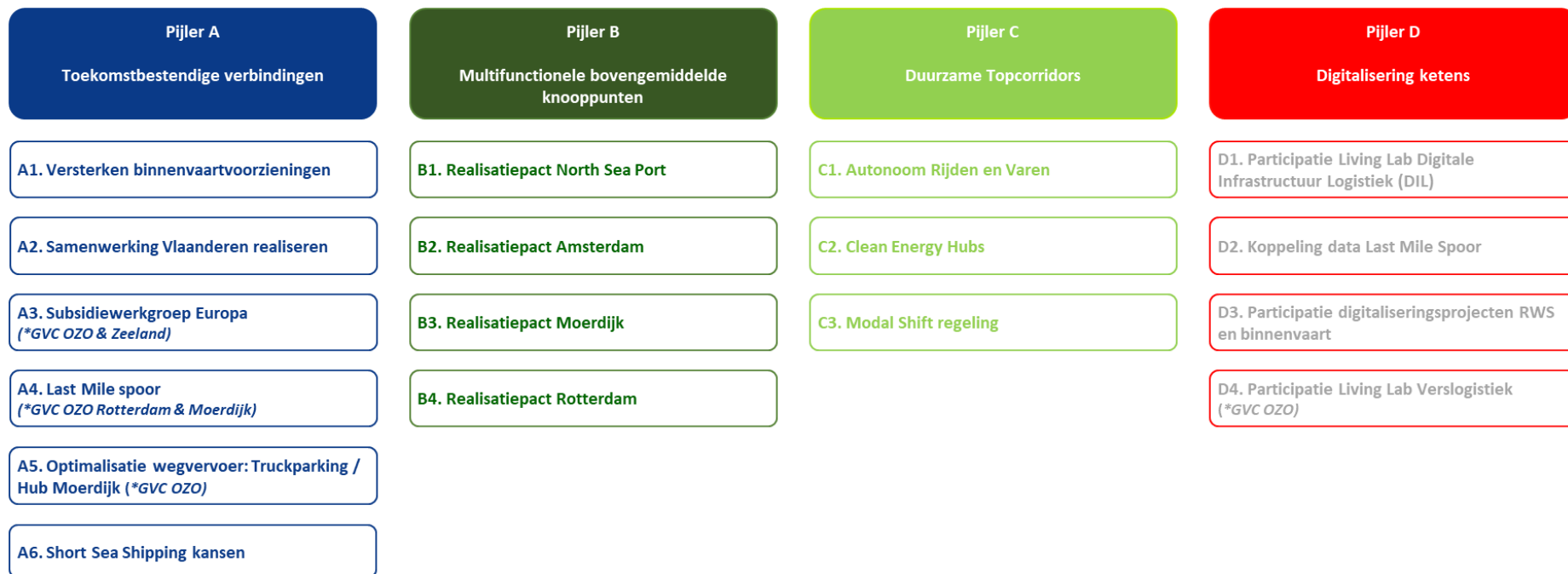
- **Voorbereiden realisatie:** in de afgelopen jaren zijn de projecten opgezet vanuit de ideeënfase. In 2024 zetten we de volgende stap naar het voorbereiden van het realiseren van projecten.
- **Nieuwe initiatieven kritisch beoordelen:** het programma is dynamisch door invloeden van buitenaf zoals de roep om verduurzaming, de noodzaak voor veerkracht en beperkte budgetten. Derhalve kijken we kritisch naar de nut en noodzaak van nieuwe initiatieven.
- **Sturen op effecten:** in 2023 is in GVC OZO geïmplementeerd hoe er meer gestuurd kan worden op effecten. In 2024 werken we in de projecten van GVC Zuid waar mogelijk met meetbare indicatoren. Het werken met meetbare indicatoren is afhankelijk van het stadium waarin een project zich bevindt.
- **Samenwerking met GVC OZO:** De samenwerking met GVC OZO wordt waar mogelijk gecontinueerd dan wel geïntensiveerd. Aanvullend wordt in 2024 een advies opgesteld over (de meerwaarde van) verdere samenwerking dan wel samenvoeging van beide programma's.

1.3. Leeswijzer

De uitvoering van projecten vormt de kern van het programma. In **hoofdstuk 2** vindt u het overzicht van de projecten die in uitvoering zijn binnen de goederenvervoer corridor Zuid. 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 Zuid. Het financiële overzicht van dit jaarplan vindt u in **hoofdstuk 4**. Tot slot vindt u in bijlage 1 de besluiten die genomen zijn tijdens het Bestuurlijk Overleg van november 2023, dit is de basis voor dit jaarplan.

2. Projecten uitvoeringsplan 2024

Het uitvoeringplan gaat over projecten onder eigen beheer: deze zeventien projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de opdrachtgevers binnen het MIRT programma GVC Zuid. Deze verantwoordelijkheid betreft de inhoud en/of financiering van het project, die in vele gevallen binnen het BO MIRT GVC is afgesproken.



