

Bijlagen

Plan van Aanpak MIRT-goederencorridor Oost

- **Bijlage 1: deelnemers bijeenkomsten**
- **Bijlage 2: (internationale) context en richtlijnen duurzaamheid**
- **Bijlage 3: analyse invloed lopende projecten**
- **Bijlage 4: format plan van aanpak werkgroepen**

Bijlage 1: deelnemers bijeenkomsten (1)

Aanwezig bijeenkomst sessie regio Oost MIRT onderzoek Goederencorridor Oost
dd. 10 juli 2014

Naam	Organisatie
Pieter Smaal	Logistieke Hotspot Rivierenland
Pieter Boukema	RWS Oost Nederland
Jeroen Gelinck	Provincie Gelderland
Erik Lubberding	Stadsregio Arnhem Nijmegen
Gerard Jansen	LEC Nijmegen
Bas de jong	Regio Rivierenland
Vincent Dinnissen	Gemeente Overbetuwe
Robert Schasfoort	EVO
Helen Land	Ministerie IenM
Theo Wijgers	Mol Cargo b.v namens Platform Logistiek Rivierenland
Monique Spijker	Gemeente Tiel
Lia Hsu	Connekt
Joost Roeterdink	Provincie Gelderland
Harry Klein Koerkamp	LEC liemers
Leander Hepp	TLN
Pepijn Koops	Ministerie IenM
Zuhal Gül	Ministerie IenM
Petra van der Valk	Ministerie IenM
Anne Ubbels	UenL
Chantal Inia	Berenschot

deelnemers bijeenkomsten (2)

Aanwezig bijeenkomst sessie bedrijfsleven MIRT onderzoek Goederencorridor Oost
dd. 16 juli 2014

Naam	Organisatie
Leander Hepp	TLN
Rien Geurts	BCTN
Cock Vinke	Contargo
Dick van de Laar	HST Group
Marcel Heuvelman	LC Gorinchem
Jan Nater	ECT
Willem van de Heuvel	
Jan Willem Reuchlin	Havenbedrijf Amsterdam
Zuhal Gül	Ministerie IenM
Anne Ubbels	UenL
Kees Verweij	BCI
Frank de Bruin	BCI

deelnemers bijeenkomsten (3)

Aanwezig bijeenkomst sessie regio West MIRT onderzoek Goederencorridor Oost
dd. 4 september 2014

Naam	Organisatie
Marco den Heijer	Gemeente Rotterdam/Zuidvleugel
Ronald Kooman	Gemeente Drechtsteden
Wilfred de Zeeuw	RWS West Nederland Zuid
Sjors Rietveld	Provincie Zuid Holland
Geordie Kooiman	VNO NCW
Ranko Visser	RWS/IDVV
Rink jan Slotema	EVO/TLN
Cees Deelen	Havenbedrijf Rotterdam
Aernout van der Bend	Verkeersonderneming
Bert Luijendijk	NVB Binnenvaart
Eric Mekenkamp	KNV
Patrick Koolen	Keyrail
Willem Teerink	Ministerie van EZ
Janine van Oost	Ministerie IenM
Marloes Claassens	Ministerie IenM
Pepijn Koops	Ministerie IenM
Zuhal Gül	Ministerie IenM
Petra van der Valk	Ministerie IenM
Anne Ubbels	UenL
Chantal Inia	Berenschot

deelnemers bijeenkomsten (4)

Aanwezigen bijeenkomst sessie regio's en bedrijfsleven MIRT onderzoek Goederencorridor
Oost donderdag 25 september 2014

Naam	Organisatie
Arnold vd Berg	Gemeente Rotterdam/zuidvleugel
Saskia Roomer	Gemeente Harnixveld-Giessendam
Sjors Rietveld	Provincie Zuid Holland
Rob Oostermeijer	VNO NCW midden
Cees Deelen	HbR
Marijke van Haaren	Nederlandse Vereniging Binnenhavens
Pieter Boukema	RWS Oost Nederland
Rink Jan Slotema	EVO
Herman Wagter	Connekt
Chris Pit	Provincie Gelderland
Harry Klein Koerkamp	LEC liemers
Paul Stienstra	Regio Rivierenland Gemeente Tiel
Jeroen Jansen	Gemeente Nijmegen
Rien Geurts	BCTN
Jurgen Mook	Van Uden Logistics
Willem Van den Heuvel	Van den Heuvel Advies
Janneke Nijsing	Ahold
Ben Appeldoorn	DB Schenker
Kees Verweij	BCI
Ranko Visser	RWS/IDVV
Leander Hepp	TLN
Marloes Claassens	Ministerie IenM
Pepijn Koops	Ministerie IenM
Zuhal Gül	Ministerie IenM
Petra van der Valk	Ministerie IenM
Anne Ubbels	UenL
Chantal Inia	Berenschot

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 schep- 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 Liquefied Petroleum Gas (LPG), aardgas (Liquefied 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: Analyse invloed lopende projecten (1)

1. Doel: in kaart brengen van invloed van lopende projecten/onderzoeken op MIRT Oost goederencorridor

Het MIRT onderzoek is één van de acht onderzoeken die het ministerie in 2014 is gestart volgens een nieuwe en brede aanpak. Overeenkomstig deze nieuwe aanpak wil het Ministerie meer samenwerken met bedrijven, decentrale overheden en kennisinstellingen (de zgn. “gouden driehoek”) om de goederencorridor MIRT Oost, tussen de Maasvlakte en Lobith/Beek via de A15, Betuweroute en Waal, ook in de toekomst zo effectief mogelijk in te richten en te gebruiken. Dit kan de concurrentiekracht van bedrijven en dus de Nederlandse economie versterken. In deze nieuwe aanpak wordt met een brede blik gekeken naar de toekomstige bereikbaarheid van de regio's aan de corridor. Hierbij wordt er actief naar samenhang en synergie met andere ruimtelijke opgaven en projecten gezocht, zodat overlappend en dubbel werk wordt vermeden. Hierbij wordt er via de 5i's (innoveren, informeren, inrichten, in stand houden en investeren in infrastructuur) ook gekeken naar het gedrag van de mobiliteitsgebruiker, en de mogelijkheden om de actie van deze gebruikers te beïnvloeden.

