

GOEDERENVERVOERCORRIDORS ZUID

METROKAART

VERSIE
30 01 2023

- bovenregionale knoop
- knoop
- snelweg
- hoofdweg
- spoorlijn
- vaarweg
- short sea netwerk
- buis
- overige hoofdwegen
- overige snelwegen
- andere vaarwegen



UITVOERINGSPLAN 2023
GOEDERENVERVOER
CORRIDOR ZUID

UITVOERINGSPLAN 2023 GOEDERENVERVOER CORRIDOR ZUID

Uitvoeringsplan Goederenvervoercorridor Zuid

Definitief

Februari 2023

Programmaraad Goederenvervoercorridor Zuid

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

Contactpersoon

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Jeroen Laro

M +31 6 55 70 44 09

jeroen.laro@minienw.nl

INHOUD

1. Inleiding	4
2. Governance.....	5
2.1. <i>Uitgangspunten voor samenwerking.....</i>	<i>5</i>
2.2. <i>Rollen en bevoegdheden.....</i>	<i>6</i>
3. Aanpak.....	7
3.1. <i>Programmamanagement</i>	<i>7</i>
3.2. <i>Omgevingsmanagement en communicatie</i>	<i>7</i>
3.3. <i>Projecten.....</i>	<i>8</i>
3.4. <i>Monitoring en evaluatie</i>	<i>8</i>
4. Uitvoeringsplan 2023	9
4.1. <i>Projecten uit routekaart.....</i>	<i>10</i>
4.2. <i>Overige projecten / activiteiten</i>	<i>13</i>
5. Financiën.....	14
5.1. <i>Begroting 2023</i>	<i>14</i>
5.2. <i>Verdeling kosten over partijen.....</i>	<i>15</i>
5.3. <i>Bekostiging projecten</i>	<i>16</i>
5.4. <i>'In kind' bijdragen</i>	<i>16</i>
Bijlage 1 – Rollen en bevoegdheden	18
Bijlage 2 – Besluiten BO MIRT en programmaraad.....	22
Bijlage 3 – Besluit ruimtelijke pijler.....	24

1. Inleiding

Dit is het uitvoeringsplan 2023 voor de goederenvervoer corridor Zuid. Hierin lees je de concrete plannen en begroting voor 2023. Het uitvoeringsplan is een samenwerking van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de havenbedrijven Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk en North Sea Port.

Het uitvoeringsplan volgt uit de ambities uit de toekomstagenda 2030 en de afspraken uit het bestuurlijk overleg MIRT voor de Goederenvervoercorridors in november 2022.

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

Ambitie en pijlers Goederenvervoer corridor Zuid

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

Voor de drie pijlers zijn de volgende ambities voor corridorontwikkeling geformuleerd:

- Pijler 1 - Multimodaal bereikbaar Corridor Zuid beschikt over een goede multimodale infrastructuur. Vervoer over weg, spoor, water en buisleidingen verloopt efficiënt en duurzaam naast elkaar en switchen tussen modaliteiten gaat vlot en soepel.
- Pijler 2: Duurzaam goederenvervoer Corridor Zuid is in 2050 emissievrij. In 2030 zijn daartoe grote stappen gezet in de omslag naar alternatieve (groene) brandstoffen, zoals elektriciteit en waterstof.
- Pijler 3 - Digitaal en innovatief Op corridor Zuid dragen state of the art digitale en innovatieve voorzieningen bij aan een vlot, betrouwbaar, veilig en duurzaam transportsysteem.



2. Governance

2.1. Uitgangspunten voor samenwerking

1. De gezamenlijke agenda en ambities zijn leidend voor het handelen binnen de corridor Zuid samenwerking: Dit is verwoord in de toekomstagenda corridor Zuid in de ambitie en drie pijlers.

2. Lasten en lusten in de tijd verdeeld: Niet alles kan tegelijkertijd worden uitgevoerd. Schaarse middelen vragen om prioritering en fasering van projecten en maatregelen. Die prioritering en fasering moeten bijdragen aan de gezamenlijke ambitie voor corridor Zuid, maar kunnen in de tijd leiden tot een (tijdelijke) onevenredige verdeling van 'lusten en lasten', bijvoorbeeld over de verschillende regio's.

3. Open en gelijkwaardig: Partijen werken samen in gelijkwaardige verhoudingen en op basis van gedeeld eigenaarschap. De bijdragen die elke partij wil en kan leveren zijn bepalend in de samenwerking. Partijen werken samen op basis van een open agenda; niet standpunten zijn het startpunt, maar het resultaat van 'joint fact finding' en dialoog.

4. De democratische legitimatie is gewaarborgd: Deelnemende partijen organiseren zelf het mandaat in overleggen, zodat ze namens een organisatie of samenwerkende organisaties hun bijdragen kunnen inbrengen. Formele besluitvorming en verantwoording vinden plaats in de relevante gremia als gemeenteraden, Provinciale Staten, Tweede Kamer en Raden van Bestuur.

5. Wederzijds commitment op uitvoering: De provincies en havenbedrijven zorgen voor gezamenlijkheid en draagvlak in de regio, het Rijk voor gezamenlijkheid binnen en tussen departementen.

6. We zijn een eigen corridor, maar werken nauw samen met corridors Oost en Zuidoost: De corridor Zuid kent zijn eigen opgaven en kansen. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met de goederenvervoercorridors Oost en Zuid-Oost. Waar relevant en mogelijk wordt samengewerkt en afgestemd met de corridors Oost en Zuid-Oost gericht op efficiency en synergie.

De Programmaraad heeft in april 2022 besloten de goederenvervoercorridor Zuid te starten met een efficiënte en compacte programmaorganisatie. De programma-organisatie is daarom eenvoudig van opzet.

