

ACTIEPLAN

Deel 1

Programmaplan Goederenvervoercorridors

Plaats	Utrecht/Den Haag
Datum	6 december 2017
Referentie	Definitief



ACTIEPLAN

Inhoudsopgave

ACTIEPLAN	2
Hoofdstuk 1: Scope, visie en doelen	3
Hoofdstuk 2: Acties, startbudget en capaciteit	6

Hoofdstuk 1: Scope, visie en doelen

Scope

De minister heeft in oktober 2016 de Kamer geïnformeerd dat in de bestuurlijke overleggen MIRT afgesproken is om gezamenlijk programma's op te starten voor de goederencorridors Oost en Zuid.

De scope van het programma is de corridor Oost en de corridor Zuidoost.

- Oost: corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland (A15, Betuweroute, Waal).
- Zuidoost: corridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland (A16/A58/A67, Brabantroute, Maas en Brabantse kanalen, buisleidingen).

Op basis van het MIRT-onderzoek (2017) en de praktische, efficiënte wijze van samenwerken waarbij betrokken provincies, Ministerie Infrastructuur en Milieu (IenW), Havenbedrijf en Topsector Logistiek met elkaar aan 1 tafel zitten, zijn deze twee corridors nu gebundeld in 1 programma goederenvervoercorridors. Binnen het programma blijven de twee Topcorridors onderscheiden.

Waarom een programma goederenvervoercorridors; opgaven en ambitie

Het optimaal en duurzaam organiseren van goederenvervoer zal de komende decennia een van de belangrijkste vraagstukken zijn voor zowel het logistieke en verladende bedrijfsleven als voor de overheden op de verschillende schaalniveaus (Rijk, provincies en gemeenten). Hier liggen gezamenlijke uitdagingen en opgaven:

- Terugdringen van de congestie op met name de autosnelwegen
- Verhogen van de betrouwbaarheid, capaciteit en robuustheid van het multimodale netwerk
- Verbetering van de visibility en voorspelbaarheid van reistijden
- Beperken van de schade aan de omgeving (milieu en veiligheid)
- Verbeteren van de voorzieningen voor de gebruikers
- Stimuleren van de innovatiedynamiek
- Competitiever maken van de logistieke en industriële sector

De ambitie voor de Goederenvervoercorridors is om in 2030 Topcorridors te zijn. De meerwaarde van goederenstromen en logistiek is voor de economische toegevoegde waarde van Nederland van groot belang (zie ook het MIRT-onderzoek 2017). Daarbij is de bestaande infrastructuur cruciaal om de logistiek in goede banen te leiden. Deze functie zal de infrastructuur ook in de toekomst moeten blijven vervullen. Ook de juiste locatie van de bedrijven op de corridor en compact ruimtegebruik, nu en in de toekomst, spelen hierbij een rol. Centraal in de goederenvervoercorridors staan de duurzame economische ambities van de overheden en bedrijven waarbij de infrastructuur ondersteunend is om deze ambities mogelijk te maken.

Onderzoek

In het MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridors (2017) is het volgende geconstateerd:

- De focus van het beleid moet liggen bij het beter benutten, het verduurzamen en optimaliseren van alle modaliteiten, door het wegnemen van resterende infrastructurele bottlenecks op de corridor, verbetering van multimodale aansluitingen in knooppunten, digitalisering en datamanagement en het toepassen van innovatieve maatregelen.
- De recent uitgekomen NMCA 2017 laat inmiddels zien dat de capaciteit op de weg (m.n. A15) dusdanige knelpunten genereert dat er naar (multimodale)oplossingen dient te worden gekeken om de congestie in de toekomst aan te pakken. De capaciteit van spoor (de Betuweroute en in zeer beperkte mate de Brabantroute) en met name de binnenvaart biedt volgens de NMCA ook voor de toekomst voldoende ruimte om deze congestie op de weg te verlichten en bij te dragen aan de landzijdige bereikbaarheid van de zeehavens.

Visie en doelen

In het onderzoek zijn een visie, doelen en oplossingsrichtingen geformuleerd.