De MIRT Oost corridor is gedefinieerd als de A15 snelweg, de Nieuwe Maas/Waal en de Betuweroute, van de Maasvlakte tot en met de Duitse grens. Deze MIRT Oost Corridor maakt onderdeel uit van het Noordwest Europese infrastructuurnetwerk, maar de focus ligt op de corridor zelf en niet de wegen daarbuiten. Er is een eerste inschatting gemaakt van het huidige transportvolume op de corridor. Voor het wegvervoer is de A15 corridor van groot belang, waarbij er 70-80 miljoen ton per jaar wordt vervoerd op de A15 bij Rotterdam, iets meer dan 20 miljoen ton per jaar op de A15 bij Meteren en rond de 10 miljoen ton per jaar bij de grensovergang Beek. Hieruit blijkt dat de A15 niet alleen voor de aan- en afvoer van goederen naar Rotterdam, maar ook voor nationaal (distributie-)vervoer van groot belang is. Via de Betuweroute gaat er 17 tot 18 miljoen ton per jaar van en naar Duitsland, dit is ca. 45% van alle spoorvervoer in Nederland en dit gaat grotendeels (80-90%) van en naar Rotterdam. De binnenvaart via de Waal vormt echter verreweg het grootste transportvolume: ruim 155 miljoen ton wordt per jaar via deze transportas vervoerd. In totaal betekent dit ruim 180 miljoen ton per jaar over de goederencorridor Oost bij de grensovergang, en dit is ruim 35% van al het continentale internationale vervoer van en naar Nederland.

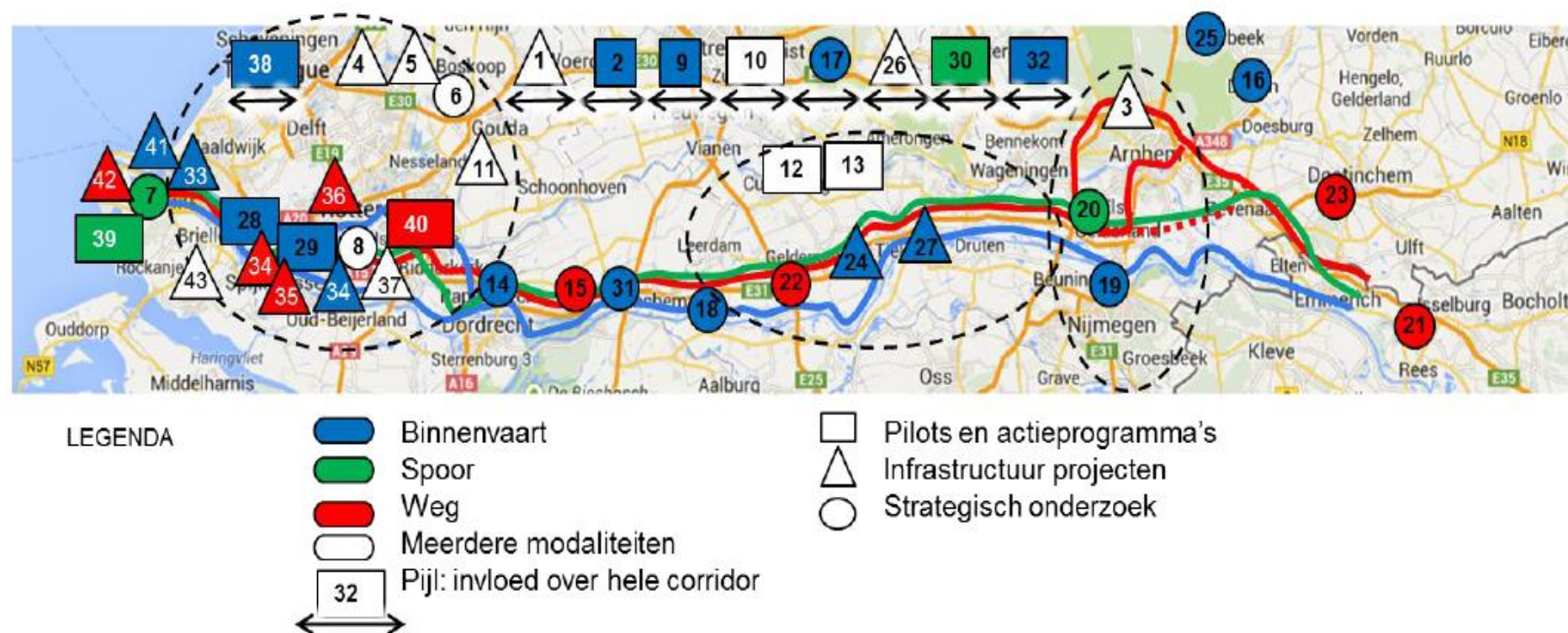
Gezien dit volume is een goed functionerende goederencorridor Oost dus van essentieel belang voor de logistieke concurrentiepositie van Nederland op de langere termijn. Er vinden recentelijk en op dit moment al een groot aantal verschillende infrastructurele projecten en onderzoeken plaats die invloed hebben op het gebruik van de MIRT Oost corridor. Deze projecten en onderzoeken kunnen het volgende omvatten:

- investeringen in nieuwe infrastructuur, zoals het doortrekken van de A15 in de komende jaren tussen Ressen en Zevenaar;
- uitbreiding van bestaande infrastructuur, zoals de aanleg van het derde spoor in Duitsland;
- aanleg of uitbreiding van spoor- en binnenvaartterminals, zoals het containertransferium in Alblasterdam;
- aanleg of uitbreiding van bedrijventerreinen, zoals het bedrijventerrein De Grift van de gemeente Nijmegen;
- verbeterd gebruik van de bestaande infrastructuur door een effectiever gebruik, bijvoorbeeld via de regionale Beter Benutten goederenvervoerpilots.

Analyse invloed lopende projecten (2)

Deze projecten en onderzoeken kunnen tevens Europees, nationaal of regionaal georiënteerd zijn, en direct of indirect invloed hebben op het volume van transporten op de MIRT Oost corridor, en het gebruik van de verschillende modaliteiten op deze corridor.