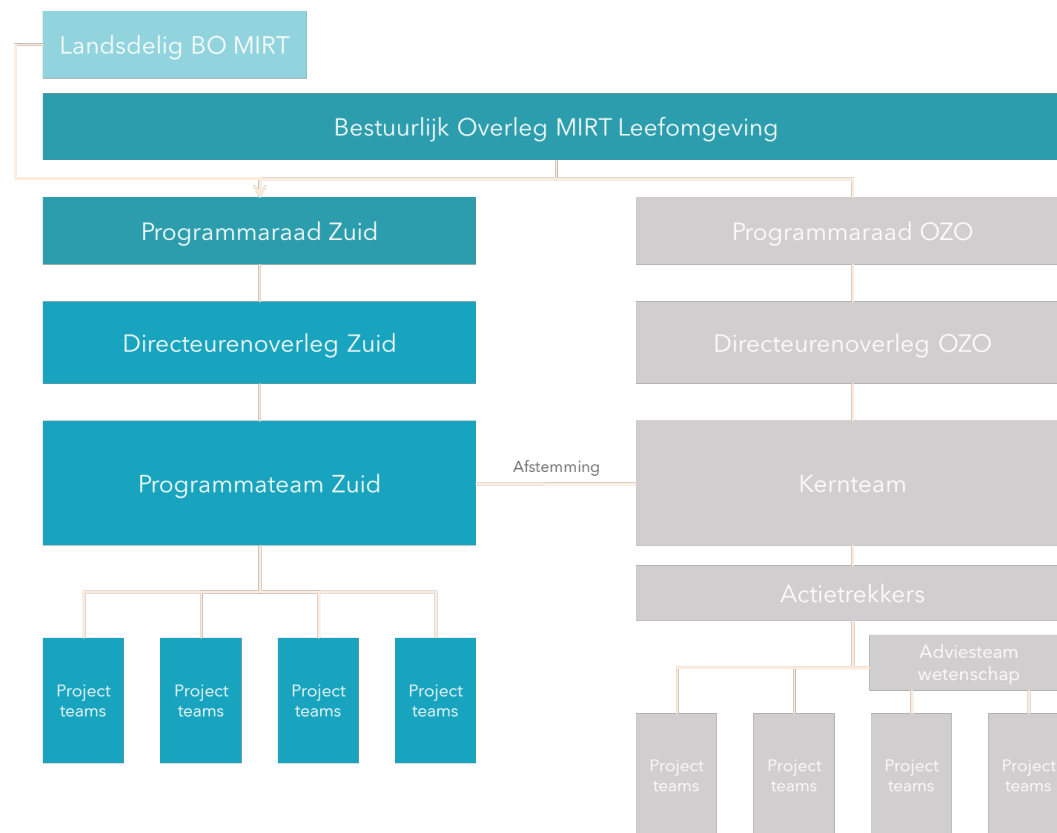
2.2. Rollen en bevoegdheden

Hiernaast is de governance van de goederenvervoer corridor Zuid en Oost-Zuid-Oost weergegeven.

De verschillende gremia in corridor Zuid zijn:

- **Bestuurlijk overleg:** het BO MIRT GVC neemt besluiten en is opdrachtgever voor het programma.
- **Programmaraad:** de deelnemers in de programmaraad treden gezamenlijk op als bestuurlijk opdrachtgever van het programma. Zij prioriteren en stellen de uitvoeringsstrategie vast.
- **Directeurenoverleg:** het directeurenoverleg fungeert als gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever en bereidt bestuurlijke overleggen voor.
- **Programmateam:** Het programmateam voert het programma uit/ coördineert activiteiten. Het bestaat uit een programmamanager en - secretaris en vertegenwoordigers van de partners. Het programmateam bereidt het directeurenoverleg voor.
- **Projectteams:** de acties van het programma worden getrokken door de deelnemende organisaties zelf. Zij wijzen coördinatoren per actie aan uit hun gelederen (actietrekkers).

Een uitgebreide beschrijving van de deelnemers, rollen en bevoegdheden van elk van de gremia is opgenomen in de bijlage.



3. Aanpak

3.1. Programmamanagement

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

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

Gezien de vele raakvlakken met de corridors Oost en Zuidoost, wordt waar mogelijk met deze corridors samengewerkt. In het programmamanagement wordt de samenhang onder meer geborgd door gebruik te maken van de diensten van hetzelfde consortium dat nu product- en procesondersteuning biedt bij die corridors.

3.2. Omgevingsmanagement en communicatie

Nu vanaf 2023 de eerste acties gaan lopen, wordt er meer werk gemaakt van omgevingsmanagement en communicatie. Het in te schakelen consortium zal hierbij een belangrijke ondersteunende rol vervullen.

Met omgevingsmanagement worden organisaties en personen met elkaar en met de corridor Zuid verbonden. Relevante signalen uit de omgeving worden opgehaald en waar nodig in het programma geadresseerd/meegenomen. Het invullen van het omgevingsmanagement wordt onder meer vormgegeven door:

- Aanleggen van een contactpersonenbestand van relevante partijen/bedrijven op de corridor Zuid;
- In het programmateam aandacht te besteden aan belangrijke ontwikkelingen in de regio en te bespreken in hoeverre deze de corridor Zuid raken;
- Organiseren van minimaal één (netwerk)bijeenkomst per jaar.

- Thema- en pijlgerwijs projectteams te formeren bestaande uit relevante betrokken partijen, zowel corridorpartijen zelf als daarbuiten.

Met programmacommunicatie wordt ervoor zorggedragen dat partners en andere betrokkenen op de hoogte zijn van de ontwikkelingen binnen het programma. Ten aanzien van communicatie worden de volgende activiteiten voorzien:

- Nieuwsbrieven versturen aan geïnteresseerden en betrokken partijen (mogelijk gezamenlijk met OZO);
- Uitbreiden van de website Topcorridors.com (in overleg met programma OZO);
- Plaatsen van berichten op LinkedIn-account.

Specifiek voor communicatie omtrent projecten/initiatieven geldt dat de eindverantwoordelijke partner van een project ook verantwoordelijk is voor de communicatie hierover. In de communicatie wordt altijd kenbaar gemaakt dat het project onderdeel is van het programma GVC Zuid.

