Plan van Aanpak

MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridor

Rotterdam - Noord-Brabant/Limburg - Duitsland



Kwartiermaker: mw. Zuhal Gül

Den Haag, 22 juni 2015

Opbouw Plan van Aanpak

1 Aanleiding

2 Conclusies Kwartiermakersfase

3 De onderzoeksthema’s

4 Aanpak en planning

5 Organisatie, capaciteit en middelen

1 Aanleiding

Aanleiding voor het onderzoek

Bestuurlijk overleg MIRT
In het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT, november 2013) is afgesproken twee MIRT-onderzoeken uit te voeren, namelijk voor:

- De goederencorridor Oost (Rotterdam-Arnhem/Nijmegen - Duitsland)
- De goederencorridor Zuid (Rotterdam-Noord-Brabant/Limburg - Duitsland).

In het plan van aanpak worden de corridors hierna aangeduid met Oost en Zuid.
De voorlopige onderzoeksvraag was wat de kansen en belemmeringen zijn voor het optimaliseren van deze multimodale goederencorridors en welke mogelijkheden er zijn voor economische ontwikkeling.

Topsector Logistiek
In beide MIRT-onderzoeken wordt tevens uitwerking gegeven aan de actie (nationaal) kernnetwerk uit de Topsector Logistiek. Deze actie ziet op het ontwikkelen van “een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten”.

Een nieuwe aanpak
In het BO MIRT is tevens afgesproken beide MIRT-onderzoeken volgens de nieuwe aanpak van de bereikbaarheidsopgaven uit te voeren. Het programma voor deze nieuwe aanpak heet “Meer Bereiken”: s*limmer, creatiever en gezamenlijk!* (zie kader). Een expliciete kwartiermakersfase speelt bij de nieuwe aanpak een belangrijke rol.

De kwartiermakersfase voor het MIRT-onderzoek goederencorridor Oost heeft inmiddels tot een vastgesteld plan van aanpak geleid (15 januari 2015) en is gestart met de uitvoering van het onderzoek.

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

Vernieuwing van MIRT:
nieuwe en brede aanpak van bereikbaarheidsopgaven
Nederland en de wereld om ons heen veranderen. Er ontstaan nieuwe bereikbaarheidsvraagstukken. Om Nederland ook in de toekomst goed bereikbaar te houden, is een andere manier van kijken, denken en doen nodig. Er moet verder worden gekeken dan de aanleg van nieuwe infrastructuur. De sleutel tot oplossingen voor veel vraagstukken ligt meer dan ooit in samenwerking (zie ook de brochure Meer Bereiken). Deze vernieuwde aanpak staat voor:

- Brede blik op de bereikbaarheidsopgave: samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven
- Maatwerk bieden door slimme oplossingen, waarbij de gebruiker en zijn gedrag meer centraal staan
- Samenwerken, een gelijkwaardige manier van werken tussen rijk, andere overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

2 Conclusies kwartiermakersfase

Conclusies kwartiermakersfase (1)

Open proces
Dit plan van aanpak is het resultaat van de kwartiermakersfase. In deze fase zijn lopende initiatieven en ambities geïnventariseerd en heeft de kwartiermaker in opdracht van het Rijk in een open proces met betrokken partijen het gesprek gevoerd over de inhoud, opzet en aanpak van het MIRT-onderzoek (een overzicht hiervan is opgenomen in de bijlage).

Samenvattend beeld
In de kwartiermakersfase is met betrokken partijen geconcludeerd dat er weinig behoefte is bij partijen aan een langdurig en verdiepend onderzoek. In het recente verleden is al veel uitgebreid onderzocht. Bovendien lopen tal van projecten, die bijdragen aan de optimalisatie van het gebruik van de corridor. Tegelijkertijd kan worden geconcludeerd dat er nog geen sprake is van grootschalige samenwerking en afstemming tussen partijen en initiatieven. Een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de corridor ontbreekt. Hierdoor is onder meer weinig sprake van innovatie of vernieuwing en worden kansen voor onder andere waarde creatie, synchromodaliteit en duurzaamheid onvoldoende benut. Het MIRT-onderzoek is nodig om verschillende problemen en kansen in samenhang te onderzoeken en beoordelen.

Overeenkomsten met goederencorridor Oost
Bovenstaand beeld komt overeen met dat uit de kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek goederencorridor Oost. Met betrokken (regiegroep) partijen is daarom gesproken over het hanteren van dezelfde opzet en aanpak van het plan van aanpak voor de goederencorridor Zuid:
a) ontwikkelrichting/ roadmap 2020/2030 en b) het parallel beetpakken van enkele specifieke thema's waar energie van partijen op zit.

Ad a) Ontwikkelrichting
Het MIRT-onderzoek moet resulteren in een gezamenlijke visie op de gewenste ontwikkeling van een logistieke corridor van topniveau. Daarbij gaat het niet alleen om de corridor (infrastructuur) zelf, maar nadrukkelijk ook om de logistieke processen en de omgeving waar de corridor doorheen loopt. Hoe kan de omgeving (economisch) profiteren van de aanwezigheid van de corridor? Duurzaamheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Ad b) Thema's
Naast een gezamenlijke visie zal worden ingezoomd op een aantal specifieke thema's, die in de kwartiermakersfase als belangrijk naar voren zijn gekomen voor het verzilveren van kansen en wegnemen van belemmeringen op de corridor. Het gaat om de volgende thema's:
1. Logistieke ketens (analyse en kansen voor optimalisatie)
2. Optimaliseren logistieke knooppunten en terminalnetwerk, bedrijventerreinen en VAS/VAL
3. Optimaliseren voorzieningen corridor
4. Betere benutting modaliteiten en smart oplossen van knelpunten infrastructuur
5. Ontwikkelpotentie van de Maas en de Brabantse kanalen

De thema's 1 t/m 4 zijn identiek aan de thema's in het Plan van aanpak Oost. Hiervoor is bewust gekozen vanwege de samenhang en mogelijkheden voor koppeling van de (deel)onderzoeken. Dit gaat eigenlijk ook op voor thema 5 (Ontwikkelpotentie Maas en Brabantse kanalen); bij de Goederencorridor Oost gaat het om de bevaarbaarheid van de Waal. Ook de Waal is van groot belang voor de goederencorridor Zuid, maar vanwege de geografische scope ligt dat thema bij het MIRT-onderzoek corridor Oost.

Conclusies kwartiermakersfase (2)

Samenhang en systeembenadering corridors

Het kwartiermaken in Zuid heeft voorts de samenhang met de corridor Oost duidelijk gemaakt, ondanks de verschillen in karakter van de corridors. De corridor Zuid is (meer dan de corridor Oost) een Nederlandse en grensoverschrijdende corridor met een duidelijke EDC- en VAS/VAL-functie in de regio, goederenvervoerstromen met een regionale herkomst of bestemming, maar ook aansluiting op activiteiten en netwerken over de grenzen.
Om recht te doen aan de werkelijkheid past een benadering om de corridor als systeem te zien: onderlinge samenhang tussen corridors/gebieden en modaliteiten (communicerende vaten). Ook de corridor Zuid is onderdeel van een groter geheel en het is van belang om het geheel goed in beeld te krijgen.

De kwartiermakersfase corridor Zuid heeft met het voorliggende plan van aanpak dan ook gevolgen voor de aanpak van het MIRT-onderzoek goederencorridor Oost dat inmiddels is gestart (onder andere goederenstromen en logistieke ketens).Voorts zijn er praktische argumenten om bij enkele thema's gezamenlijk op te trekken, bijvoorbeeld bij het thema voorzieningen. Kortom, er zijn inhoudelijke en praktische argumenten om de twee MIRT-onderzoeken nauw op elkaar aan te laten sluiten. Daarbij is er gedurende het MIRT-onderzoek nadrukkelijk ruimte om nieuwe thema's toe te voegen. Hierdoor wordt een adaptieve aanpak mogelijk, waarin stapsgewijs rekening kan worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen en urgenties.