Afbeelding 2.1: Overzicht projecten GVC Zuid 2024

Projecten pijler A	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
A1. Versterken binnenvaart voorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> Rapport 'Versterking Binnenvaartvoorzieningen GVC Zuid' is opgesteld. Plan van aanpak Versterking Binnenvaartvoorzieningen GVC Zuid is opgesteld. Het plan bestaat uit drie delen: <ul style="list-style-type: none"> Behoud van bestaande voorzieningen Beter benutten van bestaande voorzieningen Vorbereiden van werkzaamheden voor het faciliteren van groei van de binnenvaart GVC Zuid 	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren van het plan van aanpak Versterken Binnenvaartvoorzieningen. Kernonderdelen zijn: <ul style="list-style-type: none"> Uitvoeren regionale gebiedsonderzoeken ten aanzien van het benodigde regionale niveau van kern- en faciliterende binnenvaartvoorzieningen en op basis hiervan opstellen van een corridorbrede uitrolstrategie dat ter besluitvorming voorgelegd wordt op het BO-MIRT 2024; Om het gebruik van de vaarwegen op orde te houden spreken de corridorpartijen af dat de basiskwaliteit van de kernvoorzieningen op GVC Zuid op orde moet komen om knelpunten op te lossen. Het onderzoeken waar en hoe watergebonden bedrijventerreinen en binnenvaartvoorzieningen beschermd moeten worden om ze te behouden voor watergebonden activiteiten. De corridorsamenwerking verder bestendigen en eerste pilots voor het beter benutten van de bestaande binnenvaartvoorzieningen te identificeren en op te zetten. Om meer vervoer over het water te realiseren samenhang georganiseerd tussen de Modal Shift aanpak en de binnenvaartvoorzieningen. 	Provincie Zeeland en Provincie Noord-Holland
A2. Samenwerking Vlaanderen realiseren	<ul style="list-style-type: none"> GVC zuid heeft de ambitie om een nauwere samenwerking te realiseren tussen Nederlandse en Vlaamse logistieke corridorpartijen en overheidsinstanties in het kader van het programma. Met als doel om logistieke efficiëntie te verbeteren, gezamenlijk knelpunten aan te pakken en kansen benutten die ontstaan door de verwachte groei in goederenvervoer. Er zijn gesprekken gevoerd tussen het Ministerie van I&W en de Vlaamse MOW en het onderwerp is besproken in het reguleren Vlaamse-Nederlandse MT-overleg. 	<ul style="list-style-type: none"> Q1: Organiseren van twee a drie kennissessies met experts vanuit de sector en de overheid met Nederlandse en Vlaamse partijen om te verkennen welke knelpunten en kansen grensoverschrijdend spelen voor binnenvaart, wegtransport, spoorgoederenvervoer en buisleidingen. Begeleid door Erasmus Universiteit Rotterdam en Universiteit Antwerpen. Q2: Kansen en belemmeringen inhoudelijk bespreken en uitwerken in bestaande projecten GVC Zuid. Q2: Follow up kennissessies en besprekingen in projecten door voorstellen in te brengen bij (landelijke) overheden om belemmeringen (bijvoorbeeld procedures of verschillen in regelgeving) tegen te gaan en kansen te verzilveren, die bijdragen aan de projecten van GVC Zuid. Q3: Voortgang ingebrachte voorstellen monitoren in bestaande bestuurlijke overleggen Q4: Evalueren aanpak en bepalen strategie voor 2025. 	Ministerie van IenW

Projecten pijler A	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
A3. Subsidiewerkgroep Europa <i>[Samenwerking GVC OZO]</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	<ul style="list-style-type: none"> Doel: vinden van matches tussen initiatieven/ projecten vanuit de corridors en subsidie regelingen en op enkele matches actie ondernemen om te komen tot (gezamenlijke) aanvragen. Q1: Opstellen infographic met Europese financieringsregelingen. Q1-Q4: Circa 6 CEF werkgroep bijeenkomsten om met behulp van de infographic te bepalen welke financieringsregelingen interessant zijn en waarop (mogelijk) wordt ingeschreven. Q2: Gezamenlijke deelname aan de 'Connecting Europe Days' in april 2024 om te netwerken en mogelijke initiatieven in het kader van financieringsregelingen te bespreken. 	Havenbedrijf Rotterdam Provincie Zeeland sluit aan bij de bestaande subsidiewerkgroep GVC OZO.
A4. Last-mile spoor <i>[Samenwerking GVC OZO]</i>	<ul style="list-style-type: none"> 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/West en Moerdijk. 	In 2024 zullen de pilots voor fase 2 worden uitgevoerd: <ul style="list-style-type: none"> Havenbedrijf Amsterdam: uitrol pilot camera's en sensoren om inzichtelijk te maken hoe lang treinen op welk spoor staan om vervolgens capaciteitsverdeling te optimaliseren. Havenbedrijf Moerdijk: uitrol pilot camera's en sensoren om inzichtelijk te maken hoe lang treinen op welk spoor staan om vervolgens capaciteitsverdeling te optimaliseren. Havenbedrijf Rotterdam: uitrol pilot camera's en sensoren om inzichtelijk te maken hoe lang treinen op welk spoor staan om vervolgens capaciteitsverdeling te optimaliseren. 	ProRail (in samenwerking met havenbedrijven)
A5. Optimalisatie wegvervoer: Truckparking/ HUB Moerdijk <i>[Samenwerking GVC OZO]</i> <i>Dit project heeft geen relatie met Havenbedrijf Moerdijk</i>	<ul style="list-style-type: none"> Heidesessie met bedrijfsleven heeft ambities opgeleverd om onder meer tot meer spreiding wegvervoer te komen. Van de oorspronkelijke 5 pilots uit het werkplan zijn 3 pilots tot opgepakt. <ol style="list-style-type: none"> Regiohub Moerdijk waarover in afgelopen BO MIRT besluiten zijn genomen. Regiohub Maasvlakte welke door het Havenbedrijf wordt ontwikkeld. Super Eco Combi. 	<ul style="list-style-type: none"> Voor truckparking worden de acties uit het werkplan voor 2024 uitgevoerd met bijzondere aandacht voor: <ul style="list-style-type: none"> Het tegengaan van vluchtstrook parkeren door het verbeteren van de informatievoorziening over beschikbare parkeerplaatsen op private beveiligde truckparkings. Het uitvoeren van een pilot met juridisch afdwingbare parkeerdurbeperking voor vrachtwagens op verzorgingsplaatsen. Q3: naar verwachting eerste ervaringen binnen met de regiohub in Moerdijk. Indien mogelijk zullen conclusies vertaald worden in BO MIRT besluiten voor follow up. Q1-Q3: Ambities heidesessie bedrijfsleven worden uitgewerkt in vervolgvactiteiten. Indien mogelijk kunnen er BO MIRT besluiten uit volgen. 	Havenbedrijf Rotterdam