In overleg met het Ministerie van I en M zijn 43 recente en/of lopende infrastructurele projecten of onderzoeken geselecteerd, die naar verwachting een grote invloed kunnen hebben op het gebruik van de MIRT Oost corridor. Hieronder staat in afbeelding 1 een overzicht van deze projecten, verdeeld naar modaliteit (binnenvaart, spoor, weg of meerde modaliteiten) en karakter (strategisch voorbereidend onderzoek, specifieke infrastructuur projecten en pilots en actieprogramma's). De projecten zijn afgebeeld nabije de regio waar ze het meeste invloed hebben, terwijl projecten die over de hele corridor effect hebben met een pijltje aan de onderkant vermeld staan.



Afbeelding 1: Geografische spreiding projecten met betrekking tot goederencorridor Oost

Een compleet overzicht van de 43 geselecteerde projecten is in tabel 1 te vinden. Van elk project is een projectfiche gemaakt, die als aparte bijlage beschikbaar zijn en op te vragen bij het corridorteam. Deze projectfiche geeft inzicht in aanleiding, doel, verwacht resultaat en stand van zaken in het project.

Analyse invloed lopende projecten (3)

Lopend onderzoek					
1	TEN-T studies: Europese netwerken	16	Mogelijk Beter Benutten: terminalinitiatief ROTRA Doesburg: plaatselijk	31	Container terminal LCG Gorinchem: plaatselijk
2	Verkeerscentrale van Morgen: effectievere binnenvaart	17	Terminal Netwerk benadering (Pemis CT, CTr Alblasterdam, BCTN Nijmegen, LCG Gorinchem, CTU Medel en Combi Terminal Twente): nationaal	32	Ro-Ro pilot Rotterdam-Tiel-Hoorn: nationaal
3	MIRT onderzoek Knooppunt Arnhem Nijmegen: regionaal	18	Terminal initiatief van Uden in Haaften: plaatselijk	33	Verbreding Breddiep Haven Rotterdam
4	MIRT onderzoek Internationale connectiviteit van de Zuidvleugel	19	Uitbreiding BCTN Nijmegen/Ctr Alblasterdam: plaatselijk	34	Verbreding MaVa A15 (Maasvlakte – Vaanplein
5	Vernieuwingsperspectieven Zuidvleugel AAZR: regionaal	20	Rail opstappunt Valburg: plaatselijk	35	Bouw Nieuwe Botlekbrug
6	MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag	21	Derde spoor Betuweroute: internationaal	36	Aanleg Blankenburgverbinding A15 – A20
7	MIRT verkenning/planuitwerking Calandbrug: plaatselijk	22	Boog bij Meteren: plaatselijk	37	Rotterdam Coolport
8	CTT Pemis: plaatselijk	23	Noordtak Betuweroute: regionaal	38	Nextlogic
9	IDVV onderzoeken en projecten: binnenvaart over corridor	24	Waalweelde (plangebied): regionaal	39	Container Logistiek Maasvlakte
10	SPL pilotprojecten (o.a. synchromodaal): alle modaliteiten over hele corridor	25	Twente kanalen; regionaal (met uitstraling op MIRT Oost corridor)	40	Beter Benutten Rotterdam Vervolg
11	Rijksstudie Zuidvleugel advies Greenports / Rotterdam Cool port: regionaal	26	EGCT: Code 24 EU project: internationaal	41	Verdieping Nieuwe Waterweg
12	Betuwse bloem: regionaal	27	Toekomstvisie Waal: nationaal	42	Interne Baan Maasvlakte II
13	Duurzame Transport corridor Betuwe: regionaal	28	Acties werkprogramma Zeehavens; Nationaal	43	Optimalisatie multimodale infrastructuur haven
14	Ontwikkeling Container Transferium Alblasterdam: plaatselijk	29	Acties havenvisie 2030 HbR; regionaal		
15	Beter Benutten: A15 Gorinchem-Papendrecht: regionaal	30	Aanvalsplan spoorgoederenvervoer en PHS: nationaal		

Tabel 1: Overzicht van selectie projecten met raakvlakken aan de goederencorridor Oost.

Deze 43 geselecteerde projecten geven een goed beeld van de stand van zaken rondom de planning en realisatie van infrastructuur op de MIRT Oost corridor. Er zijn echter nog verschillende andere projecten die een invloed kunnen hebben op het verwachte transportvolume op de corridor. Een voorbeeld is de aanleg van het ontbrekende stuk A15 snelweg tussen Ressen en Zevenaar, die de komende jaren verwezenlijkt zal gaan worden. Op basis van de resultaten in deze notitie zou nog een slag gemaakt kunnen worden om deze ontbrekende projecten ook te analyseren op verwachte impact op de MIRT Goederenvervoer corridor Oost.

Analyse invloed lopende projecten (4)

2. Karakteristieken van lopende projecten/onderzoeken met invloed op MIRT Oost goederencorridor

Als deze geselecteerde 43 infrastructurele projecten en onderzoeken nader bekeken worden, vallen enkele zaken op. Een overzicht:

