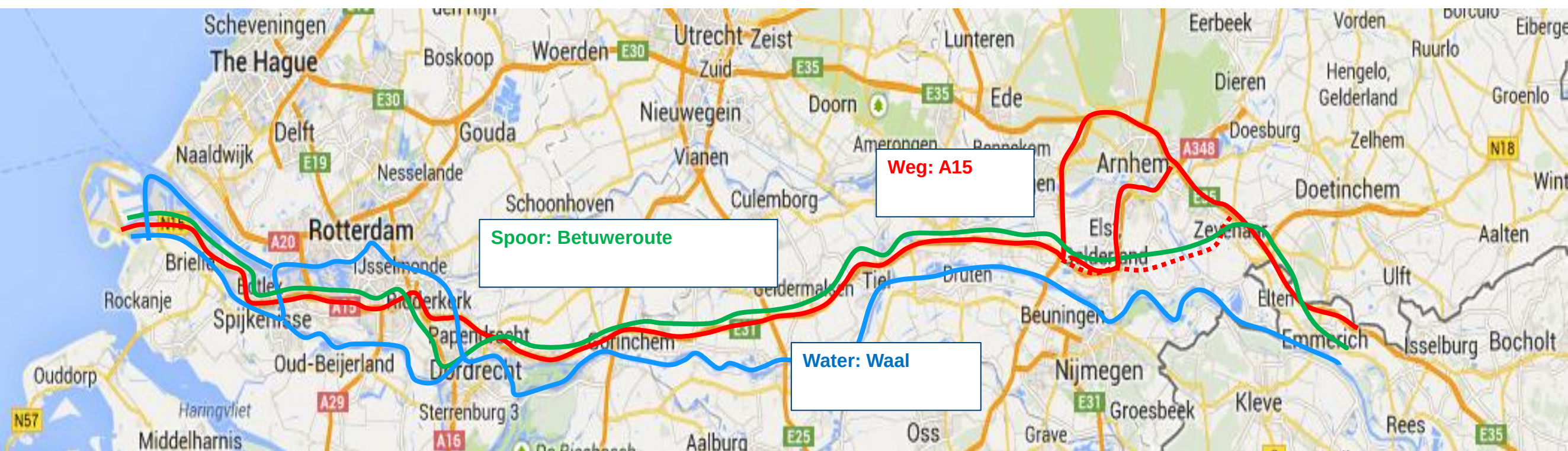


Plan van Aanpak

MIRT onderzoek goederenvervoercorridor Oost

‘Samen naar een corridor van topt niveau’



Opbouw Plan van Aanpak

1

Introductie

2

Bevindingen kwartiermakersfase

3

Opzet en onderwerpen MIRT-onderzoek

4

Aanpak en planning

5

Organisatie, capaciteit en middelen



1

Introductie

Achtergrond en proces

Achtergrond

In het BO MIRT van het najaar 2013 is afgesproken MIRT-onderzoeken uit te voeren voor twee belangrijke goederencorridors:

- een onderzoek goederencorridor Oost (Rotterdam-Arnhem/Nijmegen - Duitsland) en;
- een onderzoek goederencorridor Zuid (Rotterdam-Brabant/Limburg - Duitsland)

De voorlopige onderzoeksvraag hierbij was wat de kansen en belemmeringen zijn voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridors en welke mogelijkheden er zijn voor economische ontwikkeling.

Het MIRT onderzoek Goederencorridor geeft uitwerking aan de actie Kernnetwerk, die samengevat luidt: "een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten". Deze visie wordt uitgewerkt voor de corridor Oost.

Doel van dit document is om gezamenlijke afspraken te maken over de scope, doelstellingen, aanpak, planning, organisatie en bekostiging van het onderzoek.

Proces van totstandkoming

Dit plan van aanpak is het resultaat van de kwartiermakersfase.

Er is een kwartiermaker (mw. Zuhal Gül) aangesteld die in opdracht van het Rijk in een open proces het gesprek is aangegaan met betrokken partijen over de opzet en aanpak van het MIRT onderzoek.

Er is samengewerkt met betrokken partijen: bedrijfsleven (koepelorganisaties, verladers en vervoerders), mede-overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Er zijn individuele gesprekken gevoerd, er zijn twee regionale bijeenkomsten georganiseerd (oostelijk en westelijk deel van de corridor) en een bijeenkomst met het bedrijfsleven. Tijdens deze bijeenkomsten is gesproken over de onderwerpen, kansen en belemmeringen die in dit onderzoek opgepakt kunnen worden.

Inhoudelijke documenten en tussentijdse versies van het plan van aanpak zijn besproken met de kerngroep, met daarin de vertegenwoordigers namens het ministerie van IenM, Rijkswaterstaat, provincie Gelderland, Zuidvleugel, EVO/TLN en het Havenbedrijf van Rotterdam.

Ten behoeve van het vaststellen van het plan van aanpak is een Regiegroep opgericht. Deze Regiegroep wordt gevormd door Mw. Bieze (gedeputeerde Gelderland), Mw. P. Verhoeven (directeur Duurzaamheid en Klimaat, gemeente Rotterdam), dhr. A. Veenman (voorzitter Strategisch Platform Logistiek), Dhr. R. Paul (COO Havenbedrijf Rotterdam) onder voorzitterschap van Mw. B. Gijsbers (directeur Maritieme Zaken, ministerie van IenM).

Een vernieuwde aanpak

Een nieuwe manier van werken

Conform de nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven (programma Meer Bereiken) zal bij dit MIRT onderzoek “een nieuwe manier van werken” worden toegepast: **slimmer, creatiever en gezamenlijk!** (zie kader).

Vernieuwing van MIRT: nieuwe en brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven

Nederland en de wereld om ons heen veranderen. Hierdoor ontstaan er nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken. Om Nederland ook in de toekomst goed bereikbaar te houden, is voor het behoud van onze welvaart een andere manier van kijken, denken en doen nodig. Er moet voor de bereikbaarheidsvraagstukken verder gekeken worden dan nieuwe infrastructuur alleen. De sleutel tot oplossingen voor veel vraagstukken ligt meer dan ooit in samenwerking.

Deze nieuwe aanpak staat voor:

- Een **brede blik** op de bereikbaarheidsopgave: samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven zoeken, onder meer via een intensievere probleemanalyse
- **Maatwerk** bieden door slimme oplossingen, waarbij de gebruiker en zijn gedrag meer centraal staan
- een gelijkwaardige manier van **samenwerken** tussen rijk, mede- overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke partijen.

Bij het zoeken naar oplossingen zullen de 5 i's worden gehanteerd.

- Innoveren: beter inspelen op veranderingen in (reis)gedrag van personen en veranderingen in productieprocessen en logistiek;
- Informeren: slimmer toepassen van beschikbare informatie, waardoor gebruikers slimmer gebruik kunnen maken van beschikbare infrastructuur;
- In stand houden: efficiënt beheer en onderhoud, op een wijze die bijdraagt aan de bereikbaarheid;
- Inrichten: beter afstemmen van mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke keuzes;
- Infrastructuur: Investeren in infrastructuur komt alleen als maatregel in aanmerking als de overige i's onvoldoende effectief zijn én er financiële middelen beschikbaar zijn. Bij de aanpak van knelpunten wordt eerst gekeken naar kleine maatregelen en infrastructuur wordt alleen daar aangelegd waar het rendement het grootst is. Hiermee wordt tevens aangesloten op de werkwijze van het programma Beter Benutten.

A photograph of a long, multi-sectioned glass greenhouse structure with a white metal frame, situated alongside a paved road. A red semi-truck with a white trailer is driving on the road, followed by a black car and a white van. The sky is clear and blue.

2

Bevindingen kwartiermakersfase

Beleidskaders (1)

De nieuwe aanpak vraagt om een brede afstemming van beleid (ambities) en samenhangende projecten in het gebied rondom de corridor van verschillende overheidslagen en marktpartijen. Vanuit zowel Rijk, regio als het Havenbedrijf Rotterdam zijn (recente) visies ontwikkeld, met daarin de prioriteiten en ambities voor de toekomst. Deze vormen basis voor het verdere onderzoek.

De **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte** (SVIR) geeft de ambitie aan van het Rijk voor Nederland in 2040. De SVIR gaat uit van een versterking van de ruimtelijk- economische structuur waarbij Rijk, regio en bedrijfsleven samenwerken en de topsectoren centraal staan. Daarnaast is het een Rijksdoel om een leefbare en veilige omgeving te waarborgen, waarbij gestreefd wordt naar het verbinden van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur.

Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen van wegen, spoorwegen, vaarwegen nodig. Een goede bereikbaarheid van de belangrijkste economische regio's is van belang om te kunnen (blijven) profiteren van de groei van de wereldhandel/ goederenstromen. Het Rijk wil deze groei zoveel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer opvangen, zodat een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat.

Daarnaast wordt ingezet op het vergroten van de synergie tussen de havens, andere multimodale knooppunten en de belangrijkste verbindingen, waarmee de waardetoevoeging in en het concurrentievoordeel voor de logistiek worden versterkt. De wens is te komen tot één logistiek systeem (over spoor, vaarwegen en wegen) dat goed is aangesloten op omringende landen.

In “**Partituur naar de Top**” is door de Topsector Logistiek de ambitie neergezet dat Nederland in 2020 een internationale toppositie heeft:

- in de afwikkeling van goederenstromen;
- als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten, en;
- als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor het verladende en logistieke bedrijfsleven.

Dit impliceert sterke stedelijke regio's met een goede quality of life, optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen.

Eén van de acties uit het actieprogramma is een gemeenschappelijke visie op een kernnetwerk van achterlandverbindingen. Het kernnetwerk dat van belang is voor de internationale bereikbaarheid is reeds vastgesteld en opgenomen in de SVIR. Het kernnetwerk dat van belang is voor de nationale bereikbaarheid zal voor de belangrijkste verbindingen worden uitgewerkt in de twee MIRT onderzoeken naar de goederencorridors, waaronder de corridor oost.