Projecten pijler A	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
A6. Short Sea Shipping kansen	In het kader van het beter benutten van de breedte van het transportsysteem heeft het Ministerie van IenW onderzoek laten doen naar de modal shift potentie van short sea shipping in GVC Zuid.	<ul style="list-style-type: none"> • Q1: Ronde tafel overleggen met de sector gericht op: <ul style="list-style-type: none"> ○ Op basis van de resultaten en aanbevelingen van het onderzoek uit 2023 formuleren van acties voor 2024; ○ Deze zijn gericht op enerzijds onderzoek (meer duidelijkheid en aantonen wat zijn de mogelijkheden / potentie van short sea shipping in het transportsysteem) en anderzijds promotie en bekendheid van de modaliteit short sea shipping in het gehele transportsysteem (zoals bijvoorbeeld vervolgstappen Routescanner en een gedragen definitie van Short Sea Shipping). • Q2-Q4: Opvolgen van de acties volgend uit de ronde tafel overleggen van Q1 en actief kennis delen. 	Ministerie van IenW

Projecten pijler B	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
B1. Realisatiepact North Sea Port	In 2023 hebben North Sea Port en de provincie Zeeland een knooppuntplan opgesteld. Op het BO MIRT 2023 is afgesproken dat o.b.v. dit knooppuntplan een financiële reservering wordt gemaakt voor een Realisatiepact	<ul style="list-style-type: none"> Opstellen en afstemmen Inzetplan als startpunt voor het opstellen van het Realisatiepact. Opstellen van het Realisatiepact North Sea Port onder begeleiding van een onafhankelijke regisseur. De regisseur heeft als taak de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen om commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken ter besluitvorming door het BO MIRT. 	Provincie Zeeland en North Sea Port
B2. Realisatiepact Amsterdam	In 2023 hebben de provincie Noord-Holland en Havenbedrijf Amsterdam een start gemaakt met het op stellen van een knooppuntenplan. Op het BO MIRT 2023 is afgesproken dat o.b.v. een dergelijke knooppuntplan een financiële reservering wordt gemaakt voor een Realisatiepact.	<ul style="list-style-type: none"> Afronding bestuurlijk gedragen knooppuntplan. Opstellen en afstemmen Inzetplan als startpunt voor het opstellen van het Realisatiepact. Opstellen van het Realisatiepact Amsterdam onder begeleiding van een onafhankelijke regisseur. De regisseur heeft als taak de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen om commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken. 	Provincie Noord-Holland en Havenbedrijf Amsterdam
B3. Realisatiepact Moerdijk	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> Opstellen en afstemmen Inzetplan als startpunt voor het opstellen van het Realisatiepact. Opstellen van het Realisatiepact Moerdijk onder begeleiding van een onafhankelijke regisseur. De regisseur heeft als taak de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen om commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken ter besluitvorming door het BO MIRT. 	Provincie Noord-Brabant en Havenbedrijf Moerdijk
B4. Realisatiepact Rotterdam	<ul style="list-style-type: none"> 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. 	Opstellen van het Realisatiepact Rotterdam onder begeleiding van een onafhankelijke regisseur. De regisseur heeft als taak de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen om commitment te verwerven om volgens het stappenplan de specifieke onderdelen van het Realisatiepact uit te werken ter besluitvorming door het BO MIRT.	Provincie Zuid-Holland en Havenbedrijf Rotterdam