De visie is dat:

- de Topcorridors in 2030 een vlot, betrouwbaar, robuust, veilig en duurzaam transportsysteem faciliteren dat bijdraagt aan duurzame economische groei en waarbij de gebruikers tevreden zijn. Maar daarnaast groei die samen gaat met een optimale leefkwaliteit en woonomgeving langs de corridors.

Doelen zijn daarbij:

- het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- het bevorderen van economische groei;
- focus op gebruikers;
- het vergroten van de leefbaarheid en duurzaamheid;
- het op peil houden van beheer en onderhoud.

De oplossingsrichtingen worden hierbij gezien in:

- digitalisering en data delen;
- innovatie, zowel technologisch, sociaal als institutioneel;
- optimalisatie van logistieke knooppunten;
- verduurzamen van alle modaliteiten.

Deze visie, doelen en oplossingsrichtingen zijn nu vertaald in een programma, beschreven in twee delen:

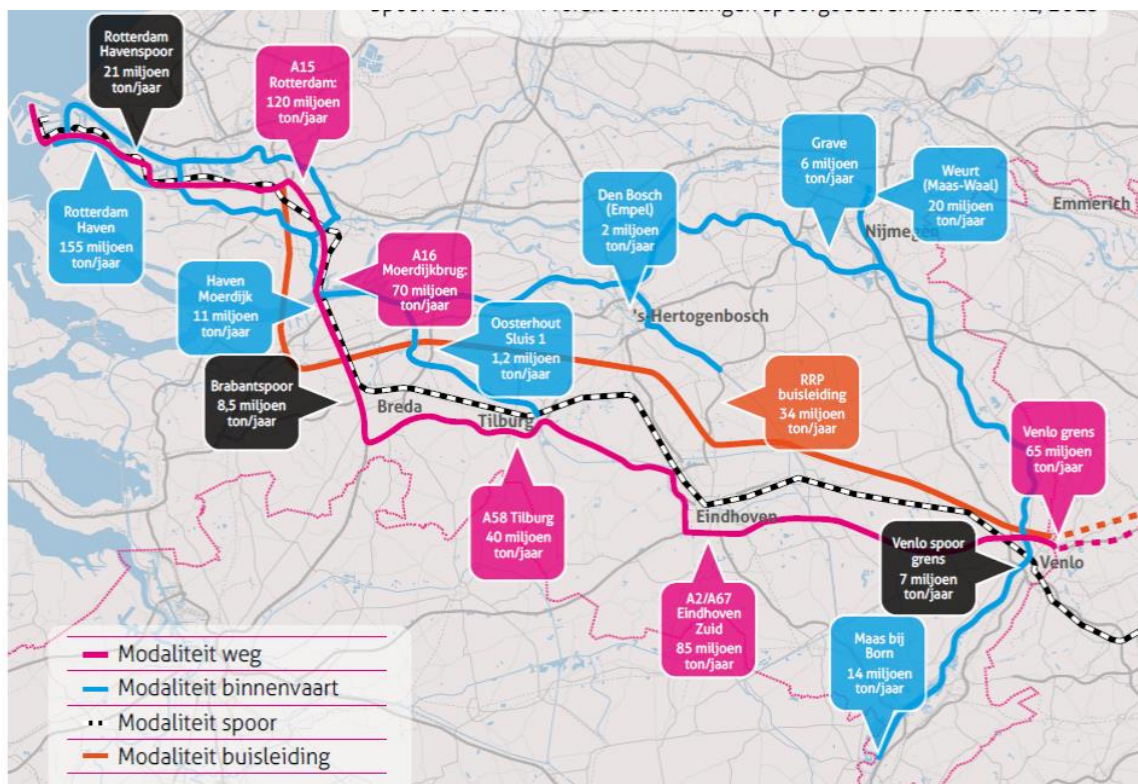
- Governance (hoe organiseren we het programma en wie besluit waarover)
- Actieplan (welke acties gaan we uitvoeren in het programma)

In dit deel gaan we verder in op het Actieplan. De betrokken organisaties willen samenwerken aan de visie en doelen. Topcorridors zijn een gezamenlijk belang en in ieders belang. Door krachtenbundeling van mensen, middelen, (planologische) medewerking etc. kunnen de geselecteerde acties gericht op Topcorridors sneller haalbaar en sneller uitgevoerd worden. Ook komt dit de kwaliteit van de voorbereiding en uitvoering ten goede.