Brede afstemming

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.

Deze ambities vormen basis voor het verdere onderzoek:

- SVIR
- Partituur naar de Top (Topsector Logistiek)
- Havenvisie 2030 Havenbedrijf Rotterdam
- Adaptieve agenda Zuidelijke Randstad
- Visie Ruimte en Infrastructuur Zuid-Holland
- Gebiedsagenda Brabant
- Logistieke Agenda Brabant
- Havenstrategie Moerdijk
- Provinciaal Verkeer en Vervoerplan Limburg
- Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg
- Gebiedsagenda Limburg
- Ambitiedocument Limburg Topprovincie Logistiek

Koppelkansen duurzaamheid

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 wordt bovenstaande nader toegelicht.

Doelstelling en beoogde resultaten

Doelstelling MIRT- onderzoek

Het primaire doel van het komende MIRT-onderzoek is het met overheden en marktpartijen gezamenlijk maken van een ontwikkelstrategie voor de toekomst van de corridor Zuid, 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 concurrentiekracht. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan het kernnetwerk voor de corridor Zuid. De focus ligt op het stimuleren van:

- optimaal, flexibel en slim gebruik van het bestaande i nfrastructuurnetwerk (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
- kansen voor innovatie

In het komende MIRT-onderzoek worden de ambities en opgaven uitgewerkt in een ontwikkelrichting voor 2030. Een ontwikkelrichting met de focus op de ambities die de actoren samen willen bereiken. Dit zal geen blauwdruk zijn, maar eerder een strategie of roadmap, dat helpt om steeds weer beslissingen te kunnen nemen over de verdere corridorontwikkeling. In de kwartiermakersfase zijn reeds enkele kwaliteits-aspecten genoemd. Deze zijn hiernaast in het kader vermeld.

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 (2017), 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 Zuid** met een daarbij behorende governancestructuur en rolverdeling Rijk, regio en bedrijfsleven;
- Acties die zijn gebaseerd op de 5 i’s (zie bijlage) en gericht op de korte, middellange en lange termijn;
- Waarbij bepaald is welke concrete acties door welke partijen genomen zullen worden.

Scope

Geografische scope
Het onderzoeksgebied is gericht op de goederencorridor Rotterdam – Noord-Brabant/Limburg – Duitsland en omvat de modaliteiten:

- Weg: A16/ A58/ A67
- Spoor: Brabantroute
- Water: Maas en Brabantse Kanalen
- Buis

De corridor maakt, gezien het feitelijke gebruik (Nederland is in gesprek met Brussel over de administratieve implementatie van de zuidelijke corridor in het TEN-T netwerk) deel uit van de Europese Rhine-Alpine corridor van het TEN-T netwerk van Rotterdam naar Genua. Dit is een van de drukste routes voor het goederenvervoer van Europa, die de zeehavens van Rotterdam en Antwerpen verbindt met onder andere Duitsland, Zwitserland en Italië.
Delen van de waterwegen in de corridor liggen ook op de Northsea-Mediterranean corridor: het gaat dan om het eerste deel rond de havens van Rotterdam en Moerdijk en om het laatste deel, met het vervoer over de Maas naar het zuiden.

Door een zogenaamd beïnvloedingsgebied (de waaier in figuur) op te nemen worden effecten of ontwikkelingen die optreden in het gebied rond de corridor ook meegenomen.



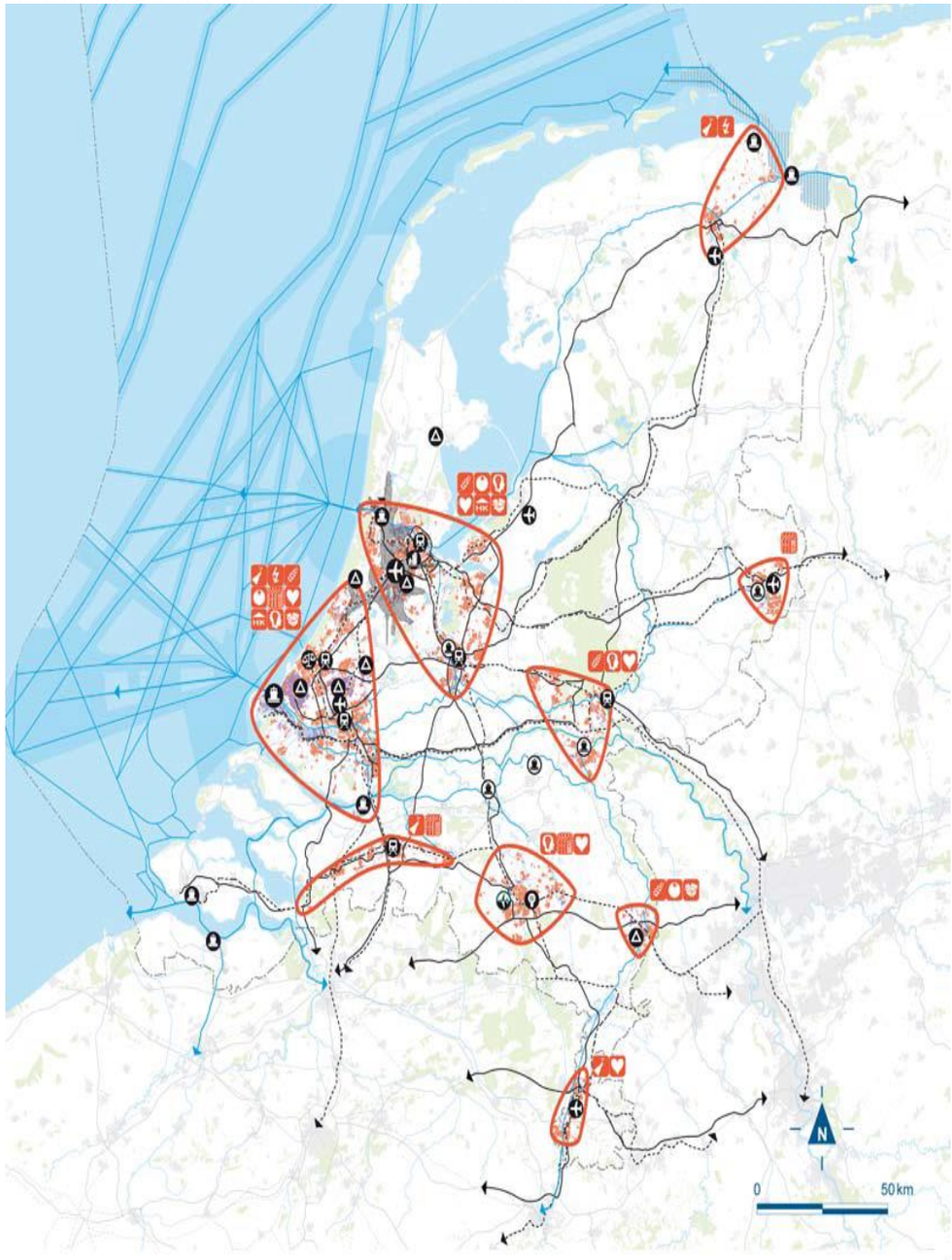
Scope (2)

Inhoudelijke scope
Het MIRT-onderzoek richt zich op het *goederen*vervoer en de logistieke ketens op de corridor van Rotterdam via Brabant en Limburg naar Venlo en Duitsland. Bestaande en geplande infrastructuur vormt het fysieke uitgangspunt.

Het MIRT-onderzoek heeft betrekking op zowel container- als bulkvervoer.