Projecten pijler C	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
C1. Autonoom rijden en varen	<ul style="list-style-type: none"> Het doel is om vergaand/ hoogwaardig geautomatiseerd transport te versnellen en samen te werken met lopende initiatieven, met nadruk op de corridorbenadering. Binnen de GVC Zuid is er een lange termijn streven naar gebruik van verregaand geautomatiseerd rijden en varen in de transportsector en de uitdagingen en initiatieven op dat gebied. Corridorpartners hebben samen aan dit doel gewerkt en hebben in 2023 een plan opgesteld om het gebruik vergaand geautomatiseerd transport op de langere termijn te versnellen. De hoofdconclusie hierbij is: Autonoom rijden en varen bieden kansen voor duurzaamheid ,veiligheid en personeel. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan van aanpak voor een samenhangende aanpak op het thema autonoom rijden uitvoeren. De samenwerking in de periode 2024-2030 is in vier werkpakketten onderverdeeld: <ul style="list-style-type: none"> Q1-Q2 WP A: Identificeren van meerwaarde, speelveld en randvoorwaarden. Q2-Q3 WP B: Verkennen van marktdialoog en investeringsbereidheid. Q3-Q4 WP C: Coördinatie van leerdoelen en haalbaarheid voor lopende projecten. [2025 WP D: Standaardisatie en gemeenschappelijke kaders.] Regiegroep GVC Zuid voor autonoom transport coördineert de werkzaamheden. 	<p>North Sea Port, Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam voor het thema autonoom varen.</p> <p>Provincie Zeeland voor het thema autonoom rijden.</p>
C2. Clean Energy Hubs	<ul style="list-style-type: none"> 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 Programmteam CEH tot een landelijk dekkend netwerk met alle provincies, Havenbedrijf Rotterdam en RWS. Aantal bestaande CEH uitgebreid naar 40. Behoeftonderzoek per prov. uitgevoerd naar alternatieve energiedragers op basis van nationale en Europese regelgeving. Meerdere provinciale haalbaarheidsonderzoeken CEH De locatietool is uitgebreid met meerdere kaartlagen. 	<ul style="list-style-type: none"> Vaststelling en openstelling subsidieregeling CEH in 2024. Provincies en havenbedrijven 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. 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 verladere verduurzaming binnenvaart, ondersteuning business development. 	<p>Provincie Noord-Brabant</p>

Projecten pijler C	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
C3. Modal shift regeling	<ul style="list-style-type: none"> Het project Modal shift verleidt ondernemers/ verladers 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. 	<ul style="list-style-type: none"> In 2024 worden de regeling en aanbestedingen voortgezet. Ten behoeve van BO MIRT 2024 wordt geen besluit voorzien. 	Ministerie van IenW

Projecten pijler D	Resultaat 2023	Beoogd resultaat 2024	Trekker(s)
D1. Participatie Living Lab Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)	<ul style="list-style-type: none"> In 2023 lag de focus van de werkgroep digitalisering op de verkenning van de digitaliseringsthema's in de Binnenvaart, Last mile spoor en de ontwikkeling van living labs ten aanzien van Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) in GVC Zuid. Er is een plan van aanpak voor 2024 opgesteld. 	Deelname aan de startende Living Labs, met specifieke focus op voorspelbaarheid van zeevaart ETAVETD en container achterland dossiers.	Havenbedrijf Amsterdam
D2. Koppeling data Last Mile Spoor	<ul style="list-style-type: none"> In 2023 lag de focus van de werkgroep digitalisering op de verkenning van de digitaliseringsthema's in de Binnenvaart, Last mile spoor en de ontwikkeling van living labs ten aanzien van Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) in GVC Zuid. Er is een plan van aanpak voor 2024 opgesteld. 	Samen met ProRail en de zeehavens onderzoek aanbesteden naar onderbouwing nut noodzaak digitalisering last mile, zowel t.b.v. verkrijgen van structurele financieringsbronnen (Rijk en EU) als voor input van deze data in de living labs (met name container achterland dossier uitwisseling rail gerelateerde info / data).	Havenbedrijf Amsterdam
D3. Participatie digitaliseringsprojecten RWS en binnenvaart	<ul style="list-style-type: none"> In 2023 lag de focus van de werkgroep digitalisering op de verkenning van de digitaliseringsthema's in de Binnenvaart, Last mile spoor en de ontwikkeling van living labs ten aanzien van Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL) in GVC Zuid. Er is een plan van aanpak voor 2024 opgesteld. 	<ul style="list-style-type: none"> De opdrachtgevers in GVC Zuid laten samen met Rijkswaterstaat een onderzoek uitvoeren naar de gewenste toekomstige situatie rondom gebruik digitalisering in de binnenvaart op GVC Zuid. Dit gebeurt op basis van een analyse (IST-SOLL). Welke systemen worden door de partners (zeehavenbedrijven en Rijkswaterstaat) al aangeboden aan de markt, en welke digitaliseringvragen spelen er bij de markt. Het uitgangspunt is een virtueel integraal systeem, met maximaal gemak voor de gebruikers (i.p.v. iedere haven een eigen onafhankelijk systeem). Data wordt gedeeld via de BDI (Basis Data Infrastructuur) die in het digitale beleid van IenW voor de sector een belangrijke rol speelt. Bijvoorbeeld uitwisselen van informatie t.a.v. bezettingsgraad van binnenvaart wachtplaatsen, beschikbare binnenvaart faciliteiten in de havens. 	Havenbedrijf Amsterdam
D4. Participatie Living Lab Digitalisering Verslogistiek [Samenwerking GVC OZO]	<ul style="list-style-type: none"> Plan van Aanpak voor gehele budget gereed, financiering afgesproken en geaccordeerd binnen BO MIRT 2023. Het plan van aanpak is verdeeld in verschillende fasen. Provincie 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. 	<ul style="list-style-type: none"> 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. Provincie Zuid-Holland is opdrachtgever. Samenwerking met partijen in Dutch Fresh Port worden gefinaliseerd in deelname Living Lab. 	GVC OZO

Naast projecten onder het beheer van GVC Zuid zijn er ook gelieerde projecten die we beschouwen als raakvlak. De gelieerde projecten worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van een derde partij buiten het MIRT programma GVC Zuid en kunnen een relatie hebben met onderdelen van projecten in GVC Zuid.