Corridor Oost is in volume de grootste internationale trimodale corridor van Europa via weg, water en spoor.

Figuur 1-1: Corridor Oost



Figuur 1-2: Corridor Zuidoost. Corridor Zuidoost levert de meeste toegevoegde waarde op voor de omliggende regio's

Hoofdstuk 2: Acties, startbudget en capaciteit

2.1 Inleiding, tranches en samenhang in acties

Een programma is een belangrijke schakel tussen beleid en projecten. In het kader van Vernieuwing MIRT willen de betrokken publieke en private partners dit (gebieds)programma Goederenvervoercorridors samen ontwikkelen en uitvoeren. Het is een programma dat voortdurend bezig is met de vraag of de visie en doelen nog voorop staan en bereikt worden. Dit houdt in dat het programma adaptief en wendbaar is en zich niet alleen richt op korte termijn projecten maar (ook) op lange(re) termijn opgaven, innovatie en het smeden van (institutionele) samenwerking. Ook behelst het programma meer dan alleen infrastructurele maatregelen. De vernieuwing van het MIRT betekent dat we samen (overheden en bedrijven) kijken naar een pakket van mogelijke maatregelen: logistiek, ICT, mobiliteit, ruimtelijke ordening en infrastructuur.

In dit actieplan bepalen we de eerste acties die we willen uitwerken en uitvoeren. Om het programma dat (zo we nu kunnen inschatten) tot en met 2030 zal lopen adaptief te houden werken we met drie tranches:

- 2018-2021
- 2022-2025
- 2026-2030

Projecten die al lopen in het programma van de Topsector Logistiek, het Deltaprogramma, subsidieprogramma's zoals de Subsidieregeling Quick Wins Binnenvaart, het programma Beter Benutten, PHS, SmartwayZ.NL etc. worden niet opgepakt binnen het programma Goederenvervoercorridors. De effecten van deze programma's worden op hun bijdrage aan de corridors gemonitord en besproken in de bestuurlijke programmaraad. Tussen de verschillende programma's wordt gezocht naar synergie, meekoppeleffecten en uitrolmogelijkheden. Dat wil zeggen, waar in één programma goede ervaring mee wordt opgedaan, kan in een ander programma worden toegepast. Daarnaast worden concrete toepassingslocaties en trajecten gezocht op de corridors, indien sprake is van generieke verbeteringen uit lopende programma's en onderzoeken.

De in dit hoofdstuk benoemde acties voor de eerste tranche (2018-2021) zijn mede tot stand gekomen door een uitgebreide workshop en prioritering met alle stakeholders in september 2017. Zij zijn tevens gedeeld in een werkatelier met gebruikers en bedrijven, eveneens in september. Zij hebben de eerste stap van het afweegkader doorlopen (zie deel Governance) en zullen conform dit kader verder 'opgewerkt' worden tot concreet uitvoerbare projecten.

Elk jaar wordt in het kader van dit programma een (rollend) actieplan gepubliceerd, vanwege het adaptieve en dynamische karakter van dit programma. Ook nieuwe acties (die nog niet in het MIRT-onderzoek staan) kunnen via het besluit- en afweegproces opgenomen worden (zie deel 2 van dit programmaplan).