3.3. Projecten

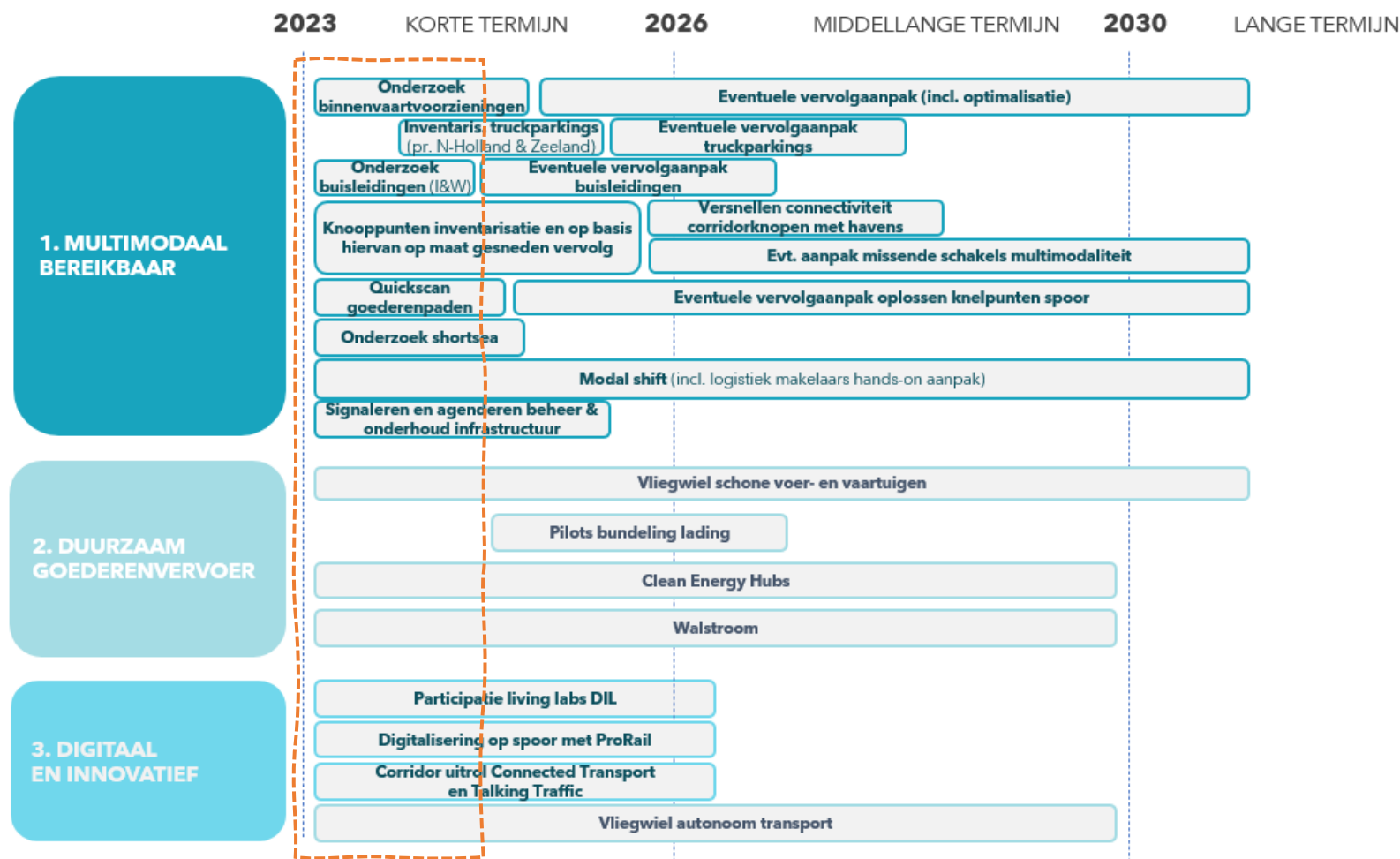
Voor ieder project/initiatief wordt in Q1 2023 een plan van aanpak opgesteld door de actietrekker. Dit plan van aanpak wordt afgestemd met de programmamanager. Binnen het programmateam worden Plannen van aanpak gezamenlijk besproken en worden raakvlakken geïnventariseerd.

3.4. Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie (M&E) is nodig om vooraf, tijdens en na maatregelen de prestaties en effecten te kunnen bepalen en aan de hand daarvan te kunnen bijsturen. Gezien de (opstartende) fase waarin het programma zich bevindt zal dit in 2023 op een 'light' manier worden ingevuld, waarbij in eerste instantie de focus ligt op het monitoren en evalueren van de prestaties. Aangesloten wordt bij de aanpak die voor de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost komend jaar wordt ontwikkeld. Het programmateam voert de monitoring en evaluatie uit van het programma. Eind 2023 wordt een verantwoordingsrapportage opgesteld met daarin de bereikte prestaties van het programma. Leerpunten worden meegenomen bij de periodieke actualisatie van het Uitvoeringsplan en indien nodig de Toekomstagenda.

4. Uitvoeringsplan 2023

De activiteiten voor 2023 volgen deels uit de toekomstagenda, namelijk de projecten die voor 2023 op de agenda staan. Daarnaast zijn er nog overige activiteiten zoals het programmamanagement, samenwerking met het bedrijfsleven etc.



4.1. Projecten uit routekaart

Projecten	Doelen	Smart resultaten 2023	Activiteiten in 2023	Trekker
Binnenvaart-voorzieningen	Modal shift kansen op de corridor identificeren in de komende periode tot de opening van het Seine-Noord kanaal (rond 2030) en daarna	Studieresultaten onderzoek Voorstel voor benutting modal shift kansen en potentie Seine-Noord kanaal, incl. inzet slimme bundelingsmaatregelen en logistieke makelaars	Q1: Onderzoek aanbesteden + start (feb/maart) Q2: Onderzoek uitvoeren + voorstel voor vervolgvormen maken Q3: Voorstel afronden en als besluit voor BO MIRT formuleren Q4: BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Provincies Zeeland en Noord-Holland (Hans Erkelens en Ruben den Uijl)
Onderzoek en aanpak buisleidingen	Het Rijk onderzoekt het mogelijke belang voor corridor Zuid van de aan te leggen Delta buislijnverbinding tussen Rotterdam en industriecomplex Chemelot (gereed 2026). Dit aan de hand van de mogelijkheden die hiervoor zijn genoemd in de haalbaarheidsstudie naar deze buisleiding.	Voor buisleidingen wordt contact gelegd met het Delta buisleiding programma om de kansen voor koppeling in kaart te brengen.	Q1: Contact met Delta buisleidingen (verdere afspraken komen hieruit voort)	Min I&W (Xerena Pols)
Knooppunten inventarisatie via knooppuntplan	Formuleren van een passend knooppuntplan voor elk van de vier knooppunten (zeehavens), als basis voor opstellen Realisatiepacts in 2024. Inventarisatie van de stand van zaken op de knooppunten en afhankelijk van de uitkomsten een op maat gesneden vervolgaanpak. De analyse van de bereikbaarheid van de havens maakt hier onderdeel van uit	Knooppuntplan Rotterdam is al beschikbaar, Port of Moerdijk gaat knooppuntplan actualiseren in het kader van GVC O/ZO. Amsterdam en NSP gaan besluit nemen om al dan niet een knooppuntplan te formuleren. Belangrijk is de afstemming met lopende ruimtelijke programma's als Novex. Eventuele Realisatiepacts moet hier waarde aan toevoegen.	Q1: Besluit om knooppuntenplannen al dan niet te schrijven voor elk van vier knooppunten Q2: Opstellen knooppuntplan bij positief besluit Q3: Oplevering knooppuntplan en voorbereiding aanvraag realisatiepact per knooppunt Q4: BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Per knooppunt trekkers: Rotterdam: Johan Gille/Marcus Hukema Amsterdam: Jan Egbertsen/Ruben den Uijl NSP: Hans Erkelens/Stefan Yzewyn Moerdijk: Dieuwke Piebenga/Sjef de Wit
Quickscan goederenpaden spoor	Uitvoeren quick scan analyse van bestaande goederenpaden op het spoor en knelpunten. Afhankelijk van de uitkomsten wordt er een plan van aanpak voor oplossen van knelpunten opgesteld.	In verschillende knooppunten waaronder Amsterdam staat bereikbaarheid per spoor onder druk. Quick scan om te laten onderzoeken hoe hiermee om te gaan. Eventuele oplossingen worden opgenomen in knooppuntplan.	Q1: Uitvoering Quick scan Q2: Focus op gevonden knelpunten, formuleren oplossingen Q3: Uitwerking plan voor werken aan oplossingen Q4: Mogelijk een BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Provincie Noord-Holland (Ruben den Uijl)