Zie bijlage 2 voor het overzicht van gelieerde projecten.

3. Programmamanagement en governance

3.1. Uitgangspunten voor samenwerking

De negen opdrachtgevers hebben voor het Corridor Zuid programma de volgende afspraken voor samenwerking gemaakt:

- 1. De gezamenlijke agenda en ambities zijn leidend voor het handelen binnen de corridor Zuid samenwerking:** Dit is verwoord in de toekomstagenda corridor Zuid in de ambitie en vier pijlers.
- 2. Lasten en lusten in de tijd verdeeld:** 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 corridor Zuid, maar kunnen in de tijd leiden tot een (tijdelijke) onevenredige verdeling van 'lusten en lasten', bijvoorbeeld over de verschillende regio's.
- 3. Open en gelijkwaardig:** Partijen 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 partijen 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. We zijn een eigen corridor, maar werken steeds nauwer samen met corridors Oost en Zuidoost:** De corridor Zuid kent zijn eigen opgaven en kansen. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost. Waar relevant en mogelijk wordt samengewerkt en afgestemd met de corridors Oost en Zuidoost gericht op efficiency en synergie. Na de eerste vormen van samenwerking wordt dit in 2024 verder gestalte gegeven.

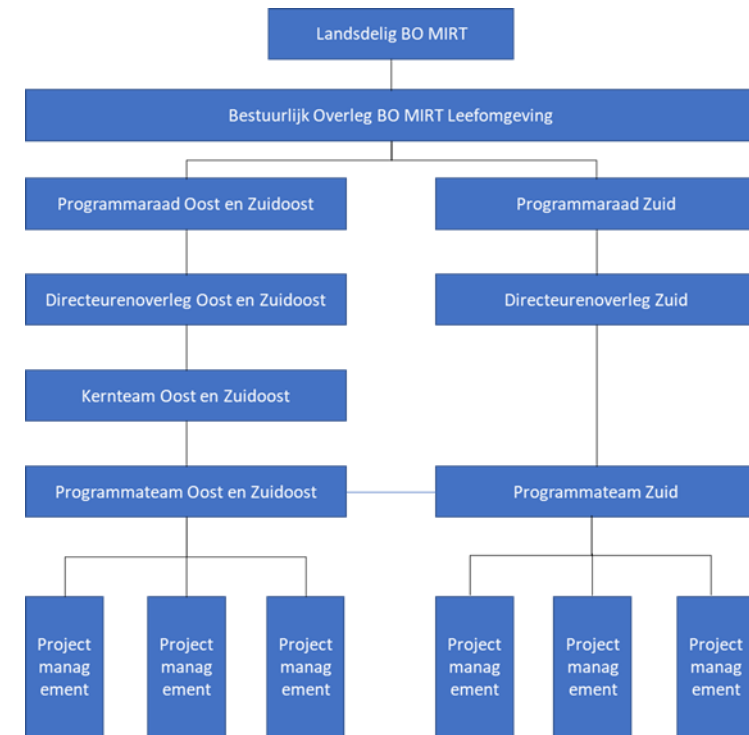
De Programmaraad heeft in april 2022 besloten GVC Zuid te starten met een efficiënte en compacte programmaorganisatie.

3.2. Rollen en bevoegdheden

Hiernaast is de governance van de goederenvervoer corridor Zuid en OZO weergegeven.

De verschillende gremia in corridor Zuid zijn:

- **Bestuurlijk overleg:** het BO MIRT GVC neemt besluiten en is opdrachtgever voor het programma.
- **Programmaraad:** de deelnemers in de programmaraad treden gezamenlijk op als bestuurlijk opdrachtgever van het programma. Zij prioriteren en stellen de uitvoeringsstrategie vast. Deze is in 2024 gezamenlijk met de Programmaraad OZO maar kent ook losse onderdelen die relevant zijn voor Zuid.
- **Directeurenoverleg:** het directeurenoverleg fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever en bereidt bestuurlijke overleggen voor. Deze is in 2024 voornamelijk gezamenlijk met Directeurenoverleg OZO, maar kent ook losse onderdelen die relevant zijn voor Zuid en heeft daardoor een aantal losse bijeenkomsten.
- **Programmamateam:** Het programmamateam voert het programma uit/ coördineert activiteiten. Het bestaat uit een programmamanager en -secretaris en vertegenwoordigers van de partners. Het programmamateam bereidt het directeurenoverleg voor. Net als in 2023 zijn enkele programmamateamoverleggen gezamenlijk met OZO ter voorbereiding op de gezamenlijke directeurenoverleggen.
- **Projectteams:** de acties van het programma worden getrokken door de deelnemende organisaties zelf. Zij wijzen per actie coördinatoren aan uit hun gelederen (actietrekkers).



Afbeelding 3.1: Governance GVCs

Voor de dagelijkse aansturing van het programma GVC Zuid is een programmamanager aangesteld. Deze heeft een neutrale rol en werkt daarmee voor alle corridorpartijen. De programmamanager wordt ondersteund door een programmasecretaris, het programmamateam én door een in te schakelen consortium van externe experts.

Uitgangspunt voor het programmamanagement is een efficiënte en compacte programma-organisatie. Mede om die reden heeft het programmamateam een dubbelrol: als ambtelijk voorportaal voor het Directeurenoverleg én als inhoudelijk (laten) uitwerken en/of uitvoeren van projecten/initiatieven (actietrekkers).