De mogelijkheden voor het optimaliseren van het goederenvervoer over deze infrastructuur en voor de onderliggende logistieke processen worden in het onderzoek primair gezocht in de logistieke ketens en in het gedrag van de gebruikers. Hierbij wordt ook de samenhang met personenvervoer betrokken, wat gebruik maakt van dezelfde infrastructuur. Het vergt dus een integrale multimodale benadering.

Het MIRT-onderzoek zal zich verder richten op de mogelijkheden om het goederenvervoer over de corridor (meer) te verknopen met regionale economische activiteiten. Het gaat dan in het bijzonder om de versterking van activiteiten passend bij de negen economische topsectoren. In deze corridor gaat het dan om de Zuidvleugel, de zone Breda-Tilburg, Eindhoven en omstreken en Venlo en omstreken (zie SVIR, 2012; stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren).



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 trillinghinder en risico’s met betrekking tot 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 potentiele 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 20) 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 ontwikkelpotentie van de Maas en Brabantse kanalen.

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.

Scope (4)

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 bijvoorbeeld 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.

Innovatie

Een belangrijke voorwaarde voor duurzame groei is een economie die veerkrachtig is, snel weet in te spelen op veranderingen en zich weet aan te passen aan nieuwe mondiale omstandigheden. Innovatie ontstaat in een interactief en permanent proces van schaven en bijstellen waarbij iedereen betrokken is. Innoveren vraagt om experimenteerruimte, om een test- en ontwikkelomgeving en een creatief klimaat, buiten het traditionele laboratorium. Ook op deze goederencorridor zijn hier diverse kansen voor. Naast een verder verkenning van de Smart Mobility mogelijkheden voor het goederenvervoer over weg, spoor en water, kan ook het transport via buisleidingen innovatieve kansen bieden door de toepasbaarheid van buisleidingen in het multimodaal transport te verbreden en daarmee duurzaam en veilig bulktransport ook op de corridor Zuid te optimaliseren.

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
- Lokaal niveau

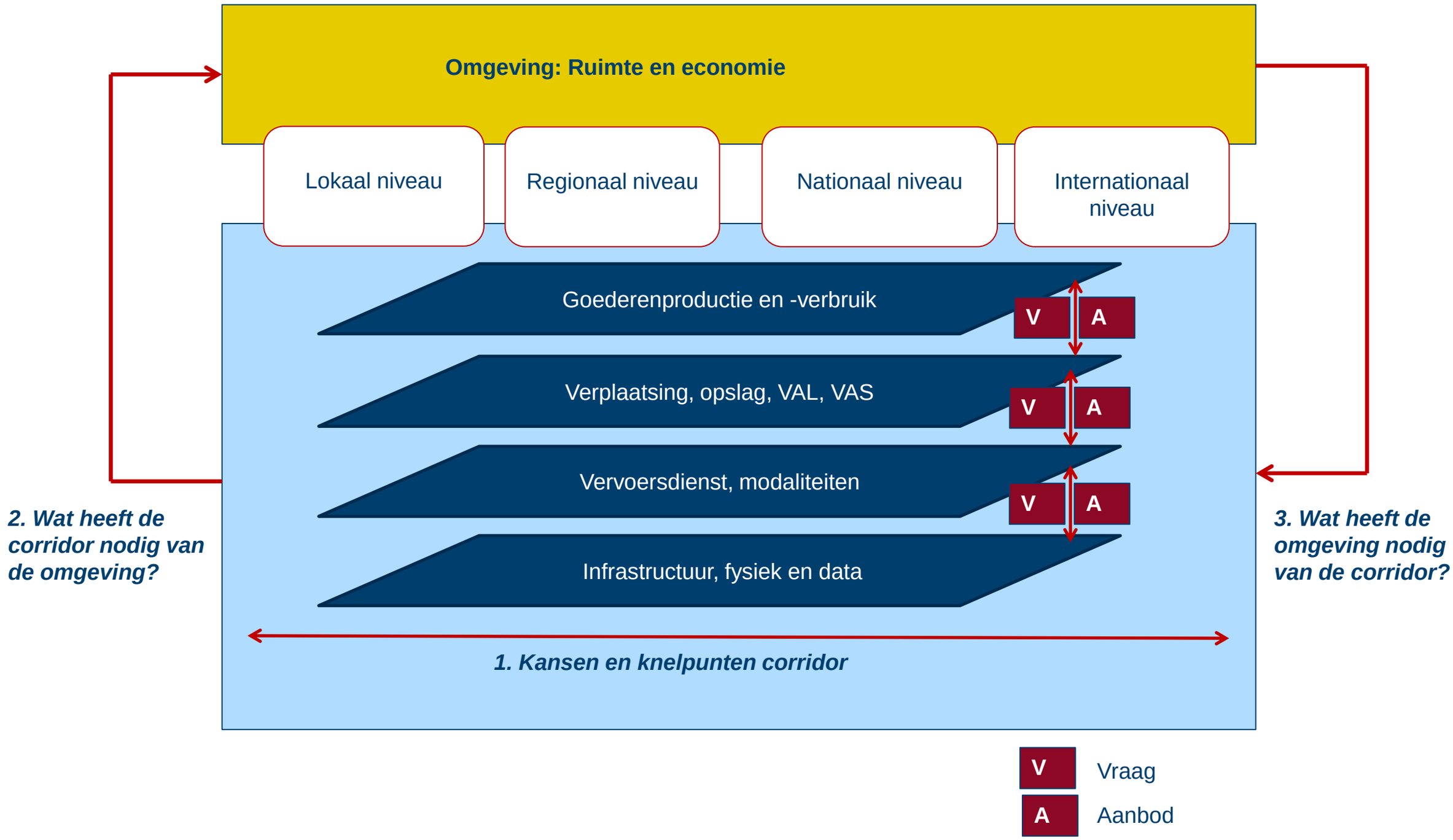
Voor het onderzoek is van belang bewust te zijn van het schaalniveau en daarbij de juiste stakeholders te betrekken.

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 ontwikkelingsconcept (net als onder drie maar met het verschil dat het economische belang nadrukkelijk naast andere belangen wordt geplaatst zoals ruimtelijke kwaliteit)

De corridor Zuid 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 concurrentiekracht van Nederland. Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid worden wel als meekoppelkans meegenomen. Deze benadering is in lijn met de SVIR.

Begrip van de corridor (2)



Huidig en toekomstig gebruik van de corridor

Huidig volume goederenvervoer in miljoen ton

Het in inzichtelijk maken van het huidig gebruik van de corridor bleek niet eenvoudig in de kwartiermakersfase. Een eenduidig beeld neerzetten is door de verscheidenheid aan bronnen niet gemakkelijk. Het in beeld brengen van het gebruik van de corridor is daarmee een belangrijke onderzoeksvraag voor dit MIRT-onderzoek.

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 verwachting volgens WLO scenario’s is dat in 2040 het goederenvervoer ten opzichte van 2010 zal groeien met 110 miljoen ton (laag RC tot 400 miljoen ton (groei GE). Wat betreft de modal split laten de WLO-scenario’s vrijwel geen verschuiving zien ten opzichte van 2010 (Bron, WLO-scenario’s, 2006). Op dit moment zijn de nieuwe WLO-scenario’s in ontwikkeling. De resultaten daarvan zullen indien mogelijk een rol krijgen in het onderzoek.

De scenario’s van het Havenbedrijf Rotterdam gaan in lijn met hun ambitie in de Havenvisie 2030 uit van een grote verschuiving (ten aanzien van het containervervoer). In 2035 wordt gestreefd voor het containervervoer van en naar de Maasvlakte van een maximaal aandeel van 35% via de weg, 45% via de binnenvaart en 20% via het spoor.