In de **Adaptieve Agenda Zuidelijke Randstad** hebben Rijk en regio afgesproken om te werken aan het vergroten van de economische baten van de Rotterdamse haven door verdere optimalisatie van het bestaande havengebied, één logistiek systeem van Rotterdam, Dordrecht en Moerdijk en het op orde houden van twee achterlandcorridors (met distributiecentra).

Beleidskaders (2)

In de **Gebiedsagenda Oost-Nederland** is het “Versterken en benutten van de corridors” als één van de drie hoofdpogingen benoemd die gezamenlijk met het Rijk, het landsdeel en het bedrijfsleven moet worden opgepakt. De focus ligt hierbij op het beter benutten van bestaande capaciteit van alle modaliteiten, op het ontwikkelen van multimodale overslagpunten en het afstemmen van ontwikkelingen rondom de corridors, die elkaars functioneren beïnvloeden.

In de **Havenvisie 2030 Havenbedrijf Rotterdam** staat centraal de wens om in 2030 het belangrijkste haven- en industriecomplex van Europa te willen zijn. De haven van Rotterdam is in 2030 koploper in de wereld op het gebied van duurzaamheid, efficiency en veiligheid van de scheepvaart. In 2030 is het haven- en industriecomplex met alle vier de achterlandmodaliteiten (binnenvaart, spoor, weg en pijpleiding) snel, betrouwbaar en robuust bereikbaar. In de Havenvisie 2030 wordt gestreefd naar een modalshift voor containervervoer van weg naar water en spoor.

De provincie Gelderland zet met de **Omgevingsvisie Gelderland** in op een goed toegerust multimodaal vervoernetwerk door het ontwikkelen van de corridor tussen Rotterdam en het Europese achterland, het versterken van de waterinfrastructuur en het benutten van de Betuweroute ('Achterlandagenda'). Gelderland wil haar achterlandfunctie versterken en tegelijkertijd een impuls geven aan de regionale economie. Voor de sectoren transport, logistiek en tuinbouw is de ligging aan de Europese tri-modale corridor van groot belang. Door bijvoorbeeld de ontwikkeling van (agro)logistieke centra, wil de regio hierop inspelen. In de omgevingsagenda, de uitvoeringsagenda behorend bij de Omgevingsvisie, is de “Gelderse Corridor, als complexe gebiedsopgave opgenomen.

Met de **Visie ruimte en infrastructuur Zuid Holland** zet de provincie Zuid-Holland zich in voor de Havenvisie 2030. De provincie heeft een rol in zaken als bereikbaarheid, multimodale inlandterminals, biobased economy en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De provincie streeft ernaar om de doorstroming op het kernnetwerk op een zo'n hoog mogelijk niveau te houden. Ingrediënten voor het uitwerken en concretiseren van het nationale kernnet zijn een gedeelde visie op overslagterminals (locaties, voorzieningen, enzovoort), innovatieve systemen om (inter)nationaal informatie uit te wisselen en uniformiteit in regelgeving. In samenwerking met het bedrijfsleven en andere overheden zet de provincie in op de ontwikkeling van een keten van inlandterminals, aanvullend op en verbonden met de mainport Rotterdam. De bereikbaarheid van de terminals en bijbehorende bedrijventerreinen is daar onderdeel van. De provincie wil de ontwikkeling van ‘synchromodaal vervoer’ bevorderen, met als doel een optimaal gebruik van voertuigen.

In het MIRT-onderzoek zal tevens worden gezocht naar mogelijke koppelkansen tussen de opgaven voor de corridor en mogelijke kansen en meerwaarde voor **duurzaamheid**. Dit gebeurt door samen met betrokkenen met een brede blik naar de omgeving te kijken (people, planet, profit). Hierbij gaat het onder meer om een verbetering van de luchtkwaliteit, geluidreductie, vermindering van de CO2 uitstoot en externe veiligheid. De (inter)nationale context en richtlijnen voor de opgaven in het kader van klimaat en milieu worden daarbij meegenomen:

- Witboek Transport
- EU-richtlijn hernieuwbare energie
- EU-richtlijn brandstofkwaliteit
- Richtlijn Clean Power for Transport
- SER- energieakkoord/brandstofvisie

In de bijlage bij de Plan van Aanpak wordt bovenstaande nader toegelicht.

Samenhang met lopende projecten

Samenhangende projecten

Er vindt reeds een groot aantal verschillende infrastructurele projecten en onderzoeken plaats die invloed hebben op het gebruik van de goederencorridor Oost. Deze projecten en onderzoeken zijn Europees, nationaal of regionaal georiënteerd zijn, en hebben direct of indirect invloed op het volume van transporten op de Oost corridor en het gebruik van de verschillende modaliteiten.

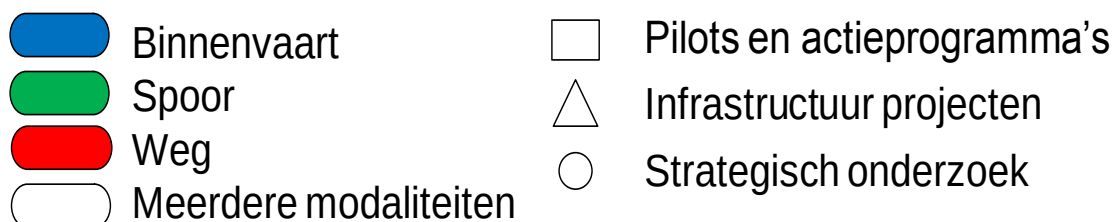
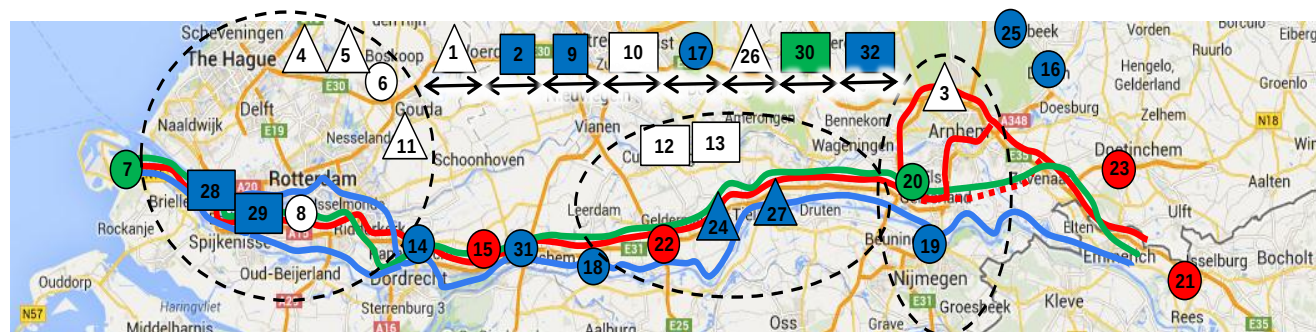
In de kwartiermakersfase is voor 44 projecten (op hoofdlijnen) de invloed op de corridor bekeken. Een overzicht met een eerste analyse van deze projecten is als bijlage opgenomen. Uit de analyse blijkt dat:

- er nauwelijks projecten zijn die de verschillende modaliteiten omvatten. Nu veelal per modaliteit en vooral gericht op de binnenvaart;
- projecten elkaar in enkele gevallen overlappen;
- projecten veelal verschillende insteek en reikwijdte hebben.

Een analyse van de invloed van de lopende projecten op de goederencorridor Oost is als bijlage opgenomen.

Voorts is er een relatie met het meerjarenprogramma van de topsector logistiek met actielijnen zoals Synchronodaal transport en NLIP.

In het MIRT-onderzoek zal in de probleemanalyse getoetst worden in hoeverre bepaalde issues reeds belegd zijn in andere projecten. Tevens zal in de uitwerking van de oplossingsrichtingen gekeken worden naar de onderlinge samenhang tussen nieuwe en bestaande initiatieven.



Probleemstelling en kansen (1)

Probleemstelling

De corridor Oost is een belangrijke economische ader van Nederland. Vanwege de omvang van de goederenstromen is de corridor van grote (inter)nationale en regionale betekenis. Hoewel betrokken partijen als rijk, regio en de haven Rotterdam in hun beleidsambities streven naar een betere benutting van de corridor (met veel initiatieven en projecten), is er echter nog geen sprake van grootschalige samenwerking en afstemming op de corridor. Ook ontbreekt een gezamenlijke visie op de TEN-T status en de betekenis daarvan voor de ontwikkeling van de corridor. Hierdoor worden kansen onvoldoende benut.

Het ontbreken van een gezamenlijke aanpak en strategie kan oorzaak zijn van:

- dat er nog weinig sprake is van innovatie of vernieuwing op de goederencorridor (denk aan multimodale terminals, open data, varen op gas, platooning van vrachtwagens, ...);
- dat ruimtelijke keuzes met betrekking tot terminals en overslagcentra lokaal en ad hoc worden genomen, waardoor er soms sprake van wildgroei lijkt te zijn;
- inefficiency in de logistieke afhandeling en benutting van de fysieke infra;
- dat kansen voor waarde-creatie in de regio onvoldoende worden benut;
- dat kansen voor duurzaamheid en synchromodaliteit onvoldoende worden benut;
- dat er weinig zicht is op hoe kansen op de corridor het beste kunnen worden verzilverd;

- Fragmentatie: individuele onderzoeken zijn gebaseerd op verschillende uitgangspunten en worden niet in samenhang bekeken;
- dat kansen tot optimalisatie van de logistieke keten als onderdeel van de corridor onvoldoende worden verzilverd.

De uitdaging

Willen we als Nederland onze toppositie in de logistiek behouden, is stilstand geen optie. In de sterk en snel veranderende wereld, is het noodzaak om slim, flexibeler en innovatiever te zijn. Dat vraagt meer dan ooit om goede samenwerking en afstemming.

De goederencorridor oost is van zo'n groot belang voor de (inter)nationale bereikbaarheid en concurrentiekracht van Nederland dat er een continue zorg moet zijn voor de ontwikkeling en het functioneren van de corridor. Deze zorg is geïndiceerd omdat, hoewel de huidige logistieke positie van Nederland sterk is, deze kwetsbaar is gelet op de mondiale ontwikkelingen. Er is een toenemende concurrentie en er zijn onzekerheden over de ontwikkeling van goederenstromen.