- Geografische spreiding van de projecten. Naast diverse infrastructurele projecten, programma's en onderzoeken die de gehele MIRT-corridor Oost omvatten beslaat het merendeel van de projecten een specifiek deel van de corridor. Er zijn concentraties van projecten in de haven van Rotterdam, de Betuwe en in de stadsregio Arnhem-Nijmegen. Aan de andere kant zijn er relatief weinig projecten die specifiek betrekking hebben op het stuk van de corridor tussen Dordrecht en Geldermalsen in oostelijk Zuid-Holland. Daarnaast zijn de projecten die gericht zijn op het stuk van de corridor dat zich voortzet in Duitsland ook gering. Uit de sessie met stakeholders kwam naar voren dat vooral deze regionale internationale verbinding als een kans gezien wordt. Naast samenwerking aangaande de problematiek van de aanleg van het derde spoor op de Betuweroute, wordt door stakeholders gedacht aan projecten die zorgen voor een 'level playing field' voor Nederlandse en Duitse ondernemers. Dit zorgt er voor dat voorzieningen op de meest optimale en kansrijke plekken tot stand komen en niet op suboptimale plekken over de grens waar de regelgeving het toevallig wel toelaat. Tot slot valt het lage aantal projecten met betrekking tot de haven van Rotterdam op. Als start van de corridor waar enorme hoeveelheden goederen de corridor opkomen en waar de corridor haar bestaansrecht van ontleent, is het belang van de haven enorm groot. De haven van Amsterdam is alleen betrokken in het nationale project over zeehavens, dit terwijl de haven van Amsterdam via het Amsterdam Rijn kanaal en de spooraansluiting bij Meteren ook sterk is aangetakt op de goederencorridor Oost.
- De genoemde projecten zijn niet evenredig verdeeld over de drie modaliteiten op de corridor. De binnenvaart is relatief vaak onderwerp van onderzoek in de geselecteerde 43 projecten, spoor en met name weginfrastructuur in mindere mate. Dit kan mede worden verklaard aan de hand van het relatieve belang in omvang van goederenstromen. De modaliteit binnenvaart verzorgt zo'n 80% van het volume van de continentale goederenstroom die de grens met Duitsland passeert. Het aandeel van binnenvaart in het nationale vervoer zal lager liggen door de sterke concurrentiepositie van wegvervoer op kortere afstanden. Gezien het aantal inland terminals aan de vaarweg op de goederencorridor Oost zal het nationale volume nog steeds significant zijn.

Binnen de 43 geselecteerde projecten zijn er clusters van projecten die elkaar aanvullen en in enkele gevallen overlappen. Dit is het geval in de Zuidvleugel en met enkele binnenvaartprojecten:

- De projecten MIRT onderzoek Internationale connectiviteit van de Zuidvleugel, Vernieuwingsperspectieven Zuidvleugel AAZR: regionaal, MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag, Mobiliteitsvernieuwing zuidelijke randstad: regionaal en Rijksstudie Zuidvleugel advies Greenports / Rotterdam Cool port: regionaal gaan allen in op het belang van de toekomstige bereikbaarheid in (een deel van) de zuidelijke Randstad.
- Het IDVV programma met haar verschillende projecten is de basis geweest voor de projecten Verkeerscentrale naar morgen, de samenwerking in het container terminal LCG Gorinchem project en de terminal netwerk benadering.
- De ontwikkeling van het containertransferium in Alblasterdam wordt gedaan door BCTN, dezelfde partij die de terminal in Nijmegen aan het uitbreiden is.

Analyse invloed lopende projecten (5)

De 32 geselecteerde projecten hebben ieder een verschillende insteek en reikwijdte. Sommige projecten hebben de aard van een strategisch onderzoek, niet gericht op specifieke infrastructuur of modaliteiten, terwijl andere projecten meer gericht zijn op specifieke delen van de infrastructuur in de Goederencorridor Oost. Daarnaast zijn er programma's die vooral gericht zijn op het initiëren en uitvoeren van pilots. Per geselecteerd project, programma of onderzoek kan aangegeven worden wat de (mogelijke) invloed is op het verwachte transportvolume op de corridor, de Mate van verwachte effectiviteit in vergroting vervoerscapaciteit MIRT Oost corridor en de Verwachte bijdrage aan duurzaamheid van goederenvervoer op MIRT Oost corridor. Dit is gedaan in onderstaande tabel.

	<i>Geselecteerde projecten</i>	<i>Aard</i>	<i>Invloed op verwachte volume goederenvervoer op MIRT Oost corridor</i>	<i>Mate van verwachte effectiviteit in vergroting vervoerscapaciteit MIRT Oost corridor</i>	<i>Verwachte bijdrage aan duurzaamheid van goederenvervoer op MIRT Oost corridor</i>
1	TENT studies: Europese netwerken	Strategisch Onderzoek	0 tot ++	+	+
2	Verkeerscentrale van Morgen: effectievere binnenvaart	Pilots	0 (niet direct)	+	+
3	MIRT onderzoek Knooppunt Arnhem Nijmegen: regionaal	Infrastructuur Onderzoek	0 tot +	++	++
4	MIRT onderzoek Internationale connectiviteit van de Zuidvleugel	Infrastructuur Onderzoek	0 tot +		+
5	Vernieuwingsperspectieven Zuidvleugel AAZR: regionaal	Strategisch Onderzoek	0	++	++
6	MIRT onderzoek bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag	Infrastructuur Onderzoek	0	++	+
7	MIRT verkenning/planuitwerking Calandbrug: plaatselijk	Infrastructuur Onderzoek	0 tot +	+	+
8	CTT Pemis: plaatselijk	Infra/terminal investering	0	++	+
9	IDVV onderzoeken en projecten: binnenvaart over corridor	Pilots	0 tot +	++	++
10	SPL pilotprojecten (oa. synchromodaal): alle modaliteiten over hele corridor	Pilots	+	++	++
11	Rijksstudie Zuidvleugel advies Greenports / Rotterdam Cool port: regionaal	Strategisch Onderzoek	0 tot +	+	++
12	Betuwse bloem: regionaal	Pilots	0	++	++
13	Duurzame Transport corridor Betuwe: regionaal	Pilots	0 tot +	+	++
14	Ontwikkeling Container Transferium Alblaserdam: plaatselijk	Infra/terminal investering	+	++	+
15	Beter Benutten: A15 Gorinchem-Papendrecht: regionaal	Infra/terminal investering	+	++	0
16	Mogelijk Beter Benutten: terminalinitiatief ROTRA Doesburg: plaatselijk	Infra/terminal investering	0	+	+
17	Terminal Netwerk benadering (Pemis CT, CTr Alblaserdam, BCTN Nijmegen, LCG Gorinchem, CTU Medel en Combi Terminal Twente): nationaal	Infra/terminal investering	0 tot +	++	+
18	Terminal initiatief van Uden in Haaften: plaatselijk	Infra/terminal investering	0	+	+
19	Uitbreiding BCTN Nijmegen/Ctr Alblaserdam: plaatselijk	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
20	Rail opstappunt Valburg: (inter)nationaal	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
21	Derde spoor Betuweroute: internationaal	Infra/terminal investering	++	+	+
22	Boog bij Meteren: plaatselijk	Infra/terminal investering	+	++	+
23	Noordtak Betuweroute: regionaal	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
24	Waalweelde (plangebied): regionaal	Strategisch onderzoek	0 tot +	0	+
25	Twente kanalen: regionaal (met uitstraling op MIRT Oost corridor)	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
26	EGCT: Code 24 EU project: internationaal	Strategisch onderzoek	0 tot ++	++	+
27	Toekomstvisie Waal: nationaal	Strategisch onderzoek	0	0	+
28	Acties werkprogramma Zeehavens: Nationaal	Actieprogramma	+	+	+