Urgentie: het benutten van kansen (1)

Bereikbaarheid
Goede bereikbaarheid is essentieel voor de concurrentiepositie van Nederland. Het is van (over)levensbelang voor de mainport Rotterdam en de economische centra's gelegen aan de corridor.

Toppositie in de logistiek
Nederland wil haar toppositie in de logistiek behouden en versterken. Tegelijk globaliseert de wereld in een hoog tempo, neemt de concurrentie in de logistieke sector toe, stellen gebruikers steeds hogere eisen aan leveringen en verschuiven per saldo de internationale en nationale goederenstromen. Deze ontwikkelingen dwingen bedrijven tot integratie, optimalisatie en flexibilisatie van logistieke ketens (in modaliteit, tijd en locatie) en tot een betere samenwerking tussen logistieke knooppunten, tussen havens en terminals in het achterland. Het is, kortom, zaak om in deze wereld innovatiever, slimmer en flexibeler te zijn dan anderen. Dit noodzaakt tot een vergaande samenwerking tussen actoren in de logistieke keten.

Urgentie
De goederencorridor Zuid speelt een belangrijke rol in de Nederlandse ambities. De corridor is van groot belang voor de nationale bereikbaarheid en concurrentiekracht van Nederland. De opgave is om goede bereikbaarheid in de corridor Zuid te realiseren door te zoeken naar nieuwe vormen van samenwerking tussen Rijk, regio, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Samen moeten we zoeken naar slimme en andersoortige maatregelen dan aanleg van infrastructuur. Voor deze samenwerking is een visie op de corridor nodig waarin bereikbaarheid en leefbaarheid voldoende worden bediend en in samenhang zijn geregeld.

De corridor functioneert goed, maar het is belangrijk dat deze goederencorridor voor zowel de korte als voor de langere termijn (2030) optimaal blijft functioneren en blijft bijdragen aan de concurrentiekracht. Het kan beter. Daarbij noodzaken mondiale ontwikkelingen, inclusief de veronderstelde groei van het goederenvervoer uit Rotterdam via de corridor naar Duitsland tot onderzoek naar toekomstige functioneren van de corridor.

Belang van samenwerking
Betrokken partijen constateren dat onderlinge samenwerking in de corridor nog van de grond moet komen. Er zijn weliswaar lokale en regionale samenwerkingsverbanden, zoals LIOF en BOM, maar de samenwerking ontbreekt op het niveau van de corridor als geheel. Ook ontbreekt een gezamenlijke visie op de TENT-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:

- inefficiency in de logistieke afhandeling en benutting van de fysieke infra;
- dat kansen voor waarde-creatie in de regio onvoldoende worden benut;
- 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;

Urgentie: het benutten van kansen (2)

- 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.

Meerwaarde MIRT-onderzoek

Dit MIRT-onderzoek moet ontwikkelingen, ambities, opgaven en kansen in hun onderlinge samenhang onderzoeken en beoordelen. Het onderzoek richt zich primair op de corridor en de samenhang binnen de corridor *als geheel*, en dan vandaar op de samenhangende, regionale opgaven.

Deze insteek, de onderkende ambities en kansen in de corridor, en dus ook het MIRT-onderzoek, vergen een nauwe samenwerking tussen alle actoren: vanuit de logistieke ketens, vanuit de ruimtelijke, economische en logistieke sector, en vanuit de overheden. Deze samenwerking en de ontwikkeling van een gezamenlijke visie voor de langere termijn stelt elk van de actoren in staat om verantwoorde besluiten over inspanningen en investeringen op de kortere termijn te nemen.

Op dit moment ontbreekt echter zowel de visie als de samenwerking en heeft geen van de actoren het overzicht over de corridor als geheel. Een strategisch en integraal kader, dat helpt om nationale en regionale keuzen te maken is er niet. Het MIRT-onderzoek moet in deze leemte voorzien.

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.

3 De onderzoeksthema’s

De onderzoeksthema's (1)

In dit MIRT-onderzoek naar de corridor Zuid worden twee algemene thema's uitgewerkt, namelijk 1) de analyse van de logistieke ketens en 2) 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. 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 spin-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 voor de corridor Zuid. In de kwartiermakersfase is als eerste beeld verkregen een corridor die betrouwbaar, robuust, flexibel, duurzaam, innovatief 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, innovatief 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 Zuid 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 onderzoeksthema's (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 logistieke knooppunten/terminalnetwerk en kansen voor bedrijventerreinen en VAS/VAL
- gezamenlijk beeld over netwerkontwikkeling
- ontwikkeling bestaande knooppunten (in ieder geval Venlo en Moerdijk)
- 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?
- verbeteren multimodale overslaglocaties
- onderscheid in functie van de corridor/regio (regionaal/nationaal/internationaal)

Bij kansen VAS/VAL werkzaamheden in logistieke bedrijventerreinen op de corridor gaat het om:
- 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
Een integrale aanpak en benutting van voorzieningen zoals overnachtingsplaatsen (zowel binnenvaart als weg), emplacementen spoor Brabantroute, verzorgingsplaatsen, douane en inspectie en veilige parkeerplaatsen voor vrachtauto's (secure lane) en de ruimtelijke inpassing daarvan. Anders dan bij het MIRT-onderzoek Oost is douane en inspectie als een belangrijk onderdeel naar voren gekomen en daarom opgenomen in het thema Voorzieningen.

3. Betere benutting modaliteiten en smart oplossen van knelpunten
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 de wegen is groot;
- kansen voor uitrollen papierloos transport op de corridor;
- ICT-innovaties voor informatie-uitwisseling (over lading en verkeer), 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.

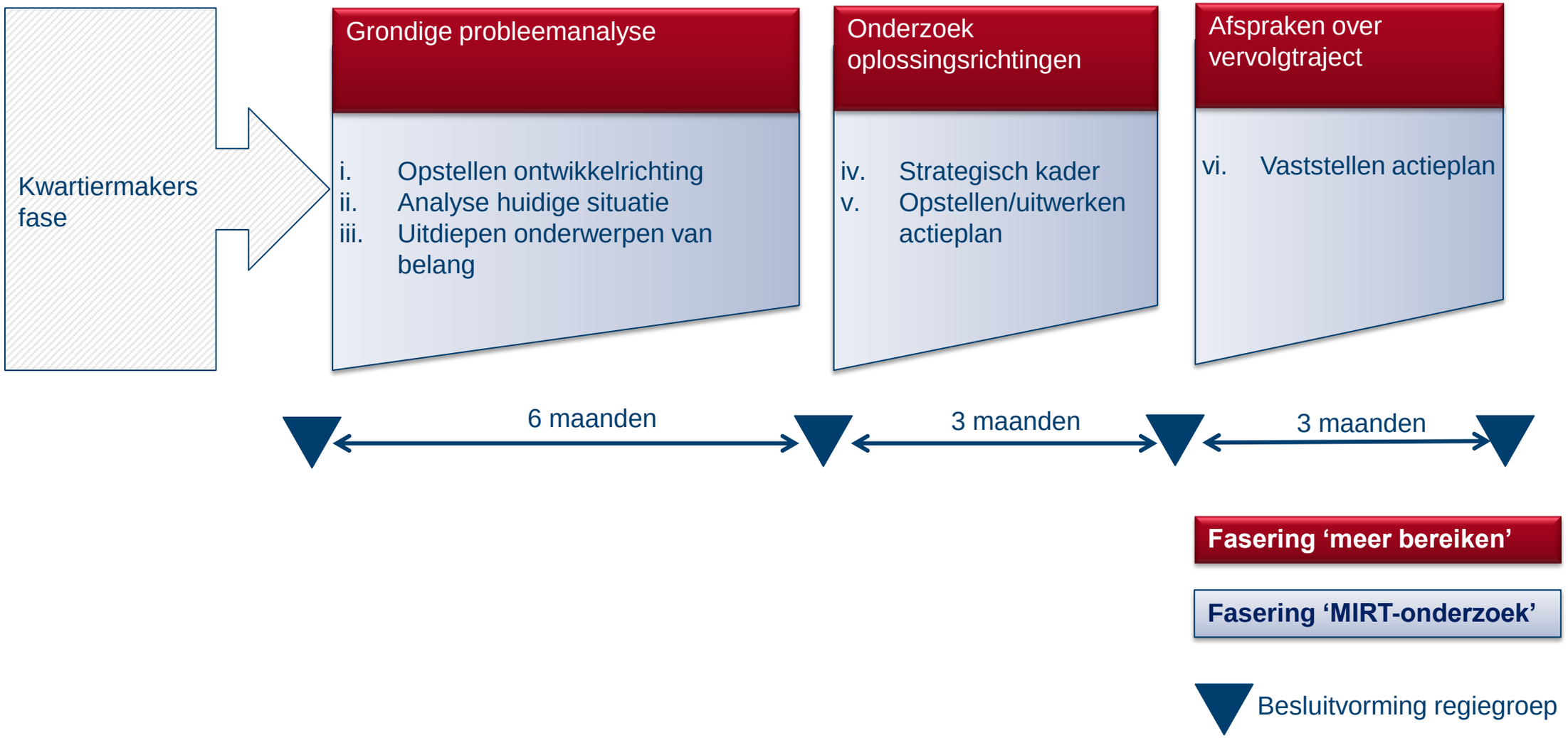
4. Ontwikkelpotentie van de Maas en de Brabantse kanalen
De capaciteit van de Maas is van groot belang gelet op de doelstelling om meer goederen via binnenvaart te vervoeren. Vanuit deze capaciteitsvraag zijn er meekoppelkansen rondom het robuust bedienen van sluizen en bruggen, waterveiligheid en bevaarbaarheid van de Maas en de Brabantse kanalen. Maar ook in relatie tot de VervangingsOpgave Natte Kunstwerken (VONK).