De hierna genoemde acties voor de eerste tranche zijn geen 'los zand' maar hebben samenhang, onderling en met de visie en de doelen die we hebben ontwikkeld voor onze top-corridors:

Op de lange termijn willen we sterke top-corridors creëren, gericht op onze visie en de gestelde doelen. Dit houdt in dat we de karakteristieken van beide goederencorridors als bundels van modaliteiten (netwerken) versterken (zie ook hoofdstuk 1):

- *De corridor Oost wordt gekenmerkt door de zeer omvangrijke doorgaande vervoersstromen die vanuit Rotterdam/Amsterdam en Antwerpen richting Duitsland lopen. De logistieke knooppunten op de corridor Oost zijn kleiner in omvang dan op de corridor Zuidoost. De continentale goederenstromen, met uitzondering van bulkstromen, gaan nu nagenoeg volledig over de weg. De grote goederenstromen over de Betuweroute bieden met de ontwikkeling van een nieuw railopstappunt Valburg op de Betuweroute kansen voor modal shift en capaciteitsverruiming van knooppunt Nijmegen, dat naast containerbinnenvaart terminal nu ook de beschikking krijgt over een railterminal. Deze spoorfaciliteit is ook belangrijk voor logistieke partijen in het nabijgelegen knooppunt Tiel en de rest van Noord en Oost Nederland.*
- *De corridor Zuidoost kent naast een directe doorvoerfunctie ook een sterke nationale verzorgingsfunctie als gevolg van de vele bestaande productie- en logistieke regio's op deze corridor. Naast een verdere*

focus op bundeling van de maritieme goederenstromen uit Rotterdam en Antwerpen op de belangrijkste knooppunten op de Zuidoost corridor is er veel potentie vanuit duurzaamheid en bereikbaarheid, voor bundeling van dunnere continentale goederenstromen. Dat vergt sturing en concentratie op een beperkt aantal grotere knooppunten zodat rendabele vervoersdiensten opgezet kunnen worden.

De eerste acties om de topcorridors op deze wijze te versterken zijn vooral gericht op de korte en middellange termijn. Dat zullen veelal maatregelen zijn die nog niet veel middelen vergen. Als de effecten van deze maatregelen duidelijk worden kan voor de langere termijn gekozen worden voor de noodzakelijke grootschaliger (infrastructurele) maatregelen die van invloed zijn op de gehele corridor.

*In de eerste periode zetten we vooral in op het creëren en versterken van een optimaal aantal verbindingen tussen de netwerken (modaliteiten) op de corridors (vervoersperspectief) en tussen de netwerken en de regio (economisch perspectief). Dit doen we door een **marktgerichte focus op een selectief aantal (6) ‘bovengemiddelde’ knooppunten**. Hierdoor wordt tegelijkertijd de flexibiliteit, robuustheid, de capaciteit en de duurzaamheid (modal shift, CO2-reductie) van de topcorridors verhoogd.*

*Daarnaast zorgen we, bovenop de projecten die al uitgevoerd worden (denk aan A58 en A67, maar ook de ontwikkeling van Railport Venlo), voor **verbetering van de doorstroming van de corridors, service voor de gebruikers** (verkeersperspectief) en **duurzaamheid**. Dit betreft in deze periode de A15, de congestie van de binnenvaart in de Rotterdamse haven, verbetering van data-uitwisseling (‘corridor-cloud’) en robuustheid van routes. Ten behoeve van de service voor gebruikers verbeteren we truckparking, de ligplaatsen voor schepen en faciliteren we langere treinen. Voor duurzaamheid zetten we in op een netwerk van (bio) LNG vulpunten en duurzame innovaties.*

*Naast al deze inhoudelijke maatregelen ontwikkelen we een **sterk en doelgericht samenwerkingsverband** tussen alle stakeholders op de corridor waarmee we ook een gezamenlijke **innovatieagenda** opstellen.*

De vetgedrukte centrale onderdelen van deze beleidslijn komen terug in onderstaande actieplan (2.2).

2.2. Actieplan (start programma)

In het actieplan wordt voor een uitgebreide beschrijving van de actie verwezen naar het MIRT-onderzoek. Van elke actie zal een projectfiche beschikbaar worden gesteld. In de periode tot medio 2018 worden alle acties verder uitgewerkt in een projectdefinitie, prioritering en fasering in het kader van het programma (incl. bepaling van scope, tijdplanning en budget voor investeringen). De stappen van het afweegmodel (zie deel over Governance) worden doorlopen.