De wereld verandert in een hoog tempo en de logistiek wordt geconfronteerd met toenemende onzekerheden (globalisering, hoge eisen klant, toenemende concurrentie). Logistieke trends zoals de integratie van logistieke ketens vragen bovendien om betere afstemming en samenwerking tussen haven en achterlandknooppunten.

De steeds groter wordende concurrentie dwingt bedrijven tot optimalisatie en flexibilisering van de logistieke keten (in modaliteit, tijd en locatie).

Probleemstelling en kansen (2)

Kansen voor een MIRT-onderzoek

Een MIRT-onderzoek is nodig om verschillende problemen en kansen in samenhang te onderzoeken en beoordelen.

Geen enkele partij heeft nu overzicht op het geheel, waardoor geen integrale afweging op het niveau van de corridor in zijn totaliteit gemaakt kan worden.

Voor het MIRT-onderzoek is het van belang dat er een gezamenlijke visie komt op de gewenste ontwikkeling van het kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten: Wat is een logistieke corridor van topniveau? Daarbij gaat het niet alleen om de corridor (infrastructuur) zelf, maar nadrukkelijk ook om de omgeving waar de corridor doorheen loopt. Hoe kan de omgeving (economisch) profiteren van de aanwezigheid van de corridor?

Een corridoraanpak zorgt voor focus op het geheel. Dit biedt de mogelijkheid voor samenwerking tussen ketenpartijen (bovenregionaal, nationaal, internationaal) en helpt voor de benodigde samenhang en afstemming tussen initiatieven. Een gezamenlijke ontwikkelrichting helpt om goed voorbereid te zijn op de toekomstige ontwikkeling van de goederenstromen.

Juist de noodzaak tot samenwerking ondersteunt het belang van een met alle betrokken partijen gezamenlijk MIRT-onderzoek en commitment voor de acties en afspraken die daaruit voortvloeien.

Verwachte impacts van een MIRT onderzoek

1. Efficiënte inzet van investeringen; grotere en breder gedragen investeringen die zodanig effectief zijn, dat de logistieke sector strategisch voordeel krijgt ten opzichte van concurrerende havens en daarbij horende logistieke corridors;
2. Betere benutting van economische ontwikkelkansen voor de regio; stromen die bediend worden, leveren hogere toegevoegde waarde voor onze economie en daarmee versterking van onze concurrentiepositie;
3. Efficiënt gebruik van beschikbare ruimte;
4. Vergroten robuustheid van de bereikbaarheid en het goederennetwerk;
5. Duurzaamheidswinst door in kaart brengen en benutten van meekoppelkansen;
6. Afstemming tussen verschillende schaalniveaus (internationaal, nationaal, regionaal) en tussen verschillende thema's (logistiek, ruimtelijke ontwikkeling, duurzaamheid, etc).

Tevens kan het MIRT-onderzoek een positief effect hebben op lopende projecten en de samenhang daartussen.

Ambitie, doelstelling en resultaat MIRT-onderzoek

Ambitie: corridor van topniveau

Uit de kwartiermakersfase komt naar voren dat er een gezamenlijke ambitie is om te werken aan een corridor van topniveau die de concurrentiepositie van Nederland versterkt. Wat hiervoor nodig is, wordt bepaald door de wensen en eisen van de diverse gebruikers van de corridor zoals vervoerders, verladers, havenbedrijven en logistieke dienstverleners. Door deze gebruikers genoemde kwaliteitsaspecten zijn hiernaast in het kader vermeld.

Doelstelling MIRT-onderzoek

Het primaire doel van het onderzoek is het met stakeholders gezamenlijk maken van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de multimodale goederenvervoercorridor Oost die inspeelt op de belangrijkste kansen en belemmeringen voor het optimaal functioneren van de corridor (in termen van People, Profit en Planet) en daarmee bijdraagt aan de nationale bereikbaarheid en versterking van de (regionale) concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk.

De focus ligt op het stimuleren van:

- optimaal en flexibel gebruik van het bestaande infrastructuurnetwerk (weg, rail, water en buisleiding);
- efficiëntieverbetering logistieke sector en achterland netwerk;
- benutting van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid;
- nieuwe samenwerkingsvormen tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen.

Kenmerken van een logistieke corridor van topniveau zijn o.a.:

- Deur-tot-deur kwaliteit (qua services, kosten, duurzaamheid) van internationaal concurrerend niveau;
- Hoogwaardig innovatie- en vestigingsklimaat langs de corridor met veel VAL en VAS (ketenregie) activiteiten;
- Efficiënte, vlotte en betrouwbare afhandeling van goederenstromen (aspecten als betrouwbaarheid, robuustheid, flexibiliteit);
- Optimale benutting van het multimodale netwerk en van ladingdragers op basis van omstandigheden in het netwerk;
- Virtuele logistiek (informatie-services voor bv. veilingen, local-for-local, laatste kilometer, logistieke regie-dienstverlening);
- (.....)

Tijdshorizon

Het MIRT onderzoek zal zich richten op de korte (2016), middellange (richting 2020) en lange termijn (richting 2030).

Resultaat

Beoogd eindresultaat van het MIRT onderzoek is dat er uiterlijk 1 jaar na de vaststelling van het plan van aanpak, voor gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming klaarligt:

- Een door stakeholders gedragen ontwikkelrichting en actieplan voor de corridor Oost met een daarbij behorende governance structuur en rolverdeling Rijk, regio en bedrijfsleven;
- Acties die zijn gebaseerd op de 5 i's en gericht op de korte, middellange en lange termijn;
- Waarbij bepaald is welke concrete acties door welke partijen genomen zullen worden.

Scope (1)

Geografische scope

Het onderzoeksgebied is de corridor oost. De geografische scope is gericht op de corridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen-Duitsland en omvat de modaliteiten:

- De weg (A15)
- Het spoor (Betuweroute)
- De binnenvaart (Waal)
- De buisleidingen

De corridor maakt onderdeel uit van de TEN-T **Rhine-Alpine corridor**.

De multimodale corridor verbindt de Mainport Rotterdam (Maasvlakte 2) en het Duitse achterland (Nordrhein Westfalen) in beide richtingen. De corridor doorkruist verschillende logistieke regio's: Rijnmond, Drechtsteden, Rivierenland, Nijmegen en De Liemers. In het BO MIRT 2013 is voor deze corridor gekozen, omdat op deze corridor zich de grootste multimodale goederenvervoerstromen in landsdeel Oost bevinden. Het MIRT-onderzoek heeft betrekking op zowel container- als bulkvervoer.

Door een zogenaamd beïnvloedingsgebied (de waaier in figuur) op te nemen worden effecten of ontwikkelingen die optreden in het gebied rond de corridor wel meegenomen. Dit betreft bijvoorbeeld de noordelijke TEN-T Noordzee-Baltic corridor, maar ook de zuidelijke corridor die tevens vertrekt vanuit de Mainport Rotterdam en door Brabant en Limburg loopt. Het gebied over de grens heen richting Duitsland (Duisburg/Emmerich) wordt eveneens gerekend tot het beïnvloedingsgebied.



Scope (2)

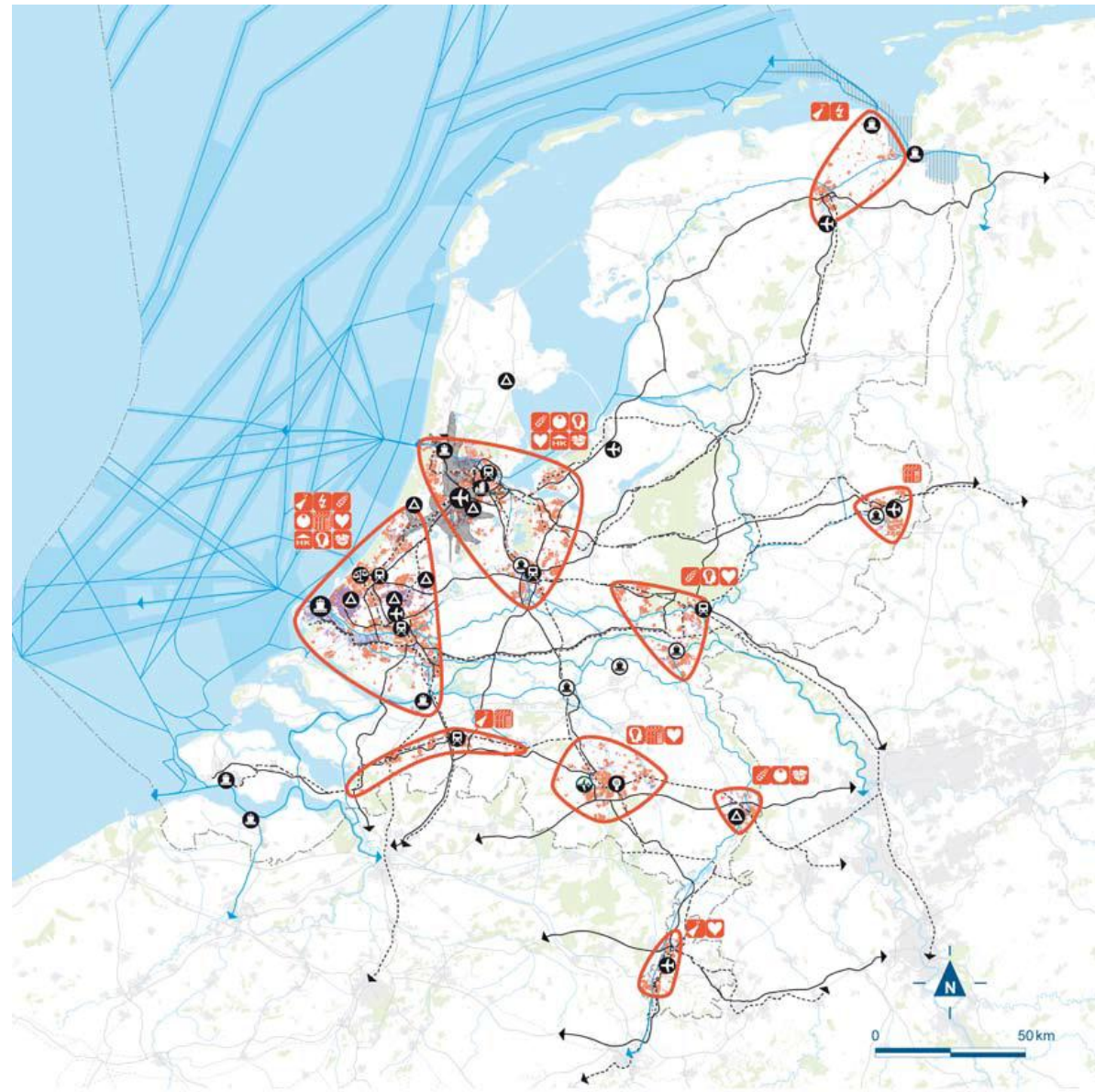
Inhoudelijke scope

Het MIRT-onderzoek richt zich op al het goederenvervoer en de logistieke ketens op de corridor oost. De bestaande en reeds geplande infrastructuur is uitgangspunt.