Analyse invloed lopende projecten (6)

29	Acties havenvisie 2030 HbR; regionaal	Actieprogramma	++	+	+
30	Aanvalsplan spoorgoederenvervoer en PHS: nationaal	Actieprogramma	0 tot +	+	+
31	Container terminal LCG Gorinchem: plaatselijk	Infra/terminal investering	+	++	+
32	Ro-Ro pilot Rotterdam-Tiel-Hoorn: binnenvaart over hele corridor	Pilots	0 tot +	++	++
33	Verbreiding Breeddiep Haven Rotterdam	Infra/terminal investering	0 tot +	0	+
34	Verbreiding MaVa A15 (Maasvlakte – Vaanplein)	Infra/terminal investering	+	++	+
35	Bouw Nieuwe Botlekbrug	Infra/terminal investering	+	++	+
36	Aanleg Blankenburgverbinding A15 – A20	Infra/terminal investering	+	++	0 tot +
37	Rotterdam Coolport	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
38	Nextlogic	Pilots	0 tot +	+	+
39	Container Logistiek Maasvlakte	Pilots	+	+	+
40	Beter Benutten Rotterdam Vervolg	Pilots	+	+	++
41	Verdieping Nieuwe Waterweg	Infra/terminal investering	++	++	+
42	Interne Baan Maasvlakte II	Infra/terminal investering	0 tot +	+	+
43	Optimalisatie multimodale infrastructuur haven	Infra/terminal investering	+	+	+

Tabel 2: Overzicht van de effecten van projecten op de goederencorridor MIRT Oost

De 43 geselecteerde recente en/of lopende projecten hebben een verschillende impact op de goederencorridor Oost op het gebied van transportvolume, effectiviteit en duurzaamheid. Dit valt deels te verklaren door de schaal van projecten, regionaal, nationaal of internationaal. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen het soort project:

- *Strategische onderzoeken (6)*: Dit type onderzoek is de voorloper van een actieprogramma. Door middel van onderzoek trachten men te achterhalen wat de meeste geschikte en effectieve oplossingsrichtingen en –maatregelen zijn. Dit type onderzoek heeft betrekking vaak een planhorizon die ver in de toekomst ligt en heeft als doel om potentiële acties op te stellen om dat toekomstdoel te bereiken of het toekomstig probleem op te lossen. Het verhogen van de effectiviteit en duurzaamheid staan dikwijls centraal als oplossing voor de geprognosticeerde volumegroei in de Rotterdamse haven.
- *Infrastructuur onderzoek (4)*: Dit type onderzoek gaat vooraf aan de daadwerkelijke investering in infrastructuur. Middels een onderzoek worden mogelijke oplossingsrichtingen voor een infrastructureel knelpunt tegen elkaar afgewogen en gezocht naar de meest efficiënte oplossing. Het effect of effectiviteit is derhalve het grootste, bijkomend gevolg van verhoogde effectiviteit is duurzaamheid en in bepaalde gevallen een verbeterde concurrentiepositie ten opzichte van andere goederencorridors wat een effect heeft op volume.
- *Actieprogramma's (3)*: een serie concrete maatregelen om bepaalde doelen te bereiken. De invloed van de actieprogramma's op de corridor is relatief groot doordat twee van de drie actieprogramma's betrekking hebben op de zeehavens die het volume aanleveren aan het begin van de corridor. Deze actieprogramma's hebben onder andere de doelen om meer volume binnen te halen en om dit efficiënter de haven uit te krijgen en het achterland in. Hierbij wordt gestreefd naar bundeling door binnenvaart en spoor meer in te zetten dan nu gebruikelijk is. Hierdoor gaan effectiviteit en duurzaamheid hierbij hand in hand.

Analyse invloed lopende projecten (7)

- *Infrastructuur/terminal investeringen (21)*: Hieronder vallen werken aan weg, spoor en waterweg alsmede de aanpalende infrastructuur om goederen over weg, water en spoor te transporteren zoals terminals. Dergelijke projecten hebben indien het spoor- en waterwegen betreft een beperkt effect op het volume van goederen dat over de goederencorridor Oost vervoerd wordt. Nieuwe mogelijkheden en extra capaciteit zullen leiden tot een modal shift van wegvervoer naar het spoor en water, maar zal niet of nauwelijks nieuwe goederenstromen genereren. Doordat goederenstromen wel van de weg gehaald worden en per trein of binnenvaartschip vervoer worden, neemt de effectiviteit en duurzaamheid op de corridor wel toe. Enkele grootschalige infrastructuurprojecten zullen voor meer volume op de goederencorridor Oost zorgen doordat ze volume van andere corridors afvangen.
- *Pilots (9)*: proefprojecten om een te testen of een innovatie niet alleen in theorie maar ook in de praktijk werkt. Het doel is om in een dergelijk pilotproject de eerste hindernissen te overwinnen op weg naar een grootschalige introductie van de innovatie. Innovaties zijn meestal gericht op het verduurzamen en efficiënter maken van transport, maar zullen beperkt nieuw volume creëren.

Het algemene beeld uit tabel 2 is dat het effect van de reeds uitgevoerde of in uitvoering zijnde infrastructurele projecten op de MIRT Oost Goederencorridor behoorlijk groot is (geweest). De capaciteit van de corridor kan toenemen, zeker nu er verschillende knelpunten op de A15 worden aangepakt. Of het voldoende is voor het transportvolume aan goederen dat in de komende jaren over de corridor kan gaan is moeilijk in te schatten. Dit is logisch, want het volume op de corridor is vooral sterk afhankelijk van economische ontwikkelingen (vraag), waarbij er geldt dat er voldoende infrastructurele mogelijkheden moeten zijn (aanbod). Aan de laatste is de afgelopen jaren gewerkt.