Onderzoek shortsea	In het kader van het beter benutten van de breedte van het transportsysteem laat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoek doen naar de modal shift potentie van kustvaart voor de corridor Zuid.	MinlenW voert samen met havenbedrijven shortsea onderzoek al uit. Eerste fase onderzoek eind 2022 afgerond, eind feb ronde tafel, besluit over voortgang, met havenbedrijven en KVMR.	Q1: Bespreking resultaten eerste fase onderzoek shortsea Q2: Bespreken uitkomst onderzoek en vervolgacties besluit Q3: Start met vervolgactiviteiten shortsea bij go-besluit Q4: BO MIRT besluit nog vraagteken, afhankelijk van resultaat onderzoek en beslissing hoe verder	Min I&W (Xerena Pols)
Modal shift regeling	Faciliteren dat dienstverleners binnenvaart- en spoordiensten opzetten die tot 3.000 TEU per dag (OZO en Zuid samen) van de weg halen	Corridor Zuid toegevoegd aan modal shift regeling, die vanaf januari 2023 openstaat voor aanvragen.	Q1: Uitbreiding en publicatie Modal shift regeling Q2-Q4: bedrijven Corridor Zuid informeren over/stimuleren om van modal shift regeling gebruik te maken	Ministerie van IenW (Jos Holtus)
Modal shift op Joint Corridors	De provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant werken in het kader van hun deelname aan de uitvoering van de modal shift aanpak via Joint Corridor projecten op de corridors Oost en Zuidoost al met een inzet van logistieke makelaars. De provincies Noord-Holland en Zeeland zeggen toe ook een adequate invulling van de logistieke makelaarsfunctie te realiseren om deze aanpak te volgen.	Alle vier provincies hebben al een logistiek makelaar (In Brabant via MCA Brabant). Zeeland heeft innovatielijns modal shift, die gelijkwaardig is aan logistiek makelaar. De makelaars worden ingezet zodat ook Joint Corridor initiatieven kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast is aandacht voor: - Vaarroutes in aanbesteding bargelijndiensten - Knelpunten geïdentificeerd en aangepakt in landelijke hands-on aanpak	Q1: Organiseren inzet logistiek makelaars, knelpunten identificeren Q2: Invulling inzet logistiek makelaars Q3: plan van aanpak voor activiteiten 2024 Q4: BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Provincies Noord-Holland en Zeeland (Ruben den Uijl en Hans Erkelens)
Signaleren en agenderen beheer & onderhoud infrastructuur	Signaleren van achterstallig onderhoud en knelpunten op de multimodale infrastructuur van de corridor.	In geval van gesignaleerde knelpunten worden deze geagendeerd op overlegtafels die over deze infrastructuur besluiten.	Q1-Q4: Signaleren en agenderen	Corridorpartners
Vliegwielen schone voer/vaartuigen	Faciliteren van de overgang naar gebruik van schone voer/vaartuigen in modaliteiten.	Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland (en Utrecht) hebben hier gezamenlijk Programma in, ondersteunen bouw duurzame schepen. Aandachtspunt: Als je CEH stimuleert, moet je oog hebben voor voldoende afname. Is extra actie nodig? Is mogelijke actie voor 2024.	Q1: Mogelijkheden verkennen Zeeland en Noord-Holland om aan te sluiten bij lopend programma Q2: In kaart brengen mogelijkheden voor inzet regeling (kan ook in andere programma lopen) Q3: Uitwerking plan voor werken aan oplossingen Q4: mogelijk een BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Provincie Noord-Holland (Ruben den Uijl) en Provincie Zeeland (Hans Erkelens)

Clean Energy Hubs	Uitstoten van minder CO2 emissies door realiseren tank-, laad- en vulpunten voor trucks en schepen op de corridor	Onderzoek naar behoefte aan en aanbod van laad-/vulpunten met gerichte aanpak voor het realiseren van een dekkend netwerk. Daarbij bepalen waar specifieke behoefte is aan laad- en tankinfrastructuur (CEH's) voor weg en water in corridor Zuid. Hierbij koppelkansen met truckparkings en e-laad backbone inventariseren (afstemming met NAL/RAL). Aandachtspunt: verplichting vanuit TEN-T corridors op termijn. Verder worden bedrijven op de Corridor Zuid gestimuleerd om van de, nog uit te werken, landelijke (subsidie) Regeling CEH gebruik te maken.	Q1: Onderzoek uitvoeren Q2: Onderzoek uitvoeren + aanpak voor vervolgactiviteiten opstellen. Tevens afstemming met partijen die CEH regeling uitwerken om in selectie rekening te houden met realisatie e-laadinfrastructuur op Corridor Zuid Q3: Aanpak + besluit BO MIRT formuleren Q4: BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024 Q2-Q4: bedrijven Corridor Zuid informeren over/stimuleren om van CEH regeling gebruik te maken	Provincie Noord-Brabant (Sjef de Wit)
Walstroom	Op de corridor stimuleren van de uitrol van walstroom op overnachtingsligplaatsen en in binnenhavens, zeker op de TEN-T corridors.	Actie in OZO, aansluiting vanuit Corridor Zuid verkennen. Rijkswaterstaat heeft database beschikbaar, deze checken op prioriteit voor walstroom bij ligplaatsen Corridor Zuid. Stimuleren om walstroom ligplaatsen op corridor als prioriteit te benoemen. Inventarisatie meekoppelkansen clean energy hubs	Q1: Checken database op prioritering walstroom bij ligplaatsen Corridor Zuid Q2: stimuleren van prioriteren aanleg walstroom bij ligplaatsen Q3: Plan van aanpak voor realisatie walstroom voor achterblijvende ligplaatsen Q4: mogelijk een BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	RWS (via Bart van Oort)
Digitalisering	Ondersteunen van inrichting en gebruik van volledige en gestroomlijnde digitalisering (digital by default) toekomstbestendige digitale infrastructuur. Stimuleren dat data over gehele logistieke systeem op corridor beschikbaar komt, en onderling eenvoudig en betrouwbaar gedeeld kan worden. Dataverzamelingen en platforms zijn slim met elkaar verbonden en bieden kansen voor nieuwe toepassingen en businessmodellen. Digitale mogelijkheden worden breed gebruikt door alle stakeholders. Door slimmer delen van data is een efficiënter gebruik van bestaande infrastructuur mogelijk.	Formuleren van drie uitvoeringsplannen: • Uitvoeringsplan met DIL • Uitvoeringsplan met ProRail • Uitvoeringsplan met Connected Transport Corridors (per regio georganiseerd) Formuleren aanvullend plan voor corridor Zuid (koppeling met andere corridors OZO)	Q1: Organisatie workshop met werkgroep over de drie programma-onderdelen, verder uitwerken van vervolg acties per programma onderdeel voor Q2 - Q4 2023 (want Prorail en DIL pas in Q 1 beter zicht op eigen detail planning en intakking van Zuid en OZO) Q2 - Q4: uitvoering acties per deelproject Q4: Evaluatie digitale pijler en maken plan van aanpak voor 2024 → BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	Havenbedrijf Amsterdam (Jan Egbertsen)