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.



Deze fasering sluit aan bij het reeds gestarte MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost. De aanpak en het proces van beide MIRT-onderzoeken zal waar mogelijk worden gecombineerd. Dit betekent dat voor een aantal deelonderzoeken de verbinding en samenwerking wordt gezocht met het MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost, dat qua planning iets voorop loopt.

Fase 1: probleemanalyse (1)

I Opstellen gezamenlijke ontwikkelrichting

Doel:
Concretiseren van de gezamenlijke ontwikkelrichting: wat betekent een corridor die betrouwbaar, robuust, flexibel, efficiënt, innovatief en duurzaam is? Met deze ontwikkelrichting wordt tevens uitwerking gegeven aan het Kernnetwerk. Dit vindt in nauwe afstemming met het MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost plaats.

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 voorbereik 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:** De resultaten uit de ketenanalyses 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. Indien het onderwerp ook in het MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost is opgenomen, wordt waar mogelijk samen opgetrokken en het plan van aanpak hierop afgestemd.
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.
- Inzicht in de mogelijke samenwerking met het MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost.

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 vervolgafspraken.

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 (2017)
- 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 één 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 zes maanden doorlooptijd per onderwerp.

Aandachtspunt in de planning is de samenhang met het MIRT-onderzoek Goederencorridor Oost. Zoals gezegd wordt waar mogelijk de aanpak en het proces gecombineerd. Gezien het andere onderzoek enkele maanden voor loopt qua planning, zal waar mogelijk in het proces van het MIRT-onderzoek Goederencorridor Zuid versneld worden om aan te sluiten bij het onderzoek naar de corridor Oost.

		2015		2016	
		Q3	Q4	Q1	Q2
Fase 1: probleemanalyse					
i. Opstellen gezamenlijke ontwikkelrichting		X			
ii. Analyse huidige situatie		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 Limburg
- Provincie Noord-Brabant
- 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.

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.

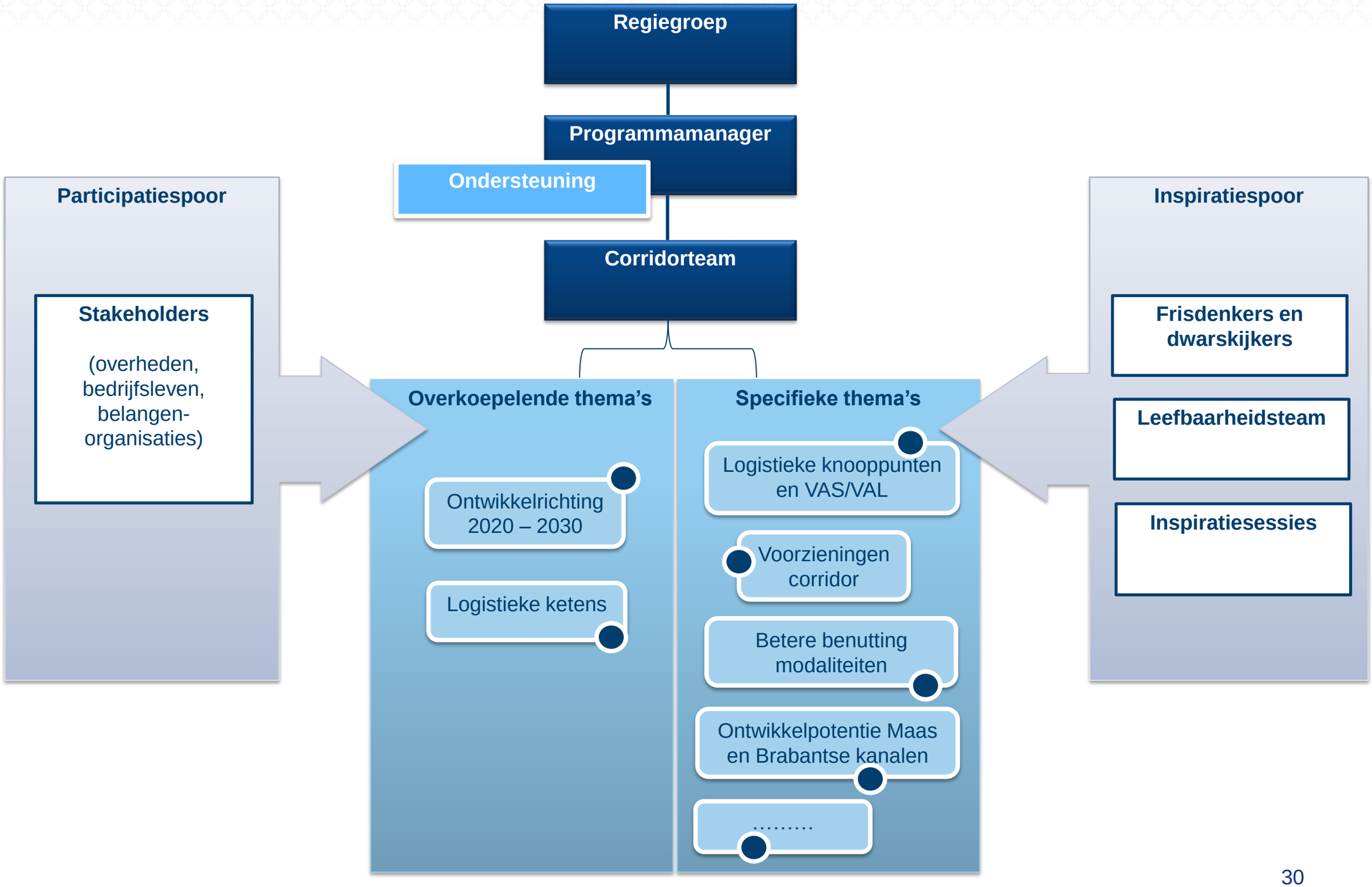
Inspiratie en vernieuwing

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 'corridor café', 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 vertegenwoordigt 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 frisdenkers en dwarskijkers worden afhankelijk van de behoefte op een aantal momenten gedurende 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 vernieuwingsspoor, zoals werkbezoeken en workshops.