Gezien de vele raakvlakken met GVC Oost en Zuidoost, wordt waar mogelijk met deze corridors samengewerkt. 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 corridors.

3.3. Sturing op voortgang en resultaten

Om te sturen op resultaten is er een jaarlijkse Monitoring en evaluatie (M&E) procedure beschikbaar vanuit GVC OZO. Deze kunnen we gebruiken voor GVC Zuid. Zo kunnen we daar waar mogelijk vooraf, tijdens en na uitvoering van de projecten behaalde prestaties en effecten bepalen. Aan de hand daarvan kunnen we evalueren en zo nodig bijsturen.

Het programmateam is verantwoordelijk voor M&E van het programma. Aan het eind van ieder programmajaar wordt een verantwoordingsrapportage opgesteld met daarin de bereikte prestaties van het programma in relatie tot de programmadoelen. 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 (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. Er wordt een plan van aanpak met concrete doelen/planmatig werken gepresenteerd.

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

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

1. Het project levert een aantoonbare bijdrage aan één of meerdere pijlers.
2. De partij die verantwoordelijk is voor het desbetreffende project staat achter de opname in het programma.

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 Zuid in de praktijk beperkt blijkt 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

4.1. Begroting 2024

Ten aanzien van de begroting maken we onderscheid in:

- Programmakosten en kosten voor opzetten samenwerking met Vlaanderen. Deze worden gezamenlijk bekostigd door de corridorpartijen.
- Kosten voor de realisatie van de projecten. Over de bekostiging hiervan worden afspraken gemaakt in het BO MIRT.

Programmakosten zijn bijvoorbeeld de programmamanager, communicatie of secretariële ondersteuning. Kosten voor de onderzoeks-/voorbereidingsfase van projecten zijn kosten die gemaakt worden om een plan van aanpak te schrijven, problemen in kaart te brengen of bijvoorbeeld (haalbaarheids)onderzoeken te doen. Kosten voor de realisatie van projecten zijn de kosten die gemaakt worden in de uitvoeringsfase van het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om de uitvoering/openstelling van een regeling of het verlenen van subsidies aan bedrijven. In 2024 is een dergelijk project het project "Samenwerking Vlaanderen".

In het BO MIRT GVC 2023 zijn ook afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten over de partijen. Voor het programmamanagement en de onderzoeksfase van projecten is hierbij een verdeling aangehouden van 50% Rijk en 50% regio. In de praktijk leidt dit tot de volgende kostenverdeling.

In 2024 maken partijen een voorstel over een gewenste verdeling / methodiek van verdeling van kosten tussen de partijen voor komende jaren. De exacte verdeling is in de begroting op de volgende pagina te vinden.

<i>Bedragen Incl. BTW</i>	Totaal 2024	Ministerie van IenW	Provincie N-Holland	Provincie Z-Holland	Provincie N-Brabant	Provincie Zeeland	Havenbedr. A'dam	Havenbedr. R'dam	Havenbedr. Moerdijk	North Sea Port	ProRail	Opmerk ingen
<i>Procentuele bijdrage</i>		50%	6,25%	6,25%	6,25%	6,25%	6,25%	6,25%	6,25%	6,25%		(1)
Programmabudget GVC Zuid 2024												(2)
• Programmaondersteuning	€ 190.000	€ 45.000	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125		
• Kleine kosten	€ 10.000	€ 5.000	€ 625	€ 625	€ 625	€ 625	€ 625	€ 625	€ 625	€ 625		
• Programmamanager (in kind)	€ 60.000	€ 60.000										
• IenW bijdrage (aanvulling in kind)	€ 40.000	€ 40.000										
• Samenwerking Vlaanderen	€ 25.000	€ 12.500	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50	€ 1.562,50		
Subtotaal programmamanagement	€ 325.000	€ 162.500	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5	€ 20.312,5		
Projectbudget o.b.v. BO MIRT 2023												
• Digitalisering	€ 160.000	€ 80.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000		
• Binnenvaart voorzieningen	€ 165.000	€ 82.500	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313	€ 10.313		
• Autonomo rijden en varen	€ 100.000	€ 50.000	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250		
• Aansluiting Fonds- en subsidiewerkgroep	€ 10.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 10.000	€ -	€ -	€ -	€ -		(3)
• Voorbereiding realisatiepact NSP/Zeeland	€ 250.000	€ 125.000	€ -	€ -	€ -	€ 62.500	€ -	€ -	€ -	€ 62.500		(4)
• Voorbereiding realisatiepact Amsterdam	€ 250.000	€ 125.000	€ 62.500	€ -	€ -	€ -	€ 62.500	€ -	€ -	€ -		(5)
• Last Mile Spoor (Amsterdam)	€ 1.297.895	€ 900.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 51.108	€ -	€ -	€ -	€ 346.787	(6)
Subtotaal projecten 2024	€ 2.232.895	€ 1.362.500	€ 89.063	€ 26.563	€ 26.563	€ 99.063	€ 140.170	€ 26.563	€ 26.563	€ 89.063	€ 346.787	
Totaal budget GVC Zuid 2024	€ 2.557.895	€ 1.505.000	€ 109.375,5	€ 46.875,50	€ 46.875,50	€ 119.375,5	€ 160.482,5	€ 46.875,50	€ 46.875,50	€ 109.375,5	€ 346.787	

* In kind bedragen cursief weergegeven. In totaalregels in kind en in cash bij elkaar opgeteld.