Mogelijkheden voor het optimaliseren van het goederenvervoer en de logistieke processen worden gezocht in de logistieke netwerken/ketens en het gedrag van de gebruikers. Het gaat dan om slimme en andersoortige oplossingen dan infrastructurele maatregelen.

Naast het optimaliseren van de logistieke ketens zelf, wordt expliciet gekeken naar hoe de corridor kan bijdragen aan economische activiteiten in de regio en wat daar concreet voor nodig is. In het bijzonder wordt daarbij gekeken naar mogelijke versterking van de topsectoren: Water, Agro & Food, Tuinbouw en Uitgangsmaterialen, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie.

Zowel de Zuidvleugel / Zuid-Holland als de regio Oost Nederland, worden in de SVIR aangeduid als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren.



Stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (SVIR)

Scope (3)

Twee benaderingen: corridor centraal en omgeving centraal

Om invulling te geven aan de 'R' in het MIRT, wordt in het MIRT-onderzoek naast een strategie en actieplan op het functioneren van de corridor ook inzichtelijk gemaakt hoe andere opgaven in het gebied gekoppeld kunnen worden aan de corridor en welke kansen kunnen worden benut voor de gebieden.

Economische ontwikkeling staat soms op gespannen voet met leefbaarheid. Groei van het goederenvervoer kan bijvoorbeeld leiden tot meer geluids- en trillingshinder en risico's m.b.t. gevaarlijke stoffen. De belangen en baten van economische ontwikkeling zijn veelal nationaal en regionaal, terwijl de lasten in termen van overlast lokaal neerdalen. Naast kansen worden daarom ook potentiële lasten meegenomen.

Het uitgangspunt voor het MIRT-onderzoek is dat gezocht wordt naar de welbekende win-win situaties.

De opgave wordt vanuit twee kanten benaderd: de corridor centraal en de omgeving centraal.

1. *Corridor centraal*: wat heeft de corridor nodig van het ruimtelijk beleid om optimaal te kunnen bijdragen aan de economische concurrentiepositie.
2. *Omgeving centraal*: wat zijn de wensen en randvoorwaarden vanuit het gebied (omgevingsanalyse) en op welke wijze kan de corridor daaraan bijdragen.

In de onderwerpen / thema's (zie sheet 19) met een ruimtelijk component, wordt leefbaarheid als te onderzoeken aspect meegenomen. Dit geldt in ieder geval voor thema's als de ontwikkeling van bedrijventerreinen, voorzieningen langs de corridor en bevaarbaarheid van de Waal.

Tevens zal gedurende het MIRT-onderzoek op gewenste momenten om advies en reflectie worden gevraagd aan experts op het gebied van leefbaarheid voor de items die relevant zijn, onder andere milieukwaliteit, bescherming van cultureel erfgoed en unieke natuurlijke waarden.

Duurzaamheid

Er zijn kansen om de logistieke activiteiten op de corridor duurzamer te maken en duurzaamheidswinst te boeken door meekoppelkansen in kaart te brengen en te benutten. Het MIRT-onderzoek is er niet op gericht een specifieke duurzaamheidsopgave aan te pakken. Dit betekent dat duurzaamheid onderdeel is van de doelstelling van het onderzoek en dat in de uitwerking van de ontwikkelrichting en oplossingsrichtingen, duurzaamheid expliciet wordt meegenomen (denk bijv. aan oplossingen als bundelingsconcepten, verschuiving modal split en schone logistiek). Ook zal bijvoorbeeld gekeken worden naar mogelijkheden en kansen voor alternatieve brandstoffen, LNG en de ontwikkeling van duurzame energie/biomassa. Bij de uitwerking van de oplossingsrichtingen kan bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de omgevingswijzer. Daarbij zal dan ook de expertise van het leefbaarheidsteam worden ingezet.

Begrip van de corridor (1)

Verschillende invalshoeken corridor

Er kan op verschillende manieren naar de corridor worden gekeken. Voor de ontwikkelrichting is het van belang deze verschillende invalshoeken te onderscheiden.

Naar netwerk lagen (“van beneden naar boven”)

- Netwerk van de infrastructuur, fysiek en data (hardware)
- Netwerk van de vervoersdiensten en modaliteiten: het vervoer met de vrachtwagen, de trein en het schip
- Netwerk van de verplaatsing, opslag, Value Adding Logistics (VAL) en Value Adding Services (VAS) (expediteurs)
- Netwerk van goederenproductie en – verbruik (verladers)

Voor het onderzoek is het van belang te weten in welke laag de knelpunten of kansen zich voordoen en in welke laag de beïnvloeding moet plaatsvinden.

Naar geografische schaalniveau

Een tweede invalshoek is het schaalniveau waarop kansen en knelpunten betrekking hebben.

- Internationaal niveau (TEN-T)
- Nationaal niveau (mainport Rotterdam tot de Duitse grens)
- Regionaal niveau (provinciale corridor, bijv. de Gelderse corridor)
- Lokaal niveau

Voor het onderzoek is van belang bewust te zijn van het schaalniveau en daarbij de juiste stakeholders te betrekken.

Naar functies

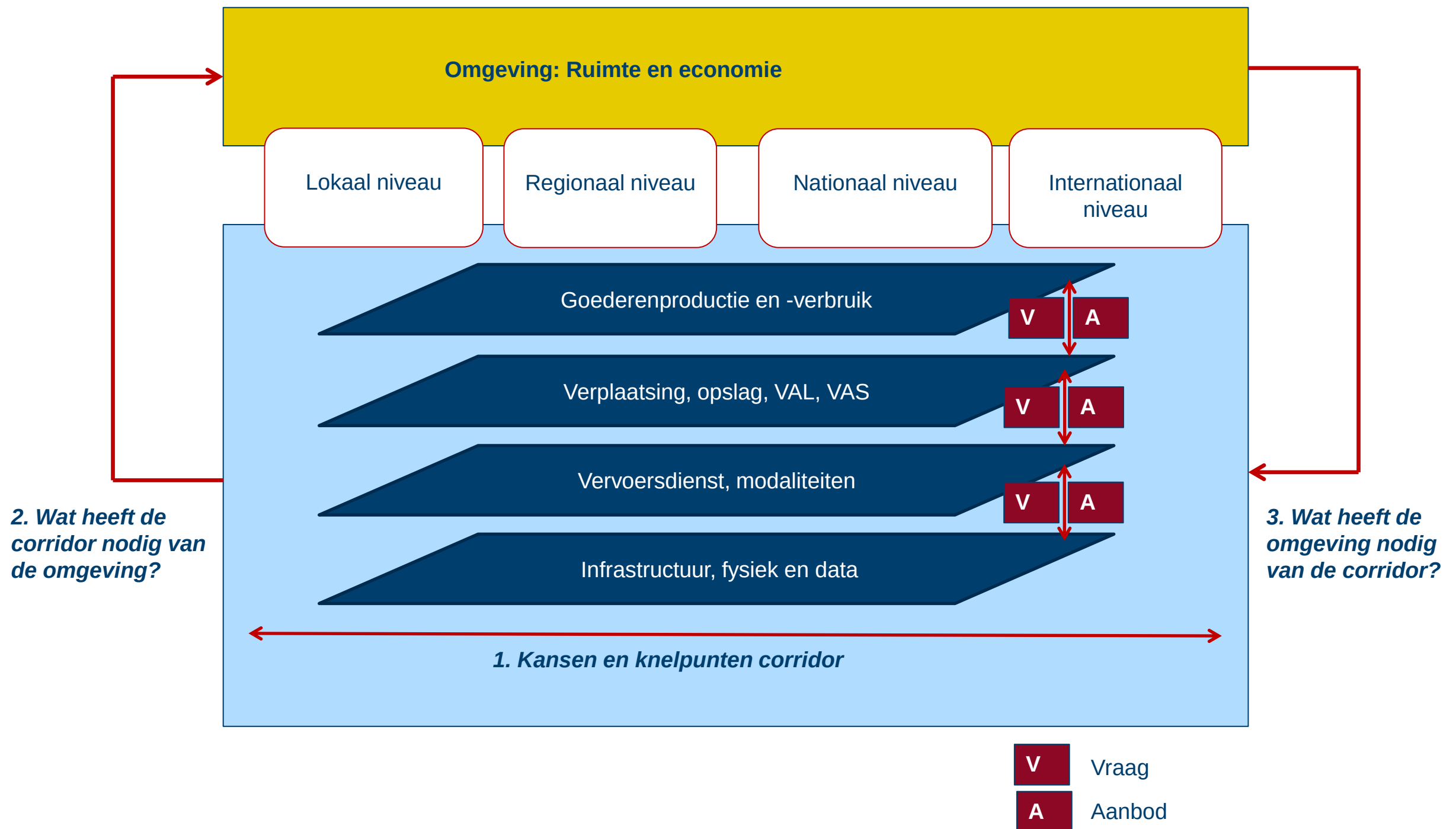
In de wetenschap worden vier functies onderscheiden:

- Verbindings- as (gaat primair over het verbinden van op afstand gelegen regio's die een bepaalde relatie (zouden kunnen) hebben op internationaal, nationaal of bovenregionaal niveau).
- Vervoers- as (corridor is primair een bundel infrastructuur die vervoersstromen accommodeert; knelpuntenbenadering staat centraal)
- Economische ontwikkelings -as (naast vervoersstromen gaat de aandacht vooral uit naar de ontwikkeling van werklocaties en het behalen van economische voordelen; kansenbenadering)
- Ruimtelijk ontwikkelings –concept (net als onder 3 maar met het verschil dat het economische belang nadrukkelijk naast andere belangen wordt geplaatst zoals ruimtelijke kwaliteit)

De corridor Oost kan in principe alle vier de functies hebben. Voor het MIRT-onderzoek is het van belang om duidelijkheid te hebben over de functie.