Autonoom rijden en varen	Zetten van stappen op road map richting Autonoom rijden en varen door samenwerking en kennisuitwisseling tussen projectleiders van de innovatieve projecten	Relevante omgeving opzetten in plan van aanpak Corridor Zuid 2023, gebaseerd op wat er al loopt. Kansen in autonoom varen en rijden identificeren (haventerreinen/Schiphol oefenen). Stappen zetten om autonome trekkers te testen op terminals. Plan van aanpak voor een samenhangende aanpak (daar waar relevant ook met GVC O-ZO) op het thema autonoom rijden en varen.	Q1: Voorbereiding van opzet pilots autonoom rijden en varen obv. lopende projecten Q2: Selectie van mogelijke locaties voor pilots autonoom rijden en varen Q3: Plan van aanpak voor activiteiten 2024 Q4: BO MIRT besluit als basis voor activiteiten 2024	North Sea Port (Stefan Yzewyn) (Rijden en varen wordt eventueel gesplitst, zijn twee aparte dossiers. Actietrekker autonoom rijden in dat geval nog open
--------------------------	---	---	---	---

4.2. Overige projecten / activiteiten

Algemeen	Doelen	Smart resultaten 2023	Activiteiten in 2023	Trekker
Programmamanagement	Inrichten/professionaliseren governance-structuur; Bevorderen onderlinge samenwerking corridorpartijen en samenhang tussen initiatieven Bevorderen bestuurlijke besluitvorming Vormgeven samenwerking met GVC OZO	- Vaststellen Toekomstagenda 2030 en Uitvoeringsplan 2023 - Voorstel kostenverdeling corridor partijen na 2023 - Uitvoeringsplan 2024 - Verantwoordingsrapportage over 2023	Q1: Inrichten werkgroepen, TA 2030 en UP 2023 vastgesteld Q3: Voorstel voor kostenverdeling Q4: Verantwoordingsrapportage + Uitvoeringsplan 2024	Programmamanagement
Communicatie en website	Corridor Zuid heeft eigen communicatiekanalen ontwikkeld	- Website online - Tweemaal nieuwsbrief verstuurd - Nieuwsberichten verspreid door corridorpartners zelf	Q1: Nieuwsbrief toekomstagenda en uitvoeringsplan Q2: Website Topcorridors aangepast Q4: Nieuwsbrief resultaten 2023	Programmamanagement
Samenwerking bedrijfsleven	Relevante stakeholders/koepels zijn betrokken bij/ geïnformeerd over de corridor Zuid	- Overzicht stakeholders - Netwerkbijeenkomst	Q3: Netwerkbijeenkomst	Programmamanagement
Samenwerking Vlaanderen	Kansen op samenwerking geïdentificeerd en start gemaakt	- Plan van aanpak samenwerking	Q1: Eerste gesprekken gehad verkennen samenwerking Q2-Q3: Vervolg verkennende gesprekken Q4: Plan van aanpak 2024 → BO MIRT	Ministerie van lenW (Xerena Pols)

5. Financiën

5.1. Begroting 2023

De benodigde en overeengekomen middelen voor 2023 zijn weergegeven in de tabel hiernaast.

We onderscheiden:

- Programmakosten en kosten voor de onderzoeks-/voorbereidingsfase van projecten. Deze worden gezamenlijk bekostigd door de corridorpartijen.
- Kosten voor de realisatie van de projecten. Over de bekostiging hiervan worden afspraken gemaakt in het BO MIRT.

Programmakosten zijn bijvoorbeeld de programmamanager, communicatie, secretariële ondersteuning etc.

Kosten voor de onderzoeks-/voorbereidingsfase van projecten zijn kosten die gemaakt worden om een plan van aanpak te schrijven, problemen in kaart te brengen of bijvoorbeeld (haalbaarheids)onderzoeken te doen.

Kosten voor de realisatie van projecten zijn de kosten die gemaakt worden in de uitvoeringsfase van het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om de uitvoering/openstelling van een regeling of het verlenen van subsidies aan bedrijven.

<i>Incl. BTW</i>	2023	Opmerkingen
Totaal programmabudget	€290.000	Programmamanager geleverd vanuit I&W, werkt voor alle partijen
Digitalisering	€100.000	Onderzoek
Binnenvaartvoorzieningen	€75.000	Onderzoek
CEH	-	Geen aanvullend budget nodig/inzet landelijke regisseur binnenvaart
Autonoom rijden en varen	-	
Totaal onderzoeksfase projecten	€175.000	
Totaal		

	2023	Opmerkingen
Uitvoering modal shift regeling	€ 22.500.000	Budget voor OZO en Zuid gezamenlijk tot 2026
Totaal realisatie projecten		

5.2. Verdeling kosten over partijen

In het BO MIRT GVC 2022 zijn ook afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten over de partijen. Voor het programmamanagement en de onderzoeksfase van projecten is hierbij een verdeling aangehouden van 50% Rijk en 50% regio. In de praktijk leidt dit tot de volgende kostenverdeling.

In 2023 maken partijen een voorstel over een gewenste verdeling / methodiek van verdeling van kosten tussen de partijen voor komende jaren.

	Verdeelsleutel
I&W	50%
Provincie Noord-Holland	6,25%
Provincie Zuid-Holland	6,25%
Provincie Noord-Brabant	6,25%
Provincie Zeeland	6,25%
Havenbedrijf Amsterdam	6,25%
Havenbedrijf Rotterdam	6,25%
Havenbedrijf Moerdijk	6,25%
North Sea Port	6,25%
	100%

<i>Incl. BTW</i>	Totaal 2023	Ministerie van I&W	Provincie N-Holland	Provincie Z-Holland	Provincie N-Brabant	Provincie Zeeland	Havenbedr. Amsterdam	Havenbedr. Rotterdam	Havenbedr. Moerdijk	North Sea Port
Programmabudget	€290.000	€ 145.000¹	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125	€ 18.125
Digitalisering	€100.000	€ 50.000	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250	€ 6.250
Binnenvaartvoorzieningen	€75.000	€ 37.500	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688	€ 4.688
CEH	-									
Autonoom rijden en varen	-									
Totaal onderzoeksfase	€175.000	€ 87.500	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938	€ 10.938
Totaal	€ 465.000	€ 232.500	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063	€ 29.063

¹ Waarvan €100.000 door middel van de inzet van Programmamanager.