Digitalisering (verslimmen), Innovatie en Duurzaamheid zijn van groot belang voor de toekomstvastheid van de Topcorridors. Elke actie draagt daar aan bij.

Expliciete acties op het gebied van digitalisering zijn:

- De 'corridor-cloud', waarbij mede gebaseerd op innovaties die de Topsector Logistiek ontwikkelt de operationele toegankelijkheid wordt verhoogd van digitale transportdata uit vele bronnen tegelijk.
- De Control Tower voor transport, waarbij uit vele databronnen sturingsinformatie verkregen wordt.

De expliciete actie op het gebied van innovatie is:

Het ontwikkelen en uitvoeren van een Innovatieagenda met de nadruk op digitalisering/datadelen en duurzaamheid.

Duurzaamheid is van groot belang voor de toekomstvastheid van de Topcorridors. Elke actie draagt daar aan bij. Expliciete acties op het gebied van duurzaamheid zijn:

- Het realiseren van (bio) LNG vulpunten, waarmee de corridor infrastructuur bijdraagt aan de energietransitie van het goederenvervoer in Europa.
- De innovatieagenda gericht op duurzaam transport en vermindering van de CO₂-uitstoot.
- Ook de actie ten behoeve van de 'modal shift' van weg naar water en spoor is een duurzame maatregel.

De belangrijke 9 inhoudelijke acties:

Actie (nr. maatregel MIRT-onderzoek)	Korte beschrijving	Initiatiefnemers/Coördinator;
<i>Bovengemiddelde Knooppunten</i>		
Gezamenlijke sturingsafspraken voor het optimaliseren van 'boven gemiddelde' knooppunten (Rotterdam, Tiel, Nijmegen, Moerdijk, Tilburg, Venlo en Sittard-Geleen/Stein) (21,24-29)	Kies wat nodig is op deze 6 knooppunten (er is reeds set aan voorstellen beschikbaar); maak een PvA per knooppunt: bepaal en faseer de investeringen voor 'no regret' maatregelen. In principe wordt geïnvesteerd in al deze 6 knooppunten.	Ministerie IenW, Gelderland, Noord-Brabant, Limburg; per knooppunt een trekker Coördinator overall: provincie Limburg
A- Realisatie railterminal Gelderland/Valburg		Trekker A: provincie Gelderland
B- Het internationale spoorgoederenknooppunt Venlo in lijn brengen met de toekomstige marktbehoefte voor het internationale spoorgoederenvervoer		Trekker B: provincie Limburg
C- Last mile oplossingen spoor		Trekker C: per knooppunt

Afsprakenkader opstellen voor vestiging van bedrijven op de goederencorridors (22).	De relatie tussen (toekomstvaste/gewenste) bedrijfsvestiging met de infrastructuur is van groot belang. De kernvragen om te beantwoorden: -Welke industrie/bedrijvigheid wordt voorzien en gestuurd, op welke locaties? -Hoe is de “hoogtekaart” van die locatie dan, gegeven de infrastructurele voorzieningen? Specifiek voor de gekozen knooppunten. -Is het nodig aanpassingen aan te brengen aan bedrijfsterreinen en/of infrastructuur? Op welke termijn?	Provincies, Topsector Logistiek, IenW Coördinator: provincie Zuid-Holland
Uitwerking Modal Shift potentie continentale goederenstromen op de corridors (31)*	-Potentie van 30,1 miljoen ton van weg naar water en spoor. -Benutten regionale en landelijke netwerken van verladers (L&GOR i.s.m. Neways en organisaties als Railplatform en BvB) -Combineren kracht van knooppunten om aantrekkelijkheid voor verladers te verhogen	IenW, Gelderland, Zuid-Holland, Topsector Logistiek. Coördinator: Topsector Logistiek
<i>Doorstroming</i>		
Ontwikkelen van een ‘ Corridor-Cloud ’ concept (platform toegankelijke digitale transportdata) * (1-7)	Het ontwikkelen en (laten) operationaliseren van een ‘corridor-cloud’ (operationele toegankelijkheid verhogen van digitale transportdata uit vele bronnen tegelijk). Onderzoeken hoe innovaties (IShare) die in de Topsector al ontwikkeld worden toegepast kunnen worden.	Coördinator: Topsector Logistiek
Doorstroming A15 (38, 39)	Onderzoek verkeersberekeningen, ruimtelijke ontwikkelingen, herkomsten/bestemmingen, oorzaken van files en verken oplossingen (breed pakket). Neem deel Gorinchem-Ridderkerk expliciet mee. Bepaal op basis van dit onderzoek prioritaire maatregelen t.a.v. A15 (breed pakket).	Zuid-Holland, Gelderland, IenW Coördinator: provincie Zuid-Holland
Congestievermindering containerbinnenvaart in Rotterdamse haven (Efficiëntere container-afwikkeling haven R’dam) (46)	Bundeling van lading langs de corridor om callsize in de haven van Rotterdam te vergroten en op die manier te zorgen voor een efficiëntere afhandeling in de haven	Havenbedrijf, Noord-Brabant (via MCA-Brabant), Zuid-Holland, IenW.