De (verwachte) effecten van de 43 geselecteerde projecten komen ook tot uiting in een effectiever gebruik (betere matching van het aanbod op de verwachte vraag) en hogere duurzaamheid (modal shift wordt gefaciliteerd) van de MIRT Oost Corridor. Dit is gekoppeld, want effectiever transport resulteert vaak in minder brandstofverbruik. Er wordt in de meeste economische prognoses een behoorlijke toename verwacht van het overslagvolume in de Rotterdamse haven in de komende 10 jaar door de aantrekkende wereldhandel, alhoewel de hoogte van die toename varieert. Deze toename is deels afhankelijk van de economische groei, maar de containeroverslag in Rotterdam zal in ieder geval groeien door het feit dat er nieuwe containerterminals (RWG en APM Terminals) open gaan in 2015 en rederijen goederenstromen naar Rotterdam zullen gaan omleggen. Deze verwachte toename van de overslag in Rotterdam zal leiden tot meer vervoer over de MIRT Oost Goederencorridor, en dit is input voor het vraagstuk hoe om te gaan met deze stijgende vervoersvraag van en naar de haven van Rotterdam over de corridor. Dit vraagstuk wordt vaak opgelost door in projecten te zetten op een verhoogde effectiviteit van het gebruik van de infrastructuur, al dan niet door modal shift van wegvervoer naar spoor en of water. Zo wordt de groei in transportvolume geacommodeerd, waarbij dit leidt tot meer toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor Nederland.

Analyse invloed lopende projecten (8)

3. Koppeling geïdentificeerde kansen/bedreigingen door stakeholders aan lopende projecten op goederencorridor Oost

Op 16 juli 2014 heeft een werkbijeenkomst plaatsgevonden met stakeholders uit het bedrijfsleven over de toekomst van logistiek op de goederencorridor Oost. Alle door de deelnemers genoemde kansen en belemmeringen/bedreigingen voor toekomstige transport en logistieke activiteiten langs de goederencorridor Oost zijn geïnventariseerd, waarbij er niet over alle kansen en belemmeringen overeenstemming was tussen de deelnemers. In onderstaande tabellen zijn deze kansen en belemmeringen afgezet tegen de reikwijdte van de recente en lopende projecten op de goederencorridor Oost. Hieruit kan worden opgemaakt welke in de workshop opgemerkte kansen voor de MIRT Oost Goederencorridor al (deels) benut worden in lopende projecten, en voor welke belemmeringen al in lopende projecten aan een oplossing gewerkt wordt. De kansen en belemmeringen die nog niet in lopende projecten terug kunnen als input fungeren voor de discussie over de onderzoeksopgave voor de komende jaren voor de MIRT Oost Goederencorridor.

Kansen	Projecten waarin dit opgepakt wordt
Binnenvaart: Rijn/Waal vrijwel altijd bevaarbaar, dus de goederencorridor Oost is concurrentievoordeel Nederland	Binnenvaart wordt gestimuleerd in verschillende projecten, te weten nummer 1, 8, 9, 10, 12, 14, 17, 18, 19, 25, 27, 29, 31, 32, 33, 35, 37 en 38.
De goederencorridor Oost biedt kansen voor continentale goederenstromen (AgroFood en Europese DC's) per binnenvaart of spoor	Diverse projecten gaan in op infrastructurele verbindingen met het achterland: 1, 4, 8, 20, 21,22, 26, 29, 30, 31, 34, 35 en 38.
Vestiging (Europese) DC's bij intermodale knooppunten langs goederencorridor Oost, er is hier potentie voor	Geen van de projecten gaat in op acquisitie om distributiecentra aan te trekken.
Vestiging van een Railterminal te Valburg	Is een project op zich, nummer 20: Rail opstappunt Valburg.
Gebruik van alternatieve brandstoffen (dual fuel) op de goederencorridor Oost aantrekkelijk, omdat door groot volume makkelijk een infrastructuur op te zetten is.	Wordt nog niet opgepakt in projecten, alhoewel Duurzame corridor Betuwe (13) en Beter Benutten vervolg (40) hiervoor een handvat bieden.
De combinatie van modaliteiten op de goederencorridor Oost maakt het makkelijker directe, efficiënte verbindingen met Duitse bestemmingen te maken	Diverse projecten gaan in op infrastructurele verbindingen met het achterland: 1, 4, 8, 20, 21,22, 26, 29, 30 en 31.
De goederencorridor Oost biedt nog grote potentie om logistieke werkgelegenheid te creëren met VAL/VAS activiteiten (assembleren, repareren, marketen)	Komt deels terug in het Waalweelde project, nummer 24.
Aandeel vrachtwagens op A15 is hoog, en dat biedt veel kansen voor innovaties als Platooning met vrachtwagens of inrichting van een Secure Lane	Wordt nog niet opgepakt in projecten, alhoewel Duurzame corridor Betuwe (13) en Beter Benutten vervolg (40) hiervoor een handvat bieden.
Combinatie van grote vervoersstromen via 3 modaliteiten biedt veel kansen voor coherent synchromodaal beleid	Project nummer 10, het SPL onderzoek gaat in op de kansen van synchromodaliteit, ook Next Logix (38) biedt hier handvaten voor.
Grote hoeveelheden lege containers op de goederencorridor Oost biedt kansen voor innovaties in hergebruik	Terminal netwerk benadering (project 17) is een voorbeeld van innovatieve samenwerking om efficiency te vergroten.

Tabel 3: Overzicht van kansen uit de workshop volgens stakeholders en projecten die hierop ingaan

Analyse invloed lopende projecten (9)

Van de in de workshop genoemde kansen lijken de meeste deels terug te keren in lopende projecten, maar drie nog beperkt of niet. Deze kansen zijn in meerderheid vrij operationeel geformuleerd, gericht op het op korte termijn verbeteren van de effectiviteit (vestiging DC's bij intermodale knooppunten, platooning van vrachtwagens) en duurzaamheid (alternatieve brandstoffen). Deze kansen kunnen worden meegenomen in het praktische invullen van het plan van aanpak in de MIRT Oost onderzoeksfase, en voor twee van de drie kan bij de programma's Duurzame corridor Betuwe (13) en Beter Benutten vervolg (40) gekeken worden of dit alsnog in 2015 opgepakt kan worden. Hierbij is het advies om dit wel op het juiste schaalniveau te doen, dus niet alleen operationele projecten, maar ook strategisch onderzoek naar gebruik van alternatieve brandstoffen op de langere termijn via een netwerk van brandstofstations langs de A15 corridor. Naast de kansen zijn ook de in de workshop genoemde bedreigingen gematcht aan de lopende projecten. Het overzicht staat in onderstaande tabel.