5.3. Bekostiging projecten

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

In de goederenvervoer corridors Oost en Zuidoost is er een speciale werkgroep financiering die voortdurend nieuwe mogelijkheden voor financiering verkend passend bij de projecten.

In corridor Zuid verkennen we in 2023 ook voor de verschillende projecten welke investeringen nodig zijn en welke bekostiging daarbij past. Zo mogelijk zoeken we samenwerking en leren we van de opgedane ervaringen in Oost en Zuidoost.

5.4. 'In kind' bijdragen

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

Financier	Financieringsvorm
Rijk	BOMIRT Regio enveloppe, klimaat enveloppe, Green deal Zeevaart binnenvaart havens Specifieke regelingen (zoals SPUK Havenvoorzieningen en SPUK Schone Lucht Akkoord) Topsector logistiek NWO/Universiteit (onderzoek) Nationaal Groeifonds Terugsluis VWH
Provincie, gemeenten, Havenbedrijven	Fondsen, leningen (achtergesteld), erfpacht Opbrengsten
Internationale Samenwerkingsverband en	Conference of European Directors of Roads CEDR (m.n. onderzoeksgelden)
Europese Commissie	Programma's zoals H2020 (internationale onderzoekstrajecten), LIFE,... CEF (TEN-T, Flagship-projecten) Interreg (grensoverschrijdende samenwerking), EFSI
Banken/Ontwikkelingsmaatschappijen/IFI's	Banken, Pensioenfondsen IFI's (bijv. EIB Blending) Leningen
Privaat	Bedrijfsleven (lening) Crowdfunding
Gebruikers	Heffingen, Tol, Willingness to Pay(WTP)

BIJLAGEN



Bijlage 1 – Rollen en bevoegdheden

De **Programmaraad** GVC Zuid stuurt het programma bestuurlijk aan

Samenstelling Brigit Gijsbers (*I&W, voorzitter*) namens Mark Harbers (*minister I&W*)
Jeroen Olthof (*provincie Noord-Holland*)
Frederik Zevenbergen (*provincie Zuid-Holland*)
Harry van der Maas (*provincie Zeeland*)
Suzanne Otters-Bruijnen (*provincie Noord-Brabant*)
Paul Dirix (*Port of Moerdijk*)
Koen Overtoom (*Port of Amsterdam*)
Boudewijn Siemons (*Port of Rotterdam*)
Peter van Parys (*North Sea Port*)
Steven Lak (*Logistieke Alliantie, adviseur*)

Taken en bevoegdheden De Programmaraad GVC Zuid is opdrachtgever voor het programma en eindverantwoordelijk voor:

- het maken van bestuurlijke afspraken voor strategische sturing op het behalen van de programmadoelen;
- de jaarlijkse verantwoording aan de financierende partijen binnen het programma over de voortgang van het programma
- de nadere invulling van de governance voor het uitvoeren van de programmadoelen
- zorgdragen - waar nodig - voor de besluitvorming en borging van besluiten in het kader van het programma GVC Zuid door het eigen bevoegde gezag

Het Bestuurlijk Overleg MIRT GVC - met daarnaast het Bestuurlijk Overleg MIRT - is het besluitvormend orgaan over de kaders op hoofdlijnen voor de aanpak en over de inzet van rijksmiddelen uit het Mobiliteitsfonds.

Rolinvulling Voor de vertegenwoordigers in de Programmaraad geldt, dat

- zij als zodanig door de achterban moeten worden (h)erkend
- de doelen en de strategie uitdragen als ambassadeur voor de GVC Zuid
- tijdig risico's en kansen signaleren in de eigen achterban en die actief inbrengen
- handelen met mandaat namens hun organisatie

Frequentie De Programmaraad komt 2x per jaar bijeen of zoveel vaker als nodig is. Mogelijk valt 1x samen met het BO MIRT GVC.

Het **Directeurenoverleg** is gedelegeerd opdrachtgever voor het programma

Samenstelling Adriaan Zeillemaker (I&W, voorzitter)
Frans van der Linden (provincie Noord-Holland)
Remco Ottervanger (provincie Zeeland)
Annette ter Kuile (provincie Zuid-Holland)
Geert Mennen (provincie Noord-Brabant)
Maatje Nooren (Havenbedrijf Rotterdam)
Jan Egbertsen (Havenbedrijf Amsterdam)
Ger Slager (Havenbedrijf Moerdijk)
Els Bonte (North Sea Port)
Janneke Boutkam (Logistieke Alliantie)

Taken en bevoegdheden Het Directeurenoverleg GVC Zuid is gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever voor het programma en de daarmee samenhangende taken en bevoegdheden van de Programmaraad.
Het Directeurenoverleg bewaakt de opvolging en uitvoering van besluiten van de Programmaraad en zorgt dat de uitvoering in het programmateam gefaciliteerd wordt (bijvoorbeeld door voldoende resources beschikbaar te stellen en eventuele belemmeringen weg te nemen). Noodzakelijke randvoorwaarden worden door het directeurenoverleg ingevuld.

Rolinvulling Voor de vertegenwoordigers in het Directeurenoverleg geldt, dat

- zij als zodanig door de achterban moeten worden (h)erkend
- de gemeenschappelijke doelen en de strategie en de acties uitdragen als ambassadeur voor de GVC Zuid
- tijdig risico's en kansen signaleren in de eigen achterban en die actief inbrengen
- handelen met mandaat namens hun organisatie

Frequentie Het Directeurenoverleg komt ca. 4x per jaar bijeen of zoveel vaker als nodig is.

Het **programmeamteam** stuurt het programma ambtelijk aan

Samenstelling Het programmeamteam bestaat uit de programmamanager Jeroen Laro, programmasecretaris Robin Guijt en vertegenwoordigers van de partner-organisaties.

- Jos Holtus (I&W)
- Xerena Pols (I&W)
- Ruben den Uijl (prov. Noord-Holland)
- Dieuwke Piebenga (Port of Moerdijk)
- Stefan Yzewyn (North Sea Port)
- Sjef de Wit (prov. Noord-Brabant)
- Johan Gille (Port of Rotterdam)
- Marcus Hukema (Prov. Zuid-Holland)
- Hans Erkelens (prov. Zeeland)
- Jan Egbertsen (Port of Amsterdam)

Taken en bevoegdheden Het programmeamteam GVC Zuid vormt de verbinding tussen uitvoerende organisaties en de opdrachtgevers in de Programmaraad en is daarmee verantwoordelijk voor:

- Het leveren van bijdragen in de voorbereiding van voorstellen voor de Programmaraad in overleg met het Directeurenoverleg
- Het (laten) uitvoeren van besluiten van de Programmaraad
- Het signaleren en uitvoeren van maatregelen voor het benutten van kansen en het beheersen van risico's
- Het leveren van bijdragen aan de jaarlijkse verantwoording
- Het bewaken van de samenhang en het stimuleren van kennisdelen en samenwerking
- De monitoring, communicatie, omgevingsmanagement en bedrijfsvoering voor het programma

Rolinvulling De leden van het programmeamteam

- Stellen zich op als verbindende schakel tussen Programmaraad en projecten
- Zorgen voor de uitvoering van concrete acties
- Signaleren tijdig risico's en kansen in de eigen achterban en brengen die actief in

Frequentie Het programmeamteam komt 1x per 3 weken bijeen.