Voor de uitwerking van de algemene en specifieke thema’s wordt uitgegaan van 50% financiering door het ministerie van 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.

BIJLAGEN

1. Beleidskaders
2. Richtlijnen duurzaamheid
3. Stakeholders
4. Proces, bijeenkomsten en interviews
5. Toelichting 5 I’s
6. Format plan van aanpak werkgroepen

Bijlage 1. 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)

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 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 modal shift voor containervervoer van weg naar water en spoor.

In het verlengde van de nationale opgaven en belangen uit de SVIR wordt in de **Gebiedsagenda Brabant** uit oogpunt van het versterken van het internationale vestigingsklimaat prioriteit gegeven aan het versterken van de verdere ontwikkeling van de kennisas Amsterdam - Eindhoven - Aachen/Luik en de logistieke assen door Noord-Brabant (Rotterdam - België, Rotterdam - Venlo - Duitsland en Antwerpen - Venlo - Duitsland). Met deze focus op de logistieke assen positioneert Brabant zich als synchromodale regio, waar de kennis en kunde aanwezig is om de goederen- en informatiestromen efficiënt, duurzaam en effectief te plannen, te organiseren, uit te voeren en te besturen. Slimme ketenregie bij internationale logistieke activiteiten staat centraal, samen met het creëren van toegevoegde waarde en nieuwe werkgelegenheid. Het Rijk en de Brabantse partijen willen Brabant verder ontwikkelen tot een op Europees niveau concurrerende kennisregio, met een diversiteit aan florerende economische clusters. De ontwikkeling van de topsectoren Hightech Systemen & Materialen in het zuidoosten, Agro & food in het oosten en Logistiek, Energie en Maintenance in het midden en westen staan centraal.

De **Logistieke Agenda Brabant** zet de koers uit de koppositie te behouden en verstevigen die Noord-Brabant de afgelopen 10 tot 20 jaar heeft gegrepen in de concurrentie om logistieke activiteiten met andere regio's in Noordwest Europa. Goed geschoolde en gemotiveerde arbeidskrachten in combinatie met triple helix-innovatiebeleid en een adequaat internationaal terminalnetwerk leggen de basis voor nog meer logistiek ondernemerschap.

Beleidskaders (3)

In de **Havenstrategie 2030** is de positie van het haven- en industrieterrein Moerdijk vastgesteld door de gemeente Moerdijk, de provincie Noord-Brabant en het Havenschap Moerdijk. Uitgangspunt van de strategie is de balans tussen economische belangen, duurzaamheid en een veilige en leefbare regio. De ambitie is om Moerdijk te ontwikkelen tot het belangrijkste haven- en industriecomplex binnen de Vlaams-Nederlandse Delta op het gebied van duurzame logistiek, chemie en procesindustrie. Moerdijk wil stevig inzetten op de afhandeling van containers die via de havens van Rotterdam en Antwerpen Europa binnenkomen. Daarnaast beogen de partijen het aantal Europese kustvaartroutes dat Moerdijk aandoet, te laten toenemen.
Voor de havenstrategie is de komst van een grootschalig logistiek bedrijventerrein in de gemeente Moerdijk, Logistiek Park Moerdijk, cruciaal. Dit moet een belangrijke rol gaan spelen bij de verwerking van producten die rechtstreeks of via de haven van Rotterdam en Antwerpen worden verscheept.

In de **Gebiedsagenda Limburg** zijn vier kernambities benoemd. Allereerst versterking van het economisch profiel, Limburg staat voor de strategische opgave om door te groeien naar een internationaal georiënteerde hoogwaardige kenniseconomie. Daarvoor zet de regio in de eerste plaats in op de samenhangende en elkaar versterkende ontwikkeling van de aanwezige topsectoren. Ten tweede de bereikbaarheid, robuuste netwerken binnen én over de grenzen. Een goede (grensoverschrijdende) bereikbaarheid, voor zowel het personen- als goederenvervoer, is cruciaal voor het functioneren van de nationale economie én voor het vestigingsklimaat in Limburg zelf. Dit geldt zowel voor de (kwaliteit van de) verbindingen met de rest van Nederland en met Europa, als voor de knooppunten tussen de verschillende modaliteiten (spoor, weg, water en lucht), in het bijzonder in de Greenport Venlo en het logistiek knooppunt Zuid-Limburg.
Beide logistieke hotspots bieden goede mogelijkheden voor het realiseren van ‘synchromodaliteit’ in het goederenvervoer. De andere twee kernambities zijn gericht op kwaliteit van leven en menselijke kapitaal.

In het **Ambitiedocument Limburg Topprovincie Logistiek** gaat de provincie voor Limburg als Topprovincie Logistiek: “Naar meer toegevoegde waarde en synergie”. Gestreefd wordt naar een sterke zelfstandige topsector logistiek, waarvoor de ‘basics’ excellent zijn. Een topsector die daarnaast op de lange termijn uitblinkt als enabler voor innovatie, de concurrentiekracht van de andere topsectoren in Limburg (Chemie, Agrofood, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen, High Tech en Life Sciences & Health) vergroot en het Limburgse (economische) vestigingsklimaat versterkt. De vertrekpunten daarbij zijn het blijven investeren in de fysieke infrastructuur vooral daar waar de knooppuntfunctie aangepast danwel versterkt moet worden, blijvende aandacht voor optimale benutting van alle modaliteiten om de toekomstige logistieke stromen in samenhang te faciliteren en het stimuleren van innovatie in de logistiek voor economische structuurversterking en het verzekeren van toekomstige werkgelegenheid. Hierbij zijn drie actielijnen benoemd (1) versterken en uitbouwen van het basale infrastructuurnetwerk, de ‘basics’, (2) stimuleren van innovatie ten behoeve van waardecreatie binnen de sector en (3) investeringsbevordering en lobby.
De maatschappelijke doelen zijn als volgt (peiljaar 2015 t.o.v. 2010):

- 10% hogere investeringen in de logistiek afgezet tegen de ontwikkeling van het nationaal gemiddelde;
- 40 nieuwe bedrijfsvestigingen, zowel logistieke dienstverleners als productie- en distributiebedrijven;
- behoud van werkgelegenheid (40.000 arbeidsplaatsen);
- verhoging van de Research & Development-uitgaven met 10%;
- toename overslag containers op multimodale terminals met 30%.

Beleidskaders (4)

In het **Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP)** is de ambitie gesteld om in Limburg toe te werken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven. Om dit te bewerkstelligen is een drietal zaken benadrukt, die gezamenlijk tot een effectieve aanpak moeten leiden:

- samenspel tussen infrastructuurnetwerken en modaliteiten;
- samenhang met ruimtelijk-economische ontwikkeling, duurzaamheid;
- samenwerking met de partners.

Logistiek en Goederenvervoer is één van de deelthema's van het PVVP. Gestreefd wordt naar een sterke, zelfstandige topsector logistiek, waarvoor de basis excellent is. De sector is daarnaast zeer belangrijk als enabler voor de andere topsectoren. De logistieke ambitie moet bereikt worden middels een goed en compleet grensoverschrijdend infrastructuurnetwerk tussen de mainports en de logistieke knooppunten onderling, van de modaliteiten weg, water, spoor, lucht en buis. De logistieke bedrijventerreinen moeten daarbij multimodaal ontsloten zijn. Ingezet wordt op het versterken van het logistiek netwerk en de knooppunten Noord-Limburg en Zuid-Limburg. Deze knooppunten kunnen door de aanwezigheid van de multimodale overslagterminals een compleet logistiek dienstenpakket aanbieden en hebben goede multimodale verbindingen naar alle relevante bestemmingen.