Belemmeringen	Projecten waarin dit opgepakt wordt
Nederland kent te veel inland terminals (te veel concurrentie), uitkijken dat dit ook niet voor de goederencorridor Oost geldt. Beleid met keuzes voor een landelijk kernnetwerk terminals is gewenst, met een belangrijke rol voor terminals aan de goederencorridor Oost.	Probleem wordt (nog) niet aangepakt in één van de projecten, er is geen landelijke strategie voor een kernnetwerk terminals
Afhandeling goederenstromen in Rotterdam gaat soms lastig door vertragingen/voorrang zeeschepen. Effectieve afhandeling goederenstromen in Rotterdamse haven vereist, Nextlogic is een oplossing	Containertransferium in Alblasterdam en CTT Pernis kunnen door middel van bundeling efficiënter containers halen en brengen bij de terminals in de Rotterdamse haven.
Er is nu soms verschillende insteek landelijk en lokaal/regionaal beleid in vestiging van logistieke bedrijvigheid, dit is inefficiënt	Probleem wordt (nog) niet aangepakt in één van de projecten, aantrekken van logistieke bedrijvigheid vindt wel regionaal (Rivierenland en de Liemers Gelderland) en landelijk (Topsector Logistiek) plaats
Dichtslibben regionale wegen door verkeerde locatie Europese DC's	Probleem wordt beperkt aangepakt in één van de projecten, namelijk Duurzame Corridor Betuwe (10)
Onzekerheid over gebruik spoorlots op Betuweroute tot 2022 door werk derde spoor Duitsland	De ontwikkeling van de spoorboog bij Meteren (project 22) en de Noordelijke tak van de Betuweroute (project 23) bieden alternatieven voor de stremmingen die het werk aan het derde spoor zal gaan opleveren. Ook de coördinaties in Rotterdam (project 39) draagt hieraan bij.
Lastige samenwerking tussen concurrerende terminals in Rotterdam kan gevolgen hebben voor samenwerking op de goederencorridor Oost	De terminal netwerk benadering tackelt dit probleem gedeeltelijk. Daarnaast kunnen bundelingsinitiatieven zoals Containertransferium in Alblasterdam en CTT Pernis efficiënter containers halen en brengen bij de terminals in de Rotterdamse haven.
Ontbreken van een railterminal in Valburg	Is een project op zich, nummer 20: Rail opstappunt Valburg.
Slechts 2x2 rijstroken op A15, dit zorgt voor colonne vorming van vrachtwagens	Het traject van de A15 tussen Papendrecht – Gorinchem wordt onderzocht om naar 3x3 uit te breiden in project 15.
Gebrek aan overnachtingsplaatsen A15	Probleem wordt niet aangepakt in één van de projecten
Aansluiting Amsterdam/IJmuiden op de corridor is, zeker voor spoor, nader te bezien	De ontwikkeling van de spoorboog bij Meteren (project 22) verbetert deze aansluiting
Opheffing NS spooraansluitingen zorgt op termijn dat er minder treinen met bulk en stukgoed over het spoor gaan doordat onduidelijk is hoe bedrijven aangesloten moeten worden op het spoornetwerk.	Probleem wordt niet aangepakt in één van de projecten

Tabel 2: Overzicht van belemmeringen uit de workshop volgens stakeholders en projecten die hierop ingaan

Analyse invloed lopende projecten (10)

Hier blijken er vijf belemmeringen die voor een groot deel nog beperkt worden geadresseerd in 1 van de 43 geselecteerde infrastructuur/pilot projecten. Dit komt mede doordat, net als bij de kansen, deze nog beperkt geadresseerde belemmeringen vrijwel operationeel zijn. Dit is te begrijpen omdat ze op de workshop door bedrijven zijn geformuleerd. De 43 geselecteerde projecten zijn echter vrij strategisch van aard, en gericht op effectief gebruik van de infrastructuur op de corridor op de langere termijn. De bedrijven zoeken dus naar oplossingen voor vervoer over de corridor die meer tactische/operationeel zijn, en hierbij kan het beste gekeken worden of dit in lopende Pilotprogramma's past, zoals Beter Benutten goederenvervoer. Het advies is dan ook bij het onderzoek naar de MIRT Oost Corridor de link met bestaande actie- en pilotprogramma's te leggen om hier de kansen en knelpunten die verschillende bedrijven zien voor toekomstig gebruik van de MIRT Oost Corridor op te pakken.

Voor het grijpen van kansen en tegengaan van belemmeringen zagen de workshop deelnemers een publiek private samenwerking als middel, dit kan ook in de actie- en pilotprogramma's. Hierbij werd de ontwikkeling van het landelijk logistiek kernnetwerk genoemd, met concentratie van nieuwe vestigingen nabij intermodale terminals. Dit is al deels opgepakt door de overheid, in het landelijk kernnetwerk logistiek worden de gebieden rond Tiel/Medel en Nijmegen (inclusief Valburg) genoemd als de gebieden waar logistiek zich moet concentreren. Echter, dit landelijke kernnetwerk beleid is voor veel bedrijven nog onbekend, en het advies is om dit in het Plan van Aanpak van het MIRT onderzoek terug te laten komen. Er is wel een achterlandknooppunten studie door het KIM uitgevoerd waarin de regio Tiel en Doetinchem als witte vlekken in het terminalnetwerk genoemd worden. Met de ontwikkeling van de terminal in Medel bij Tiel en het plan voor de terminal in Doesburg in de regio Doetinchem zijn deze vlekken ingevuld.