Gelet op het doel van het MIRT onderzoek zal de corridor nadrukkelijk als **economische ontwikkelings-as** worden gezien die bijdraagt aan de regionale concurrentiekracht en daarmee aan de nationale economische ontwikkeling. Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid worden wel als meekoppelkansen meegenomen. Deze benadering is in lijn met de SVIR.

Begrip van de corridor (2)



Huidig en toekomstig gebruik van de corridor

Huidig gebruik

In de Haven van Rotterdam werd in 2012 *in totaal* ca. 430 miljoen ton overgeslagen. Daarvan ging circa 185 miljoen ton over de goederencorridor Oost tussen Rotterdam (R) en Duitsland (DL) in beide richtingen. In onderstaande tabel is dit per modaliteit uitgesplitst.

Modaliteiten Corridor Oost	2012	Van/naar
A15	10 miljoen ton	R → DL
Waal	158 miljoen ton	R ↔ DL
Betuweroute	16-17 miljoen ton	R ↔ DL
Buisleidingen	0 ton	R ↔ DL
Totaal tussen Rotterdam en Duitsland	185 miljoen ton (A15 alleen richting Duitsland)	R ↔ DL

Het bulkvervoer vindt voor een groot deel via spoor en binnenvaart plaats. Het containervervoer gaat grotendeels via de weg (57% van het totale containervervoer via de weg, 10% via spoor en 33% via de binnenvaart).

Voor de A15 moet opgemerkt worden dat deze met name voor het nationaal vervoer van groot belang is. Van de ca. 35.000 vrachtvoertuigen (ca 70-80 miljoen ton) op de A15 bij Rotterdam, gaat slechts 12% (ca 10 miljoen ton) via de A12 bij Beek door naar Duitsland. Gegevens over de retourstromen (van Duitsland naar Rotterdam) via de A15 zijn niet bekend.

De Waal is grotendeels bestemd voor internationaal vervoer (252 miljoen ton). Hiervan gaat ca. 63% (158 miljoen ton) tussen Nederland - Duitsland v.v.

De buisleiding op de corridor Oost, loopt van Rotterdam via de Betuwe naar Zevenaar en daar de grens over. Via deze buisleiding wordt alleen aardgas over de corridor vervoerd. De buisleiding wordt niet gebruikt voor aan/afvoer van aardolie (producten) en diverse gassen die in Rotterdam geproduceerd en gebruikt worden. De buisleiding op de corridor Oost draagt derhalve niet bij aan de productieprocessen in de Rotterdamse haven.

Verwachte groei

De verwachting is dat met de ingebruikname van Maasvlakte 2, de komende decennia het goederenvervoer verder zal stijgen. De groei zal zich met name manifesteren in het containervervoer.

De mate waarin deze groei plaatsvindt is afhankelijk van de verschillende scenario's die worden gehanteerd voor de economische groei. De prognoses voor 2040 lopen uiteen van een groei van 110 miljoen ton tot 400 miljoen ton.

Wat betreft de modal split laten de WLO-scenario's vrijwel geen verschuiving zien ten opzichte van 2010. De scenario's van het Havenbedrijf Rotterdam gaan in lijn met hun ambitie in de Havenvisie 2030 uit van een grote verschuiving. In 2040 wordt gestreefd naar een aandeel binnenvaart van 42%, aandeel spoor 22% en aandeel weg 36%.



3

Opzet en onderwerpen MIRT-onderzoek

Opzet MIRT-onderzoek: onderwerpen en roadmap

Geen langdurig onderzoek

In de kwartiermakersfase is gebleken dat er weinig behoefte is bij partijen aan een langdurig en verdiepend onderzoek. Veel is al uitgebreid onderzocht. Ook lopen er al tal van projecten, die bijdragen aan de optimalisatie van het gebruik van de corridor. Zaak is om die kennis en ervaring bij elkaar te brengen, samenwerking tot stand te brengen en het onderzoek te concentreren op een aantal specifieke thema's die bepalend zijn voor het goed functioneren van de corridor (joint fact finding). Een snelle en efficiënte aanpak met een roadmap en een oplossingsgericht actieplan past hier beter bij dan een langdurig onderzoek.

Van ontwikkelrichting naar roadmap

Op hoofdlijnen is de ontwikkelrichting voor de corridor in beeld gebracht in de kwartiermakersfase. In het MIRT-onderzoek wordt deze ontwikkelrichting verder uitgewerkt: wat verstaan de stakeholders en gebruikers concreet als het gaat om aspecten als betrouwbaarheid, robuustheid, flexibiliteit, efficiency en duurzaamheid?

Deze ontwikkelrichting is de basis voor een strategisch kader, waarmee geselecteerd en geprioriteerd wordt welke acties en maatregelen nodig zijn om de gewenste ontwikkelrichting te realiseren. Over de uit te voeren acties en maatregelen worden afspraken gemaakt in een actieagenda. Deze actieagenda kan bijvoorbeeld jaarlijks worden aangepast, naar gelang de actuele ontwikkelingen en wensen.

Adaptieve aanpak, startend met belangrijkste thema's

Tijdens het kwartiermaken is al een aantal onderwerpen geïdentificeerd die op de corridor spelen en mogelijk bijdragen aan de gezamenlijke ambities. In dit plan van aanpak zijn de belangrijkste thema's en onderwerpen benoemd, waarvan is geconstateerd dat hier de meeste energie op zit.

In het vervolgproces is er nadrukkelijk ruimte om nieuwe onderwerpen toe te voegen (actualiteit en zaken die opkomen in het proces). Over toevoeging (of beëindiging) van onderwerpen wordt door de opdrachtgevers in de bestuurlijke regiegroep besloten bij voldoende urgentie en beschikbaarheid van capaciteit en middelen.

Met deze aanpak is een **adaptieve benadering** mogelijk, omdat stapsgewijs rekening kan worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen.

Voordeel van deze aanpak is dat bovendien aangesloten kan worden bij bestaande structuren en reeds belegde onderwerpen. Vanuit het MIRT-onderzoek kan dan worden meegedacht specifiek vanuit het perspectief van de corridor oost en kan richting worden gegeven.

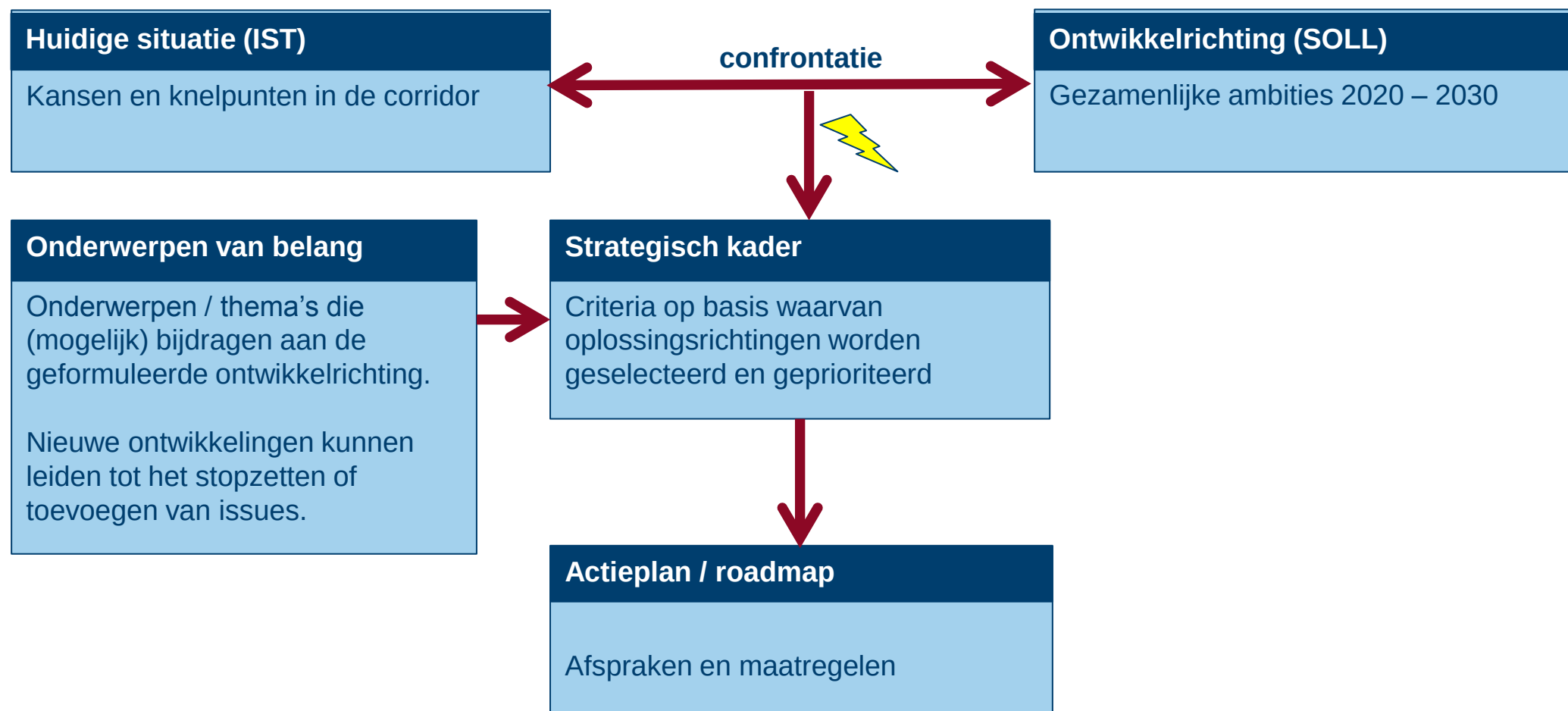
In dit MIRT-onderzoek zal er focus worden gebracht in wat we gezamenlijk willen en kunnen bereiken. Doel van de ontwikkelrichting is geen blauwdruk voor de keuzes in de komende jaren, maar dient als kader dat met voortschrijdend inzicht kan worden gebruikt om beslissingen te kunnen nemen in het kader van de corridorontwikkeling. Het actieplan bevat de afspraken over publiek-private samenwerking en het commitment van betrokken partijen.