In het **Provinciaal Omgevingsplan Limburg** staat de toekomst van Limburg beschreven op het gebied van wonen, werken, recreatie en natuur. Prioriteit wordt gegeven aan de bereikbaarheid van de economische topsectoren. De versterking en doorontwikkeling van de logistieke knooppunten Noord-Limburg (Venlo, Venray) en Zuid-Limburg (Sittard-Geleen, Stein) is in dat verband van groot belang. De positie van Limburg als logistieke hotspot kan verder nog aanzienlijk worden versterkt door strategische samenwerkingsrelaties. Daarnaast is de ambitie een uitstekende en gegarandeerde bereikbaarheid (inclusief aansluiting op internationale netwerken) als randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Limburgse economie en een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat. Ook wordt bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling vooraf meewegen wat de mobiliteitsconsequenties zijn.

Bijlage 2. (inter)nationale context en richtlijnen duurzaamheid

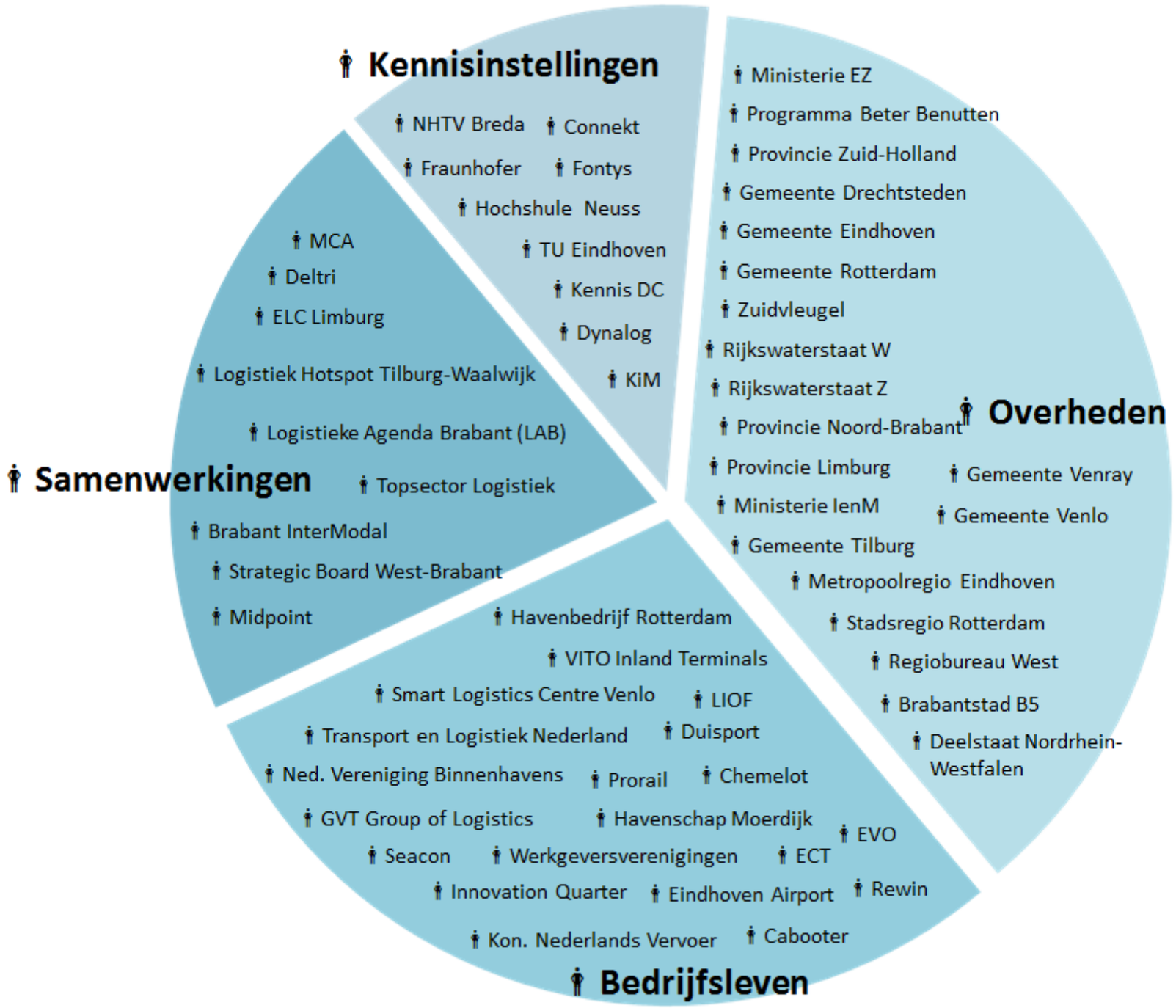
De (inter)nationale context en richtlijnen voor de opgaven in het kader van klimaat en milieu worden meegenomen in de zoektocht naar kansen en meerwaarde voor duurzaamheid.

Hierbij is wet- en regelgeving van belang (o.a. Wet milieubeheer; Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer; reken- en meetvoorschrift Geluid 2012 (rekenregels voor akoestisch onderzoek); Waterwet; Basisnet; Wet bodembescherming (Wbb)); maar vooral ook de ambities die er liggen op het gebied van klimaat (Klimaatagenda en het hieronder genoemde Energieakkoord), circulaire economie en een gezonde en veilige leefomgeving (brief Modernisering Milieubeleid).

Daarnaast is er een aantal Europese trajecten op het gebied van alternatieve brandstoffen die van invloed zijn op de ontwikkeling van beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen en tankinfra:

- Op EU niveau zijn afspraken gemaakt over CO2-uitstoot die invloed hebben op de mobiliteitssector. Het **Witboek Transport** bevat de visie van de Europese Commissie over het toekomstige transportsysteem. Ook op het gebied van luchtkwaliteit zijn afspraken gemaakt over het verlagen van CO2-emissies en luchtschadelijke emissies. Daarbij geldt dat voor auto's, bestelauto's en vrachtwagens deze vermindering over het algemeen op kortere termijn geïmplementeerd kunnen worden dan voor scheep- en binnenvaart.
- De **EU-richtlijn hernieuwbare energie** schrijft voor dat in 2020 de lidstaten ervoor moeten zorgen dat minstens 10% van de energie in het vervoer uit hernieuwbare bronnen afkomstig moet zijn.
- De **EU-richtlijn brandstofkwaliteit** schrijft voor dat in 2020 de brandstofbedrijven ervoor moeten zorgen broeikasgasemissies over de levenscyclus van geleverde motorbrandstoffen ten opzichte van 2010 met 6% is verminderd. Dit geldt voor brandstoffen van zowel fossiele als van niet-fossiele oorsprong. In de richtlijn hernieuwbare energie en brandstofkwaliteit staan duurzaamheidscriteria opgenomen waar biobrandstoffen aan moeten voldoen willen ze meetellen voor de Europese verplichtingen in deze richtlijnen.
- De **Richtlijn Clean Power for Transport** is erop gericht het gebruik van alternatieve transportbrandstoffen, zoals Liquified Petroleum Gas (LPG), aardgas (Liquified Natural Gas (LNG), Compressed Natural Gas (CNG), Gas to Liquid (GTL), elektriciteit, vloeibare biobrandstoffen en waterstof te stimuleren, teneinde Europa minder afhankelijk te maken van de olie-import, de CO2-emissies te verlagen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel van de richtlijn is om te komen tot een netwerk voor alle alternatieve transportbrandstoffen (1), vaststellen van gemeenschappelijke technische specificaties van de oplaad- en tankpunten (2), consumenten goed over het gebruik van deze brandstoffen te informeren (3). In de richtlijn staan diverse deadlines opgenomen voor het realiseren van infrastructuur voor elektrisch vervoer, CNG, LNG en waterstof. Voor andere alternatieve brandstoffen zijn geen verplichtingen opgenomen.
- Als uitwerking van het **SER-energieakkoord** is eerder dit jaar de **brandstofvisie** opgesteld. Er wordt momenteel gewerkt aan een actie agenda, welke naar verwachting begin 2015 zal verschijnen. In de visie wordt mooi samengevat hoe je mobiliteit kan verduurzamen: " Belangrijke aangrijpingspunten om mobiliteit te verduurzamen zijn schone brandstoffen en schone en energie-efficiënte aandrijftechnologieën, naast nieuwe mobiliteitsconcepten, beter benutten van infrastructuur, intelligente transportsystemen en logistieke innovaties. In het actieplan, dat nog dit jaar verschijnt, zullen concrete doelen en acties worden verwoord.