Tabel 4.1: Bijdrage aan begroting per partij

Toelichting

Bij de begroting op de vorige pagina worden de volgende opmerkingen gemaakt. De nummers corresponderen met die in de laatste kolom.

1. De begroting van het programmamanagement is vergelijkbaar met die over 2023, waaronder de kosten voor ondersteuning en de 'in kind' bijdrage van IenW voor het leveren van de programmamanager. De financiering/administratie van het programmabudget loopt centraal via programma.
2. Het projectbudget is gebaseerd op de besluiten op het BO MIRT 2023. De wijze van financiering/administratie wordt per project gezien.
3. De Provincie Zeeland gaat in 2024 deelnemen aan de Fonds- en subsidiewerkgroep. Het betreft een bestaande werkgroep (OZO) waaraan de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant en Havenbedrijf Rotterdam reeds deelnemen.
4. Start van de werkzaamheden is afhankelijk van voldoende beschikbare capaciteit (dit cf. besluit BO MIRT 2023).
5. Start van de werkzaamheden is afhankelijk van voldoende beschikbare capaciteit (dit cf. besluit BO MIRT 2023).
6. De pilot 'Last mile spoor Amsterdam' start in 2024. De uitvoering van het gehele project zal naar verwachting plaatsvinden in 2024 t/m 2026. Het merendeel van de kosten wordt naar verwachting in 2024 gemaakt.

4.2. Bekostiging projecten

Op dit moment bevinden de meeste projecten zich in de onderzoek/verkenningfase. Voor de realisatie van projecten zijn meestal financiële middelen nodig. Deze kunnen publiek of privaat of een combinatie van beide zijn.. Hiernaast is een overzicht weergegeven van verschillende mogelijke financieringsvormen.

Naast de financiële bijdragen aan het programma levert iedere partner een 'in-kind' bijdrage aan het programma. In onderling overleg en vertrouwen wordt ervan uitgegaan, dat ieder een gelijkwaardige bijdrage levert. Die kan op het ene moment iets groter zijn dan het andere. Dat heeft echter de voorkeur boven een zware administratie waarbij onderlinge inzet verrekend wordt.

Financier	Financieringsvorm
Rijk	BOMIRT Regio enveloppe, klimaat enveloppe, Green deal Zeevaart binnenvaart havens Specifieke regelingen (zoals SPUK) Topsector logistiek NWO/Universiteit (onderzoek) Nationaal Groiefonds Terugsluis VWH
Provincie, gemeenten, Havenbedrijven	Fondsen, leningen (achtergesteld), erfpacht, SPUK Opbrengsten
Internationale Samenwerkingsverbanden	Conference of European Directors of Roads CEDR (m.n. onderzoeksgelden)
Europese Commissie	Programma's zoals Horizon Europe, LIFE,.... CEF (TEN-T, Flagship-projecten) Interreg (grensoverschrijdende samenwerking), EFSI
Banken/Ontwikkelingsmaatschappijen/IFI's	Banken, Pensioenfondsen IFI's (bijv. EIB Blending) Leningen
Privaat	Bedrijfsleven (lening) Crowdfunding
Gebruikers	Heffingen, Tol, Willingness to Pay (WTP)

BIJLAGEN



Bijlage 1: Afsprakenlijst BO MIRT GVC 2023

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 6 , 7 en 9 november 2023
Beschikbaar via: ([pdf\(overheid.nl\)](#))

Bijlage 2: Gelieerde projecten

Gelieerde projecten pijler A	Beschrijving project	Raakvlak met GVC Zuid
Aanpak buisleidingen	<ul style="list-style-type: none"> De buisleiding is een modaliteit voor de GVC Zuid van groot belang is , en bij kan dragen aan de modal shift en efficiënt duurzaam goederenvervoer over de corridor. Er zijn stappen gezet in de ruimtelijke procedures om de nieuwe Delta Rijn Corridor in het tijdsvak richting 2030 te verwezenlijken. 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) inclusief veiligheid. De Energie Hoofdstructuur wordt uitgewerkt om voldoende ruimte te borgen. 	<p>De bestaande buisleidinginfrastructuur op GVC Zuid wordt in de praktijk al gebruikt, met de nadruk op de LS Ned corridor van Rotterdam naar Antwerpen, en de aansluitingen vanuit North Sea Port.</p> <p>Op dit moment worden geen grote investeringen in buisleidingen voorzien op de GVC Zuid, maar de voorbereiding en aanleg van de Delta Rijn Corridor biedt wellicht kansen voor een beter gebruik van de bestaande infrastructuur op de GVC Zuid, of een meer integraal beleid op dit vlak.</p>
740m treinen - landelijk	<p>Er is een corridorstudie 740m opgeleverd aan lenW met advies voor uitrolstrategie en bijbehorende investeringspakketten. MIRT GVC heeft besloten de steun uit te spreken voor de strategische uitrolstrategie 740 m en het belang van financiering daarvan.</p> <p>lenW is in de fase van het initiëren van financiële besluitvorming, gesteund door het MIRT besluit dat uitrolstrategie 740m gedragen wordt door de corridorpartijen.</p>	<p>lenW is aan zet om financiering te organiseren en met een implementatieplan te komen richting de kamer (beantwoording motie). Besluitvorming en vervolgtactiviteiten liggen buiten GVC Zuid.</p> <p>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 Zuid af te sluiten.</p>