Opzet MIRT-onderzoek

Strategisch kader voor actieplan

Op basis van de gezamenlijke ontwikkelrichting en de belangrijkste kansen en knelpunten (urgenties) van de huidige situatie, wordt een strategisch kader opgesteld. Dit kader wordt gebruikt voor het maken van keuzes en het stellen van prioriteiten (welke oplossingsrichtingen dragen bij aan de gewenste ontwikkelrichting. Welke onderwerpen krijgen voorrang (prioriteit? Wat doen we eerst en wat later?). Criteria uit het strategisch kader hebben onder andere betrekking op de effectiviteit (bijdrage van de oplossingsrichting aan de gewenste ontwikkelrichting), haalbaarheid en het draagvlak.

Hieronder is de opzet van het onderzoek in beeld gebracht.



De onderwerpen (1)

In het MIRT-onderzoek worden twee algemene thema's uitgewerkt, namelijk de analyse van de huidige situatie en de ontwikkelrichting voor 2020 – 2030. Daarnaast wordt parallel ingezoomd op een aantal specifieke thema's, die in de kwartiermakersfase zijn geïdentificeerd als kansrijk (zie volgende sheet).

1. Analyse logistieke ketens

Om grip te krijgen op het huidige functioneren van de corridor, wordt een aantal verschillende logistieke ketens nader geanalyseerd. Doel van deze analyse is een meer diepgaand inzicht in kansen en knelpunten van een aantal kenmerkende logistieke ketens, bijvoorbeeld voor synchromodaliteit of economische spinn-off. Te onderzoeken ketens zijn bijvoorbeeld de meest omvangrijke ladingen of economisch kansrijke ketens gelieerd aan andere topsectoren zoals de vers / agroketen of health logistics.

Ingegaan wordt op vragen als: Wat zijn overwegingen om te kiezen voor een bepaalde modaliteit, wat zijn kansen voor synchromodaliteit en wat is daarvoor nodig, welke behoefte aan terminals/overslagpunten is er en welke kansen/knelpunten komt men 'onderweg' tegen?

2. Ontwikkelrichting 2020-2030

De gezamenlijke ontwikkelrichting 2020 – 2030 beschrijft de ambitie 'naar een corridor van topniveau', waarmee tevens invulling wordt gegeven aan het kernnetwerk (actie SPL). In de kwartiermakersfase is als eerste beeld verkregen een corridor die betrouwbaar, robuust, flexibel, duurzaam en efficiënt is. Dit beeld wordt verder uitgewerkt en geconcretiseerd. De ontwikkelrichting is richtinggevend voor de selectie en prioritering van mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen.

Het gebruikersperspectief staat centraal bij de uitwerking van de ontwikkelrichting:

- wat zijn de eisen en wensen van de verschillende gebruikers over het functioneren van de corridor (de vervoerder, de verlader,...)?
- wat verstaan ze daaronder? En wanneer is het bijvoorbeeld betrouwbaar, robuust, flexibel efficiënt en duurzaam?

Ook worden de eisen meegenomen, die vanuit TEN-T aan de corridor worden gesteld.

De werkgroep die de ontwikkelrichting uitwerkt, gaat tevens:

- de belangrijkste lopende projecten op de corridor beoordelen vanuit het perspectief van de corridor: waar is samenhang en wat is nodig om lopende projecten te versterken zodat de gehele corridor daarvan meeprofiteert?
- Voor de belangrijkste trends en ontwikkelingen, de consequenties voor de corridor oost in beeld brengen en onderzoeken in hoeverre die leiden tot nieuwe kansen of belemmeringen c.q. ander type oplossingsrichtingen dan tot nu toe in beeld.
- kijken of en zo ja welke "governance structuur" wenselijk is voor de corridor. Aangezien samenwerking veelal afhangt van de inhoudelijke context, wordt samenwerking in beginsel meegenomen en uitgewerkt in de specifieke thema's/onderwerpen. In een latere fase zal er in deze werkgroep overkoepelend naar de benodigde publiek en private samenwerking worden gekeken. Nadrukkelijk zal gekeken worden naar de (inter)nationale samenwerking die nodig is in het kader van de TEN-T subsidies.
- Een voorstel uitwerken voor het gezamenlijke actieplan. De uitkomsten van de uitwerkingen van de andere werkgroepen vormen hiervoor de input.

De onderwerpen (2)

Specifieke thema's

In de kwartiermakersfase is een aantal thema's als belangrijk naar voren gekomen voor het verzilveren van kansen en wegnemen van belemmeringen op de corridor. Niet alle onderwerpen kunnen tegelijk worden opgepakt. Ook kunnen er nieuwe en urgente onderwerpen in het proces naar voren komen. In ieder geval beginnen we met de volgende thema's, waarvoor aparte werkgroepen worden ingericht.

1. Optimaliseren multimodale logistieke knooppunten en terminalnetwerk

Bij multimodale logistieke knooppunten gaat het om overslagpunten incl. omliggende bedrijventerreinen. Het terminalnetwerk betreft de samenwerking tussen terminals en shuttlediensten in het achterland.

Relevante issues zijn onder andere:

- gezamenlijk beeld over netwerkontwikkeling
- ontwikkeling bestaande knooppunten (waaronder Medel/Nijmegen)
- welke knooppunten dragen het meeste bij aan het creëren van toegevoegde waarde en een efficiënte logistieke afhandeling? Welke keuzes kunnen worden gemaakt en hoe voorkomen we versnippering? Is er behoefte aan een extra railopstappunt en zo ja is Valburg een kans?
- verbeteren multimodale overslaglocaties
- samenhang tussen behoefte en aanwezigheid van logistieke bedrijventerreinen op de corridor
- optimalisatie bestaande bedrijventerreinen en behoefte nieuwe bedrijventerreinen (waar, wanneer)
- clustering bedrijventerreinen en kansen voor innovatie
- multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen
- duurzame en hoogwaardige ruimtelijke inrichting van bedrijventerreinen
- verbetering vestigingsklimaat en afstemming RO- beleid

2. Optimaliseren voorzieningen corridor

Integrale aanpak en benutting van voorzieningen zoals overnachtingsplaatsen (zowel binnenvaart als weg), verzorgingsplaatsen en veilige parkeerplaatsen voor vrachtauto's (secure lane) en de ruimtelijke inpassing daarvan.

3. Betere benutting modaliteiten en smart oplossen van knelpunten doorstroming A15

Benutten van kansen voor synchromodaliteit op de corridor.

- de juiste verbindingen tussen de modaliteiten en verkeersmanagement over de modaliteiten heen (netwerkmanagement)
- kansen voor innovaties als ITS en kansen voor platooning, want aandeel vrachtwagens op A15 is groot
- kansen voor uitrollen papierloos transport op de corridor
- ICT-innovaties voor informatie-uitwisseling, die bijdragen aan slimme sturing in logistieke ketens en synchromodale goederenstromen. Door ICT-innovaties kunnen verladers, multimodale terminals, havenbedrijven, Rijkswaterstaat gemakkelijk samenwerken en informatie uitwisselen over zending, lading, voertuig en verkeer.

4. Bevaarbaarheid van de Waal

Op het gebied van doorstroming is er op de Waal sprake van beperkingen in de afmetingen van de vaargeul. Als onderdeel van Ruimte voor de Rivier wordt in 2015 een pilot langsdammen gerealiseerd waarbij integraal naar alle opgaven in het rivierengebied wordt gekeken. Het MIRT zal vanuit het perspectief van de corridor hieraan een actieve bijdrage moeten leveren. Risico is immers dat bij ongewijzigd beleid de efficiency van het vervoer over water kan afnemen, doordat schepen minder diep kunnen afladen en dus vaker moeten varen met minder lading. De capaciteit van de Waal is van groot belang gelet op de doelstellingen om meer goederen vanuit de zeehavens via binnenvaart naar het achterland te vervoeren.