Bijlage 3. Stakeholders



Bijlage 4. Proces van totstandkoming

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), medeoverheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. Er zijn individuele gesprekken gevoerd en twee bijeenkomsten georganiseerd in de regio. Een eerste bijeenkomst om de onderwerpen, kansen en belemmeringen die in dit onderzoek opgepakt kunnen worden, te inventariseren. Tijdens de tweede bijeenkomst is het concept plan van aanpak gepresenteerd en is gesproken over de voorgestelde aanpak, mogelijke witte vlekken en betrokkenheid van de aanwezigen bij de uitvoering van het onderzoek.

Tussentijds zijn inhoudelijke documenten en tussentijdse versie van het plan van aanpak besproken met de kerngroep. Deze kerngroep is tweemaal bijeengekomen. In de kerngroep zijn het ministerie van IenM, provincie Noord-Brabant, provincie Limburg, Zuidvleugel en het Havenbedrijf van Rotterdam vertegenwoordigd. De leden van de kerngroep hebben ieder ook informatie en documentatie aangeleverd voor het plan van aanpak.

Regiegroep
Ten behoeve van het vaststellen van het plan van aanpak is een Regiegroep opgericht. Deze Regiegroep wordt gevormd door Dhr. C.A. van der Maat (gedeputeerde Noord-Brabant), Dhr. T. Beurskens (gedeputeerde Limburg) 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).

Deelnemers bijeenkomsten (1)

Aanwezig bijeenkomst Corridorsessie MIRT onderzoek Goederencorridor Zuid dd. 22 januari 2015

Naam	Organisatie
Arjan Klapwijk	B5 / Gemeente Tilburg
Marco van der Meer	Gemeente Tilburg
Gerben Steenhof	Provincie Brabant
Ad Verhoeven	MCA
Marc-Paul van Halderen	Rewin
Twan van Lankveld	BOM
Leo Kemps	NHTV
René Mens	Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
Huub Servais	Provincie Limburg
Ton Neumann	Provincie Limburg
Tineke Posno	Gemeente Helmond
Leon Peters	Gemeente Venlo
Ingrid Vermeer	Smart Logistics Centre Venlo
Frank van den Beuken	Gemeente Rotterdam
Lia Nelis	Havenschap Moerdijk
André Seip	Drechtsteden
Pepijn Koops	Ministerie IenM
Stef Meijs	Ministerie IenM
Douw Jan Harms	Ministerie IenM
Jules Lamour	RWS Zuid Nederland
Aad de Jong	RWS West Nederland Zuid
Ed van Meerendonk	Transport en Logistiek Nederland

Naam	Organisatie
Jeroen Wiercx	Prorail
Ad Toet	Koninklijk Nederlands Vervoer
	Nederlandse Vereniging
Marijke van Haaren	Binnenhavens
Jan Nater	ECT
Kamil Gorak	EVO
Jeroen Bol	EVO
Hans Cabooter	Cabooter
Peter Pardoel	Cabooter
Lori Travassy	TNO
Zuhal Gul	Kwartiermaker
Rene Idema	Kwartiermakersteam
Chantal Inia	Kwartiermakersteam
Petra van der Valk	Kwartiermakersteam
Dicky Sijpkens	Kwartiermakersteam
Robert Hijman	Ministerie IenM

Deelnemers bijeenkomsten (2)

Aanwezig bijeenkomst Corridorsessie MIRT onderzoek Goederencorridor Zuid dd. 16 april 2015

Naam	Organisatie
Marco van der Meer	Gemeente Tilburg
Gerben Steenhof	Provincie Brabant
Ad Verhoeven	MCA
Ben van Rooy	Brabant InterModal
René Mens	Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging
Huub Servais	Provincie Limburg
Ton Neumann	Provincie Limburg
Jos Meesen	Limburgse Werkgeversverengiging
Willen van Hal	Gemeente Helmond
Peter Huijs	Gemeente Venray
Leon Peters	Gemeente Venlo
André Seip	Drechtsteden
Pepijn Koops	Ministerie IenM
Stef Meijs	Ministerie IenM
Manou Roomer	Ministerie IenM
Jules Lamour	RWS Zuid Nederland
Aad de Jong	RWS West Nederland Zuid
Ruud Bos	Provincie Zuid Holland

Naam	Organisatie
Ed van Meerendonk	Transport en Logistiek Nederland
Jeroen Wiercx	Prorail
Wilco Volker	Schuttevaer
Jan Nater	ECT
Peter Pardoel	Cabooter
Zuhal Gul	Kwartiermaker
Petra van der Valk	Kwartiermakersteam
Robert Hijman	Ministerie IenM
Dicky Sijpkens	Kwartiermakersteam
Norman Verstoep	ELC Limburg (European Logistics Centre)
Douwe Jan Harms	Ministerie IenM

Interviews

Overzicht interviews t.b.v. MIRT-onderzoek Goederencorridor Zuid

• Dhr. L. Planke	Gemeente Eindhoven
• Dhr. A. Seip	Gemeente Drechtsteden
• Dhr. R. van Heugten en dhr. G. Steenhof	Provincie Noord-Brabant
• Mevr. L. Nelis	Havenschap Moerdijk
• Dhr. C. van Elk	MCA Brabant
• Dhr. N. Visser	VITO Moerdijk
• Dhr. P. van der Meij, dhr. R, Mens en dhr. J. van Maurik	Brabant Zeeuwse Werkgeversvereniging
• Dhr. A. Reijlink	Regiobureau West
• Dhr. H. Bril	Sabic- Chemelot
• Dhr. A. Veenstra,	Dynalog
• Dhr. J. Bol	EVO
• Mevr. B. van der Loo en dhr. E. Meerendonk	TLN
• Dhr. T. Lankveld	BOM
• Mevr. I. Vermeer	LIOF

Verder hebben meegewerkt en input geleverd:
Dhr. A. de Jong, RWS West Nederland Zuid
Dhr. J. Lamour, RWS Zuid Nederland

Bijlage 5. Toelichting 5 I’s

- **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.

Bijlage 6. Format plan van aanpak werkgroepen

Onderwerp PvA	In te vullen door deelprojectleider
• Doel (waar moeten we naar toe)	
• Probleem (wat moeten we oplossen)	
• Resultaat (wat willen we concreet realiseren)	
• Wat zijn de effecten op en bijdragen aan totaliteit corridor?	
• Welke meekoppelkansen zijn er (o.a. voor duurzaamheid, regionale economie)	
• Welke informatie ligt er al, welke trajecten lopen er waarbij aangesloten kan worden?	
• Is er aanvullend onderzoek nodig en zo ja, welke acties zijn daarvoor nodig	
• Wie / welke partijen hebben we nodig, rollen en verantwoordelijkheden, hoeveel capaciteit	
• Planning	
• Kosten voor onderzoek	