De **programmamanager** voert de dagelijkse aansturing van het programma GVC Zuid uit

Samenstelling Jeroen Laro

Ondersteuning: Robin Guijt, programmasecretaris, en aangesteld consortium van consultants o.l.v. BCI.

Taken en bevoegdheden Het programmamanagement is verantwoordelijk voor:

- Het voorbereiden van voorstellen voor de Programmaraad (waaronder een jaarplan)
- Het (laten) uitvoeren van besluiten van de Programmaraad
- Het uitvoeren van maatregelen voor het benutten van kansen en het beheersen van risico's voor het behalen van de programmadoelen
- Het opstellen van de jaarlijkse verantwoording aan de financierende partijen
- Het uitvoeren van monitoring, communicatie, omgevingsmanagement en programmabeheersing
- Het bewaken van de samenhang van de projecten en het stimuleren van kennisdelen en samenwerking
- Het informeren van programmapartners en programmaomgeving over besluitvorming en voortgang van het programma
- Het voorzitten van het programmateam en het invullen van de secretarisrol van de Programmaraad
- Het voorleggen van programmavraagstukken over financiering en capaciteit aan het Directeurenoverleg

Rolinvulling De programmamanager

- Fungeert als aanspreekpunt voor de Programmaraadsleden en directeurenoverleg
- Stelt zich op als verbindende schakel tussen Programmaraad, directeurenoverleg en projecten

Frequentie Deelname aan programmateam (1x per drie weken), Directeurenoverleg (4x per jaar) en Programmaraad (2x per jaar)

Bijlage 2 - Besluiten BO MIRT en programmaraad

Afspraken Bestuurlijk Overleg MIRT GVC 2022 voor Goederenvervoercorridor Zuid:

Inventarisatie voorzieningen binnenvaart

v De partijen van Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om een onderzoek uit te voeren naar de status van de huidige binnenvaartvoorzieningen op de corridor Zuid, zoals kades, energievoorzieningen, lig- en wachtplaatsen en benodigde binnenvaartvoorzieningen om de modal shift kansen op de corridor te realiseren in de periode tot de opening van het Seine-Noord kanaal en daarna.

v Rijk en regio spreken af hiervoor € 75.000 inclusief btw te reserveren volgens de verhouding 50% Rijk en 50% regio. De 50% financiële bijdrage van de regio is gelijk verdeeld over de acht regionale corridorpartijen.

v De Corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT GVC 2023 de resultaten van de onderzoeken te delen en een voorstel te doen voor benutting van de modal shift kansen en potentie van het Seine-Noord kanaal voor de goederenvervoercorridor Zuid waaronder ook de inzet van slimme bundelingsmaatregelen en logistieke makelaars.

Clean Energy Hubs

v De partijen van de goederenvervoercorridor Zuid spreken af om voor het wegvervoer zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke CEH Learning Community, en voor de binnenvaart een eigen werkgroep op te zetten.

v De corridorpartijen spreken af om in 2023 nader onderzoek te verrichten naar een overzicht van laadpunten en naar een aanpak voor het realiseren van een dekkend netwerk.

v De corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2023 de resultaten en een plan van aanpak CEH Goederenvervoercorridors Zuid te delen.

v De corridorpartijen spreken af dat de kosten van deze werkzaamheden worden gefinancierd uit het reguliere programmabudget van Goederenvervoercorridor Zuid.

Regeling Modal shift aanpak Goederenvervoercorridors

v Rijk en provincies spreken af de op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost geldende modal shift aanpak ook toe te passen op de Goederenvervoercorridor Zuid. Financiering van de Subsidieregeling hiervoor verloopt op dezelfde wijze als voor Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en de corridor Zuid wordt begin 2023 toegevoegd aan het werkingsgebied van de Regeling.

v Dit betekent voor de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor;

- Dat vanaf 2023 de vaarroutes op de corridor Zuid meegenomen worden in de concurrentiegericht dialogen voor de aanbesteding van bargelijndiensten;

- Dat de intentie is om in het kader van de landelijke 'hands-on aanpak' van knelpunten voor modal shift via experimenten prioriteit te geven aan de aanpak van knelpunten.

v Rijk en provincies spreken daarbij tevens af de bestaande doelstelling voor de stimuleringsaanpak van 2.200 TEU per dag uit te breiden met 800 TEU naar een totale doelstelling op een modal shift van 3.000 TEU per dag (ruim 440.000 containers op jaarbasis).

v De provincies van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost continueren de benodigde inzet van logistieke makelaars in 2023 aan de hand van de uitkomst van de monitoring van de behoefte aan hun diensten in het kader van de modal shift aanpak.

v De provincies van de Goederenvervoercorridors Zuid zeggen toe een adequate de logistieke makelaarsfunctie te organiseren.

Digitale voorzieningen

v In het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2020 is voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in de pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt, en projecten realiseert. Voor de continuering in 2023 reserveren Rijk en regio een totaalbedrag van € 320.000 inclusief btw volgens de verdeling € 40.000 per provincie (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg). Het Ministerie van I&W verdubbelt de bijdrage en draagt € 160.000 inclusief btw bij.

v De partners van de Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om verkenningen uit te voeren naar de raakvlakken van de Goederenvervoercorridor Zuid met het programma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), digitalisering bij ProRail en Connected Transport Corridors. Hiervoor wordt een budget beschikbaar gesteld van € 100.000 inclusief btw uit het gezamenlijk bijeengebrachte budget. Op basis van de uitkomsten worden gezamenlijk uitvoeringsplannen en aanvullende plannen voor de Goederenvervoercorridor Zuid opgesteld.

v De corridorpartners spreken de intentie uit om ook in 2024 en 2025 jaarlijks een bedrag van € 100.000 inclusief btw hiervoor beschikbaar te stellen.