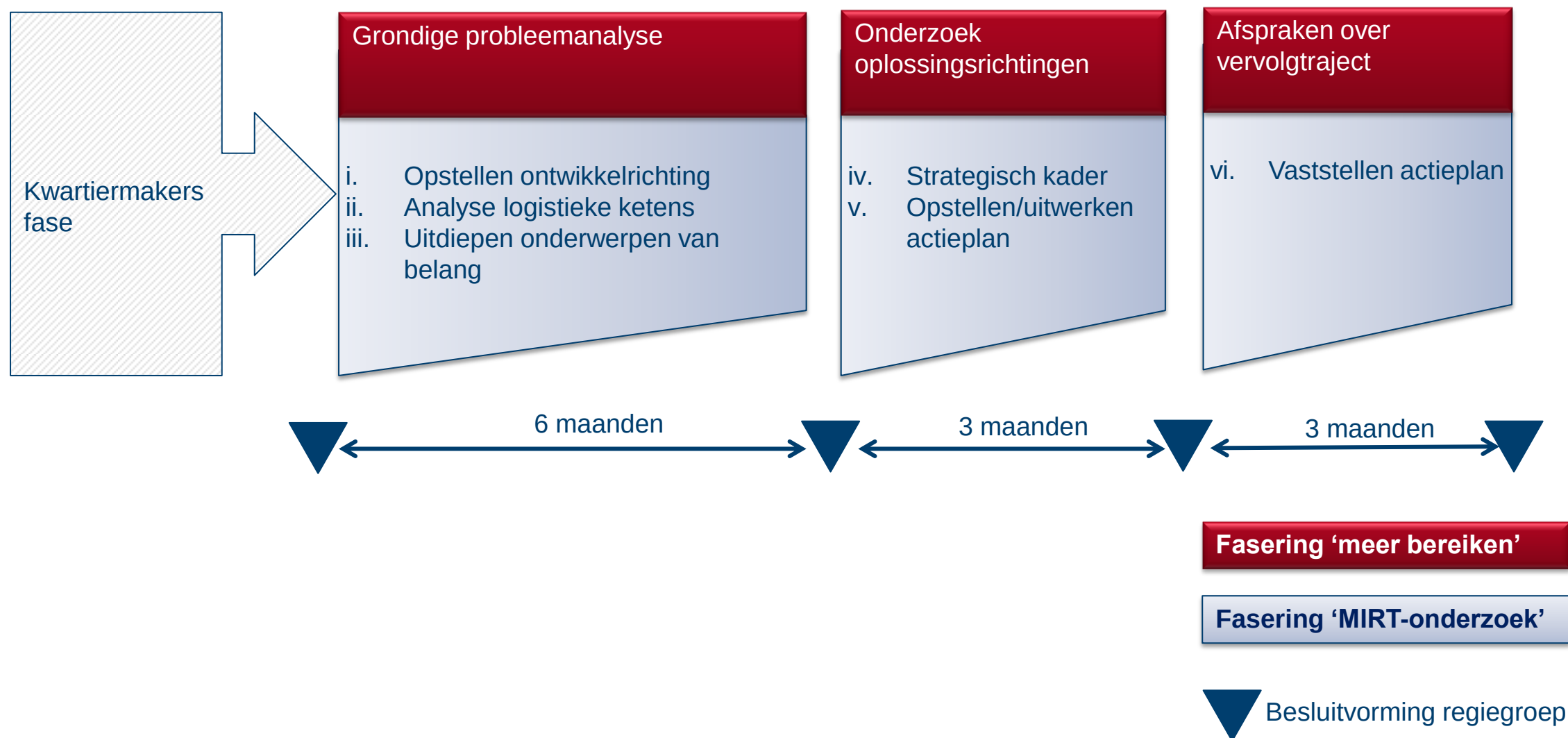


4

Aanpak en planning

Fasering MIRT-onderzoek

In lijn met de aanpak 'Meer Bereiken' en de conclusies uit de kwartiermakersfase wordt de fasering als volgt ingericht



Parallel aan het MIRT-onderzoek Oost, wordt ook gestart met het MIRT-onderzoek naar de corridor Zuid. In het voorjaar wordt het plan van aanpak voor de corridor Zuid volgens planning afgerond. De aanpak en het proces van beide MIRT-onderzoeken zal waar mogelijk worden gecombineerd.

Fase 1: probleemanalyse (1)

I Opstellen gezamenlijke ontwikkelrichting

Doel:

Concretiseren van de gezamenlijke ontwikkelrichting: wat betekent een corridor die betrouwbaar, robuust, flexibel, efficiënt en duurzaam is? Met deze ontwikkelrichting wordt tevens uitwerking gegeven aan het Kernnetwerk.

Activiteiten

De algemene werkgroep 'ontwikkelrichting en roadmap 2020 – 2030' is verantwoordelijk voor onderstaande activiteiten.

1. **Concretiseren eisen en wensen:** Op basis van enkele gesprekken en een gezamenlijke (start)bijeenkomst met stakeholders en gebruikers, wordt de algemene ontwikkelrichting vanuit verschillende doelgroepen nader geoperationaliseerd (bijv. wat betekent betrouwbaarheid, robuustheid etc). De gesprekken en bijeenkomst worden voorbereid met een startnotie, met daarin een eerste uitwerking van de ontwikkelrichting.
2. **Uitwerken ontwikkelrichting:** De werkgroep verwerkt de input uit de gesprekken en bijeenkomst in het voorstel voor een concrete ontwikkelrichting.
3. **Verdieping expertgesprekken:** Blinde vlekken en/of specifieke onderwerpen uit de ontwikkelrichting worden (indien nodig) in individuele (groeps)gesprekken met experts uitgediept. Op basis hiervan wordt de ontwikkelrichting aangescherpt.
4. **Vaststellen ontwikkelrichting:** de ontwikkelrichting wordt (schriftelijk) ter verificatie voorgelegd aan de betrokkenen (stakeholders, gebruikers) en vastgesteld door de regiegroep.

Resultaat

- Concrete ontwikkelrichting voor de corridor en haar omgeving

II Analyse logistieke ketens

Doel:

Inzicht in kansen en belemmeringen voor verschillende logistieke ketens en de economische bedrijvigheid daarom heen.

Activiteiten

1. **Analyse ketens:** het corridorteam selecteert (ca vier) ketens die kansrijk zijn voor de te realiseren ontwikkelrichting (bijv. synchromodaliteit, economische ontwikkeling). Voor elke keten wordt een trekker gezocht, die voor de keten minimaal in beeld brengt:
 - vervoerde goederen
 - herkomst-bestemming (afstand)
 - overwegingen voor modaliteit/terminal
 - kansen/belemmeringen/potenties volgens gebruikers
 - mogelijkheden voor innovatie
 - ...Voor scheepvaart en spoorvervoer zijn de belangrijkste gebruikers bekend. Voor het wegvervoer is aanvullende data nodig. Er zal nader bekeken worden of het zinvol is de weggebruikers door middel van truckspotting te inventariseren.
2. **Vastleggen kansen en belemmeringen:** resultaten uit de keten analyses worden gedeeld en aangescherpt met een brede groep uit bedrijfsleven en SPL.

Resultaat

- Gedeeld beeld van kansen en belemmeringen voor verschillende logistieke ketens

Fase 1: probleemanalyse (2)

III Uitdiepen onderwerpen van belang

Doel:

Uitwerken van de onderwerpen en acties die belangrijk zijn voor het verzilveren van kansen en wegnemen van belemmeringen op de corridor.

Activiteiten

1. **Opstellen plannen van aanpak:** Voor elk onderwerp wordt door het corridorteam een trekker aangewezen. Deze trekker stelt (binnen maximaal een maand) een beknopt plan van aanpak op voor de uitwerking van het betreffende onderzoek. Een format is opgenomen in de bijlage.
2. **Uitwerking onderwerpen door werkgroepen:** De aanpak en doorlooptijd verschilt per onderwerp. Door het corridorteam wordt de voortgang van de onderwerpen zoals vastgelegd in de plannen van aanpak gemonitord. Tevens heeft het corridorteam frequent overleg met de trekkers en stuurt het team op de onderlinge samenhang.
3. **Vastleggen uitkomsten:** Elke werkgroep legt de resultaten van de uitwerking vast in een notitie of beknopt rapport.

Bij de uitwerking van oplossingsrichtingen wordt ook gekeken of en zo ja bij welke thema's de toepassing van de omgevingswijzer zinvol kan zijn voor het identificeren van meekoppelkansen voor duurzaamheid. Voorgesteld wordt de omgevingswijzer in ieder geval toe te passen bij een thema (optimaliseren voorzieningen corridor), zodat ook leerervaringen met dit instrument kunnen worden opgedaan.

Resultaat

- Inzicht in kansen, knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen, die kunnen bijdragen aan de gewenste ontwikkeling van de corridor.

Fase 2: Oplossingsrichtingen

IV: Strategisch kader

Doel:

Een door alle betrokken gedragen strategisch kader ten behoeve van de beoordeling van oplossingsrichtingen.

Activiteiten:

1. **Opstellen strategisch kader:** Op basis van de ontwikkelrichting en de analyse van de huidige situatie wordt een strategisch kader opgesteld. Hierin staan de criteria aan de hand waarvan de oplossingsrichtingen worden beoordeeld.
2. **Vaststellen strategisch kader:** het strategisch kader wordt vastgesteld door de regiegroep. Een gedragen strategisch kader is noodzakelijk om later in het MIRT-onderzoek de discussie over prioritering van oplossingsrichtingen te beperken.

Resultaat

- Kansrijke oplossingsrichtingen, vastgesteld door de regiegroep.

V: Opstellen / uitwerken actieplan

Doel:

Opstellen van een concreet actieplan, op basis waarvan betrokken partijen gaan samenwerken aan de realisatie van de ontwikkelrichting.

Activiteiten:

1. **Beoordeling:** De door de werkgroepen aangedragen oplossingsrichtingen worden op basis van het strategisch kader getoetst op hun haalbaarheid, verwacht effect en draagvlak.
2. **Bijeenkomst gebruikers en stakeholders:** de uitkomsten van de beoordelingen worden gepresenteerd. Er wordt gezamenlijk een selectie gemaakt van de meest kansrijke oplossingsrichtingen en partijen die voor de uitvoering aan de lat staan.
3. **Opstellen actieplan:** Er wordt een voorstel voor een actieplan uitgewerkt. Naast een inhoudelijk voorstel voor maatregelen, bevat de agenda ook een voorstel voor de wijze van samenwerking en rolverdeling rijk, regio en bedrijfsleven.

Resultaat

- Concept actieplan met vervolgspraken.

Fase 3: Besluitvorming

VI: Vaststellen actieplan

Doel:

Een door alle betrokken partijen gedragen actieplan voor het vervolg en commitment voor de uitvoering.

De actieagenda omvat de maatregelen en afspraken voor:

- Korte termijn (2016)
- Middellange termijn (2020)
- Lange termijn (2030)

Activiteiten:

1. **Slotbijeenkomst bestuurders en bedrijfsleven:** het concept actieplan wordt gepresenteerd. Aan de bestuurders / CEO's wordt gevraagd prioritering aan te brengen in de voorgestelde maatregelen en in te stemmen met de aanpak.
2. **Definitief vaststellen:** het definitieve actieplan wordt vastgesteld door de regiegroep.