	van Rotterdam. Ook maatregelen in de haven zelf.	Coördinator: Havenbedrijf Rotterdam
Vergroten van de robuustheid van het corridor netwerk in de vaarwegen / zorg voor voldoende uitwijkroutes (47, 54, 55)	Het corridornetwerk vaarwegen is niet altijd robuust gebleken zoals uit een aantal voorvallen is gebleken (sluis Grave, Merwedeburg etc.) terwijl betrouwbaarheid van de keten een van de belangrijkste voorwaarden vanuit de logistiek is. Voor de binnenvaart is een analyse gemaakt (robuuste uitwijkroutes bij laagwater of calamiteiten, 24/7 bediening bruggen en sluisen etc.).	Coördinator: lenW
<i>Service voor gebruikers</i>		
Vergroten service voor vervoerders en verladers: - Het realiseren van voldoende truckparkeerplekken - Ligplaatsen binnenvaart & uitrollen ligplaatsen informatiesysteem (BLIS) (41, 61) - Faciliteren langere treinen (740 meter) - Stimuleren van de binnenvaart d.m.v. aanpak kademuren	Inventariseer voor beide corridors de problemen / aandachtspunten en maak een PvA voor oplossen van de problemen / aandachtspunten. Maak gebruik van resultaten planstudies A58 en A67	Limburg, lenW, Havenbedrijf, Noord-Brabant (via MCA-Brabant en SmartwayZ.NL). Coördinator truckparkeerplaatsen : provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland. Coördinator ligplaatsen en BLIS: lenW samen met provincies Coördinator faciliteren langere treinen: len W Coördinator Kademuren: lenW
<i>Duurzaamheid</i>		
Het realiseren van een dekkend netwerk van alternatieve brandstoffen / (bio) LNG-bunkervulpunten op de bovengemiddelde logistieke knooppunten op de corridors (35).	Stel hiertoe een kaart op met strategische locaties voor LNG vulpunten/alternatieve brandstof, bij voorkeur bij bovengemiddelde knooppunten en langs vaarwegen. Uitrol en in bestemmingsplannen en concessies mogelijk maken van deze infrastructuur	Gelderland, Zuid-Holland, lenW. Coördinator: provincie Gelderland

De (duurzame) innovatieve acties:

Het ontwikkelen en (via een Innovatie Partnerschap) uitvoeren van een Innovatieagenda voor de twee corridors met een de nadruk op	De uitvoering start met het analyseren van enerzijds de uitdaging, en anderzijds wat uit	Coördinator: Topsector Logistiek
--	--	-------------------------------------