Eerdere bestuurlijke afspraken in relatie tot de goederenvervoercorridor Zuid

2020 - In het BO MIRT 2020 is een MIRT Onderzoek naar de integrale goederenvervoeraanpak Corridor Zuid afgesproken. Corridor Zuid omvat het gebied CRA. Er is afgesproken dat aan de hand van het MIRT Onderzoek bezien wordt in hoeverre onderdelen van de CRA-aanpak die zich richten op het benutten van kansen voor goederenvervoer en logistiek meegenomen kunnen worden in een integrale corridoraanpak Zuid. Dit zullen in ieder geval niet de grotere infraprojecten uit de CRA zijn; behandeling van die infraprojecten is voorgehouden aan de landsdelige MIRT-tafels.

2019 - In juli 2019 heeft het Rijk in de Goederenvervoeragenda een onderzoek naar de haalbaarheid van een integrale aanpak van de corridor Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (Corridor Zuid) aangekondigd. De uitkomsten van dit onderzoek zullen bij de verdere uitwerking van de nog resterende plannen van aanpak worden meegenomen. Het MIRT Onderzoek Corridor Zuid zal in september worden afgerond. Besluitvorming op grond van dat onderzoek vindt plaats bij het BO MIRT 2021

2018 - Het project is nieuw opgenomen in het MIRT. In het BO MIRT 2018 is voor de Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRA) afgesproken dat er voor vier thema's plannen van aanpak worden opgesteld. Het gaat om de thema's Binnenvaart, Buisleidingen, Betrouwbare Netwerken en Samenwerking binnen de Eurodelta.

2017 - Na een eerste fase van kwartier maken wordt in 2017 een bestuurlijke conferentie georganiseerd om de eerste resultaten van de bestuurlijke en feitelijke analyse van de corridor Rotterdam-Antwerpen te delen met betrokken bestuurlijke en maatschappelijke organisaties.

2016 - Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2016 is afgesproken dat Rijk en regio een MIRT Onderzoek starten op de corridor Rotterdam - Antwerpen naar de ontwikkelkansen op het gebied van (ruimtelijke) economie, duurzaamheid, innovatie, de verschillende modaliteiten (rail, weg, water, buis) en de wisselwerking daartussen.

Bijlage 3 – Besluit ruimtelijke pijler

Besluit en gedachtelijk zoals besproken in het Programmateam van 21 december 2022 om voorlopig geen aparte pijler op te nemen voor de ruimtelijke vraagstukken op de corridor.

Zijn ruimtelijke vraagstukken van belang voor de ambities van de corridor?

- Ja, er spelen veel ruimtelijke vraagstukken op de corridor die impact hebben op onze ambities. Onder andere in de havens; 3 van de 4 havens zijn bijvoorbeeld NOVEX gebied. Maar zeker ook in de steeds verder verstedelijkende gebieden daartussen. Bijvoorbeeld als het gaat om ruimte voor de energietransitie, maar ook voor bedrijventerreinen en knooppunten. Dat er vraagstukken spelen en dat die van belang zijn, daar is iedereen het over eens.
- In het toekomstbeeld van de corridor Zuid past dan ook zeker de ambitie dat het een plek is waar op een slimme manier economische activiteiten ruimtelijk ingepast zijn en er voldoende ruimte is en wordt vrijgemaakt om ook de transitie te realiseren.

Betekent dat ook dat we actief willen samenwerken op ruimtelijke vraagstukken vanuit corridor verband?

- Op korte termijn is het voorstel om niet nadrukkelijk in te zetten op samenwerking rondom die ruimtelijke vraagstukken vanuit de corridor, maar wel knelpunten en kansen vanuit de inhoud te agenderen op de tafels die zich nu met de ruimtelijke vraagstukken bezighouden.
- Hierbij spelen verschillende overwegingen:
 - Er bestaan al allerlei tafels waarop deze ruimtelijke vraagstukken besproken worden en actie hierop wordt gevoerd en corridor Zuid is pas net begonnen en moet zijn meerwaarde echt nog bewijzen. Het is waarschijnlijk logischer om als bestuurlijke samenwerking eerst te laten zien dat er meerwaarde is om zaken op corridorniveau aan te pakken en vanuit die ervaren meerwaarde bij partijen ook zulke complexe thema's als ruimte erbij te nemen.
 - Het is ook een risico om vanaf de start alle issues die spelen op het gebied van een corridor te willen oppakken; risico is dat je dan overall van bent en daarmee nergens meer van. Focus voor de corridor is echt goederenvervoer.
 - Er zijn op dit moment geen concrete uitvoeringsprojecten die binnen Zuid opgepakt zouden gaan worden. Er lijkt beperkt animo om iets met bedrijventerreinen te doen en ook het opstellen van realisatiepacten zoals in OZO is voor Zuid op dit moment niet aan de orde.
 - Juist agenderen en adresseren vanuit inhoudelijke thema's zoals een modal shift of een energietransitie kunnen bijdragen aan betere besluitvorming op andere tafels. Vanuit die inhoud een claim leggen op beschikbare ruimte lijkt doelgerichter dan in het algemeen nadenken over ruimtegebruik.
 - Harde infra is vanuit I&W ook nadrukkelijk niet als onderdeel van de corridorsamenwerking benoemd, een deel van de ruimtevragen zal betrekking hebben op harde infra en daarom past dus ook meer een agenderende en adresserende rol.

Wat doen we dan wel op korte termijn?

- We noemen ruimte wel in het toekomstbeeld van de corridor Zuid, maar koppelen er geen aparte pijler aan.
- We agenderen en adresseren knelpunten of kansen die we zien op ruimtelijk gebied vanuit de inhoud van de andere pijlers. Bijvoorbeeld:
 - Knelpunten bij ruimte maken voor de energietransitie en daarbij behorende infrastructuur. Dit kan zowel op haventerreinen zijn als rondom andere knooppunten of in die verbindingen daartussen. Waar zien we dat er knelpunten zijn doordat bv grond niet beschikbaar is of te duur en dit de energietransitie vertraagt.
 - Knelpunten bij de modal shift (mogelijk spelen die pas op langere termijn), stel dat er bijvoorbeeld vanuit duurzaamheid en bereikbaarheid sterk wordt ingezet op een shift naar spoor, waar ontstaat dan een ruimteprobleem om dat ook te kunnen realiseren.
- De Havens van Rotterdam en Moerdijk (tevens partners in programma O/OZO) werken aan/hebben knooppuntplannen. De havens van Amsterdam en North Sea Port bezien komend jaar of ook zij een dergelijk knooppuntplan willen formuleren.

Wat doen we dan op (middel)lange termijn?

- Mogelijk is er op middellange termijn wel aanleiding om intensiever samen te werken op de ruimtelijke vraagstukken op de corridor. Dit om de ambities van de corridor beter/snelser te kunnen bereiken. Als hiervoor voldoende draagvlak is en de samenwerking toegevoegde waarde heeft naast of overkoepelend aan de samenwerkingen die al bestaan, dan kunnen we alsnog een ruimtelijke pijler met bijbehorende projecten toevoegen.