Resultaat

- Vastgesteld actieplan met vervolgafspraken.

Planning

De planning van het MIRT-onderzoek is dat er uiterlijk 1 jaar na de vaststelling van het plan van aanpak, een actieplan voor het vervolg is vastgesteld.

Het zwaartepunt van het MIRT-onderzoek ligt bij de probleemanalyse. De aanpak en daarmee ook doorlooptijd van de uitdieping, verschilt per onderwerp. Onderstaande planning gaat uit van maximaal 6 maanden doorlooptijd per onderwerp.

		2015			
		Q1	Q2	Q3	Q4
Fase 1: probleemanalyse					
i. Opstellen gezamenlijke ontwikkelrichting		X			
ii. Analyse logistieke ketens		X			
iii. Uitdiepen onderwerpen van belang		X	X		
Fase 2: oplossingsrichtingen					
iv. Strategisch kader			X		
v. Opstellen / uitwerken actieplan				X	
Fase 3: besluitvorming					
vi. Vaststellen actieplan					X



5

Organisatie, capaciteit en middelen

Organisatie

Organisatie

Het MIRT-onderzoek wordt **bestuurlijk aangestuurd** door een regiegroep. De regiegroepleden zijn gezamenlijk opdrachtgever en besluitvormend ten aanzien van voorliggende stukken, zoals:

- gezamenlijke ontwikkelrichting
- relevante onderwerpen van belang
- strategisch kader en
- actieplan

De regiegroep bestaat uit de volgende partijen:

- Rijk
- Topsector Logistiek
- Provincie Gelderland
- Zuidvleugel
- Havenbedrijf Rotterdam

De projectmanager geeft in opdracht van de Regiegroep leiding aan het MIRT onderzoek.

Corridorteam

Onder leiding van de projectmanager is er een corridorteam, met een ambtelijke vertegenwoordiging van de Regiegroep.

Daarnaast worden de belangrijkste stakeholders uitgenodigd, zoals Rijkswaterstaat, ProRail, TLN/EVO, inland- en haventerminals., wegvervoer, railvervoer en binnenvaart.

Het corridorteam komt wekelijks op de donderdag (projectdag) bijeen. Hiervoor zal een geschikte locatie worden gevonden.

Projectbureau

Er is een klein projectbureau dat de projectmanager en het corridorteam ondersteunt en faciliterende taken heeft zoals: Verslaglegging, opstellen planning en bewaken voortgang, verzorgen voortgangsrapportages, organiseren sessies en workshops, financiële administratie, verzorgen van communicatie

Werkgroepen

Het corridorteam stelt de werkgroepen in voor het uitwerken van de thema's/onderwerpen. De bemensing van deze werkgroepen vindt plaats op basis van expertise, hieraan nemen bedrijfsleven, overheden en kennisinstellingen deel.

De projectmanager trekt samen met het corridorteam de algemene werkgroepen: ontwikkelrichting 2020-2030 en analyse huidige situatie, omdat deze bepalend zijn voor het strategisch kader.

Afhankelijk van de behoefte van de verschillende werkgroepen vindt afstemming plaats met vertegenwoordigers van overheden, bedrijven en belangenorganisaties.

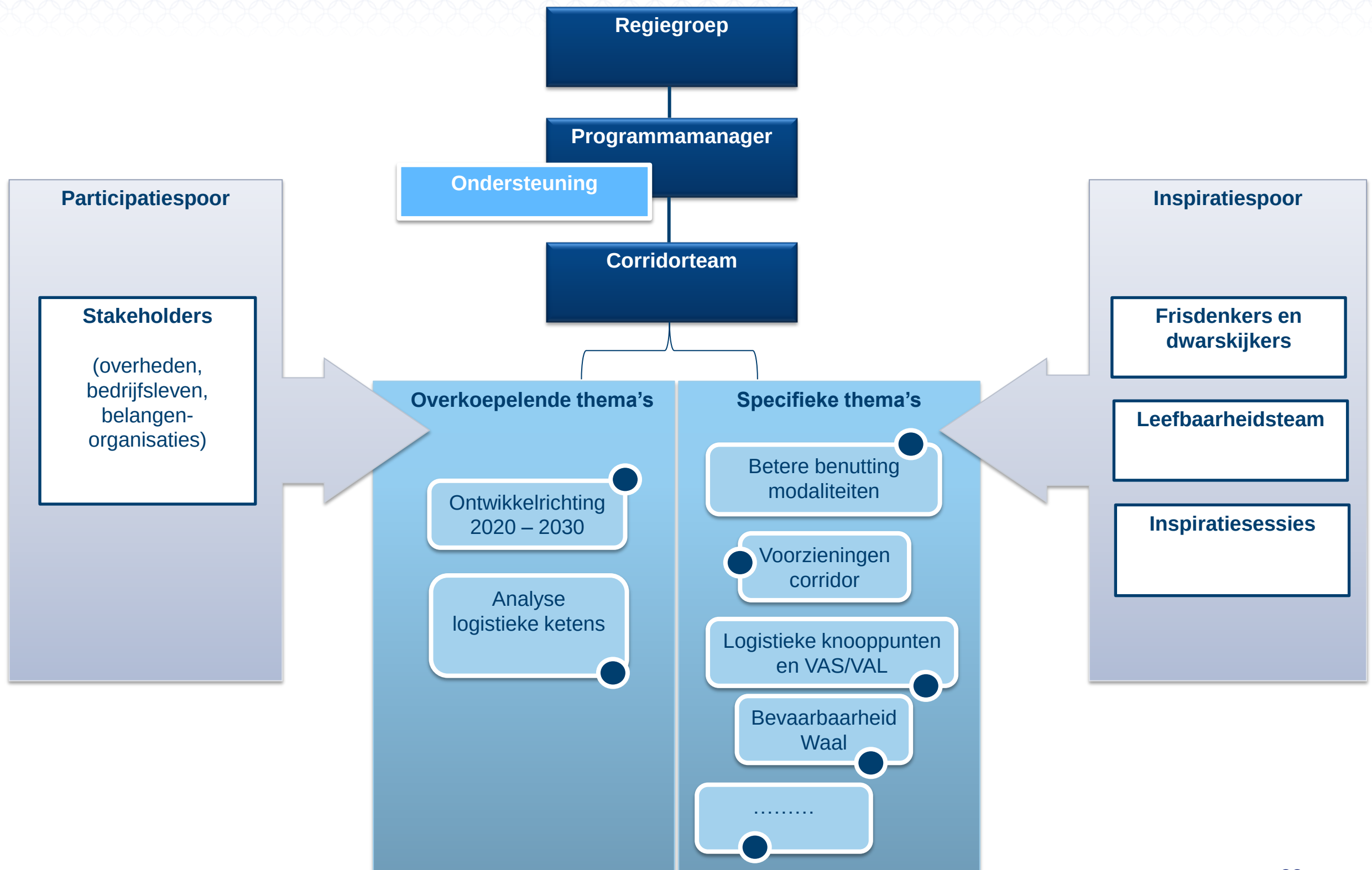
Inspiratie en vernieuwing

Ten behoeve van inspiratie en reflectie wordt gedurende het MIRT-onderzoek geëxperimenteerd met diversie werkvormen. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan de vernieuwde aanpak van het programma 'meer bereiken':

- **Leefbaarheidsteam:** Een team van experts op het gebied van leefbaarheid, wordt om advies en reflectie gevraagd bij de uitwerking van de verschillende thema's.
- **Dwarsdenkers en friskijkers:** Er wordt door het corridorteam een groep samengesteld van relatieve buitenstaanders met specifieke expertise die reflecteert op de producten.
- **Inspiratiesessies:** Voor en met diverse betrokkenen en experts worden gedurende het onderzoek verschillende sessies georganiseerd (zoals 'corridorcafe', lezingen en werkbezoeken).

Omdat het MIRT Onderzoek geen traditioneel project is maar een adaptief proces, is de organisatie niet statisch. De samenstelling en omvang is flexibel, afhankelijk van fase en cyclus in het proces. Er vindt continue afstemming plaats met de omgeving.

Organisatie



Capaciteit en middelen

Capaciteit

Voor alle deelnemende organisaties in het **corridorteam** wordt gerekend een eigen inzet van 4 dagen per maand (1 dag per week).

Voor elke **werkgroep** wordt een trekker aangewezen door het corridorteam. Deze trekkers zijn in principe afkomstig uit een van de organisaties die vertegenwoordigd is in het corridorteam. De gevraagde capaciteit zal per organisatie / werkgroep verschillen en wordt in de op te stellen plannen van aanpak uitgewerkt. Deze capaciteit hoeft niet per definitie apart vrij gemaakt te worden voor het MIRT-onderzoek. Het uitgangspunt is dat de werkgroepen zoveel mogelijk aansluiten / gebruik maken van lopende projecten en trajecten binnen de organisaties en daarvoor reeds beschikbare capaciteit.

De kosten voor de ter beschikking gestelde capaciteit worden door de eigen organisatie gedragen.

Het leefbaarheidsteam en de frisdenk- en dwarsijders worden afhankelijk van de behoefte op een aantal momenten gedurende het proces ingeschakeld. Dit kan door reflectie op tussenproducten, deelname aan een bijeenkomst of een gesprek.

Op andere stakeholders (andere overheden, bedrijfsleven, belangenorganisaties) wordt een beroep gedaan voor brede bijeenkomsten en/of waar nodig individuele gesprekken.

Middelen

De kosten voor het proces en de algemene organisatie, coördinatie en ondersteuning van het MIRT-onderzoek worden bekostigd door het ministerie van IenM. Dit is inclusief de activiteiten die worden georganiseerd voor het participatiespoor en vernieuwingspoor, zoals werkbezoeken en workshops.

Voor de uitwerking van de algemene en specifieke thema's wordt uitgegaan van 50% financiering door IenM en 50% door de overige partijen. Per thema wordt een plan van aanpak opgesteld, waarin wordt opgenomen wat het budget is voor de uitwerking en welke partijen welk deel meefinancieren.