duurzaamheid en CO2-reductie (verminderen wegekilometers trucktransport, vergroten beladingsgraad, verbeteren betrouwbaarheid en verduurzaming goederenvervoer)*	lopende innovatieprojecten (o.a. Topsector Logistiek) toe te passen is.	
Ontwikkelen van de Control Tower transport (data-dashboard)* (relatie met 1 en 4)	Waar zijn de treinen, schepen en auto's op de corridor? Het doel is om de posities van (container) vervoerders te delen en via een platform / data-dashboard beschikbaar te maken voor vervoerders en terminals en infrabeheerders, zodat de efficiency van de totale logistieke keten kan worden vergroot. Eerste pilots voor goederenwegverkeer worden begin 2018 gestart. Combineren van inspanningen van o.a. Smartwayz, TNO, HbR, Topsector Logistiek en anderen. De corridor-cloud kan een noodzakelijke faciliteit blijken te zijn.	Havenbedrijf, Gelderland, Noord-Brabant, Limburg Coördinator: Topsector Logistiek (meesturen: Noord-Brabant en Gelderland)
Onderzoek Buisleidingen potentie	Buisleidingen als innovatief alternatief voor goederenvervoer?	Coördinator: IenW

De acties gericht op een sterk en doelgericht samenwerkingsverband:

Het meten en monitoren van de corridor performance	Uitwerken van de programmadoelen en KPI's in targets. Monitoren van deze performance en bijsturen op acties.	Coördinator: ntb
Samenwerking met gebruikers en stakeholders (16)	Organiseer jaarlijks een corridoroverleg met gebruikers	Coördinator: ntb
Afstemming met en beïnvloeding door andere programma's zoals SmartwayZ.NL, Mainports-Greenports, Robuuste Brabantroute, Topsector Logistiek (17)	Organiseer de afstemming met andere programma's, zoals SmartwayZ.NL, Smart Logistics Centre Venlo, de andere MIRT Gebiedsprogramma's, Green- en Coolport en de Topsector Logistiek etc.	Coördinator: ntb
Versterken en inzetten op integrale samenwerking met Duitsland en met name NRW (18)	Versterk de samenwerking met Duitsland en met name NRW	Coördinator: provincie Gelderland
Samenwerking ten behoeve van gezamenlijke verkrijging Europese financiering (32)	Verricht nader onderzoek naar welke kansen Europese fondsen bieden om multimodale	Coördinator: ntb

	ladingdragers en acties uit het programma te financieren vanuit bijvoorbeeld het CEF, de EIB of andere bronnen. Vraag deze gelden aan.	
--	--	--

* = Deze actie valt binnen de actielijn van de Topsector Logistiek. Hiervoor dient komend ½ jaar in beeld te worden gebracht welke activiteit daarvan specifiek in de goederenvervoercorridors Oost en ZuidOost kan worden uitgevoerd

2.3 Startbudget, capaciteit en bemensing

In de komende maand wordt de programmaorganisatie bemenst en zullen de hiervoor gekozen acties (2.2) tot concrete implementatieprojecten/plannen uitgewerkt worden. In de eerste helft 2018 stelt de programmaraad de concrete budgetten/investeringen voor de geprioriteerde implementatieprojecten/plannen in de eerste tranche vast.

In de periode januari 2018 – 2021 wordt hiertoe voor het programmateam een generiek uitvoeringsbudget van 800.000 euro per jaar beschikbaar gesteld. Dit is een jaarlijks budget gekoppeld aan uitvoering van het programma, inclusief de eerste tranche van geprioriteerde implementatieprojecten/plannen. De acties uit het actieplan (zie tabel paragraaf 2.2) worden hiermee (op)gestart.

Qua capaciteit wordt voor 1 januari 2018 (streefdatum) het programmateam bemenst (zie deel Governance van dit programmaplan):

- Een programmamanager (1 fte) en secretaris/programmabeheerser (0,5 fte) (uit de gelederen van de deelnemende organisaties).
- Het advies- en uitvoeringsteam.

De coördinatoren/projectleiders per actie worden geleverd vanuit de deelnemende organisaties zelf (zie actietabel). Streefdatum 1 januari 2018.

In de opstartfase zal de bemensing van het programmateam ervoor zorgen dat de eerste stappen gezet kunnen worden voor de acties uit het actieplan. Daarnaast zorgt het programmateam ervoor dat het Programma-Goederenvervoercorridors de aansluiting maakt vanuit de acties naar het bedrijfsleven, kennisinstellingen en belangenorganisaties.