Gelieerde projecten pijler B	Beschrijving project	Raakvlak met GVC Zuid
Novex	Er zijn 18 NOVEX-gebieden aangewezen. In deze gebieden komen zoveel opgaven samen, dat er een apart plan (ontwikkelperspectief) opgesteld moet worden. In de GVC Zuid gaat het om Amsterdam, Rotterdam en North Sea Port. Het doel van deze NOVEX samenwerking is om de havenindustriële complexen te verduurzamen. Daarnaast wordt er gewerkt aan meer duurzame mobiliteit en een aanpak voor klimaatadaptatie.	De activiteiten in het NOVEX programma en GVC Zuid kunnen worden afgestemd op elkaar, zodat synergie behaald kan worden. Ze raken ook dezelfde onderwerpen en thema's.
Waterstof backbone	In het kader van MIEK/Delta Rijn Corridor werkt de Gasunie aan een waterstof backbone.	Waterstof is een duurzame brandstof die kan bijdragen aan duurzaamheid op de corridor. Deze backbone zal ook ruimtelijke uiting krijgen op de knooppunten in het netwerk/systeem.

Gelieerde projecten pijler C	Beschrijving project	Raakvlak met GVC Zuid
ZES binnenvaart/Rh2INE	<p>Het ZES binnenvaart is gericht op elektrificatie van de binnenvaart, terwijl Rh2INE gericht is op de realisatie van verschillende waterstofbunkers voor de binnenvaart op de topcorridors (incl. GVC Zuid). Doel is om de werkzaamheden van de projectgroep Binnenvaartvoorzieningen in 2024 zo goed mogelijk af te stemmen met CEH's binnenvaart/Rh2INE/ZES.</p>	<p>Raakvlak hierbij is dat Rh2INE een project is waar Provincie Zuid-Holland trekker is. Infrastructuur noodzakelijk voor deze ontwikkeling wordt ook gerealiseerd op en voor GVC Zuid.</p>
Modal shift op Joint Corridors	<ul style="list-style-type: none"> De regeling Modal Shift heeft als doel om ondernemers/ verladers te stimuleren om transport over weg via spoor/binnenvaart te verrichten.. Per 1 januari 2023 is de subsidieregeling van ruim 40 mln. euro ingesteld voor alle GVC (Zuid en OZO). Basis voor de subsidieregeling is een subsidie van 20 euro per verplaatste container in de eerste 2 jaar van het project. 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. 	<p>Op een eerder BO MIRT GVC is tot deze regeling Modal Shift besloten, en deze is nu in uitvoering. T.b.v. BO MIRT 2024 wordt geen additioneel besluit voorzien, omdat de regeling Modal Shift tot en met 2025 doorloopt. Omdat de regeling in 2023 een succes 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 naar 2024 (5 mln. extra voor binnenvaart + 2,5 mln. voor spoor). Inmiddels is het voor voren gehaalde budget voor spoor en binnenvaart Modal shift beschikbaar, van dit naar voren gehaalde budget is ruim 0,5 mln. aangevraagd.</p>
Vliegwielen schone voer/ vaartuigen	<p>In 2023 is besloten om de samenwerking op het gebied van revitaliseren van de binnenvaart in de regio te formaliseren en uit te breiden. Het doel is om emissievrije logistieke diensten te ontwikkelen en laad- en loslocaties (hubs) te organiseren om de stedelijke binnenvaart te verbeteren, als aanvulling op het Zero Emission Services-systeem voor grote binnenvaartschepen. De provincies Noord- en Zuid-Holland is hier vanuit GVC Zuid bij betrokken.</p>	<p>De resultaten van dit project worden wanneer opportuun door de provincies Noord- en Zuid-Holland ingebracht in GVC Zuid, wellicht zijn er aanhaakkansen voor programma GVC Zuid.</p>
GRIP op bedrijventerreinen	<p>GRIP op bedrijventerreinen richt zich op bedrijventerreinen en de inrichting daarvan. Het uitvoeringsplan bevat een behoorlijk aantal projecten waarvan de governance in andere programma's ligt.</p>	<p>Het project kent een governance elders (andere projectorganisatie), en draagt bij aan de doelstellingen in de Toekomstagenda 2030. De bedrijventerreinen waar het GRIP programma over gaat bevinden zich ook op de knooppunten op GVC Zuid.</p>

Gelieerde projecten pijler C	Beschrijving project	Raakvlak met GVC Zuid
Walstroom	<p>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.</p> <p>Om tot een uniforme uitrol van walstroomvoorzieningen op alle ligplaatsen te komen, heeft het Ministerie van IenW mogelijke samenwerkingsvormen met walstrooinitiatieven onderzocht zoals het zgn. Walstroomcollectief (een groep van Nederlandse en Vlaamse havenbedrijven, havengemeenten en vaarwegbeheerders).</p>	<p>Voor realisatie is er een gedetailleerde planuitwerking en voorkeursbesluit nodig. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Gelieerde project pijler D	Beschrijving project	Raakvlak met GVC Zuid
Living Lab Digitalisering binnenhavens	Doel is het verder digitaliseren van processen in binnenhavens volgens de basisprincipes van de Basis Data Infrastructuur (BDI) volgens een aantal te starten Living Labs binnen GVC Oost en Zuidoost in 2024.	Dit betreft een Living Lab project vanuit GVC Oost en Zuidoost waar stakeholders in GVC Zuid op verzoek ook kunnen participeren in 2024.