Een andere kans op het gebied van publiek private samenwerking is in het project container terminal in Gorinchem aangetoond. Hierbij is een combinatie gemaakt tussen de Nederlandse ambities op het gebied van waterbeheersing en goederenvervoer. In Nederland wordt ook de komende jaren veel geld uitgegeven aan het herinrichten van rivieren onder het nieuwe Deltaprogramma. Aanpassingen aan de rivier kunnen kansen zijn om bedrijvigheid naar de waterkant te verplaatsen en/of voorzieningen van watergebonden bedrijven uit te breiden. De investeringen die hiervoor gedaan dienen te worden kunnen (deels) gedekt worden met gelden uit dit programma. Op Prinsjesdag is dit aangekondigd met een budget van 20 miljard Euro. Deze combinaties van ambities kan extra mogelijkheden geven voor projectinitiatieven.

Ook werd door bedrijven gedacht aan samenwerking voor een zo effectief mogelijk gebruik van de goederencorridor Oost tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland. Ondernemers geven aan hier graag over te willen meedenken. Verschillende deelnemers hebben hierbij verschillende interesses, maar de behoefte om mee te blijven praten en denken in de toekomst is er over de gehele linie bij de deelnemers. De overheid en het bedrijfsleven moeten vooral een gezamenlijke visie voor de goederencorridor Oost opstellen en delen. Het gaat hierbij vooral ook om het ontwikkelen van netwerken, er takt veel aan en af op de goederencorridor Oost (bijvoorbeeld de A73) en deze aan/aftakkingen zijn van belang voor de corridor. Tenslotte wordt opgeroepen hierbij ook samen te werken en waar mogelijk te leren van Duitsland. Dit kan mogelijk via Europese projecten waarbij TEN-T het meest kansrijk lijkt. Via dit Europese programma kunnen projecten financiële ondersteuning krijgen en kan de corridor zich verder ontwikkelen.

Analyse invloed lopende projecten (11)

4. Overzicht strategische onderwerpen voor MIRT onderzoek op basis van lopende projecten en kansen/belemmeringen bedrijfsleven

Wij willen deze notitie afsluiten met een overzicht van hoe de door bedrijven genoemde kansen en belemmeringen voor optimaal gebruik van de MIRT Goederencorridor Oost, die niet via een van de 43 geanalyseerde projecten wordt opgepakt, eventueel verwerkt kan worden in de komende MIRT onderzoeksfase voor de Goederenvervoercorridor Oost. Dit doen we door de genoemde kansen en belemmeringen te vertalen naar een strategisch onderwerp dat in het Plan van Aanpak voor deze onderzoeksfase kan worden opgepakt. Dit geeft de mogelijkheid om direct bedrijven te betrekken bij de onderzoeksfase MIRT Goederencorridor Oost, die binnenkort zal starten.

Kansen/belemmeringen bedrijven	... vertaald naar strategische onderwerp in Plan van Aanpak
Vestiging (Europese) DC's bij intermodale knooppunten langs goederencorridor Oost, er is hier potentie voor	Aandacht voor samenhang tussen behoefte en aanwezigheid van logistieke bedrijventerreinen op corridor, en koppeling met (geplande) intermodale terminals
Gebruik van alternatieve brandstoffen (dual fuel) op de goederencorridor Oost aantrekkelijk, omdat door groot volume makkelijk een infrastructuur op te zetten is.	Visie: inrichting MIRT corridor Oost als meeste duurzame wegcorridor van Europa, en speciale aandacht voor gebruik dual fuel voor vervoer zeecontainers
De goederencorridor Oost biedt nog grote potentie om logistieke werkgelegenheid te creëren met VAL/VAS activiteiten (assembleren, repareren, marketen)	Aandacht voor kansen VAL/VAS werkzaamheden in logistieke bedrijventerreinen op corridor. Via gezamenlijk parkmanagement kunnen logistieke 'resources' (mensen, middelen) wellicht effectief gedeeld worden.
Aandeel vrachtwagens op A15 is hoog, en dat biedt veel kansen voor innovaties als Platooning met vrachtwagens of inrichting van een Secure Lane	Visie: MIRT Corridor Oost wordt het voorbeeldtraject binnen TEN-T netwerken op het gebied van zelfsturende vrachtwagens. Platooning is hier een eerste stap in.
Nederland kent te veel inland terminals (te veel concurrentie), uitkijken dat dit ook niet voor de goederencorridor Oost geldt. Beleid met keuzes voor een landelijk kernnetwerk terminals is gewenst, met een belangrijke rol voor terminals aan de goederencorridor Oost.	Aandacht voor de rol van de MIRT corridor Oost in het landelijke kernnetwerk, en een afweging voor locatie van nieuwe terminals op de corridor versus elders in Nederland.
Er is nu soms verschillende insteek landelijk en lokaal/regionaal beleid in vestiging van logistieke bedrijvigheid, dit is inefficiënt	Probleem wordt (nog) niet aangepakt in één van de projecten, aantrekken van logistieke bedrijvigheid vindt wel regionaal (Rivierenland en de Liemers - Gelderland) en landelijk (Topsector Logistiek) plaats. Oplossing is meer aandacht voor huidig lokaal en regionaal logistiek beleid, bijvoorbeeld de hot spot strategie van de regio Rivierenland. Door met het MIRT onderzoek hierop in te spelen kan verder voortgebouwd worden op regionale initiatieven.
Dichtslibben regionale wegen door verkeerde locatie Europese DC's	Aandacht voor gevaar van files op regionale wegen van en naar de transportcorridor A15. Het project Duurzame Transportcorridor Betuwe kan wellicht praktische beter benutten projecten op dit gebied accommoderen.
Gebrek aan overnachtingsplaatsen A15	Aandacht voor duurzame inrichting snelweg, en parkeerovernachtingsvoorzieningen
Opheffing NS spooraansluitingen zorgt op termijn dat er minder treinen met bulk en stukgoed over het spoor gaan doordat onduidelijk is hoe bedrijven aangesloten moeten worden op het spoornetwerk.	Aandacht voor de multimodale ontsluiting van bedrijventerreinen, en de bedrijven voor wie dit nu en in de toekomst interessant is.

Tabel 5: Advies strategische onderwerpen voor MIRT onderzoek op basis van lopende projecten en kansen/belemmeringen vanuit bedrijfsleven

Bijlage 4: 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	